



Agence métropolitaine de transport

**PTI 2006-2007-2008**

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS



ADOPTÉ LE 15 DÉCEMBRE 2005



# Liste des abréviations

<b>AMT</b>	Agence métropolitaine de transport
<b>CFCP</b>	Chemin de fer Canadien Pacifique
<b>CIT</b>	Conseil intermunicipal de transport
<b>CN</b>	Canadien National
<b>COS</b>	Centre d'opération et de surveillance
<b>CPTAQ</b>	Commission de protection du territoire agricole du Québec
<b>CUSM</b>	Centre universitaire de santé McGill
<b>CVAC</b>	Climatisation, ventilation et air climatisé
<b>DAT</b>	Distributrice automatique de titres
<b>FTA</b>	Federal Transportation Agency
<b>MRC</b>	Municipalité régionale de comté
<b>MTQ</b>	Ministère des Transports du Québec
<b>OMIT</b>	Organisme municipal et intermunicipal de transport
<b>OTA</b>	Organisme de transport adapté
<b>PDTU</b>	Programme de démonstration en transport urbain
<b>PJCC</b>	Société fédérale des ponts Jacques-Cartier et Champlain
<b>PPU</b>	Programme particulier d'urbanisme
<b>RFU</b>	Richesse foncière uniformisée
<b>RTL</b>	Réseau de transport de Longueuil
<b>SOFIL</b>	Société de financement des infrastructures locales
<b>SPVM</b>	Service de police de la Ville de Montréal
<b>STI</b>	Système de transport intelligent
<b>STL</b>	Société de transport de Laval
<b>STM</b>	Société de transport de Montréal
<b>TC</b>	Transport collectif
<b>TOD</b>	Transit Oriented Development
<b>TCV</b>	Terminus Centre-ville
<b>UdeM</b>	Université de Montréal

# Table des matières

<b>L'AMT PREND LE VIRAGE DU DÉVELOPPEMENT À LONG TERME</b>	4
<b>FAITS SAILLANTS - LE PTI 2006-2007-2008 EN BREF</b>	6
<b>SYNTHÈSE DU PTI 2006-2007-2008</b>	11
<b>DESCRIPTION DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS (PTI 2006-2007-2008)</b>	19
<b>A PLAN D'INTERVENTION - FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE</b>	21
<b>B PLAN D'INTERVENTION - TRAINS DE BANLIEUE</b>	31
Ligne Montréal/Deux-Montagnes	33
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	41
Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme	47
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	55
Ligne Montréal/Delson-Candiac	61
Trains de banlieue - Infrastructure communes	65
Trains de banlieue - Développement du réseau	71
<b>C PLAN D'INTERVENTION - ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS</b>	81
Axes autoroute 25 et boulevard Pie-IX	83
Axes autoroute 20 et route 132	91
Axes autoroute 10 et autoroute Bonaventure	99
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke - Est de Montréal	107
Développement du réseau	113
Autres interventions	119
<b>D PROJETS INTÉGRATEURS COMPLÉMENTAIRES</b>	125
<b>E RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL</b>	139
<b>GRANDS PROJETS DE DÉVELOPPEMENT</b>	143
<b>BUDGET DES OPÉRATIONS ET DU FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER DE 2006</b>	145
<b>INSUFFISANCE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS MÉTROPOLITAINS</b>	149
<b>ANNEXES</b>	
Annexe A - Équipements et infrastructures métropolitains actuels et proposés	151
Annexe B - Commentaires des partenaires de l'AMT en date du 21 décembre 2005	157

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 - PTI 2006-2007-2008	9
Tableau 2 - Évaluation des contributions municipales en fonction de la richesse foncière uniformisée (RFU)	12
Tableau 3 - PTI 2006-2007-2008	13
Tableau 4 - Budget des opérations et du financement permanent à combler	147
Tableau 5 - Financement des projets de maintien du patrimoine du métro	150

## Pour l'avenir : maintien du patrimoine et du développement à long terme

### L'AMT, FACILITATRICE DES DÉPLACEMENTS URBAINS

Il y a 10 ans, le gouvernement du Québec a créé l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et lui a donné la responsabilité d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine, en favorisant l'utilisation des transports collectifs. Dans les faits, l'AMT exerce deux responsabilités principales : celle de société de développement et de promotion du transport en commun et celle de société d'exploitation des trains de banlieue et d'autobus métropolitains, avec comme compléments de services des stationnements incitatifs, des terminus métropolitains et des voies réservées.

### UNE APPROCHE DE DÉVELOPPEMENT MODERNE ET DURABLE

Au fil des ans, l'engouement pour le train de banlieue a dépassé toutes les prévisions. De 1996 à 2004, l'achalandage du réseau est passé de 6,9 millions à 14,5 millions de passagers. D'ailleurs, ce succès place dorénavant la région métropolitaine de Montréal au 6<sup>e</sup> rang en terme d'achalandage des réseaux de trains de banlieue aux États-Unis et au Canada, après les régions de New York, Chicago, Boston, Philadelphie et Toronto.

Le réseau de trains de banlieue s'est surtout développé comme mesure d'atténuation lors de travaux importants sur le réseau routier. Dans le souci de minimiser les dépenses d'immobilisations, les équipements et les installations ont été déployés de manière provisoire.

De son côté, avec la croissance des besoins en déplacement, le réseau de transport métropolitain par autobus est amené à se développer dans différents axes. Par ailleurs, plusieurs stationnements incitatifs, remplis à pleine capacité, ne peuvent plus servir efficacement de liens stratégiques entre les automobilistes et les transports collectifs.

La popularité de ces services étant désormais acquise, et même appelée à croître, il faut maintenant assurer leur développement à long terme, afin de s'assurer qu'ils puissent devenir des outils complémentaires et intermodaux vers le réseau de métro de Montréal, au plus grand bénéfice de la région métropolitaine.

Colonne vertébrale du réseau métropolitain, le métro nécessite quant à lui des investissements majeurs afin d'en protéger la pérennité.

## UNE PLANIFICATION RÉALISTE

Le PTI 2006-2007-2008 de l'AMT propose plus de 109 projets différents, pour des investissements totaux prévus de 1 227,0 M\$, soit 828,6 M\$ pour le réseau de trains de banlieue, 86,3 M\$ pour le réseau de transport métropolitain par autobus et 312,1 M\$ pour les projets de métro. Ces sommes nous permettront de nous assurer que les réseaux répondent adéquatement aux besoins de la population au cours des quatre ou cinq prochaines décennies, par l'ajout de nouvelles lignes et de systèmes d'exploitation efficaces.

En 2005, l'AMT a adopté un nouvel engagement client, qui se situe à plusieurs niveaux : amélioration des relations avec la clientèle (information et communications), confort et sécurité de la clientèle, offre de services accrue, qualité du service et qualité des équipements et des infrastructures. Cet engagement ira bien au-delà des intentions.

## LA VISION D'AVENIR DE L'AMT

Tous ces projets représentent des investissements considérables et une mobilisation intense de toutes les parties prenantes au transport collectif. Ils ne représentent qu'une infime partie des investissements qui seront nécessaires dans la grande région métropolitaine au cours de la prochaine décennie.

En fait, des milliards de dollars devront être investis pour le maintien du patrimoine et le renouvellement du réseau de métro, particulièrement de sa flotte de voitures, ainsi que pour le renouvellement de la flotte de locomotives et voitures du réseau de trains de banlieue.

Des milliards de dollars additionnels devront être investis pour procéder au développement de nouvelles infrastructures de transport collectif dans la grande région métropolitaine, comme les prolongements du métro, la mise en place d'une navette aéroportuaire, le développement de services de train léger, etc.

L'AMT travaillera ardemment à la réalisation de tous ces projets importants et réitère son engagement à collaborer avec tous les intervenants intéressés et à assumer le leadership pour convaincre les différents paliers de gouvernement, notamment le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada, d'investir massivement au cours de la prochaine décennie dans ces infrastructures de transport, qui devraient être considérées comme étant stratégiques pour le développement de la région métropolitaine.

## Le PTI 2006-2007-2008 en bref

**Programmation AMT (2006-2007-2008 et suivantes) : 2 164,8 M\$ (TABLEAU 1)**

- **927,8 M\$** en projets autorisés (dont 803,6 M\$ pour le prolongement du métro à Laval)
- **1 237,0 M\$** en projets à l'étude pour fins d'autorisation

**PTI - AMT 2006-2007-2008 : 1 227,0 M\$**

- **369,7 M\$** en projets autorisés (dont 299,3 M\$ pour le prolongement du métro à Laval)
- **857,3 M\$** en projets à l'étude pour fins d'autorisation

**Contributions municipales**

- Des **contributions municipales** de 20,3 M\$ au Fonds d'immobilisations, en hausse de **12,3 %**, résultant de la hausse du rôle d'évaluation foncier de 2004

## PROJETS EN COURS DE RÉALISATION

**PLAN D'INTERVENTION – FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE : 2,9 M\$**

Révision des voitures passagers de série 900 : 2,9 M\$

**PLAN D'INTERVENTION – TRAINS DE BANLIEUE : 26,5 M\$**

Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme : 24,2 M\$

Aménagement permanent – Gare Sainte-Rose ; Prolongement de la ligne Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme.

Trains de banlieue – Cinq lignes : 1,8 M\$

Réhabilitation des infrastructures ferroviaires – Tronçon Montréal-Ouest/Lucien-L'Allier – Phases I et II.

Trains de banlieue – Développement du réseau : 0,5 M\$

Étude – Plan d'intervention dans les corridors Mascouche/Montréal et Repentigny/Montréal.

**PLAN D'INTERVENTION – ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS : 13,9 M\$**

Axe autoroute 10 et autoroute Bonaventure : 13,9 M\$

Voie réservée – Échangeur Taschereau – Phases I à V.

**PROJETS INTÉGRATEURS COMPLÉMENTAIRES : 13,5 M\$**

Équipements de vente et de perception : 13,5 M\$

**RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL : 842,5 M\$**

Métro Réno-Systèmes – Phase I : 38,9 M\$

Prolongement du métro vers Laval : 803,6 M\$

# PROJETS EN PLANIFICATION

## PLAN D'INTERVENTION – FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE : 658,9 M\$

Centre d'entretien et site de garage – Montréal : 50,0 M\$

Centre d'entretien et site de garage – Saint-Eustache : 10,0 M\$

Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux : 95,8 M\$

Acquisition de 12 locomotives : 87,4 M\$

Révision des voitures passagers de série 700 : 7,0 M\$

Acquisition de 22 voitures passagers neuves sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes : 108,7 M\$

Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte – Remplacement de 80 voitures de série 1000 et 1200 : 300,0 M\$

## PLAN D'INTERVENTION – TRAINS DE BANLIEUE : 459,2 M\$

Ligne Montréal/Deux-Montagnes : 69,4 M\$

Étagement de la jonction de l'Est ; Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro ; Gare autoroute 13 ; Gare Saint-Eustache ; Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue ; Réhabilitation de la gare Île-Bigras ; Stationnement Sunnybrooke – Agrandissement ; Stationnement Sainte-Dorothée – Agrandissement

Ligne Montréal/Dorion-Rigaud : 8,6 M\$

Stationnements additionnels – Gare Vaudreuil ; Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue ; Allongement des quais – Phase II ; Réfection des infrastructures ferroviaires – Tronçon Vaudreuil/ Hudson/Rigaud ; Gare Rigaud.

Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme : 15,3 M\$

Accroissement de la capacité – Signalisation ferroviaire ; Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue ; Étude – Connexion de la ligne Montréal/Blainville dans le tunnel du Mont-Royal ; Gare Chabanel ; Gare Mirabel ; Relocalisation de la gare Saint-Martin.

Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire : 22,0 M\$

Gare intermodale Longueuil / Saint-Hubert – Phase I ; Aménagement permanent de la gare Saint-Bruno ; Aménagement permanent de la gare Saint-Lambert ; Aménagement permanent de la gare Saint-Basile-le-Grand ; Aménagement permanent de la gare McMasterville ; Agrandissement et aménagement permanent de la gare Mont-Saint-Hilaire ; Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue.

Ligne Montréal/Delton-Candiac : 4,5 M\$

Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue ; Garage Candiac – Permanent.

Trains de banlieue – Infrastructures communes : 13,0 M\$

Modernisation des systèmes de signalisation ferroviaire – Subdivision Westmount ; Programme d'ajout d'abris sur les quais des lignes de trains ; Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Phases I et II (Dorion-Rigaud, Delton-Candiac et Blainville–Saint-Jérôme).

Trains de banlieue – Développement du réseau : 326,4 M\$

Ligne de trains Laval/Terrebonne/Mascouche ; Ligne de trains Montréal-Nord/Rivière-des-Prairies/Repentigny ; Lien ferroviaire entre Mascouche et Repentigny ; Étude – Développement du réseau de trains de banlieue ; Étude – Navette ferroviaire aéroport P.-E.-Trudeau – Dorval.

**PLAN D'INTERVENTION – ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS : 63,3 M\$**

**Axes autoroute 25 et boulevard Pie-IX : 12,9 M\$**

Voie réservée autoroute 25 – Phase II ; Stationnement Terrebonne – Phase II ; Étude d'amélioration du transport collectif dans le corridor – Autoroute 25 ; Voie réservée Pie-IX – Amélioration de la sécurité et mesures préférentielles aux intersections ; Prolongement de la voie réservée Pie-IX – Laval ; Stationnements Pie-IX.

**Axe autoroute 20 et route 132 : 16,0 M\$**

Mesures préférentielles sur la bretelle Sherbrooke ; Stationnement Boucherville ; Mesures préférentielles et voie réservée dans l'axe autoroute 20 ; Stationnement De Mortagne ; Stationnement route 132 – Secteur Varennes-Verchères ; Terminus Sainte-Julie ; Voie réservée axe Cousineau/chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phase I

**Axe autoroute 10 et autoroute Bonaventure : 12,2 M\$**

Augmentation de la capacité du terminus au centre-ville de Montréal – Phase I ; Réorganisation du terminus et stationnement Brossard/Panama ; Plan de déploiement des services et des infrastructures ; Stationnement Chambly – Phase II ; Réaménagement du stationnement incitatif Georges-Gagné.

**Axe rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal : 4,8 M\$**

Mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est ; Stationnement Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles ; Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame à Repentigny ; Stationnement Rive-Nord Est – Phase II (Repentigny coin Iberville/Notre-Dame).

**Développement – RTMA : 5,0 M\$**

Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs ; Étude d'amélioration du transport collectif et du covoiturage – Nouveaux corridors de l'autoroute 15, de l'autoroute 13, de l'autoroute 19, de l'autoroute 20 et de l'autoroute 40.

**Autres interventions - RTMA : 12,6 M\$**

Mesures préférentielles sur le réseau de transport métropolitain par autobus ; Voie réservée Concorde – Laval ; Étude d'amélioration du transport collectif dans le corridor – Boulevard Henri-Bourassa ; Réorganisation du terminus Henri-Bourassa ; Terminus Côte-Vertu – Phase II.

**PROJETS INTÉGRATEURS COMPLÉMENTAIRES : 18,5 M\$**

Sécurité – Centre de contrôle et système de caméras dans les stationnements : 3,5 M\$

Affichage aux gares : 1,1 M\$

Système d'annonces aux voyageurs dans le matériel roulant : 0,7 M\$

Plan stratégique des systèmes de transport intelligents (STI) : 0,5 M\$

Automatisation des diffusions vocales en gare – Expérience pilote : 0,3 M\$

Mesures préférentielles – STI – Phase II : 2,3 M\$

Télémetrie des locomotives : 0,3 M\$

Programme d'installation de systèmes de comptage automatique : 1,2 M\$

Système automatisé de cueillette de données sur les voitures MR-90 : 0,5 M\$

Amélioration de l'accessibilité au transport adapté sur les équipements métropolitains : 0,5 M\$

Signalétique en gare : 1,3 M\$

Harmonisation des horaires des organismes de transport : 0,4 M\$

Calculateur de trajets métropolitains : 0,1 M\$

Service téléphonique à la clientèle et outils d'information : 0,8 M\$

Billetterie Angrignon : 0,1 M\$

Espaces réservés aux covoitureurs dans les stationnements – Projet pilote : 0,4 M\$

Projet d'autopartage *Branché* : 4,0 M\$

Études particulières : 0,6 M\$



# Sommaire du PTI 2006-2007-2008 de l'AMT

## TABLEAU 1

DESCRIPTION	2006-2007-2008			Engagements ultérieurs			(en millions)	
	Projets en cours Dépenses au 01-01-2006	Projets autorisés	Projets à l'étude pour fins d'autorisation	Total Projets 2006-2008	Projets autorisés	Projets à l'étude pour fins d'autorisation	Total	%
<b>Maintien du patrimoine</b>	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	%
Site de garage et centre d'entretien - Montréal	1 284,0	-	48 716,0	48 716,0	-	-	50 000,0	7,5 %
Site de garage et centre d'entretien - Saint-Eustache	200,0	-	9 800,0	9 800,0	-	-	10 000,0	1,5 %
Accroissement de la capacité - Acquisition de 28 voitures passagers neuves	-	-	90 225,0	90 225,0	-	5 540,0	95 765,0	14,4 %
Acquisition de 12 locomotives neuves	-	-	63 640,0	63 640,0	-	23 760,0	87 400,0	13,1 %
Acquisition de 22 voitures passagers neuves sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes	-	-	108 750,0	108 750,0	-	-	108 750,0	16,4 %
Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte - Remplacement des voitures séries 1000 et 1200	-	-	5 000,0	5 000,0	-	295 000,0	300 000,0	45,1 %
Autres	650,0	5 830,0	7 000,0	12 830,0	-	-	13 480,0	2,0 %
<b>Total</b>	<b>2 134,0</b>	<b>5 830,0</b>	<b>333 131,0</b>	<b>338 961,0</b>	<b>-</b>	<b>324 300,0</b>	<b>665 395,0</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Plan d'intervention - Trains de banlieue</b>								
Ligne Montréal/Deux-Montagnes	-	1 125,0	69 425,0	70 550,0	-	-	70 550,0	41,6 %
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	320,0	-	8 325,0	8 325,0	-	-	8 645,0	5,1 %
Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme	3 227,0	21 440,0	14 878,0	36 318,0	-	-	39 545,0	23,3 %
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	100,0	-	21 900,0	21 900,0	-	-	22 000,0	13,0 %
Ligne Montréal/Delton-Candiac	-	-	4 480,0	4 480,0	-	-	4 480,0	2,6 %
Projets communs aux différentes lignes	3 100,0	9 280,0	12 175,0	21 455,0	-	-	24 555,0	14,4 %
<b>Total</b>	<b>6 747,0</b>	<b>31 845,0</b>	<b>131 183,0</b>	<b>163 028,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>169 775,0</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Développement - Trains de banlieue</b>								
Ligne de trains Montréal/Laval-Terrebouche-Mascouche	-	-	129 400,0	129 400,0	-	-	129 400,0	39,6 %
Ligne de trains Montréal/Montréal-Nord-Rivière-des-Prairies-Repentigny	-	-	196 000,0	196 000,0	-	-	196 000,0	60,0 %
Autres	200,0	750,0	500,0	1 250,0	-	-	1 450,0	0,4 %
<b>Total</b>	<b>200,0</b>	<b>750,0</b>	<b>325 900,0</b>	<b>326 650,0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>326 850,0</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Plan d'intervention - Équipements métropolitains</b>								
Axes autoroute 25 et boulevard Pie-IX	85,0	1 940,0	10 830,0	12 770,0	-	-	12 855,0	10,0 %
Axes autoroute 20 et route 132	670,0	150,0	13 145,0	13 295,0	-	2 200,0	16 165,0	12,5 %
Axes autoroute 10 et autoroute Bonaventure	11 950,0	2 125,0	11 925,0	14 050,0	-	-	26 000,0	20,3 %
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke - Est de Montréal	13 906,0	-	4 492,0	4 492,0	-	34 178,0	52 576,0	41,0 %
Développement - Équipements métropolitains	-	-	5 000,0	5 000,0	-	-	5 000,0	3,9 %
Autres interventions - Équipements métropolitains	1 675,0	2 000,0	10 627,0	12 627,0	-	1 450,0	15 752,0	12,3 %
<b>Total</b>	<b>28 286,0</b>	<b>6 215,0</b>	<b>56 019,0</b>	<b>62 234,0</b>	<b>-</b>	<b>37 828,0</b>	<b>128 348,0</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Projets intégrateurs complémentaires</b>								
Équipements de vente et perception	2 900,0	9 710,0	-	9 710,0	840,0	-	13 450,0	42,1 %
Amélioration de la sécurité et de la qualité des services offerts aux usagers	3 825,0	1 600,0	2 560,0	4 160,0	-	-	7 985,0	25,0 %
Programme - Systèmes de transport intelligent	150,0	475,0	4 310,0	4 785,0	-	-	4 935,0	15,4 %
Autres	215,0	1 925,0	3 450,0	5 375,0	-	-	5 590,0	17,5 %
<b>Total</b>	<b>7 090,0</b>	<b>13 710,0</b>	<b>10 320,0</b>	<b>24 030,0</b>	<b>840,0</b>	<b>-</b>	<b>31 960,0</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Réseau de métro de Montréal</b>								
Métro Réno-Systèmes - Phase I	26 070,0	12 816,3	-	12 816,3	-	-	38 886,3	4,6 %
Prolongement du métro vers Laval	504 300,0	299 300,0	-	299 300,0	-	-	803 600,0	95,4 %
<b>Total</b>	<b>530 370,0</b>	<b>312 116,3</b>	<b>-</b>	<b>312 116,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>842 486,3</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Total</b>	<b>574 827,0</b>	<b>370 466,3</b>	<b>856 553,0</b>	<b>1 227 019,3</b>	<b>840,0</b>	<b>362 128,0</b>	<b>2 164 814,3</b>	<b>100,0 %</b>



## Synthèse du PTI 2006-2007-2008



Le Programme triennal d'immobilisations 2006-2007-2008 s'élève à 1 227,0 M\$, soit 369,7 M\$ pour les projets autorisés (dont 299,3 M\$ pour la réalisation du métro à Laval), et 857,3 M\$ de projets à l'étude. Le budget des projets pour 2006 est de 434,6 M\$, dont 214,6 M\$ à l'étude pour fins d'autorisation.

Les subventions accordées antérieurement par le ministère des Transports du Québec (MTQ) ont permis à l'AMT de réaliser ou d'amorcer de nombreux projets. Le PTI de cette année met l'accent sur le développement à long terme des services de transport métropolitain.

Des contributions municipales de 20,3 M\$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 12,3 % par rapport au budget de 2005, sont prévues pour 2006 et permettent de financer la part payable par le Fonds d'immobilisations de l'AMT (TABLEAU 3 - p.13). Ces augmentations découlent de la hausse du rôle d'évaluation foncier. Pour la majorité des projets, le MTQ assume 75 % en vertu du programme d'aide et l'AMT et/ou d'autres partenaires en assument la différence.

## Évaluation des contributions municipales en fonction de la richesse foncière uniformisée (RFU)

TABLEAU 2

(en millions de \$)

	Budget 2006		Budget 2005		Écart budgétaire 2006 vs 2005	
	\$	%	\$	%	\$	%
Conseil d'agglomération de Montréal	11 795	58,0	10 481	57,9	1 314	12,5
Conseil d'agglomération de Longueuil	2 084	10,3	1 866	10,3	218	11,7
Ville de Laval	1 912	9,4	1 681	9,3	231	13,7
Couronne Sud	2 052	10,0	1 845	10,2	207	11,2
Couronne Nord	2 495	12,3	2 232	12,3	263	11,8
<b>Total</b>	<b>20 338</b>	<b>100,0</b>	<b>18 105</b>	<b>100,0</b>	<b>2 233</b>	<b>12,3</b>

## PTI 2006-2007-2008 de l'AMT

TABLEAU 3

(en millions)

A	PLAN D'INTERVENTION - FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE	Taux de subvention du MTQ	Antérieur au 01-01-2006	2006	2007	2008	Total au 08-07-2006	Engagement ultérieur	Total
		%	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
<b>PROJETS AUTORISÉS</b>									
A.1	Révision des voitures passagers de série 900	75,0 %	650,0	2 210,0	0,0	0,0	2 210,0	0,0	2 860,0
A.2	Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90	0,0 %	0,0	2 575,0	1 045,0	0,0	3 620,0	0,0	3 620,0
<b>PROJETS A L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>									
A.3	Centre d'entretien et site de garage - Montréal	75,0 %	1 284,0	23 116,0	25 600,0	0,0	48 716,0	0,0	50 000,0
A.4	Centre d'entretien et site de garage - Saint-Eustache	75,0 %	200,0	5 000,0	4 800,0	0,0	9 800,0	0,0	10 000,0
A.5	Accroissement de la capacité d'accueil des trains - Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux	75,0 %	0,0	1 915,0	55 775,0	32 535,0	90 225,0	5 540,0	95 765,0
A.6	Acquisition de 12 locomotives neuves	75,0 %	0,0	3 290,0	1 075,0	59 275,0	63 640,0	23 760,0	87 400,0
A.7	Révision des voitures passagers de série 700	75,0 %	0,0	3 300,0	3 700,0	0,0	7 000,0	0,0	7 000,0
A.8	Acquisition de 22 voitures passagers neuves sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes Note (1)	75,0 %	0,0	15 380,0	25 640,0	67 730,0	108 750,0	0,0	108 750,0
A.9	Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte - Remplacement des 80 voitures passagers de séries 1000 et 1200	75,0 %	0,0	0,0	0,0	5 000,0	5 000,0	295 000,0	300 000,0
Plan d'intervention - Flotte de trains de banlieue		Total	2 134,0	56 786,0	117 635,0	164 540,0	338 961,0	324 300,0	665 395,0

Note (1) : L'acquisition de 22 voitures passagers neuves sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes fait partie du projet global d'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes totalisant 173,9 M\$. L'ensemble de ces projets : étagement de la jonction de l'Est, doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro, gare autoroute 13 et gare Saint-Eustache doivent être réalisés parallèlement afin de compléter l'accroissement de la ligne.

B	PLAN D'INTERVENTION - TRAINS DE BANLIEUE	Taux de subvention du MTQ	Antérieur au 01-01-2006	2006	2007	2008	Total au 08-07-2006	Engagement ultérieur	Total	
	Ligne Montréal/Deux-Montagnes	%	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	
<b>PROJETS AUTORISÉS</b>										
B.1	Étude - Infrastructures ferroviaires - Tunnel du Mont-Royal	0 %	0,0	150,0	0,0	0,0	150,0	0,0	150,0	
B.2	Programme de changement des automatés sur la caténaire	0 %	0,0	400,0	575,0	0,0	975,0	0,0	975,0	
<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>										
B.3a	Étagement de la jonction de l'Est	37,5 %	0,0	1 500,0	8 300,0	6 430,0	16 230,0	0,0	16 230,0	
B.3b	Doublement de la voie ferrée entre Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc	75,0 %	0,0	11 000,0	21 710,0	0,0	32 710,0	0,0	32 710,0	
B.3c	Gare autoroute 13	75,0 %	0,0	0,0	7 790,0	1 910,0	9 700,0	0,0	9 700,0	
B.3d	Gare Saint-Eustache	75,0 %	0,0	0,0	3 450,0	2 935,0	6 385,0	0,0	6 385,0	
B.4	Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue	75,0 %	0,0	1 000,0	1 000,0	0,0	2 000,0	0,0	2 000,0	
B.5	Réhabilitation de la gare Ile-Bigras	75,0 %	0,0	900,0	0,0	0,0	900,0	0,0	900,0	
B.6	Stationnement Sunnybrooke - Agrandissement	75,0 %	0,0	700,0	0,0	0,0	700,0	0,0	700,0	
B.7	Stationnement Sainte-Dorothée - Agrandissement	75,0 %	0,0	800,0	0,0	0,0	800,0	0,0	800,0	
<b>Total</b>			<b>0,0</b>	<b>16 450,0</b>	<b>42 825,0</b>	<b>11 275,0</b>	<b>70 550,0</b>	<b>0,0</b>	<b>70 550,0</b>	
<b>Ligne Montréal/Dorion-Rigaud</b>										
<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>										
B.8	Stationnement additionnel - Gare Vaudreuil	75,0 %	0,0	1 430,0	0,0	0,0	1 430,0	0,0	1 430,0	
B.9	Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue	75,0 %	0,0	1 000,0	1 000,0	0,0	2 000,0	0,0	2 000,0	
B.10	Allongement des quais - Phase II	75,0 %	320,0	330,0	725,0	890,0	1 945,0	0,0	2 265,0	
B.11	Réfection des infrastructures ferroviaires - Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud	75,0 %	0,0	2 200,0	0,0	0,0	2 200,0	0,0	2 200,0	
B.12	Gare Rigaud	À déterminer	0,0	750,0	0,0	0,0	750,0	0,0	750,0	
<b>Total</b>			<b>320,0</b>	<b>5 710,0</b>	<b>1 725,0</b>	<b>890,0</b>	<b>8 325,0</b>	<b>0,0</b>	<b>8 645,0</b>	
<b>Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme</b>										
<b>PROJETS AUTORISÉS</b>										
B.13	Aménagement permanent - Gare Sainte-Rose	75,0 %	1 795,0	735,0	0,0	0,0	735,0	0,0	2 530,0	
B.14	Prolongement de la ligne Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme	75,0 %	1 210,0	20 505,0	0,0	0,0	20 505,0	0,0	21 715,0	
B.15	Étude - Connexion de la ligne Montréal/Blainville dans le tunnel du Mont-Royal	0,0 %	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0	
<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>										
B.16	Accroissement de la capacité - Signalisation ferroviaire	75,0 %	0,0	5 200,0	0,0	0,0	5 200,0	0,0	5 200,0	
B.17	Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue	75,0 %	0,0	1 000,0	1 000,0	0,0	2 000,0	0,0	2 000,0	
B.18	Gare Chabanel	75,0 %	122,0	1 578,0	0,0	0,0	1 578,0	0,0	1 700,0	
B.19	Gare Mirabel	75,0 %	100,0	1 800,0	0,0	0,0	1 800,0	0,0	1 900,0	
B.20	Relocalisation de la gare Saint-Martin	75,0 %	0,0	2 000,0	2 300,0	0,0	4 300,0	0,0	4 300,0	
<b>Total</b>			<b>3 227,0</b>	<b>33 018,0</b>	<b>3 300,0</b>	<b>0,0</b>	<b>36 318,0</b>	<b>0,0</b>	<b>39 545,0</b>	
<b>Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire</b>										
<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>										
B.21	Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert - Phase I	75,0 %	100,0	6 900,0	0,0	0,0	6 900,0	0,0	7 000,0	
B.22	Aménagement permanent de la gare Saint-Bruno	75,0 %	0,0	1 350,0	1 650,0	0,0	3 000,0	0,0	3 000,0	
B.23	Aménagement permanent de la gare Saint-Lambert	75,0 %	0,0	1 400,0	2 600,0	0,0	4 000,0	0,0	4 000,0	
B.24	Aménagement permanent de la gare Saint-Basile-le-Grand	75,0 %	0,0	200,0	1 300,0	0,0	1 500,0	0,0	1 500,0	
B.25	Aménagement permanent de la gare McMasterville	75,0 %	0,0	200,0	1 300,0	0,0	1 500,0	0,0	1 500,0	
B.26	Agrandissement et aménagement permanent de la gare Mont-Saint-Hilaire	75,0 %	0,0	200,0	2 800,0	0,0	3 000,0	0,0	3 000,0	
B.27	Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue	75,0 %	0,0	1 000,0	1 000,0	0,0	2 000,0	0,0	2 000,0	
<b>Total</b>			<b>100,0</b>	<b>11 250,0</b>	<b>10 650,0</b>	<b>0,0</b>	<b>21 900,0</b>	<b>0,0</b>	<b>22 000,0</b>	
<b>Ligne Montréal/Delson-Candiac</b>										
<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>										
B.28	Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue	75,0 %	0,0	1 000,0	1 000,0	0,0	2 000,0	0,0	2 000,0	
B.29	Aménagement d'un site de garage permanent à Candiac	75,0 %	0,0	300,0	2 180,0	0,0	2 480,0	0,0	2 480,0	
<b>Total</b>			<b>0,0</b>	<b>1 300,0</b>	<b>3 180,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4 480,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4 480,0</b>	
<b>Trains de banlieue - Infrastructures communes</b>										
<b>PROJETS AUTORISÉS</b>										
B.30	Réhabilitation des infrastructures ferroviaires - Tronçon Montréal-Ouest/Lucien-L'Allier - Phases I et II	75,0 %	725,0	1 030,0	0,0	0,0	1 030,0	0,0	1 755,0	
B.31	Réparations majeures - Trains (cinq lignes)	0 %	2 300,0	2 500,0	2 500,0	2 500,0	7 500,0	0,0	9 800,0	
B.32	Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains	0 %	Note (2)	Note (2)	Note (2)	Note (2)	Note (2)	Note (2)	Note (2)	
<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>										
B.33	Modernisation des systèmes de signalisation ferroviaire sur le réseau des trains de banlieue - Subdivision Westmount	75,0 %	0,0	250,0	3 000,0	3 550,0	6 800,0	0,0	6 800,0	
B.34	Programme d'ajout d'abris sur les quais des lignes de trains	75,0 %	0,0	500,0	500,0	500,0	1 500,0	0,0	1 500,0	
B.35	Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier - Phases I et II (trois lignes de trains)	75,0 %	75,0	2 825,0	1 800,0	0,0	4 625,0	0,0	4 700,0	
<b>Total</b>			<b>3 100,0</b>	<b>7 105,0</b>	<b>7 800,0</b>	<b>6 550,0</b>	<b>21 455,0</b>	<b>0,0</b>	<b>24 555,0</b>	
<b>Trains de banlieue - Développement du réseau</b>										
<b>PROJETS AUTORISÉS</b>										
B.36	Étude - Plan d'intervention dans les corridors de Mascouche/Montréal et Repentigny/Montréal	50,0 %	200,0	300,0	0,0	0,0	300,0	0,0	500,0	
B.37	Études d'opportunité - Gares McGill et Université-de-Montréal	0 %	0,0	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	250,0	
B.38	Étude - Développement du réseau de trains de banlieue	0 %	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0	
<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>										
B.39	Ligne de trains Montréal/Laval-Terrebonne-Mascouche	Note(3)	0,0	42 860,0	83 000,0	3 540,0	129 400,0	0,0	129 400,0	
B.40	Ligne de trains Montréal/Montréal-Nord-Rivière-des-Prairies-Repentigny	Note(3)	0,0	44 500,0	88 700,0	62 800,0	196 000,0	0,0	196 000,0	
B.41	Lien ferroviaire entre Mascouche et Repentigny	75,0 %	Note (3)	Note (3)	Note (3)	Note (3)	Note (3)	Note (3)	Note (3)	
B.42	Étude - Navette ferroviaire aéroport P.-E.-Trudeau - Dorval	50,0 %	0,0	500,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0	
<b>Total</b>			<b>200,0</b>	<b>88 610,0</b>	<b>171 700,0</b>	<b>66 340,0</b>	<b>326 650,0</b>	<b>0,0</b>	<b>326 850,0</b>	
<b>Plan d'intervention - Trains de banlieue</b>			<b>Total</b>	<b>6 947,0</b>	<b>163 443,0</b>	<b>241 180,0</b>	<b>85 055,0</b>	<b>489 678,0</b>	<b>0,0</b>	<b>496 625,0</b>

Note (2) : En négociation. Note (3) : Plusieurs options sont proposées dans le PTI 2006-2007-2008 (voir description du projet). Décision à prendre par le gouvernement du Québec en fonction de la demande et de la capacité à payer des contribuables. Le lien ferroviaire reliant Mascouche à la ligne Montréal/Montréal-Nord-Rivière-des-Prairies-Repentigny totalise 253,1 M\$ incluant du matériel roulant neuf versus le coût global des deux lignes de trains prévu au coût de 325,4 M\$.

C	PLAN D'INTERVENTION - ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS	Taux de subvention du MTQ	Antérieur au 01-01-2006	2006	2007	2008	Total au 08-07-2006	Engagement ultérieur	Total
		%	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
	<b>Axes autoroute 25 et boulevard Pie-IX</b>								
	<b>PROJETS AUTORISÉS</b>								
C.1	Voie réservée autoroute 25 - Phase II	75,0 %	60,0	1 840,0	0,0	0,0	1 840,0	0,0	1 900,0
C.2	Étude d'amélioration du transport collectif dans le corridor - Autoroute 25	0,0 %	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
	<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>								
C.3	Stationnement Terrebonne - Phase II	75,0 %	0,0	1 100,0	0,0	0,0	1 100,0	0,0	1 100,0
C.4	Voie réservée Pie-IX - Amélioration de la sécurité et mesures préférentielles aux intersections	75,0 %	25,0	1 120,0	1 010,0	0,0	2 130,0	0,0	2 155,0
C.5	Prolongement de la voie réservée Pie-IX - Laval	75,0 %	0,0	200,0	3 600,0	3 600,0	7 400,0	0,0	7 400,0
C.6	Stationnements Pie-IX	75,0 %	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0
	<b>Total</b>		<b>85,0</b>	<b>4 560,0</b>	<b>4 610,0</b>	<b>3 600,0</b>	<b>12 770,0</b>	<b>0,0</b>	<b>12 855,0</b>
	<b>Axes autoroute 20 et route 132</b>								
	<b>PROJETS AUTORISÉS</b>								
C.7	Étude d'amélioration de l'accès et du stationnement au terminus Longueuil	0,0 %	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
C.8	Étude - Terminus Saint-Bruno	0,0 %	0,0	50,0	0,0	0,0	50,0	0,0	50,0
	<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>								
C.9	Mesures préférentielles sur la bretelle Sherbrooke	75,0 %	100,0	325,0	0,0	0,0	325,0	0,0	425,0
C.10	Stationnement Boucherville	66,0 %	145,0	3 255,0	0,0	0,0	3 255,0	0,0	3 400,0
C.11	Mesures préférentielles et voie réservée dans l'axe autoroute 20	75,0 %	175,0	0,0	500,0	0,0	500,0	2 200,0	2 875,0
C.12	Stationnement De Montagne	75,0 %	0,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0
C.13	Stationnement route 132 - Secteur Varennes-Verchères	75,0 %	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0	0,0	500,0
C.14	Terminus Sainte-Julie	70,0 %	100,0	700,0	5 740,0	0,0	6 440,0	0,0	6 540,0
C.15	Voie réservée axe Cousineau/chemin de Chambly - Saint-Hubert - Phase I	75,0 %	150,0	1 125,0	0,0	0,0	1 125,0	0,0	1 275,0
	<b>Total</b>		<b>670,0</b>	<b>5 555,0</b>	<b>7 740,0</b>	<b>0,0</b>	<b>13 295,0</b>	<b>2 200,0</b>	<b>16 165,0</b>
	<b>Axes autoroute 10 et autoroute Bonaventure</b>								
	<b>PROJET AUTORISÉ</b>								
C.16	Voie réservée - Échangeur Taschereau - Phases I, II, III, IV, V	75,0 %	11 700,0	1 840,0	285,0	0,0	2 125,0	0,0	13 825,0
	<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>								
C.17	Augmentation de la capacité du terminus au centre-ville de Montréal - Phase I	75,0 %	100,0	1 100,0	0,0	0,0	1 100,0	0,0	1 200,0
C.18	Réorganisation du terminus et stationnement Brossard/Panama	75,0 %	100,0	1 713,3	6 686,7	0,0	8 400,0	0,0	8 500,0
C.19	Plan de déploiement des services et des infrastructures - Axe Bonaventure/autoroute 10	75,0 %	0,0	1 150,0	0,0	0,0	1 150,0	0,0	1 150,0
C.20	Stationnement Chambly - Phase II	75,0 %	50,0	475,0	0,0	0,0	475,0	0,0	525,0
C.21	Réaménagement du stationnement incitatif Georges-Gagné	75,0 %	0,0	0,0	300,0	500,0	800,0	0,0	800,0
	<b>Total</b>		<b>11 950,0</b>	<b>6 278,3</b>	<b>7 271,7</b>	<b>500,0</b>	<b>14 050,0</b>	<b>0,0</b>	<b>26 000,0</b>
	<b>Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke - Est de Montréal</b>								
	<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>								
C.22	Mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke Est - Secteur Montréal-Est	75,0 %	236,0	714,0	0,0	0,0	714,0	0,0	950,0
C.23	Stationnement Sherbrooke Est - Secteur Pointe-aux-Trembles	75,0 %	0,0	1 000,0	1 000,0	0,0	2 000,0	0,0	2 000,0
C.24	Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame à Repentigny	75,0 %	30,0	0,0	1 120,0	0,0	1 120,0	0,0	1 150,0
C.25	Stationnement Rive-Nord Est - Phase II	75,0 %	30,0	0,0	658,0	0,0	658,0	0,0	688,0
C.26	Via-bus de l'Est - Emprise ferroviaire CN à l'est de l'autoroute 25 et tronçon Souigny à l'ouest de l'autoroute 25 à Montréal	75,0 %	13 610,0	0,0	0,0	0,0	0,0	34 178,0	47 788,0
	<b>Total</b>		<b>13 906,0</b>	<b>1 714,0</b>	<b>2 778,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4 492,0</b>	<b>34 178,0</b>	<b>52 576,0</b>
	<b>Développement - Équipements métropolitains</b>								
	<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>								
C.27	Programme de développement des stationnements incitatifs	75,0 %	0,0	1 500,0	1 500,0	1 500,0	4 500,0	0,0	4 500,0
C.28	Étude d'amélioration du transport collectif et du covoiturage - Nouveaux corridors autoroutes 15, 13, 19, 20 et 40	50,0 %	0,0	500,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0
	<b>Total</b>		<b>0,0</b>	<b>2 000,0</b>	<b>1 500,0</b>	<b>1 500,0</b>	<b>5 000,0</b>	<b>0,0</b>	<b>5 000,0</b>
	<b>Autres interventions - Équipements métropolitains</b>								
	<b>PROJET AUTORISÉ</b>								
C.29	Entretien majeur des équipements métropolitains	0,0 %	1 200,0	800,0	600,0	600,0	2 000,0	0,0	3 200,0
	<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>								
C.30	Mesures préférentielles sur le réseau de transport métropolitain par autobus	75,0 %	0,0	600,0	600,0	600,0	1 800,0	0,0	1 800,0
C.31	Voie réservée Concorde - Laval	75,0 %	200,0	1 000,0	1 202,0	0,0	2 202,0	0,0	2 402,0
C.32	Étude d'amélioration du transport collectif dans le corridor - Boulevard Henri-Bourassa	75,0 %	200,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	400,0
C.33	Réorganisation du terminus Henri-Bourassa	75,0 %	75,0	225,0	0,0	6 000,0	6 225,0	0,0	6 300,0
C.34	Terminus Côte-Vertu - Phase II	75,0 %	0,0	0,0	0,0	200,0	200,0	1 450,0	1 650,0
	<b>Total</b>		<b>1 675,0</b>	<b>2 825,0</b>	<b>2 402,0</b>	<b>7 400,0</b>	<b>12 627,0</b>	<b>1 450,0</b>	<b>15 752,0</b>
	<b>Plan d'intervention - Équipements métropolitains</b>								
	<b>Total</b>		<b>28 286,0</b>	<b>22 932,3</b>	<b>26 301,7</b>	<b>13 000,0</b>	<b>62 234,0</b>	<b>37 828,0</b>	<b>128 348,0</b>

D	PROJETS INTÉGRATEURS COMPLÉMENTAIRES	Taux de subvention du MTQ	Antérieur au 01-01-2006	2006	2007	2008	Total au 08-07-2006	Engagements ultérieurs	Total	
		%	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	
<b>PROJETS AUTORISÉS</b>										
D.1	Équipements de vente et de perception	0,0 %	2 900,0	325,0	3 020,0	6 365,0	9 710,0	840,0	13 450,0	
D.2	Sécurité - Centre de contrôle et système de caméras dans les stationnements	0,0 %	2 150,0	650,0	350,0	350,0	1 350,0	0,0	3 500,0	
D.3	Plan stratégique des systèmes de transport intelligents (STI)	0,0 %	150,0	350,0	0,0	0,0	350,0	0,0	500,0	
D.4	Amélioration de l'accessibilité au transport adapté sur les équipements métropolitains	0,0 %	50,0	250,0	100,0	100,0	450,0	0,0	500,0	
D.5	Signalétique en gare	0,0 %	1 000,0	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	1 250,0	
D.6	Harmonisation des horaires des organismes de transport	0,0 %	175,0	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	425,0	
D.7	Calculateur de trajets métropolitains	0,0 %	0,0	125,0	0,0	0,0	125,0	0,0	125,0	
D.8	Service téléphonique à la clientèle et outils d'information	0,0 %	500,0	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	750,0	
D.9	Billetterie Angrignon	0,0 %	50,0	75,0	0,0	0,0	75,0	0,0	125,0	
D.10	Espaces réservés aux covoitureurs dans les stationnements - Projet pilote	0,0 %	65,0	300,0	0,0	0,0	300,0	0,0	365,0	
D.11	Études particulières	0,0 %	0,0	200,0	200,0	200,0	600,0	0,0	600,0	
<b>PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION</b>										
D.12	Affichage aux gares	75,0 %	0,0	1 065,0	0,0	0,0	1 065,0	0,0	1 065,0	
D.13	Système d'annonces aux voyageurs dans le matériel roulant	75,0 %	0,0	675,0	0,0	0,0	675,0	0,0	675,0	
D.14	Automatisation des diffusions vocales en gare - Expérience pilote	75,0 %	0,0	320,0	0,0	0,0	320,0	0,0	320,0	
D.15	Mesures préférentielles - STI - Phase II	75,0 %	0,0	250,0	950,0	1 125,0	2 325,0	0,0	2 325,0	
D.16	Programme d'installation de systèmes de comptage automatique	75,0 %	0,0	310,0	280,0	590,0	1 180,0	0,0	1 180,0	
D.17	Télémetrie des locomotives	75,0 %	0,0	275,0	0,0	0,0	275,0	0,0	275,0	
D.18	Système automatisé de cueillette de données sur les voitures MR-90	75,0 %	0,0	530,0	0,0	0,0	530,0	0,0	530,0	
D.19	Projet d'autopartage <i>Branché</i>	0,0 %	50,0	2 750,0	1 200,0	0,0	3 950,0	0,0	4 000,0	
Projets intégrateurs complémentaires			Total	7 090,0	9 200,0	6 100,0	8 730,0	24 030,0	840,0	31 960,0

E	RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL	Taux de subvention du MTQ	Antérieur au 01-01-2006	2006	2007	2008	Total au 08-07-2006	Engagement ultérieur	Total	
		%	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	
<b>PROJETS AUTORISÉS</b>										
E.1	Réseau de métro de Montréal - Projet Réno-Systèmes - Phase I	0,0 %	26 070,0	12 260,0	556,3	0,0	12 816,3	0,0	38 886,3	
E.2	Prolongement du réseau de métro de Montréal vers Laval	100,0 %	504 300,0	170 000,0	73 800,0	55 500,0	299 300,0	0,0	803 600,0	
Réseau de métro de Montréal			Total	530 370,0	182 260,0	74 356,3	55 500,0	312 116,3	0,0	842 486,3

TOTAL		Taux de subvention du MTQ	Antérieur au 01-01-2006	2006	2007	2008	Total au 08-07-2006	Engagement ultérieur	Total
		%	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
PROJETS AUTORISÉS			557 250,0	221 070,0	83 031,3	65 615,0	369 716,3	840,0	927 806,3
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION			17 577,0	213 551,3	382 541,7	261 210,0	857 303,0	362 128,0	1 237 008,0
PTI		Grand total	574 827,0	434 621,3	465 573,0	326 825,0	1 227 019,3	362 968,0	2 164 814,3



## Priorisation des projets à l'étude pour fins d'autorisation pour 2006

### PROJETS – TRAINS DE BANLIEUE

- Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux
- Accroissement de la capacité sur la ligne de trains Montréal/Deux-Montagnes (acquisition de 22 voitures, étagement de la jonction de l'Est, doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro, gare autoroute 13, gare Saint-Eustache)
- Acquisition de 12 locomotives neuves
- Consolidation du garage et de l'entretien du matériel roulant des trains de banlieue (Saint-Eustache et Montréal)
- Révision des voitures passagers de série 700
- Gare Chabanel
- Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert – Phase I
- Aménagement permanent des cinq gares de la ligne de trains Montréal/Mont-Saint-Hilaire
- Gare Mirabel
- Signalisation ferroviaire – Ligne de trains Montréal/Blainville–Saint-Jérôme
- Stationnement additionnel – Gare Vaudreuil
- Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Phases I et II
- Stationnement Sunnybrooke – Agrandissement
- Étude – Plan d'intervention dans les corridors de Mascouche/Montréal et Repentigny/Montréal
- Ligne de trains Montréal/Montréal-Nord–Rivières-des-Prairies–Repentigny
- Ligne de trains Montréal–Laval–Terrebonne–Mascouche
- Ligne de trains Montréal/Est de Montréal–Repentigny–Mascouche
- Stationnement Sainte-Dorothée – Agrandissement

### PROJETS – ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

- Voie réservée Pie-IX – Amélioration de la sécurité et mesures préférentielles aux intersections
- Mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est
- Stationnement Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles
- Stationnement Terrebonne – Phase II
- Voie réservée autoroute 25 – Phase II
- Stationnement Boucherville
- Terminus Sainte-Julie
- Étude – Terminus Saint-Bruno
- Stationnement Chambly – Phase II
- Augmentation de la capacité du terminus Centre-ville – Phase I
- Réorganisation du terminus et stationnement Brossard/Panama
- Études d'amélioration du transport collectif – Boulevard Henri-Bourassa
- Voie réservée Concorde/Notre-Dame (Laval)

### PROJETS INTÉGRATEURS COMPLÉMENTAIRES

- Sécurité – Centre de contrôle et système de caméras dans les stationnements
- Affichage aux gares
- Système d'annonces aux voyageurs dans le matériel roulant
- Plan stratégique des systèmes de transport intelligents (STI)
- Automatisation des diffusions vocales en gare – Expérience pilote
- Mesures préférentielles – STI – Phase II
- Télémétrie des locomotives
- Programme d'installation de systèmes de comptage automatique
- Système automatisé de cueillette de données sur les voitures MR-90



## Description des projets d'immobilisations (PTI 2006-2007-2008)

Détail des projets d'immobilisations proposés, en distinguant les projets autorisés (déjà à l'étude par le MTQ) de ceux qui sont en attente d'autorisation (nouvelles initiatives de l'AMT)



A. Plan d'intervention – Flotte de trains de banlieue	21
B. Plan d'intervention – Trains de banlieue	31
C. Plan d'intervention – Équipements métropolitains	81
D. Projets intégrateurs complémentaires	125
E. Réseau de métro de Montréal	139





## A. Plan d'intervention | Flotte de trains de banlieue

### Les règles de l'industrie pour le remplacement du matériel roulant

Selon l'expérience des exploitants de trains de banlieue en Amérique du Nord et les recommandations des fabricants, la durée de vie des locomotives est de 30 ans et celle des voitures de passagers est de 40 ans, et ce, avec une révision majeure à la moitié de leur vie utile. Le gouvernement fédéral américain (*Federal Transportation Agency*) accepte toutefois le remplacement de ce matériel roulant après 25 ans et une révision majeure à 12 ans et demi.

### Le renouvellement de la flotte de l'AMT

Compte tenu de l'âge de la flotte de l'AMT, il est prévu au PTI 2006-2007-2008 de procéder à une réhabilitation des voitures passagers de séries 900 et 700, et au remplacement des locomotives F-40, GC-418 et VAE. À moyen terme, les 80 voitures de séries 1000-1200, fabriquées entre 1968 et 1976 et qui ont été remises en état de marche de 1997 à 2001, devront être remplacées.

Par ailleurs, afin d'accroître la capacité d'accueil, l'acquisition de voitures passagers à deux étages représente une voie d'avenir, comme le font la majorité des exploitants de trains de banlieue en Amérique du Nord. Cette façon de faire permet d'accroître la capacité d'accueil des passagers tout en réduisant les coûts d'immobilisations et d'exploitation. Il est également souhaitable de viser à limiter les types de voitures composant la flotte de l'AMT, afin de permettre une flexibilité entre les rames de trains et les lignes, et de réduire les frais d'entretien et d'inventaire de pièces de rechange.

### Le matériel roulant actuel

Pour assurer quotidiennement le service de trains de banlieue, l'AMT compte sur 217 unités de matériel roulant de huit types différents, soit :

- 20 locomotives de modèles GC-418 (1959), F-40 (1974, louées) et F-59 (2000-2001)
- 4 voitures d'alimentation électrique VAE (1952)
- 9 voitures passagers à mezzanine fabriquées en 1970 (série 900)
- 80 voitures passagers à un étage fabriquées entre 1968 et 1976, et acquises de GO Transit en 1994 (série 1000-1200)
- 24 voitures passagers à un étage fabriquées en 1987 (série 700)
- 58 voitures passagers automotrices à alimentation électrique par caténaire de type MR-90 (25kv) (1994-1995)
- 22 voitures passagers neuves à deux étages acquises en 2005 (série 2000)

Aucun de ces modèles de voitures ou de locomotives n'est compatible.



**LÉGENDE** ■ Actuels ■ Projets autorisés ■ Projets à l'étude pour fins d'autorisation ■ ■ ■ ■ ■ À l'étude

### PROJETS AUTORISÉS

- A.1 Révision des voitures passagers de série 900 (*non illustré*)
- A.2 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 (*non illustré*)

### PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- A.3 Centre d'entretien et site de garage – Montréal
- A.4 Centre d'entretien et site de garage – Saint-Eustache
- A.5 Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux (*non illustré*)
- A.6 Acquisition de 12 locomotives neuves (*non illustré*)
- A.7 Révision des voitures de passagers de série 700 (*non illustré*)
- A.8 Acquisition de 22 voitures passagers neuves sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes (*non illustré*)
- A.9 Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte – Remplacement des 80 voitures passagers de série 1000 et 1200 (*non illustré*)

# PROJETS AUTORISÉS

## A.1 Révision des voitures passagers de série 900

Le parc de matériel roulant utilisé sur la ligne Montréal/Blainville est constitué, entre autres, d'une rame de neuf voitures passagers de série 900 datant de 1970.

Pour répondre aux besoins des usagers, nous devons garder en service continu huit voitures sur neuf. Afin de s'assurer de la fiabilité et de la sécurité de ces voitures et d'en prolonger la vie utile d'environ une dizaine d'années, certains systèmes des voitures doivent être remplacés ou remis à neuf avant qu'ils n'affectent la qualité et la sécurité du service offert. La portée du programme se résume essentiellement comme suit :

- remise à neuf des bogies ;
- remise à neuf du mécanisme de commande et de la glissière des portes latérales ;
- remise à neuf de plaques sous-plancher ;
- remise à neuf du système CVAC ;
- remplacement du joint d'étanchéité de toutes les fenêtres ;
- réparations à l'habillage intérieur des voitures et rembourrage des sièges.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,650	2,210	-	-	-	2,860	0,715	2,145	-

## A.2 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90

Les 58 voitures automotrices MR-90 utilisées sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes transportent plus de 30 000 passagers par jour et plus de 7,5 millions de passagers par année, soit près de la moitié des usagers du réseau de trains de banlieue. Elles ont été fabriquées en 1994-1995 et ont accumulé environ 700 000 kilomètres depuis 1995, après la modernisation complète de la ligne. Depuis dix ans, ces voitures automotrices ont subi différentes réparations et modifications découlant de défaillances et d'usure prématurée de différents systèmes. Une analyse exhaustive de l'état des voitures est essentielle afin d'établir et planifier les travaux de réhabilitation nécessaires pour assurer le maintien de la performance du service à moyen et long terme.

Des travaux urgents de réhabilitation sont nécessaires pour assurer la fiabilité du service sur cette ligne. Tout retard dans leur exécution pourrait avoir un impact important sur la capacité du service alors que cinq rames de dix voitures sont en service quotidiennement et transportent jusqu'à 2 000 passagers par rame. Compte tenu de la présence du tunnel sous le mont Royal, aucun autre matériel roulant (de type diesel) ne peut être utilisé en guise de remplacement à court terme sur cette ligne. Le report des travaux sur certains composants pourrait également générer une dégradation accélérée d'autres composants.

Les travaux nécessaires sont notamment :

- la réhabilitation des 64 onduleurs des systèmes d'alimentation auxiliaire ;
- la réhabilitation des 29 pantographes ;
- la réhabilitation des 29 compresseurs à air et les 58 compresseurs des systèmes de CVAC ;
- la réhabilitation des 190 modules redresseurs de puissance électrique GTO.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	2,575	1,045	-	-	3,620	3,620	-	-



# PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

## Centre d'entretien du matériel roulant

Pour assurer le fonctionnement du garage de jour et l'entretien des 217 unités de matériel roulant de huit différents types (locomotives, voitures, automotrices) utilisés sur les cinq lignes de trains de banlieue, le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) ou le CN agissent en impartition pour l'AMT et utilisent actuellement des installations leur appartenant à quatre endroits différents (triaux Sortin, Saint-Luc, Taschereau, et la Gare Centrale). Ces installations ne sont pas nécessairement conçues pour effectuer l'entretien de matériel roulant de passagers et sont dans certains cas vétustes. Le CFCP et le CN ont également des problèmes de disponibilité de personnel et d'expertise affectés à l'entretien de matériel roulant de l'AMT, ce qui retarde des travaux de réparation et immobilise du matériel.

Des projets d'accroissement de la capacité des lignes actuelles et d'implantation de nouvelles lignes (Laval/Terrebonne/Mascouche et Montréal-Nord/Rivière-des-Prairies/Repentigny) sont prévus à court ou moyen terme. Ces projets pourraient augmenter la flotte de matériel roulant jusqu'à environ 300 unités. Les aménagements actuels de garage et d'entretien du CFCP et du CN ne peuvent répondre à un tel accroissement.

Un réaménagement des sites de garage et des centres d'entretien doit être envisagé pour assurer le maintien à long terme des services de trains de banlieue et leur développement. La consolidation du garage et de l'entretien du matériel roulant a pour objet d'améliorer la performance et la fiabilité du service, d'accroître l'efficacité de cet entretien et d'en rationaliser les coûts, tout en permettant que les contrats d'entretien du matériel roulant de l'AMT puissent être soumis à une procédure d'appel d'offres internationale.

### A.3 Centre d'entretien et site de garage – Montréal

Le projet du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sera aménagé sur les terrains du triage Glen où étaient garés et entretenus, pendant le jour, les trains de banlieue des lignes Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Delson-Candiac. La mise en œuvre du projet du CUSM sur ce site a nécessité l'aménagement, par le CFCP, d'un site temporaire de garage et d'entretien au triage Sortin, à l'ouest de la gare Montréal-Ouest.

Plusieurs études ont été réalisées pour évaluer l'impact du déplacement du site de garage. Afin d'assurer le maintien à long terme des services de trains de banlieue, un site permanent de garage et d'entretien, essentiel à l'exploitation du matériel roulant conventionnel (locomotives diesel et voitures remorquées) des lignes Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Montréal/Delson-Candiac, doit être aménagé par l'AMT sur ses propres terrains. Ce site doit être localisé près du centre-ville de Montréal, être accessible par les voies ferrées du CFCP et celles du CN pour permettre l'entretien périodique du matériel roulant de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire (matériel conventionnel semblable à celui des trois autres lignes). Il devra également prévoir l'entretien éventuel de la flotte des lignes Repentigny (CN) et Mascouche (CFCP).

Un des sites privilégiés pour l'aménagement des voies de garage et du centre d'entretien est l'ancienne cour de triage Turcot (anciennement CN et maintenant propriété du MTQ), située au sud-ouest du triage Glen ( $\pm 1$  km). Ce site nécessite l'aménagement d'une voie ferrée ( $\pm 1,5$  km) permettant l'accès du réseau du CFCP à Turcot (structure et voie ferrée) et d'une liaison avec les voies du CN déjà adjacentes au site.

Plusieurs études ont été réalisées pour évaluer différents scénarios de liaison ferroviaire à travers l'échangeur Turcot et l'autoroute 720 en fonction du projet de réfection de ces deux infrastructures routières.

Par ailleurs, l'AMT étudie d'autres sites pouvant accueillir un centre d'entretien. Les coûts d'aménagements de ce nouveau site de garage et d'entretien des trains de banlieue sont évalués de façon préliminaire à 50 M\$. Le coût final de ce projet doit être précisé d'ici la fin de 2005 ou à l'hiver 2006.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
1,284	23,116	25,600	-	-	50,000	12,500	37,500	-

Précision :  $\pm 30$  %

#### A.4 Centre d'entretien et site de garage – Saint-Eustache

Le matériel roulant de la ligne Montréal/Deux-Montagnes est constitué de voitures automotrices alimentées par une caténaire à 25 kv. L'entretien de ce matériel roulant est donc très différent de celui des quatre autres lignes en termes de pièces, d'outillage et d'aménagement du centre d'entretien.

Par conséquent, il est proposé d'aménager un centre d'entretien spécifique à ce matériel roulant sur le site de garage de l'AMT à Saint-Eustache. Ce site de garage possède déjà un bâtiment réduit (longueur de deux voitures) où sont effectuées certaines modifications au matériel roulant. Ce bâtiment devra être agrandi et réaménagé pour permettre un entretien périodique efficace de tout le matériel roulant de la ligne Montréal/Deux-Montagnes.

Les coûts d'aménagements de ce nouveau centre d'entretien sont évalués de façon préliminaire à 10 M\$. Le coût final de ce projet doit être précisé en 2006.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,200	5,000	4,800	-	-	10,000	2,500	7,500	-

Précision :  $\pm 30$  %

## **A.5** Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux

Suite au développement des trois nouvelles lignes de trains de banlieue (Montréal/Blainville en 1997, Montréal/Mont-Saint-Hilaire en 2000 et Montréal/Delton-Candiac en 2001) et à l'accroissement de la clientèle sur ces lignes (augmentation de 65 % de 2002 à 2004), les 80 voitures usagées, fabriquées entre 1968 et 1976 et acquises de GO Transit par le MTQ en 1994, sont maintenant utilisées à 100 % sur le réseau des trains de banlieue, ce qui ne laisse aucune réserve pour accroître à court terme la capacité des trains.

Depuis l'automne 2004, toutes les lignes présentent des augmentations d'achalandage qui atteignent la capacité de certains trains en période de pointe. Également, ces trains ne peuvent être allongés à plus de dix voitures (quatre voitures pour la ligne Montréal/Delton-Candiac) en raison des contraintes d'exploitation, de matériel roulant, d'infrastructures ferroviaires et de gares.

Afin de répondre à la demande actuelle et à l'accroissement réel de l'achalandage, de même qu'à l'achalandage futur anticipé, (prolongement des lignes vers Candiac en 2005 et Saint-Jérôme en 2006) sans allonger les rames de trains ou en ajouter de nouvelles, il est nécessaire d'ajouter des voitures à deux niveaux aux 22 déjà acquises (de type 2000) pour la ligne Montréal/Dorion-Rigaud et mises en service au printemps 2005. Compte tenu de la situation critique de l'achalandage sur la ligne Montréal/Blainville et du retrait des 9 voitures 900 (voitures à mezzanine) pour des travaux de réhabilitation, 8 de ces voitures neuves de type 2000 ont été mises en service temporairement sur cette ligne.

D'autre part, compte tenu de la croissance d'achalandage, l'AMT ne dispose plus, depuis 2004, d'aucune rame de train en réserve et ce, nonobstant le fait que la flotte est relativement âgée et nécessite par conséquent un entretien et des réparations plus fréquentes.

### **Accroissement de la capacité**

Les 22 voitures neuves (de type 2000) acquises en 2005 permettront de répondre à la demande anticipée et offrir une marge de capacité de plus de 10 % sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.

Sur la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme, qui a subi une augmentation d'environ 15 % de son achalandage depuis 2002, il est nécessaire d'utiliser deux rames de dix voitures à deux niveaux pour assurer le service sur les deux trains les plus chargés (1 100 et 1 500 passagers présentement) et également pour répondre à la demande anticipée en offrant une marge de capacité de plus de 10 %.

Sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, qui a subi une augmentation d'environ 110 % de son achalandage depuis 2002, pour accroître la capacité sans ajouter de rame additionnelle, il faudrait remplacer cette rame de dix voitures de série 1200 (à un niveau) par dix voitures neuves à deux niveaux (plus une en entretien) qui offriraient 30 % de plus de capacité sur la ligne.

Sur la ligne Montréal/Delton-Candiac, qui a subi une augmentation d'environ 130 % de son achalandage depuis 2002, pour accroître la capacité sans ajouter de rame additionnelle, il faudrait remplacer les deux rames de quatre voitures de série 1000 (à un niveau) par deux rames de quatre voitures neuves à deux niveaux (plus une en entretien) qui offriraient 50 % de plus de capacité sur la ligne.

### Acquisition de 28 voitures neuves à deux niveaux

L'AMT dispose présentement de 22 voitures à deux niveaux de série 2000 et de neuf voitures à deux niveaux de série 900. Pour répondre à cet accroissement de capacité, il est nécessaire d'acquérir 28 voitures neuves à deux niveaux et de réassigner les 31 voitures à deux niveaux déjà en service de la façon suivante :

- Ligne Montréal/Dorion-Rigaud : utilisation de 19 voitures neuves à deux niveaux acquises en 2005 pour former deux rames de huit voitures (plus une en réserve pour entretien) ;
- Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme : achat de 17 voitures neuves à deux niveaux pour former deux rames de dix voitures à deux niveaux (avec les 3 voitures provenant de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud) au coût global de 56,77 M\$ ;
- Ligne Montréal/Delson-Candiac : transfert des neuf voitures de série 900 (réhabilitées en 2005-2006) utilisées sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme pour former deux rames de quatre voitures à deux niveaux (plus une en réserve pour entretien). Ces nouvelles voitures remplaceraient les deux rames de quatre voitures à un niveau de série 1000 qui pourront servir de réserve lors de pannes de matériel roulant, ou pour un accroissement rapide de capacité lorsque requis ;
- Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire : acquisition de 11 voitures neuves à deux niveaux pour former une rame de dix voitures (plus une en réserve pour entretien) au coût global de 39,00 M\$. Ces nouvelles voitures remplaceraient la rame de dix voitures à un niveau de série 1200 qui pourrait servir de réserve lors de pannes de matériel roulant, ou pour un accroissement rapide de capacité lorsque requis.

Le coût total pour l'acquisition de ces 28 voitures neuves à deux niveaux est évalué à 95,8 M\$. Ces travaux sont financés à 75 % par le MTQ.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,915	55,775	32,535	5,540	95,765	23,941	71,824	-

Précision : ± 30 %

### **A.6** Acquisition de 12 locomotives neuves

L'AMT loue présentement des locomotives usagées F-40 fabriquées en 1974 pour utilisation sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire (trois en service et une à l'entretien). Compte tenu du succès de ce service (déjà près de 6 000 passagers/jour), de l'âge (plus de 30 ans) et de l'usure (plus d'un million de milles) des locomotives louées, de nouvelles locomotives devront être acquises pour assurer le maintien (fiabilité) et le développement du service.

Dans le cadre de l'expérience pilote de la ligne Montréal/Delson-Candiac, les locomotives GC-418 (fabriquées en 1959 et remises à niveau en 1989) ont été utilisées afin de minimiser les coûts d'immobilisations pendant la période d'évaluation du service. Compte tenu du succès de ce service et de l'âge de ces locomotives, de nouvelles locomotives devront être acquises par l'AMT pour assurer la performance et la fiabilité du service à long terme.

Sur la ligne Montréal/Blainville, l'AMT loue également une locomotive usagée F-40 (de plus de 30 ans) comme réserve d'entretien aux quatre locomotives utilisées sur les quatre rames de cette ligne. Considérant l'acquisition des locomotives neuves de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, il serait souhaitable de profiter de l'économie d'échelle pour remplacer cette locomotive louée par une neuve.

Également, en raison de la forte croissance de l'achalandage et de l'augmentation anticipée, il y a lieu de prévoir l'acquisition de locomotives additionnelles pour répondre à la demande à court et moyen terme. Or, compte tenu du nombre limité de fournisseurs de locomotives et des faibles quantités requises par rapport à la production de locomotives de marchandise, il est essentiel d'effectuer une seule commande consolidée pour l'ensemble des projets à court et moyen terme. Un appel d'offres pour 17 locomotives neuves (9 à remplacer, 3 pour l'accroissement et 5 pour Repentigny) permettrait d'assurer l'intérêt des fournisseurs et des prix compétitifs.

Selon les résultats d'une étude avantages/coûts, réalisée pour le remplacement des locomotives désuètes sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, l'acquisition de locomotives neuves représente un investissement plus approprié à long terme que celle de locomotives usagées reconstruites.

Compte tenu que le coût des cinq locomotives de la ligne Repentigny est déjà prévu au projet de développement de cette ligne, le coût total pour l'acquisition de 12 locomotives qui seraient livrées en 2008-2009 est évalué à 87,4 M\$ et est financé à 75 % par le MTQ.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	3,290	1,075	59,275	23,760	87,400	21,850	65,550	-

Précision : ± 30 %

#### A.7 Révision des voitures passagers de série 700

Le parc de matériel roulant utilisé sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud est constitué, entre autres, de 24 voitures de la série 700 fabriquées en 1987. Ces voitures passagers n'ont subi aucune modification ou remise à niveau depuis leur mise en service il y a près de 20 ans. Pour préserver l'intégrité de ces voitures, assurer le confort et la sécurité de la clientèle ainsi que la fiabilité des voitures et en prolonger la vie utile de 15 à 20 ans, les systèmes et composants vitaux suivants doivent être révisés :

- remise à neuf des bogies ;
- réparations à la structure, au châssis et à la caisse ;
- mécanisme de commande des portes latérales ;
- mécanisme d'opération assistée des portes d'intercirculation ;
- ensembles tampons-passerelles ;
- réparations majeures aux divers panneaux corrodés de l'habillage intérieur du vestibule ;
- système CVAC ;
- réparation des bases et attaches corrodées des sièges ;
- travaux de peinture à l'intérieur et à l'extérieur.

Les coûts de ce programme de révision des voitures de série 700 sont évalués à 8,7 M\$ et sont financés à 75,0 % par le MTQ.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	3,300	3,700	-	-	7,000	1,750	5,250	-

Précision : ± 30 %

**A.8 Acquisition de 22 voitures passagers neuves sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes**

Dans le cadre du projet d'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, 2 nouvelles rames de 10 voitures passagers neuves doivent être acquises.

Présentement, le service est assuré par 58 voitures automotrices qui forment cinq rames de dix voitures, alors que les huit autres sont à l'entretien (± 14 % de la flotte). Ces cinq rames effectuent dix voyages en direction de Montréal en période de pointe du matin, ce qui représente la capacité du service actuel. Pour accroître cette capacité, il serait nécessaire d'injecter deux rames additionnelles permettant d'ajouter du service et de la capacité d'accueil. Ces deux rames additionnelles seraient composées de dix voitures à deux étages chacune, auxquelles s'ajouteraient deux voitures pour l'entretien (± 10 % de 22 voitures). Ces voitures à deux étages offrent une plus grande capacité d'accueil que les voitures à un étage (140 sièges vs 90 par voiture) et respecteront le gabarit restreint du tunnel du Mont-Royal. Elles auront des portes à quais hauts pour la Gare Centrale. Ces rames de 10 voitures seront tirées par des locomotives électriques alimentées par caténaire à 25kv (deux en service plus une à l'entretien).

Le coût préliminaire estimé pour ces 22 voitures à deux étages et 3 locomotives électriques est estimé à 108,75 M\$, basé sur les prix du marché actuel.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	15,380	25,640	67,730	-	108,750	27,187	81,563	-

Précision : ± 30 %

**A.9 Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte - Remplacement des 80 voitures passagers de séries 1000 et 1200**

En 1994, le MTQ s'est porté acquéreur de 80 voitures de trains de banlieue à un niveau provenant de Go Transit à Toronto (voitures de séries 1000 et 1200). Ces voitures ont été remises en état de marche progressivement (de 1997 à 2001) pour mettre en place trois nouvelles lignes de trains de banlieue (Montréal/Blainville, Montréal/Mont-Saint-Hilaire, Montréal/Delton-Candiac). Ces voitures ont été fabriquées entre 1968 et 1976 et arriveront à la fin de leur vie utile à partir de 2008.

Afin d'assurer la pérennité du réseau de trains de banlieue, le remplacement de ces voitures âgées par des voitures neuves à deux niveaux devra être planifié à moyen terme. Pour une capacité équivalente, 54 voitures neuves à deux niveaux devront être acquises pour remplacer les 80 voitures à un niveau. Cette acquisition est estimée à 206 M\$ (en \$ 2010-2012 indexés à 3 % par année).

Également, la forte évolution de l'achalandage que connaît le réseau de trains de banlieue de même que la prévisibilité quasi-certaine indiquant que cette croissance d'achalandage ne s'estompera pas à moyen et à long terme, laissent présager un manque de capacité après 2010. Pour répondre à la demande future à moyen terme et à long terme, 26 autres nouvelles voitures à deux niveaux devront être acquises. Cette acquisition est estimée à 94 M\$ (en \$ 2010-2012 indexés à 3 % par année).

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	-	-	5,000	295,000	300,000	75,000	225,000	-



## B. Plan d'intervention

## Trains de banlieue

Le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal est formé de cinq lignes qui convergent vers le centre-ville, à savoir : • Montréal/Deux-Montagnes • Montréal/Dorion-Rigaud • Montréal/Blainville-Saint-Jérôme • Montréal/Mont-Saint-Hilaire • Montréal/Delton-Candiac

### Un réseau qui assure plus de 14,5 millions de déplacements annuels

Le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal dessert quotidiennement plus de 62 000 déplacements par jour, en majorité des travailleurs et des étudiants qui se déplacent en période de pointe vers le centre de Montréal. Avec maintenant plus de 14,5 millions de déplacements par année, le réseau métropolitain montréalais se classe sixième en terme d'achalandage en Amérique du Nord (États-Unis et Canada), derrière ceux des régions de New York, Chicago, Boston, Philadelphie et Toronto.

### Les trains de banlieue en 2005

- 5 lignes de train en fonction
- 49 gares
- 39 stationnement incitatifs offrant 14 069 places
- 1 prolongement de ligne en cours de réalisation
- 2 nouvelles lignes à l'étude

### Achalandage en 2004

Pointe du matin <sup>1</sup>	28 770
Pointe du soir <sup>1</sup>	25 920
Jour moyen <sup>1</sup>	60 550
Mensuel <sup>1</sup>	1 311 680
Annuel	14 323 100

<sup>1</sup> moyenne de septembre à décembre 2004



**LÉGENDE**

- Stationnement incitatif
- Train de banlieue et gare
- Métro
- Prolongement
- À l'étude

Ligne Montréal /	Deux-Montagnes	Dorion-Rigaud	Blainville-St-Jérôme	Mont-St-Hilaire	Delson-Candiac	
<b>Années de service</b>	1918 à ce jour Électrification : 1992 à 1995	1889 à ce jour Rénovations : 1982 à 1989	1882 à 1981 Remise en service : 1997	1859 à 1988 Remise en service : 2000	1887 à 1980 Remise en service : 2001	
<b>Opérateur</b>	CN	CFCP	CFCP	CN	CFCP	
<b>Matériel roulant</b>	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
<b>Gare terminale</b>	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	<b>Total</b>
<b>Longueur (km)</b>	29,9	64,4	62,8	34,9	25,6	<b>217,4</b>
<b>Gares</b>	12	19	7 (+3) <sup>1</sup>	6 (+1) <sup>2</sup>	5 (+3) <sup>1</sup>	<b>49</b>
<b>Stationnements incitatifs</b>	8	15	5	6	5	<b>39</b>
<b>Places de stationnement</b>	5 372	3 031	2 532	2 368	766	<b>14 069</b>
<b>Achalandage annuel 2004</b>	7 508 600	3 074 200	1 982 400	1 286 800	471 100	<b>14 323 100</b>

<sup>1</sup> Trois gares communes avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud et la ligne Montréal/Delton-Candiac (7,2 km)

<sup>2</sup> Une gare commune avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes



En service sans interruption depuis 1918, la ligne Montréal / Deux-Montagnes a fait l'objet d'une reconstruction complète et d'une électrification par le MTQ de 1992 à 1995 au coût de 300 M\$. Exploitée par l'AMT depuis 1996, elle est opérée par le CN.



### Des mesures pour accroître la capacité d'accueil

Avec près de 32 000 déplacements par jour, la ligne Montréal / Deux-Montagnes représente plus de la moitié de l'achalandage des trains de banlieue dans la région métropolitaine de Montréal. En 2004, l'achalandage a continué sa progression, pour atteindre 7,5 millions de déplacements annuels. La capacité d'accueil est largement atteinte, en particulier en période de pointe.

Les interventions suivantes sont requises pour accroître cette capacité et répondre à la demande potentielle évaluée à plus de 40 000 passagers par jour :

- acquérir 22 nouvelles voitures passagers neuves (voir projet A.8) ;
- doubler la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc ;
- étager la jonction ferroviaire de l'Est dans l'arrondissement Saint-Laurent ;
- ajouter une gare au niveau de l'autoroute 13 et une autre au nord de l'autoroute 640 à Saint-Eustache.

### La ligne Montréal/Deux-Montagnes en 2005

- 12 gares dont 1 commune avec la ligne Montréal / Mont-Saint-Hilaire
- 8 stationnement incitatifs offrant 5372 places
- 31,1 km de voie
- 26 départs en direction de Montréal
- 23 départs en direction de Deux-Montagnes

### Achalandage en 2004

Pointe du matin <sup>1</sup>	13 740
Pointe du soir <sup>1</sup>	12 300
Jour moyen <sup>1</sup>	30 750
Mensuel <sup>1</sup>	674 930
Annuel	7 508 600

<sup>1</sup> moyenne de septembre à décembre 2004



Vue du tunnel du Mont-Royal



**LÉGENDE** ■ Actuels ■ Projets autorisés ■ Projets à l'étude pour fins d'autorisation ■ ■ ■ ■ ■ À l'étude

### PROJETS AUTORISÉS

- B.1 Étude – Infrastructures ferroviaires – Tunnel du Mont-Royal
- B.2 Programme de changement des automates sur la caténaire (*non illustré*)

### PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- B.3 Accroissement de la capacité d'accueil
  - B.3a Étagement de la jonction de l'Est
  - B.3b Doublement de la voie ferrée entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc
  - B.3c Gare autoroute 13
  - B.3d Gare Saint-Eustache
- B.4 Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue (*non illustré*)
- B.5 Réhabilitation de la gare Île-Bigras
- B.6 Stationnement Sunnybrooke – Agrandissement
- B.7 Stationnement Sainte-Dorothée – Agrandissement

# PROJETS AUTORISÉS

## B.1 Étude – Infrastructures ferroviaires – Tunnel du Mont-Royal

(ARR. CÔTE-DES-NEIGES/NOTRE-DAME-DE-GRÂCE ET VILLE-MARIE – VILLE DE MONTRÉAL)

Dans le cadre des différents projets d'amélioration du réseau de trains de banlieue, plusieurs projets impliquent une augmentation de la circulation ferroviaire par le tunnel du Mont-Royal au nord de la Gare Centrale. Une étude de capacité permettra d'établir les modifications à apporter aux infrastructures, aux systèmes de signalisation et au matériel roulant pour accroître et maximiser la circulation ferroviaire dans le tunnel.

Le coût de cette étude est financé à 100 % par l'AMT. L'étude sera réalisée en 2006.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,150	-	-	-	0,150	0,150	-	-

## B.2 Programme de changement des automates sur la caténaire

En ce qui concerne l'entretien des équipements du système de supervision et de contrôle des lignes électriques du train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes, le fournisseur des modules considérés comme pièces critiques, des automates programmables et d'autres pièces, a abandonné la production de ces composantes, ce qui représente un risque important pour la fiabilité du service.

Les quelques pièces en réserve ne sont pas suffisantes pour répondre aux besoins globaux du réseau. De plus, advenant le cas où un poste tombe en panne, où les pièces en service soient irréparables et où les pièces de rechange ne soient pas disponibles, la recherche de nouvelles pièces occasionnera une interruption dans le fonctionnement du poste, ce qui aura des impacts sur le service.

Afin de pallier ce problème, l'AMT a identifié une nouvelle technologie permettant de remplacer tous les automates programmables prévus sur une période de trois ans.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,400	0,575	-	-	0,975	0,975	-	-

# PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

## B.3 Accroissement de la capacité d'accueil

Avec plus de 7,5 millions de passagers par année, la ligne Montréal/Deux-Montagnes a atteint la limite de sa capacité. Pour répondre à la demande, évaluée à plus de 40 000 passagers par jour, il est nécessaire d'effectuer ces travaux d'amélioration : étagement de la jonction de l'Est, doublement de la voie entre Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc et, ajout de deux gares et acquisition de 22 voitures passagers neuves.

Le coût total de ce projet est estimé à 173,9 M\$.

### B.3a Étagement de la jonction de l'Est

(ARR. SAINT-LAURENT - VILLE DE MONTRÉAL)

L'étagement de la jonction ferroviaire de l'Est est essentiel pour augmenter le nombre de trains de banlieue tout en évitant les conflits de croisement avec les trains de marchandise du CN à cette jonction. Ce projet consiste à aménager une structure pour étager le croisement de voies, des voies temporaires électrifiées de déviation pour maintenir le service et de nouvelles voies électrifiées sur la structure.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,500	8,300	6,430	-	16,230	2,029	6,086	8,115

Précision : ± 30 %

### B.3b Doublement de la voie ferrée entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc

(ARR. ROXBORO ET SAINT-LAURENT - VILLE DE MONTRÉAL)

Le doublement de la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc et est essentiel pour augmenter le nombre de trains de banlieue sur cette ligne en évitant les conflits de rencontre des trains sur la voie simple à cet endroit. Ce projet consiste à doubler les voies en aménageant une voie ferrée additionnelle sur 7,5 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification).

Ce projet est essentiel afin d'augmenter la fréquence des trains et ainsi accroître la capacité et l'achalandage.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	11,000	21,710	-	-	32,710	8,177	24,533	-

Précision : ± 30 %

### B.3c Gare autoroute 13

(ARR. ROXBORO, SAINT-LAURENT, AHUNTSIC/CARTIERVILLE - VILLE DE MONTRÉAL)

La Ville de Laval a le projet de développer le secteur comprenant le quadrant sud-est du carrefour de l'autoroute 13 avec le boulevard Samson. Dans ce contexte, il est intéressant d'étudier l'accessibilité d'une future gare sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, à proximité de l'autoroute 13, avec un stationnement incitatif d'environ 2 000 places. Une première phase d'opportunité et de préféabilité sera complétée d'ici la fin de 2005 et se poursuivra en avant-projet en 2006.

Ce projet étudiera l'accessibilité au site en fonction des normes en vigueur et analysera tous les scénarios d'accessibilité jugés intéressants, avec ou sans collectrices le long de l'autoroute 13. Les concepts développés devront tenir compte des aspects de géométrie, de circulation et de sécurité. Les impacts sur le réseau local, de même que ceux sur les réseaux artériel et supérieur, seront énoncés.

L'AMT souhaite ajouter sur l'île de Montréal une gare rattachée à la ligne Montréal/Deux-Montagnes. Cette gare, avec un stationnement incitatif de 2 000 places, pourrait être localisée entre les boulevards Gouin et Henri-Bourassa. Dans la première phase de ces études, un terrain potentiel sera identifié, la capacité d'accueil du stationnement sera évaluée en respectant les normes d'aménagement usuelles pour de tels stationnements en milieu urbain, et les conditions d'accessibilité seront vérifiées. De plus, les impacts sur la circulation aux abords du stationnement seront évalués.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	-	7,790	1,910	-	9,700	2,425	7,275	-

Précision : ± 30 %

### B.3d Gare Saint-Eustache

(VILLE DE SAINT-EUSTACHE)

Dans le cadre des projets d'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, l'aménagement de deux nouvelles gares est prévu, dont une gare au nord de l'autoroute 640. L'ouverture d'une gare à Saint-Eustache et l'aménagement d'un parc de stationnement incitatif adjacent permettraient d'attirer une nouvelle clientèle automobile du territoire de la couronne nord vers le transport en commun. Ce projet consiste à aménager deux quais (dalles de béton, éclairage, abris, mobilier), un stationnement (terrain, fondation, pavage, éclairage, accès), et de prolonger la deuxième voie ferrée de la gare Deux-Montagnes jusqu'au nord de cette gare sur 0,7 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification).

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	-	3,450	2,935	-	6,385	1,596	4,789	-

Précision : ± 30 %

#### B.4 Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue

Le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal compte 49 gares, dont 38 sont équipées de stationnements incitatifs, pour un total de 14 069 places. Plus de la moitié des stationnements incitatifs des gares (21 sur 38) sont pleins, c'est-à-dire qu'ils sont utilisés à plus de 90 % de leur capacité. Les huit stationnements incitatifs sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes sont tous utilisés à pleine capacité. Comme les déplacements bimodaux sont en constante progression, l'agrandissement de la capacité de stationnement des gares permettrait, dans de nombreux cas, de résoudre les problèmes d'accès en heure de pointe, de libérer les rues résidentielles avoisinantes et d'augmenter l'achalandage du train de banlieue.

Le programme de stationnement incitatif des gares vise à permettre à l'AMT de répondre à la demande en agrandissant les stationnements incitatifs selon l'évolution de la demande. Ce programme offrirait à l'AMT une marge de manœuvre financière lui permettant d'acquérir graduellement les terrains qui sont disponibles ou qui deviennent en vente aux abords des gares, puis de les aménager en stationnement incitatif.

Le projet d'accroissement de capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes prévoit déjà la mise en place de deux nouvelles gares avec des stationnements importants. Néanmoins, la possibilité d'agrandir les stationnements actuels demeure une priorité, puisque les stationnements existants doivent tous être agrandis.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,000	1,000	-	-	2,000	0,500	1,500	-

#### B.5 Réhabilitation de la gare Île-Bigras

(VILLE DE LAVAL)

Les quais de la gare Île-Bigras n'ont pas fait l'objet d'une réfection complète lors de la modernisation de la ligne en 1995. Les quais et les garde-corps sont dans un état de dégradation avancé et il faut procéder à leur réfection complète ainsi qu'au remplacement d'un escalier.

Plus de 650 passagers utilisent quotidiennement ces quais, ce qui représente un achalandage de l'ordre de 165 000 personnes.

Les installations projetées comprennent :

- la démolition et la reconstruction du quai permanent (compte tenu de l'affaissement observé sur le quai existant et des talus, les conditions de sol devront être déterminées afin de prévoir une conception appropriée) ;
- la démolition de l'escalier existant et le remplacement par un escalier neuf ;
- le remplacement du garde-corps métallique en arrière-quai et de l'éclairage ;
- l'aménagement d'une surlargeur pour l'installation future d'un abri ;
- le marquage sur le quai et l'installation de la signalisation de la gare ;
- la remise en état des talus et de l'aménagement paysager sur le site.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,900	-	-	-	0,900	0,225	0,675	-

## B.6 Stationnement Sunnybrooke – Agrandissement

(ARR. ROXBORO – VILLE DE MONTRÉAL)

À la demande du conseil d'arrondissement de Dollard-des-Ormeaux/Roxboro, l'AMT examine la possibilité d'agrandir le stationnement de la gare Sunnybrooke sur les terrains de la municipalité, juste au sud de la voie ferrée, pour éviter le stationnement dans les rues avoisinantes.

Le stationnement, qui a actuellement un taux d'occupation constant de 99 %, permettrait d'ajouter environ 100 places aux 410 places existantes.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,700	-	-	-	0,700	0,175	0,525	-

Précision : ± 30 %

## B.7 Stationnement Sainte-Dorothée – Agrandissement

(VILLE DE LAVAL)

Le stationnement Sainte-Dorothée compte 946 places de stationnement et est rempli à capacité. La clientèle se stationne dans la rue. Devant l'urgence de la situation, l'AMT a aménagé temporairement 50 places en 2005. Il est prévu d'agrandir ce nouveau stationnement afin de permettre l'aménagement de 100 places, incluant l'achat du terrain. Les coûts du projet sont estimés à 1,8 M\$.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,800	-	-	-	0,800	0,200	0,600	-

Précision : ± 30 %





En service sans interruption depuis 1889, la ligne Montréal / Dorion-Rigaud a fait l'objet d'importantes rénovations par le MTQ de 1982 à 1989. Exploitée par l'AMT depuis 1996, elle est opérée par le CFCP.



En 2005, dans le cadre du plan de modernisation de la ligne, l'AMT a achevé la mise au rancart de la flotte de voitures datant de 1953. Cette flotte a été remplacée par une rame de voitures à un étage et deux rames de voitures neuves à deux étages. Certains travaux de consolidation restent à effectuer.

#### La ligne Montréal / Dorion-Rigaud en 2005

- 19 gares dont 3 communes avec les lignes Blainville-Saint-Jérôme et Delson-Candiac
- 15 stationnements incitatifs offrant 3 031 places
- 64,4 km de voie
- 12 départs en direction de Montréal à partir de Vaudreuil<sup>1</sup>
- 13 départs en direction de Vaudreuil<sup>1</sup>

<sup>1</sup> dont un qui dessert aussi Hudson et Rigaud

#### Achalandage en 2004

Pointe du matin <sup>2</sup>	6 680
Pointe du soir <sup>2</sup>	6 130
Jour moyen <sup>2</sup>	13 510
Mensuel <sup>2</sup>	290 790
Annuel	3 074 200

<sup>2</sup> moyenne de septembre à décembre 2004



Stationnement Gare Vaudreuil



**LÉGENDE** ■ Actuels ■ Projets autorisés ■ Projets à l'étude pour fins d'autorisation ■■■■■■■■ À l'étude

**PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION**

- B.8 Stationnement additionnel – Gare Vaudreuil
- B.9 Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue *(non illustré)*
- B.10 Allongement des quais – Phase II
- B.11 Réfection des infrastructures ferroviaires – Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud
- B.12 Gare Rigaud

# PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

## B.8 Stationnement additionnel – Gare Vaudreuil

(VILLE DE VAUDREUIL-DORION)

La gare Vaudreuil est une gare régionale mise en service en 2003, avec un stationnement temporaire de 225 places au nord du quai d'embarquement.

Depuis 2005, le stationnement ne suffit plus à répondre à la demande, obligeant ainsi certains usagers à se stationner dans les rues voisines. En 2004, la Ville de Vaudreuil-Dorion a procédé à la construction du boulevard Félix-Leclerc et, en 2004, à celle d'une nouvelle rue (André-Chartrand) donnant accès au sud du quai d'embarquement. Ce développement municipal permet à l'AMT de construire un stationnement permanent supplémentaire de 325 places, avec aire d'attente et boucle d'autobus.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,430	-	-	-	1,430	0,357	1,073	-

Précision : ± 30 %

## B.9 Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue

Le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal compte 49 gares, dont 38 sont équipées de stationnements incitatifs, pour un total de 14 069 places. Plus de la moitié des stationnements incitatifs des gares (21 sur 38) sont pleins, c'est-à-dire qu'ils sont utilisés à plus de 90 % de leur capacité. Certains stationnements incitatifs sur la ligne de Montréal/Dorion-Rigaud sont utilisés à pleine capacité. Comme les déplacements bimodaux sont en constante progression, l'agrandissement de la capacité de stationnement de certaines gares permettrait, dans de nombreux cas, d'augmenter l'achalandage du train de banlieue.

Le programme de stationnement incitatif des gares vise à permettre à l'AMT de répondre à la demande en agrandissant les stationnements incitatifs selon l'évolution de la demande. Ce programme offrirait à l'AMT une marge de manœuvre financière lui permettant d'acquérir graduellement les terrains qui sont disponibles aux abords des gares, puis de les aménager en stationnement incitatif.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,000	1,000	-	-	2,000	0,500	1,500	-

Précision : ± 30 %

**B.10 Allongement des quais – Phase II**

Les rames actuellement utilisées sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud comportent 7, 8 ou 10 voitures, pour une longueur de trains de 595, 680 ou 850 pieds. Or, les quais de plusieurs des gares de cette ligne sont plus courts, ce qui implique que les usagers descendant à ces gares ne peuvent voyager dans n'importe quelle voiture.

Comme il n'y a qu'une seule personne à bord pour ouvrir les portes en face du quai lors de l'arrivée en gare, il arrive que des usagers doivent descendre à des endroits non conformes aux normes de sécurité ou même sortir à la gare suivante.

Ce projet constitue la phase II du projet initié en 2003, où les quais des gares Sainte-Anne-de-Bellevue (2003) et Dorval (2004) ont été prolongés. Cette deuxième phase consiste à allonger le quai des gares de Pointe-Claire (2005), Cedar Park (2006), Pine Beach, Île-Perrot et Dorion (2007 et 2008).

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,320	0,330	0,725	0,890	-	2,265	0,566	1,699	-

Précision : ± 30 %

**B.11 Réfection des infrastructures ferroviaires – Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud**

(VILLES DE VAUDREUIL, HUDSON ET RIGAUD)

Les infrastructures ferroviaires dans le tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud sont en état de dégradation avancée, ce qui met en péril le service sur ce tronçon.

Pour assurer le maintien à moyen terme du service dans ce tronçon, il est nécessaire de rénover l'infrastructure ferroviaire. En raison de l'état dégradé de la voie ferrée, la vitesse des trains a été réduite de 60 à 10 km/h en mai 2004, allongeant le temps de parcours entre les gares de Rigaud et Vaudreuil de 23 à 38 minutes. Suite à des travaux minimum urgents, ce temps de parcours a été réduit à 30 minutes en décembre 2004 en permettant une vitesse maximale de 30 km/h. Ces allongements du temps de parcours ont eu un effet négatif important sur la clientèle, qui a diminué, alors que ce secteur connaît un développement résidentiel important.

Pour éviter une nouvelle baisse de la vitesse des trains et la ramener à 60 km/h (pour un temps de parcours de 23 minutes entre les gares de Rigaud et Vaudreuil), et maintenir ce niveau de service à moyen terme, des travaux de réfection majeure de l'infrastructure ferroviaire doivent être réalisés rapidement. Ces travaux consistent principalement au remplacement de traverses, de ballast et de ponceaux.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	2,200	-	-	-	2,200	0,550	1,650	-

Précision : ± 30 %

**B.12 Gare Rigaud**

(VILLE DE RIGAUD)

L'AMT prévoit, en fonction de la négociation et de la conclusion d'une entente satisfaisante avec le CFCP, le MTQ et la Ville de Rigaud, la relocalisation et la modernisation de la gare Rigaud. Cette dernière n'est pas facilement accessible à partir de l'autoroute 40, où est situé un bassin de clientèle plus important compte tenu du développement résidentiel important que connaît la région. De plus, le quai et l'emprise ferroviaire à la gare sont en état de dégradation avancée. Ce projet consiste à déplacer la gare près de l'autoroute 40 (quai, stationnement de 40 places en gravier, etc.).

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,750	-	-	-	0,750	À déterminer		
Précision : ± 30 %								



En service de 1882 à 1981, la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme a été rouverte par l'AMT en 1997 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. La demande étant confirmée par l'achalandage, la ligne est devenue permanente en 2000. Elle est opérée par le CFCP.



### Des mesures pour accroître la capacité d'accueil

La ligne de Montréal/Blainville–Saint-Jérôme a atteint, en 2004, un achalandage de près de 9 000 déplacements par jour, soit 2,0 millions de déplacements par année. Depuis sa mise en service à titre de projet pilote en 1997, cette ligne a connu une croissance si rapide que son achalandage est aujourd'hui limité par la capacité des rames et des infrastructures.

L'AMT met actuellement en œuvre un ensemble d'améliorations pour augmenter la capacité et le confort des usagers sur la ligne. Sur le plan du matériel roulant, une rame de huit nouvelles voitures de série 2000 à deux étages est en service depuis juin 2005. De plus, les neuf voitures 900 à deux étages seront rénovées, ce qui permettra de remplacer certaines voitures de série 1000 à un étage. À terme, la capacité d'accueil de la ligne sera augmentée de 15 % en période de pointe.

Par ailleurs, le service sera prolongé jusqu'à Saint-Jérôme à partir de l'automne 2006.

### La ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme en 2005

- 10 gares dont 3 communes avec les lignes Dorion-Rigaud et Delson-Candiac
- 5 stationnements incitatifs offrant 2 532 places
- 47,5 km de voie
- 11 départs en direction de Montréal
- 11 départs en direction de Blainville

### Achalandage en 2004

Pointe du matin <sup>1</sup>	4 370
Pointe du soir <sup>1</sup>	3 690
Jour moyen <sup>1</sup>	8 520
Mensuel <sup>1</sup>	180 910
Annuel	1 982 400

<sup>2</sup> moyenne de septembre à décembre 2004



**LÉGENDE** ■ Actuels ■ Projets autorisés ■ Projets à l'étude pour fins d'autorisation ■ ■ ■ ■ ■ À l'étude

### PROJETS AUTORISÉS

- B.13 Aménagement permanent – Gare Sainte-Rose
- B.14 Prolongement de la ligne Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme
- B.15 Étude – Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel du Mont-Royal

### PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- B.16 Accroissement de la capacité – Signalisation ferroviaire *(sur l'ensemble de la ligne – non illustré)*
- B.17 Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue *(non illustré)*
- B.18 Gare Chabanel
- B.19 Gare Mirabel
- B.20 Relocalisation de la gare Saint-Martin

E.2 Gare Concorde – Voir description section E – Métro



# PROJETS AUTORISÉS

## B.13 Aménagement permanent – Gare Sainte-Rose

(VILLE DE LAVAL)

Aménagé de manière temporaire en 1997 dans le cadre de l'expérience pilote de la ligne Montréal/Blainville, et agrandi à trois reprises avant d'atteindre en 2003 une capacité de 400 places, le stationnement de la gare Sainte-Rose a été agrandi en 2005 à 700 places et aménagé de manière permanente (pavage, drainage, égouts pluviaux, bassins de rétention, bordures, aménagement paysager, lampadaires, incluant un chemin d'accès pavé et une boucle de virage pour les autobus de la Société de transport de Laval (STL). Certains travaux devront être finalisés en 2006.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
1,795	0,735	-	-	-	2,530	0,632	1,898	-

## B.14 Prolongement de la ligne Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme

(VILLES DE BLAINVILLE, MIRABEL ET SAINT-JÉRÔME)

Environ 9 000 passagers par jour sont transportés quotidiennement sur la ligne Montréal/Blainville ; de ce nombre, 15 % proviennent de la région de Mirabel, de Saint-Jérôme et du reste du territoire au nord de Saint-Jérôme.

Ce projet consiste à :

- réhabiliter les infrastructures ferroviaires entre la gare actuelle de Blainville et la nouvelle gare de Saint-Jérôme ;
- construire un stationnement incitatif, deux quais et une voie additionnelle pour desservir le deuxième quai ;
- construire un garage permanent comprenant entre autres des voies de garage, l'alimentation électrique de 480 volts requise pour l'arrêt des moteurs des locomotives, un poste de ravitaillement des locomotives en carburant, un bâtiment pour les équipes de trains, des caméras de surveillance et une clôture entourant le site pour la sécurité des passagers.

La réalisation de ce projet, au coût global estimé de 21,7 M\$, exclut l'achat (autofinancé par l'AMT) pour l'acquisition de l'emprise ferroviaire de Blainville à Saint-Jérôme au coût de 2,5 M\$.

La fin des travaux de construction est prévue pour l'automne 2006.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
1,210	20,505	-	-	-	21,715	5,430	16,285	-

**B.15 Étude – Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel du Mont-Royal**

(ARR. CÔTE-DES-NEIGES/NOTRE-DAME-DE-GRÂCE ET VILLE-MARIE – VILLE DE MONTRÉAL)

Le service de trains de banlieue entre Blainville et Montréal prend présentement 68 minutes pour parcourir le trajet jusqu’à la gare terminale Lucien-L’Allier au centre-ville, en faisant le tour du Mont-Royal sur le réseau de voies du CFCP. Les voies du CFCP croisent les voies de la ligne Montréal/Deux-Montagnes qui accèdent à la Gare Centrale en passant dans le tunnel sous le mont Royal. En reliant ces deux réseaux de voies, au sud de la gare Parc, sur la ligne Montréal/Blainville, et au sud de la gare Canora, sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, le temps de parcours pour accéder au centre-ville pourrait être réduit d’environ 15 minutes.

Une étude doit être réalisée pour évaluer la faisabilité et les coûts d’un tunnel reliant ces voies ferrées.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,200	-	-	-	0,200	0,200	-	-

## PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

### B.16 Accroissement de capacité - Signalisation ferroviaire

L'achalandage du service actuel de la ligne Montréal/Blainville a atteint, depuis septembre 2000, la capacité du service actuel, soit environ 9 000 passagers par jour. De plus, le prolongement prévu du service à Saint-Jérôme, en 2006, et les nouvelles gares planifiées à Mirabel, Chabanel, Concorde et Université-de-Montréal, créeront une demande additionnelle sur le service de trains de banlieue.

En conséquence, cette capacité devra être accrue afin de permettre une fréquence accrue des trains en période de pointe.

L'augmentation de la fréquence des trains en période de pointe requiert des modifications à la signalisation ferroviaire et aux infrastructures (voies ferrées et aiguillages) entre les gares Parc et Blainville. Ces travaux sont estimés de façon préliminaire à 5,2 M\$.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	5,200	-	-	-	5,200	1,300	3,900	-

Précision : ± 30 %

### B.17 Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue

Le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal compte 49 gares, dont 38 sont équipées de stationnements incitatifs, pour un total de 14 069 places à la fin de 2005. Plus de la moitié des stationnements incitatifs des gares (21 sur 38) sont pleins, c'est-à-dire qu'ils sont utilisés à plus de 90 % de leur capacité. Quatre des cinq stationnements incitatifs sur la ligne Montréal/Blainville sont utilisés à pleine capacité. Comme les déplacements bimodaux sont en constante progression, l'agrandissement de la capacité de stationnement des gares permettrait, dans de nombreux cas, d'augmenter l'achalandage du train de banlieue.

Le programme de stationnement incitatif des gares vise à permettre à l'AMT de répondre à la demande en agrandissant les stationnements incitatifs selon l'évolution de la demande. Ce programme offrira à l'AMT une marge de manœuvre lui permettant d'acquiescer graduellement les terrains qui sont disponibles aux abords des gares, puis de les aménager en stationnement incitatif.

Les futures gares à Saint-Jérôme et Mirabel prévoient déjà un aménagement de stationnement. Néanmoins, l'AMT étudie la possibilité d'agrandir les stationnements existants qui doivent tout de même être agrandis.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,000	1,000	-	-	2,000	0,500	1,500	-

**B.18 Gare Chabanel**

(ARR. AHUNTSIC/CARTIERVILLE - VILLE DE MONTRÉAL)

Le « Quartier de la mode », situé au nord de Montréal, connaît depuis quelques années une mutation importante. De plus, ce secteur fait l'objet d'importants changements sur le plan de la structure d'emploi. Ces changements nécessitent une main-d'œuvre qualifiée résidant principalement à l'extérieur du quartier, notamment à Laval et sur la Rive-Nord.

Afin de permettre un accès rapide et fiable par transport collectif depuis l'extérieur de Montréal, une nouvelle gare est prévue sur la ligne Montréal/Blainville, au niveau de la rue Chabanel, conformément au nouveau plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

La réalisation des plans et devis est complétée. Les coûts du projet sont estimés à 1,7 M\$.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,122	1,578	-	-	-	1,700	0,425	1,275	-

Précision : ± 15 %

**B.19 Gare Mirabel**

(VILLE DE MIRABEL)

Dans le cadre du prolongement de la ligne Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme, une gare additionnelle est prévue à Mirabel. Cette nouvelle gare permettrait d'augmenter l'achalandage du transport en commun ainsi que la capacité d'accueil et de stationnement de la ligne de trains de banlieue tout en réduisant la pression sur les stationnements existants situés plus au sud sur la ligne. L'aménagement de cette gare permettrait aussi de maximiser l'utilisation d'infrastructures existantes et de diminuer la congestion routière sur l'autoroute 15.

Présentement, plus de 200 usagers de la ligne Montréal/Blainville résident entre Blainville et Saint-Jérôme (Mirabel et Sainte-Anne-des-Plaines) et pourraient accéder plus facilement au train de banlieue par une nouvelle gare à Mirabel. Selon l'étude de marché réalisée, cette nouvelle gare pourrait attirer une clientèle potentielle de près de 400 usagers quotidiennement.

Un aménagement temporaire de cette gare est prévu en 2006, sous réserve d'une autorisation d'utilisation d'un terrain par la Commission de protection du territoire agricole. Cet aménagement inclut un stationnement de 200 places, une boucle d'autobus, un quai en asphalte et bois, et un éclairage.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,100	1,800	-	-	-	1,900	0,475	1,425	-

Précision : ± 30 %

## B.20 Relocalisation de la gare Saint-Martin

(VILLE DE LAVAL)

Avec la mise en service du réseau de métro de Montréal vers Laval en 2007, la gare Saint-Martin sera située à moins de 1,5 km de la future gare intermodale Concorde, ce qui forcera le train à arrêter deux fois pour desservir approximativement la même clientèle du sud de Laval. De plus, une bonne partie des usagers actuels de la gare Saint-Martin utilisera plutôt le métro, en accédant à pied à la station Concorde ou en auto aux stations Montmorency ou Cartier.

Pour mieux desservir les quartiers du centre de l'île avec le train de banlieue et pour faciliter les rabattements de la STL, il est prévu de fermer la gare Saint-Martin et de la remplacer par une nouvelle gare au niveau du boulevard Dagenais. La Ville de Laval envisage de relier les deux tronçons actuels du boulevard Dagenais par un boulevard à six voies, qui se rétrécirait à quatre voies pour traverser la voie ferrée avec un nouveau passage à niveau.

Le budget de la gare comprend les quais, un stationnement incitatif non pavé de 296 places, une boucle pour autobus de la STL, une voie d'accès vers les boulevards Bellerose et Dagenais, et la relocalisation d'un cours d'eau. La mise en place de la gare requiert au minimum la construction par la Ville d'un tronçon à deux voies seulement du boulevard Dagenais entre le boulevard des Laurentides et la future gare.

Une option de gare à proximité de l'A-440 plutôt que dans l'axe du boulevard Dagenais est aussi à l'étude.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	2,000	2,300	-	-	4,300	1,075	3,225	-

Précision : ± 30 %



En service de 1859 à 1988, la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire a été rouverte par l'AMT en 2000 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. Pour répondre à la demande qui a évolué rapidement, le service de trains a été progressivement accru en fonction de l'évolution de la mise en œuvre des infrastructures et des gares. Elle est opérée par le CN.



### Des mesures pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service en 2000, la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire connaît une croissance remarquable, avec notamment une hausse d'achalandage de 24 % en 2004 et de 110 % depuis 2002, attribuable notamment à la mise en service de nouvelles gares à Saint-Basile-le-Grand et à Longueuil/Saint-Hubert. La ligne transporte désormais 6 000 passagers par jour, ce qui représente un achalandage annuel de plus de 1,3 million de passagers.

En fonction de la forte augmentation de l'achalandage constaté et de l'important potentiel de croissance, des voitures à deux étages devront être utilisées à court terme sur la ligne afin de répondre à la demande. De plus, des départs additionnels devront éventuellement être offerts sur cette ligne.

### La ligne Montréal/ Mont-Saint-Hilaire en 2005

- 7 gares dont 1 commune avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes
- 6 stationnements incitatifs offrant 2368 places
- 34,9 km de voie
- 4 départs en direction de Montréal
- 4 retours en direction de Mont-Saint-Hilaire

### Achalandage en 2004

Pointe du matin <sup>1</sup>	2 870
Pointe du soir <sup>1</sup>	2 800
Jour moyen <sup>1</sup>	5 670
Mensuel <sup>1</sup>	120 410
Annuel	1 286 800

<sup>1</sup> moyenne de septembre à décembre 2004



Gare Mont-Saint-Hilaire



**LÉGENDE** ■ Actuels ■ Projets autorisés ■ Projets à l'étude pour fins d'autorisation ■ ■ ■ ■ ■ À l'étude

### PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- B.21 Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert – Phase I
- B.22 Aménagement permanent de la gare Saint-Bruno
- B.23 Aménagement permanent de la gare Saint-Lambert
- B.24 Aménagement permanent de la gare Saint-Basile-le-Grand
- B.25 Aménagement permanent de la gare McMasterville
- B.26 Aménagement permanent de la gare Mont-Saint-Hilaire
- B.27 Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue *(non illustré)*



# PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

## B.21 Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert – Phase I

(ARR. SAINT-HUBERT – VILLE DE LONGUEUIL)

Dans le cadre d'un plan de mise en valeur des abords du secteur aéroportuaire de Saint-Hubert, l'AMT, la Ville de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil (RTL) ont convenu d'aménager de façon permanente la gare Longueuil/Saint-Hubert de part et d'autre du chemin de Chambly. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) visant à redévelopper les terrains commerciaux vacants ou sous-utilisés dans le triangle formé par la voie ferrée, le chemin de Chambly et l'axe Vauquelin-Julien-Lord. Ce nouveau pôle de développement économique aura une densité plus élevée et des fonctions mixtes, ainsi que des aménagements plus conviviaux pour le transport collectif et les modes non motorisés, dans l'optique du *Transit Oriented Development* (TOD).

La phase I du projet comprend la nouvelle gare intermodale avec des quais chevauchant le viaduc actuel sur le chemin de Chambly, des places de stationnement incitatif et des aires d'attente et de dépose-minutes (*kiss'n ride*) de part et d'autre du chemin de Chambly pour faciliter l'accès en provenance de Longueuil et de Saint-Hubert. À plus long terme, une nouvelle boucle pour des circuits d'autobus en rabattement est prévue, accessible à partir du futur axe de la Savane/Patrick/Julien-Lord. L'actuelle gare temporaire Saint-Hubert, mise en service en décembre 2003, accueille quotidiennement 700 passagers et le stationnement incitatif est utilisé à plus de 92 %.

La phase II du projet comprendra le réaménagement des stationnements en fonction de la progression du développement immobilier et de la nouvelle trame de rues envisagée.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,100	6,900	-	-	-	7,000	1,750	5,250	-

Précision : ± 30 %

## B.22 Aménagement permanent de la gare Saint-Bruno

(VILLE DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE)

Lors de la mise en place de la phase initiale du projet de cette nouvelle ligne de trains de banlieue en 2000, un aménagement temporaire de la gare Saint-Bruno a été réalisé avec un stationnement en gravier d'environ 350 places. Suite à l'amélioration progressive du service et l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à 550 places.

Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers, cette gare, qui accueille plus de 600 usagers le matin, doit être aménagée de façon permanente. Un montant de 4,0 M\$ est prévu pour la permanence de la gare Saint-Bruno-de-Montarville et comprend :

- l'aménagement permanent de stationnements (drainage, bordures, passages piétonniers, éclairage, caméras et pavage) ;
- l'aménagement d'une aire d'attente et de dépose-minutes (*kiss'n ride*) pour voitures et d'une zone de quais d'autobus ;
- l'allongement et l'aménagement permanent du quai sud, qui ne permet actuellement que la montée/descente pour six voitures seulement ;
- l'aménagement permanent des installations de gare ;
- des caméras.

Les coûts du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,350	1,650	-	-	3,000	0,750	2,250	-

Précision : ± 30 %

### B.23 Aménagement permanent de la gare Saint-Lambert

(VILLE DE SAINT-LAMBERT)

Lors de la mise en place de la phase initiale du projet de cette nouvelle ligne de trains de banlieue en 2000, les installations existantes de la gare (quais) de Via Rail, à Saint-Lambert, ont été utilisées afin de minimiser les coûts de démarrage. Également, un stationnement temporaire en gravier d'environ 320 places a été aménagé sur un terrain loué au CN.

Compte tenu du succès de cette ligne, cette gare, qui accueille plus de 450 usagers le matin, doit être aménagée de façon permanente afin d'améliorer le niveau de sécurité, d'accessibilité et de confort aux usagers.

Un montant de 4,0 M\$ est prévu pour la permanence de la gare Saint-Lambert et comprend :

- l'aménagement permanent de deux stationnements (drainage, bordures, passages piétonniers, éclairage, caméras et pavage) ;
- l'aménagement de deux quais et la démolition du quai de Via Rail ;
- l'aménagement permanent des installations de gare ;
- les caméras.

L'acquisition de terrain qui est présentement en location est prévue en 2006.

Les coûts du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,400	2,600	-	-	4,000	1,000	3,000	-

## B.24 Aménagement permanent de la gare Saint-Basile-le-Grand

(VILLE DE SAINT-BASILE-LE-GRAND)

Suite à l'amélioration progressive du service de cette nouvelle ligne de trains de banlieue mise en service en 2000, une nouvelle gare a été aménagée à Saint-Basile-le-Grand en novembre 2003. Un stationnement temporaire en gravier, d'environ 260 places, a alors été aménagé. Suite à l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à environ 350 places.

Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, qui accueille plus de 530 usagers le matin, le stationnement doit être aménagé de façon permanente.

Un montant de 1,5 M\$ est prévu pour la permanence du stationnement de la gare Saint-Basile-le-Grand et comprend le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage et les caméras du stationnement ainsi que l'acquisition du terrain, actuellement en location.

Les coûts du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,200	1,300	-	-	1,500	0,375	1,125	-

Précision : ± 30 %

## B.25 Aménagement permanent de la gare McMasterville

(VILLE DE MCMASTERVILLE)

Lors de la mise en place de la phase initiale du projet de cette nouvelle ligne de trains de banlieue en 2000, la gare McMasterville a été aménagée avec un stationnement en gravier d'environ 175 places. Suite à l'amélioration progressive du service et l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à 450 places.

Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, qui accueille plus de 650 usagers le matin, le stationnement doit être aménagé de façon permanente. Un montant de 1,5 M\$ est prévu pour la permanence du stationnement de la gare McMasterville et comprend le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage et les caméras du stationnement ainsi que l'aménagement de quais d'autobus dans le stationnement.

Les coûts du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,200	1,300	-	-	1,500	0,375	1,125	-

Précision : ± 30 %

**B.26 Agrandissement et aménagement permanent de la gare Mont-Saint-Hilaire**

(VILLE DE MONT-SAINT-HILAIRE)

Suite à l'amélioration progressive du service de cette nouvelle ligne de trains de banlieue en 2000, une nouvelle gare a été aménagée à Mont-Saint-Hilaire en septembre 2002. Un stationnement temporaire en gravier, d'environ 240 places, a alors été aménagé. Suite à l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à 440 places.

Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, qui accueille plus de 530 usagers le matin, le stationnement doit être aménagé de façon permanente.

Un montant de 3,0 M\$ est prévu pour la permanence du stationnement de la gare Mont-Saint-Hilaire et comprend le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage, les caméras et l'agrandissement du stationnement à 600 places, ainsi que l'aménagement de quais d'autobus dans le stationnement.

Les coûts du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,200	2,800	-	-	3,000	0,750	2,250	-

Précision : ± 30 %

**B.27 Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue**

Le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal compte 49 gares, dont 38 sont équipées de stationnements incitatifs, pour un total de 14 069 places à la fin de 2005. Plus de la moitié des stationnements incitatifs des gares (21 sur 38) sont pleins, c'est-à-dire qu'ils sont utilisés à plus de 90 % de leur capacité. Les six stationnements incitatifs sur la ligne de trains Montréal/Mont-Saint-Hilaire sont presque tous utilisés à pleine capacité. Comme les déplacements bimodaux sont en constante progression, l'agrandissement de la capacité de stationnement des gares permettrait, dans de nombreux cas, d'augmenter l'achalandage du train de banlieue.

Le programme de stationnement incitatif des gares vise à permettre à l'AMT de répondre à la demande en agrandissant les stationnements incitatifs selon l'évolution de la demande. Ce programme offrirait à l'AMT une marge de manœuvre financière lui permettant d'acquérir graduellement les terrains qui sont disponibles aux abords des gares, puis de les aménager en stationnement incitatif.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,000	1,000	-	-	2,000	0,500	1,500	-

En service de 1887 à 1980, la ligne Montréal/Delson-Candiac a été rouverte par l'AMT en 2001 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. Pour répondre à la demande qui a évolué rapidement, le service de trains a été progressivement accru en fonction de l'évolution de la mise en œuvre des infrastructures et des gares. Elle est opérée par le CFCP.



### Des mesures pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service en 2001, la ligne Montréal/Delson-Candiac connaît une croissance remarquable (107% de 2002 à 2004), avec notamment une hausse d'achalandage de plus de 20% en septembre et octobre 2005 par rapport à la même période en 2004, attribuable notamment à la mise en service d'une nouvelle gare à Candiac. La ligne transporte désormais plus de 2 600 passagers par jour, ce qui représente un achalandage annuel de plus de 500 000 passagers.

En fonction de la forte augmentation de l'achalandage constaté et de l'important potentiel de croissance, des voitures à deux étages devront être utilisées à court terme sur la ligne afin de répondre à la demande. De plus, des départs additionnels devront éventuellement être offerts sur cette ligne.

### La ligne Montréal/Delson-Candiac en 2005

- 8 gares dont 3 communes avec les lignes Dorion-Rigaud et Blainville-Saint-Jérôme
- 5 stationnements incitatifs offrant 766 places
- 23,3 km de voie
- 4 départs en direction de Montréal
- 4 retours en direction de Delson-Candiac

### Achalandage en 2004

Pointe du matin <sup>1</sup>	1 110
Pointe du soir <sup>1</sup>	1 000
Jour moyen <sup>1</sup>	2 100
Mensuel <sup>1</sup>	44 650
Annuel	471 100

<sup>1</sup> moyenne de septembre à décembre 2004



Stationnement Gare Montréal-Ouest



**LÉGENDE** ■ Actuels ■ Projets autorisés ■ Projets à l'étude pour fins d'autorisation ■ ■ ■ ■ ■ À l'étude

**PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION**

- B.28 Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue
- B.29 Aménagement d'un site de garage permanent à Candiac

# PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

## B.28 Programme d'agrandissement des stationnements incitatifs des trains de banlieue

Le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal compte 49 gares, dont 38 sont équipées de stationnements incitatifs, pour un total de 14 069 places à la fin de 2005. Plus de la moitié des stationnements incitatifs des gares (21 sur 38) sont pleins, c'est-à-dire qu'ils sont utilisés à plus de 90 % de leur capacité. Les quatre stationnements incitatifs sur la ligne Montréal/Delton-Candiac sont tous utilisés à plus de 50 % de leur capacité. Comme les déplacements bimodaux sont en constante progression, l'agrandissement de la capacité de stationnement des gares permettrait, dans de nombreux cas, d'augmenter l'achalandage du train de banlieue.

Le programme de stationnement incitatif des gares vise à permettre à l'AMT de répondre à la demande en agrandissant les stationnements incitatifs selon l'évolution de la demande. Ce programme offrirait à l'AMT une marge de manœuvre lui permettant d'acquérir graduellement les terrains qui sont disponibles aux abords des gares, puis de les aménager en stationnement incitatif.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,000	1,000	-	-	2,000	0,500	1,500	-

## B.29 Aménagement d'un site de garage permanent à Candiac

(VILLE DE CANDIAC)

Depuis la mise en place du service de trains de banlieue de la ligne Montréal/Delton-Candiac, les deux rames de trains sont garées à la gare Delton sur une voie d'évitement existante du CFCP. À l'instar de toutes les autres lignes de trains de banlieue, un nouveau site permanent de garage de nuit, appartenant à l'AMT, devra être aménagé de façon à assurer la sécurité et l'entretien approprié du matériel roulant.

Ce projet consiste à acquérir un terrain en zone industrielle et d'y aménager deux voies de garage avec des postes d'alimentation en carburant et de branchement électrique pour la nuit. Le site doit également comporter un bâtiment pour les équipages de trains et des installations minimales pour l'inspection et le nettoyage du matériel roulant.

Le coût total de mise en place de ce projet avec du matériel roulant usagé est évalué à 2,5 M\$.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,300	2,180	-	-	2,480	0,620	1,860	-

Précision : ± 30 %







Le réseau de trains de banlieue requiert des investissements qui sont communs à plus d'une ligne, tels que les projets d'entretien majeur des infrastructures et d'amélioration ou remplacement des systèmes de signalisation afin de permettre une fréquence accrue des trains.

#### **Infrastructures communes en 2005**

Longueur de voies : 217,4 km

Places de stationnements :

- Asphalte : 8 726

- Gravier : 4 659

- 169 : courte durée

Abris : 110

Distributrices automatiques de titres : 73

Kiosques : 46

Valideuses : 79



## LÉGENDE

- Actuels
- Projets autorisés
- Projets à l'étude pour fins d'autorisation
- À l'étude

### PROJETS AUTORISÉS

- B.30 Réhabilitation des infrastructures ferroviaires – Tronçon Montréal-Ouest/Lucien-L'Allier – Phases I et II
- B.31 Réparations majeures – Trains (cinq lignes) *(non illustré)*
- B.32 Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains *(non illustré)*

### PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- B.33 Modernisation des systèmes de signalisation ferroviaire sur le réseau des trains de banlieue – Subdivision Westmount
- B.34 Programme d'ajout d'abris sur les quais des lignes de trains *(sur l'ensemble du réseau – non illustré)*
- B.35 Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Phases I et II *(sur les trois lignes de trains)*

# PROJETS AUTORISÉS

## **B.30** Réhabilitation des infrastructures ferroviaires – Tronçon Montréal-Ouest/Lucien-L’Allier – Phases I et II

(ARR. CÔTE-DES-NEIGES/NOTRE-DAME-DE-GRÂCE ET VILLE-MARIE – VILLE DE MONTRÉAL)

L'état dégradé des voies ferrées entre Montréal-Ouest et Lucien-L'Allier cause des problèmes de fiabilité aux lignes qui y circulent, soit Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Montréal/Delson-Candiac. Cette dégradation cause également des problèmes de bruit aux résidents avoisinant cet axe. La solution est de procéder à l'amélioration de la voie ferrée (soudure du rail, remplacement des dormants et ballasts).

Les coûts de ces travaux sont évalués à 1,8 M\$ et sont financés à 75 % par le MTQ. Une partie des travaux a été réalisée en 2005 ; le restant se fera en 2006.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,725	1,030	-	-	-	1,755	0,439	1,316	-

## **B.31** Réparations majeures – Trains (cinq lignes)

L'AMT est propriétaire de certaines infrastructures (site de garage, caténaire, etc.), de gares et de matériel roulant pour ses lignes de trains de banlieue. Il est nécessaire d'effectuer des travaux d'entretien majeur sur les immobilisations de façon à maintenir leur bon état de fonctionnement et de limiter leur dégradation.

La nature de ces dépenses nécessite de prévoir un programme d'interventions ponctuelles.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
2,300	2,500	2,500	2,500	-	9,800	9,800	-	-

**B.32 Acquisition d’emprises ferroviaires et d’équipements métropolitains**

L’AMT a amorcé des démarches pour acquérir des immobilisations requises pour les équipements métropolitains et les emprises ferroviaires utilisées par les services de trains de banlieue actuels et futurs afin de diminuer tant les coûts annuels d’immobilisations que d’exploitation. L’AMT tient à garder confidentiels les dossiers durant les négociations afin de ne pas nuire à celles-ci.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note

Note : Ces projets sont en cours de négociation.

## PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

### B.33 Modernisation des systèmes de signalisation ferroviaire sur le réseau des trains de banlieue – Subdivision Westmount

Le système de signalisation ferroviaire en place sur cette subdivision dépasse sa durée de vie projetée. Ce type de système a déjà été remplacé par le CFCP par un nouveau système électronique sur les subdivisions adjacentes, à savoir les subdivisions Vaudreuil, North Junction Lead et Adirondack. D'importantes interruptions de service ont eu lieu sur la subdivision Westmount ces dernières années en raison de cet ancien système de signalisation, et des interruptions similaires sont à prévoir dans l'avenir si ce système n'est pas remplacé. Une étude est prévue en 2006 afin de préciser les coûts de remplacement de la signalisation évalués à environ 6,8 M\$.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,250	3,000	3,550	-	6,800	1,700	5,100	-

Précision : ± 30 %

### B.34 Programme d'ajout d'abris sur les quais des lignes de trains

Depuis la mise en place des lignes Montréal/Deux-Montagnes, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Montréal/Mont-Saint-Hilaire, leur achalandage a augmenté substantiellement, soit de 90 % depuis 1996 sur la ligne Deux-Montagnes, de 70 % depuis 1999 sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme et de 100 % depuis 2002 sur la ligne Mont-Saint-Hilaire. Plusieurs plaintes des usagers ont été reçues au sujet du manque d'abris sur les quais.

Ce projet prévoit un ajout progressif d'abris à différentes gares de ces trois lignes en priorisant celles où l'achalandage est le plus élevé.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,500	0,500	0,500	-	1,500	0,375	1,125	-

**B.35 Réfection des quais à la gare Lucien-L’Allier – Phases I et II (trois lignes de trains)**

(ARR. VILLE-MARIE – VILLE DE MONTRÉAL)

La gare Lucien-L’Allier accueille quotidiennement plus de 10 000 usagers provenant des lignes Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Montréal/Delson-Candiac. Les quais de béton de cette gare terminale sont dans un état de dégradation avancée et l’éclairage est déficient. De plus, aucune protection n’est offerte aux usagers contre les intempéries. Le projet, qui a pour objectif d’améliorer la sécurité des usagers et d’assurer le maintien des installations, consiste en la réfection des quais, de l’éclairage et de l’installation de marquises pour protéger les usagers.

Le projet est réalisé en deux phases. Il est prévu à la phase I de démolir les quais un par un et de les reconstruire, le tout sans interférer sur les opérations ferroviaires. Le coût prévu pour la réfection des quais est de 2,9 M\$. La deuxième phase sera réalisée en 2007. Elle consistera à ériger sur ces mêmes quais des marquises. Un montant complémentaire de 1,8 M\$ sera nécessaire afin de compléter ces travaux. Les coûts seront précisés à l’étape des plans et devis.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,075	2,825	1,800	-	-	4,700	1,175	3,525	-

Précision : ± 30 %



### La desserte ferroviaire de l'est : une priorité de l'AMT

L'AMT poursuit activement ses démarches pour améliorer à court à ou moyen terme la desserte ferroviaire de l'est de la ville de Montréal et de la couronne nord-est (Lanaudière), en déployant de nouveaux services de trains de banlieue entre l'est de Montréal, Mascouche et/ou Repentigny et le centre-ville de Montréal. En raison des investissements importants requis pour ces nouveaux services, plusieurs scénarios sont actuellement à l'étude concernant le nombre de départs à offrir et le type de matériel roulant (voitures et locomotives) à acquérir.

### La consolidation du réseau actuel

Parallèlement à ces études, l'AMT remettra également à jour les études permettant d'implanter de nouvelles gares dans le tunnel du Mont-Royal (arrondissements Outremont et Ville-Marie – Ville de Montréal), au niveau de l'Université de Montréal (lien avec la ligne bleue du métro – station Édouard-Montpetit) et de la rue McGill College (lien avec la ligne verte du métro – station McGill). À long terme, ces nouvelles gares, si elles sont jugées opportunes sur le plan économique, offrent le potentiel de desservir des générateurs majeurs de déplacements et de relier très efficacement les lignes Montréal/Deux-Montagnes, Montréal / Blainville–Saint-Jérôme, Montréal / Mascouche et Montréal / Repentigny au réseau de métro de Montréal. Elles auraient aussi pour effet de relier directement l'Université de Montréal au centre-ville, tout en permettant à ses étudiants, employés et visiteurs de bénéficier d'un meilleur accès à l'université.

### Ligne Montréal/Laval-Terrebonne-Mascouche : les 2 scénarios actuellement à l'étude

- 3 départs le matin et 3 retours le soir avec du matériel roulant usagé et remis en état de marche (50,5 M\$) ;
- 3 départs le matin et 3 retours le soir avec du matériel roulant neuf (129,4 M\$).

### Ligne Montréal/Montréal-Nord-Rivière-des-Prairies – Repentigny–L'Assomption : les 3 scénarios actuellement à l'étude

- 4 départs le matin et 4 retours le soir avec matériel roulant usagé, rénové et modifié (80,4 M\$) ;
- 4 départs le matin et 4 retours le soir avec matériel roulant neuf (161,9 M\$) ;
- 5 départs le matin et 5 retours le soir avec matériel roulant neuf et aménagement permanent des gares (196,0 M\$).



### PROJETS AUTORISÉS

- B.36 Étude – Plan d'interventions dans les corridors Mascouche / Montréal et Repentigny / Montréal (*non illustré*)
- B.37 Études d'opportunité – Gares McGill et Université-de-Montréal
- B.38 Étude – Développement du réseau de trains de banlieue (*non illustré*)

### PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- B.39 Ligne de trains Montréal/Laval-Terrebonne-Mascouche
  - B.39a Projet d'un service de trois départs le matin et trois retours le soir, utilisant des voitures usagées remises en état de marche et des locomotives louées
  - B.39b Projet d'achat de matériel roulant neuf pour un service de trois départs le matin et trois retours le soir
- B.40 Ligne de trains Montréal/Montréal-Nord-Rivière-des-Prairies-Repentigny
  - B.40a Projet de service de quatre départs le matin et quatre retours le soir, utilisant du matériel roulant (voitures et locomotives) usagées remises en état de marche et modifiées
  - B.40b Projet d'achat de matériel roulant neuf pour un service de quatre départs le matin et quatre retours le soir
  - B.40c Projet d'achat de matériel roulant neuf pour un service de cinq départs le matin et cinq retours le soir (incluant l'aménagement permanent des gares)
- B.41 Lien ferroviaire entre Mascouche / Terrebonne et Repentigny
- B.42 Étude – Navette ferroviaire aéroport P.-E.-Trudeau-Dorval



# PROJETS AUTORISÉS

## **B.36 Études – Plan d'intervention dans les corridors Mascouche/Montréal et Repentigny/Montréal**

Les secteurs est des villes de Montréal et de Laval ainsi que de la Rive-Nord Est (Repentigny, Mascouche et Terrebonne) présentent certaines lacunes au niveau des infrastructures et des services de transport collectif. Afin de pallier ce problème, le PTI de l'AMT propose une gamme d'interventions structurées autour de quatre axes stratégiques de déplacement des personnes.

### **Axe du train Montréal/Montréal-Nord-Rivière-des-Prairies-Repentigny**

(ARR. RIVIÈRE-DES-PRAIRIES-POINTE-AUX-TREMBLES, MONTRÉAL-NORD – VILLE MONTRÉAL – VILLE DE REPENTIGNY)

La future ligne de train Montréal/Repentigny (voir B.40) constitue l'élément structurant pour les nouveaux services à offrir aux résidents de Montréal-Nord, Rivière-des-Prairie, Pointe-aux-Trembles et Repentigny. À ce service de train s'ajouteront :

- la relocalisation du stationnement incitatif Sherbrooke Est (voir C.23) à Pointe-aux-Trembles ;
- des nouveaux stationnements de rabattement aux gares Montréal-Nord (boulevard Pie-IX), Saint-Léonard (boulevard Lacordaire), Anjou (une gare prévue), Rivière-des-Prairies (deux gares prévues), Repentigny et L'Assomption ;
- un nouveau terminus intermodal à Pointe-aux-Trembles.

Des études sont présentement en cours dans cet axe concernant :

- l'utilisation du tunnel sous le mont Royal par le nouveau service de train ;
- l'emplacement des gares et l'élaboration des concepts ;
- le choix de tracé pour la portion située sur la couronne nord.

Les résultats de ces études devraient être disponibles pour le début 2006.

Les infrastructures prévues dans le cadre du projet de Via-bus, ou du projet de voie réservée Notre-Dame, et des services d'autobus en provenance de l'est vers la station de métro Honoré-Beaugrand et vers le centre-ville constituent l'élément structurant pour les nouveaux services à offrir aux résidents de Mercier, Montréal-Est, Pointe-aux-Trembles (en partie) et Repentigny (en partie). À ce service d'autobus s'ajouteront :

- l'aménagement de stationnements de rabattement devant être identifiés avec les municipalités ;
- les mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke.

### **Axe A-25 / Train Montréal/Laval-Terrebonne-Mascouche**

(VILLES DE LAVAL, TERREBONNE ET MASCOUCHE)

Ce axe comprend déjà une série d'infrastructures de transport collectif en commençant par un terminus à Terrebonne et un stationnement incitatif. Les infrastructures comprennent également un lien direct et exclusif pour autobus entre le terminus et l'autoroute 25 ainsi qu'une voie réservée pour autobus et covoiturage sur l'accotement de l'autoroute.

Des études pour la mise en place d'un train dans l'axe Laval/Terrebonne/Mascouche, incluant une variante d'une desserte Laval (métro Concorde) / Mascouche ont été réalisées. Ces études seront actualisées à la lumière des résultats des études de trains en cours dans l'axe Montréal/Repentigny qui comprend une option de desserte de Mascouche via un nouveau lien ferroviaire entre les autoroutes 25 et 40 le long de l'autoroute 640.

Avec plus de 12 millions de déplacements en transport en commun, le boulevard Pie-IX constitue un des axes les plus importants dans la région de Montréal.

Le service express à sens inverse de la circulation est suspendu suite à un accident impliquant un piéton et un autobus. Le rapport sur l'enquête du coroner a été rendu public en juillet 2005. Advenant une recommandation favorable à la réouverture de la voie à sens inverse, des mesures ont été identifiées et pourraient être mises en place afin d'améliorer la sécurité des piétons.

De plus, une étude a été réalisée afin d'évaluer d'autres options à la voie à sens inverse sur le boulevard Pie-IX. Ces options ont été présentées aux représentants de la Ville et feront l'objet de discussion et de bonification au cours de 2006, dans le cadre de l'élaboration d'un projet de planification détaillée du boulevard initié par la Ville.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,200	0,300	-	-	-	0,500	0,250	0,250	-

### B.37 Études d'opportunité – Gares McGill et Université-de-Montréal

(ARR. CÔTE-DES-NEIGES/NOTRE-DAME-DE-GRÂCE ET VILLE-MARIE – VILLE DE MONTRÉAL)

La majorité des usagers de la ligne Montréal/Deux-Montagnes qui descendent à la Gare Centrale se dirigent vers le nord du boulevard René-Lévesque. Une nouvelle gare intermodale reliant cette ligne à la station McGill de la ligne verte du métro permettrait l'accès plus rapide à ce secteur d'emploi et d'études et représenterait un attrait important pour le réseau de trains de banlieue et pour le développement économique du centre-ville de Montréal.

Le secteur de l'Université de Montréal représente un bassin important de travailleurs et d'étudiants qui utilisent ou pourraient utiliser le transport collectif. Comme le tunnel de la ligne Montréal/Deux-Montagnes passe directement sous la station Édouard-Montpetit de la ligne du métro, il serait intéressant d'évaluer l'opportunité d'une gare intermodale avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes.

De plus, il est opportun de souligner que le tunnel sous le mont Royal, avec des gares desservant le centre-ville, sera éventuellement utilisé par les lignes Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Laval–Terrebonne–Mascouche et Montréal/Montréal-Nord–Rivière-des-Prairies–Repentigny, devenant par le fait même un puissant générateur de déplacements par transport en commun pour la grande région métropolitaine.

Le coût de cette étude est évalué à 0,250 M\$. L'étude sera complétée en 2006.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,250	-	-	-	0,250	0,250	-	-

**B.38 Étude – Développement du réseau de trains de banlieue**

En fonction de différentes demandes effectuées par des partenaires, plusieurs études doivent être réalisées annuellement pour évaluer de façon préliminaire plusieurs projets d'amélioration du réseau de trains de banlieue, soit l'ajout de gares, de lignes, etc.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,200	-	-	-	0,200	0,200	-	-

# PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

## B.39 Ligne de trains Montréal/Laval-Terrebonne-Mascouche

(VILLES DE TERREBONNE, MASCOUCHE, LAVAL ET MONTRÉAL)

### B.39a Projet de service de trois départs le matin et trois retours le soir, utilisant des voitures usagées remises en état de marche et des locomotives louées

Ce projet consiste à mettre en place un service de trains de banlieue entre Montréal et Mascouche sous forme d'une expérience pilote (service de trois départs le matin et trois retours le soir). Ce service desservirait la MRC des Moulins et l'est de Laval. Selon l'étude de marché réalisée en 1999 et les simulations effectuées par la STM en 2004 et 2005, cette ligne devrait attirer plus de 1 200 usagers par période de pointe à moyen terme, en tenant compte de la présence de la voie réservée sur l'autoroute 25 qui transporte plus de 1 300 passagers.

Ce projet nécessite les travaux suivants :

- la remise en état de marche de 20 voitures usagées à deux étages, fabriquées entre 1963 et 1970. Cet investissement dans les voitures usagées permettra le prolongement de leur vie utile (11,0 M\$) ;
- l'aménagement de gares avec stationnements temporaires à Laval, Terrebonne et Mascouche (5,9 M\$) ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires entre Mascouche et la gare Parc sur la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme (27,9 M\$) ;
- l'aménagement de sites de garage en bout de ligne, à Mascouche (garage de nuit) et à Montréal (garage de jour) (5,8 M\$).

Les locomotives utilisées pour démarrer ce service seraient des locomotives usagées louées qui, comme pour la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, devront être remplacées par des locomotives neuves lorsque ce nouveau service sera pleinement développé.

Le coût total de mise en place de ce projet avec du matériel roulant usagé est évalué à 50,5 M\$.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	17,490	33,000	-	-	50,490	12,622	37,868	-

Précision : ± 30 %

**B.39b** **Projet d'achat de matériel roulant neuf pour le service de trois départs le matin et trois retours le soir**

Ce projet consiste à mettre en place un service de trains de banlieue entre Montréal et Mascouche sous forme d'une expérience pilote (service de trois départs le matin et trois retours le soir). Ce service desservirait la MRC des Moulins et l'est de Laval. Selon l'étude de marché réalisée en 1999 et les simulations effectuées par la STM en 2004 et 2005, cette ligne devrait attirer plus de 1 200 usagers par période de pointe à moyen terme, en tenant compte de la présence de la voie réservée sur l'autoroute 25 qui transporte plus de 1 300 passagers.

Le projet initial de mise en place d'un service de trains de banlieue entre Montréal et Mascouche, sous forme d'une expérience pilote (B.39a), prévoit l'acquisition et la remise en état de marche de 20 voitures usagées à deux étages, fabriquées entre 1963 et 1970 (voitures Metra), d'une durée de vie de 5 à 10 ans, ainsi que la location de locomotives usagées qui devront être remplacées par des locomotives neuves à moyen terme.

Compte tenu des investissements requis (11 M\$) pour le matériel usagé dont la durée de vie est très limitée, l'achat de 20 voitures neuves à deux étages et quatre locomotives neuves permettrait un service de train plus performant tant au niveau de la ponctualité que de la qualité des équipements offerts aux passagers. Également, ces investissements produiraient certaines économies de coûts d'exploitation en termes de location (locomotives) et d'entretien de matériel roulant (matériel neuf).

Ces achats de matériel roulant neuf représentent un coût total de 86,4 M\$ pour 20 voitures neuves de type 2000 (2 étages) et quatre locomotives neuves de type F-59. L'achat immédiat de matériel neuf, au lieu de matériel usagé et loué porterait à 129,4 M\$ le projet de nouvelle ligne entre Mascouche et Montréal.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	42,860	83,000	3,540	-	129,400	32,350	97,050	-

Précision : ± 30 %

**B.40** **Ligne de trains Montréal/Montréal-Nord-Rivière-des-Prairies-Repentigny**

(ARR. RIVIÈRE-DES-PRAIRIES-POINTE-AUX-TREMBLES, MONTRÉAL-NORD - VILLE MONTRÉAL — VILLE DE REPENTIGNY)

Le service de trains de banlieue entre Montréal et Repentigny/L'Assomption (via la voie ferrée du CN passant par le nord-est de Montréal et rejoignant la ligne Montréal/Deux-Montagnes) permettra de desservir une nouvelle clientèle attirée par le transport en commun. Selon l'étude de marché réalisée en 2001, cette ligne devrait attirer jusqu'à 5 600 usagers par période de pointe à moyen terme, dont près de 70 % proviendrait du territoire de Montréal et 30 % de la couronne nord-est.

**B.40a** **Projet d'un service de quatre départs le matin et quatre retours le soir, utilisant du matériel roulant (voitures et locomotives) usagé remis en état de marche et modifié**

Ce projet consiste à offrir un service de quatre départs le matin et quatre retours le soir et comporterait des gares à L'Assomption, Le Gardeur, Charlemagne, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies (2), Lacordaire, Pie-IX (Montréal-Nord), Sauvé et l'Acadie. La gare terminale serait la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal, via la ligne Montréal/Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier). Ce service offrirait une capacité d'environ 3 800 passagers par période de pointe.

Ce projet nécessite les travaux suivants :

- l'aménagement de dix gares avec stationnements temporaires ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires ;
- l'aménagement de sites de garage en bout de ligne, à L'Assomption (garage de nuit) et à la Gare Centrale (garage de jour) ;
- l'acquisition de quatre locomotives diesel usagées qui seraient rénovées et modifiées ;
- l'acquisition et la remise en état de marche de 27 voitures usagées à un étage (pour assurer le passage dans le tunnel de la ligne Montréal/Deux-Montagnes).

Les locomotives utilisées pour démarrer ce service seraient des modèles diesel usagés (1976) qui seraient rénovés et modifiés pour permettre une alimentation électrique dans le tunnel de la ligne Montréal/Deux-Montagnes. En raison du gabarit restreint dans ce tunnel, ce projet prévoit l'utilisation des voitures usagées à un étage qui devront être rénovées et modifiées pour rencontrer les normes d'inflammabilité.

La mise en place de ce projet (quatre départs) avec du matériel roulant usagé et des aménagements temporaires aux gares est évaluée à 80,4 M\$.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	33,900	46,500	-	-	80,400	20,100	60,300	-

Précision : ± 30 %

**B.40b** **Projet d'achat de matériel roulant neuf pour un service de quatre départs le matin et quatre retours le soir**

Le projet initial de mise en place d'un service de trains de banlieue entre L'Assomption et Montréal (B.40a) prévoit l'utilisation de 27 voitures usagées rénovées et modifiées d'une durée de vie maximale de dix ans, et de cinq locomotives usagées (1976) rénovées et modifiées (pour alimentation électrique) d'une durée de vie approximative de dix ans.

Compte tenu des investissements requis (50,2 M\$) pour le matériel usagé dont la durée de vie est très limitée, l'achat de voitures neuves à deux étages (à gabarit réduit pour accéder au tunnel) et cinq locomotives neuves (hybrides) permettrait un service de train plus performant, tant sur le plan de la ponctualité que de la qualité des équipements offerts aux passagers. Également, ces investissements produiraient certaines économies de coûts d'entretien de matériel roulant (matériel neuf).

Ces achats de matériel roulant neuf représentent un coût total de 131,7 M\$ pour 22 voitures neuves de type 3000 (deux étages à gabarit réduit) et cinq locomotives neuves de type hybride. Ceci porterait le projet de nouvelle ligne entre L'Assomption et Montréal à 161,9 M\$, avec l'achat immédiat de matériel neuf au lieu de matériel usagé et loué. Un montant de 5,75 M\$ devra être prévu ultérieurement pour l'aménagement permanent des stationnements.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	44,400	76,500	41,000	-	161,900	40,475	121,425	-

Précision : ± 30 %

#### B.40c Projet d'achat de matériel roulant neuf pour un service de cinq départs le matin et cinq retours le soir (incluant l'aménagement permanent des gares)

Pour le service de cinq trains en période de pointe, il serait nécessaire d'acheter huit voitures neuves additionnelles de type 3000 par rapport au projet B.40b (deux étages à gabarit réduit) pour un coût additionnel de 28,4 M\$, ce qui porterait à 30 le nombre de voitures à deux étages de type 3000. Il serait également nécessaire de prévoir l'aménagement permanent des stationnements pour mieux répondre à la clientèle (5,7 M\$).

Ce projet complet de service de cinq trains en période de pointe avec du matériel roulant neuf est évalué à 196,0 M\$. Il permettrait d'offrir une capacité de plus de 5 000 passagers par période de pointe pour répondre à la demande anticipée selon l'étude de marché précitée. Qui plus est, l'expérience acquise suite à la mise en place des lignes Montréal/Blainville–Saint-Jérôme (1997), Montréal/Mont-Saint-Hilaire (2000) et Delson-Candiac (2001) démontre que la capacité d'attraction du train de banlieue par rapport aux études de marché est atteinte dès le départ.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	44,500	88,700	62,800	-	196,000	49,000	147,000	-

Précision : ± 30 %

#### B.41 Lien ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne et Repentigny

(VILLES DE MASCOUCHE, REPENTIGNY ET MONTRÉAL)

La ligne de trains de banlieue entre Mascouche et Montréal desservirait le territoire de Mascouche/Terrebonne et de Laval. Son service ultime serait de trois trains par période de pointe avec un temps de parcours de 66 minutes (de Mascouche) pour atteindre la gare Lucien-L'Allier via le trajet de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme (à partir de la gare Saint-Martin à Laval). Cette ligne projetée serait en parallèle à la voie réservée de l'autoroute 25 où circulent les autobus du CIT des Moulins qui desservent présentement le territoire de Mascouche/Terrebonne.

La ligne de trains de banlieue entre Repentigny/L'Assomption et Montréal offrirait quant à elle un service de cinq trains par période de pointe avec un temps de parcours de 58 minutes de L'Assomption et 50 minutes de Repentigny pour atteindre la Gare Centrale via le trajet de la ligne Montréal/Deux-Montagnes (à partir de la gare Montpellier à Montréal). Cette ligne projetée desservirait également le secteur nord-est de Montréal.

La mise en place de ces deux lignes distinctes pour desservir le territoire de la couronne nord-est de la région métropolitaine représente des investissements de plus de 325,4 M\$ à moyen terme avec l'acquisition de deux flottes de matériel roulant, l'amélioration de deux lignes ferroviaires et l'aménagement de 12 gares. De plus, l'exploitation de ces deux lignes représentera des coûts annuels récurrents de plus de 21 M\$ dont 40 % seraient assumés par les municipalités desservies.

Afin d'optimiser les investissements et les dépenses d'exploitation, un scénario de desserte du territoire de Mascouche/Terrebonne par le service de la ligne Repentigny a été examiné. L'aménagement d'un lien ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne et Repentigny, dans l'axe de l'autoroute 640, permettrait de desservir la population du territoire de Mascouche/Terrebonne avec un service plus fréquent et plus rapide effectué par les mêmes trains qui desserviraient la ligne Repentigny.

Différents scénarios d'aménagement de cette liaison ferroviaire ont été examinés en termes de faisabilité et d'impact et leurs coûts d'aménagement varient de 42 M\$ à 57 M\$. Ces coûts s'ajouteraient à ceux de la ligne Repentigny. Si ce scénario était retenu, le coût total du projet pour le train Mascouche/Terrebonne/Repentigny serait de 253,1 M\$ versus le coût global des deux lignes de trains à 325,4 M\$.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note

Note : Plusieurs options sont proposées dans le PTI 2006-2007-2008. Décision à prendre par le gouvernement du Québec en fonction de la demande et de la capacité de payer des contribuables.

#### B.42 Étude – Navette ferroviaire aéroport P.-E-Trudeau – Dorval

Un projet de navette aéroportuaire est présentement à l'étude par Aéroports de Montréal. Ce projet relierait l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau au centre-ville via l'emprise du CN qui accède à la Gare Centrale. Ce projet pourrait nécessiter l'aménagement de nouvelles voies ferrées dédiées qui pourraient être utilisées par les trains de banlieue.

Afin d'examiner l'opportunité d'intégration de cette navette aux trains de banlieue, différents scénarios seront examinés. Plusieurs études devront être réalisées pour évaluer la faisabilité et les coûts de différents scénarios d'intégration de la navette au réseau de transport collectif.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,500	-	-	-	0,500	0,250	0,250	-





## C. Plan d'intervention

## Équipements métropolitains

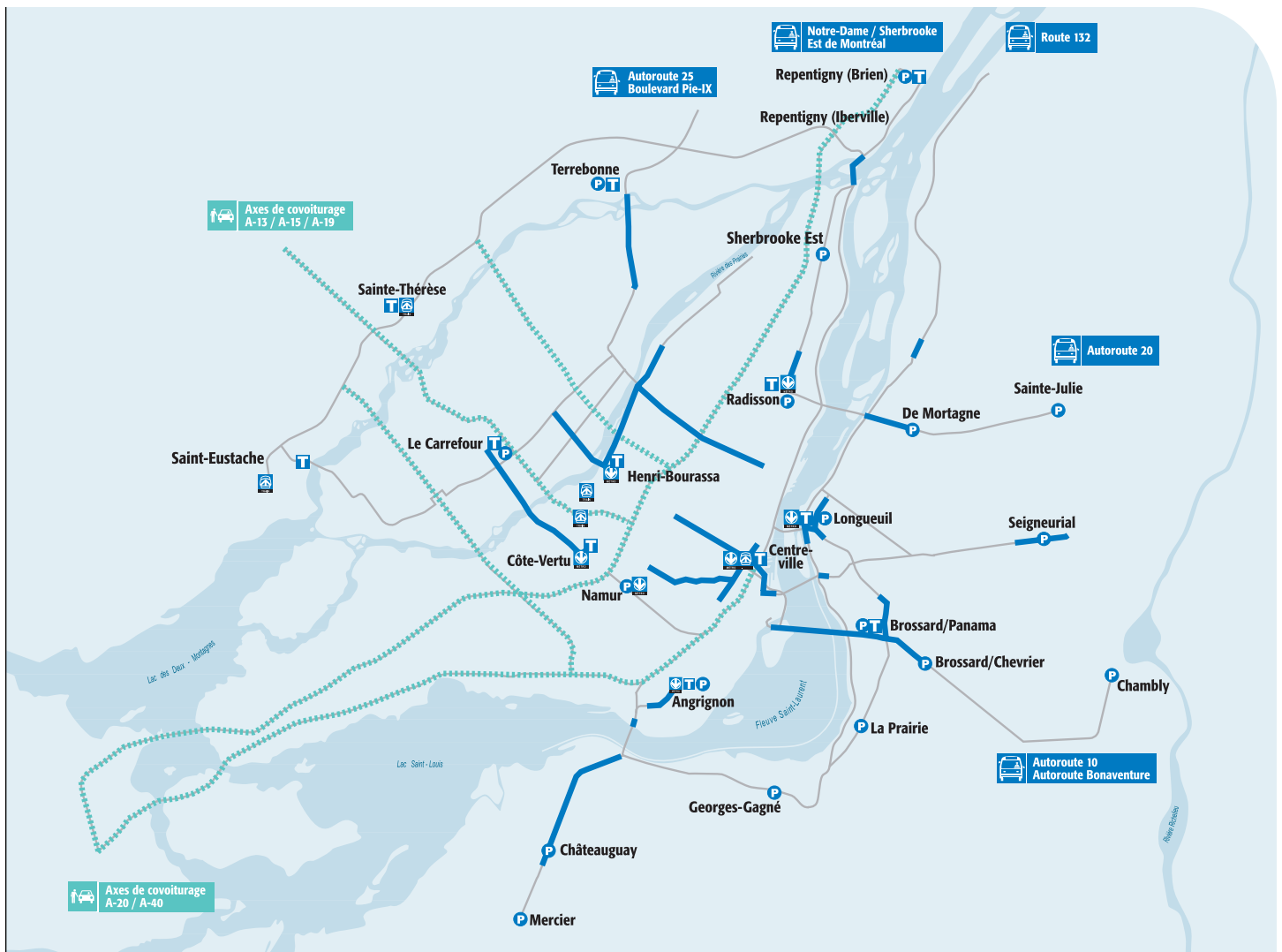
Constitué d'axes de transport sur lesquels des services de transport collectif en autobus sont offerts, le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) permet de relier efficacement tous les secteurs géographiques de la région non desservis par un mode lourd de transport collectif, notamment les secteurs à plus faible population. Ces axes de transport sont bornés par des équipements structurants (terminus et stationnements incitatifs) ponctués de points de service définis. Des mesures préférentielles pour autobus, comme des voies réservées sur lesquelles peuvent circuler les services des organismes de transport ou les express métropolitains, sont aménagées afin de diminuer les temps de parcours et d'assurer une régularité des services.

### **Le réseau de transport métropolitain par autobus : une composante vitale pour les déplacements dans la région**

Avec près de 54 millions d'usagers annuels dans les 13 terminus de l'AMT, dont près de 26 millions bénéficiant des voies réservées métropolitaines et 1,6 million d'automobilistes profitant d'un stationnement incitatif, le réseau de transport métropolitain par autobus constitue une composante vitale du réseau dans la région de Montréal. Compte tenu de sa grande efficacité et de ses coûts plus modestes, le réseau de transport métropolitain par autobus offre une alternative et une complémentarité aux réseaux de mode lourd et est une des grandes priorités de l'AMT.

Les projets concernant les équipements métropolitains inscrits au PTI 2006-2007-2008 sont particulièrement répartis sur les axes suivants :

- Axes autoroute 25 et boulevard Pie-IX
- Axes autoroute 20 et route 132
- Axes autoroute 10 et autoroute Bonaventure
- Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal



## LÉGENDE

- P Stationnement incitatif   
 T Terminus   
 Gare   
 Métro   
  Actuel   
  À l'étude

## ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

		1997	2004
<b>Terminus</b>	Nombre de terminus	6	13
	Nombre de quais pour autobus	118	192
	Achalandage annuel	40 472 614	53 615 641
<b>Stationnements incitatifs</b>	Nombre de stationnements	10	19
	Nombre de places offertes	4 600	10 657
	Achalandage annuel	550 301	1 689 936
	Taux d'utilisation	63 %	72 %
<b>Voies réservées</b>	Nombre de voies réservées	9	28
	Longueur pointe du matin (km)	41,2	82,7
	Longueur pointe du soir (km)	37,3	68,5
	Achalandage quotidien	63 826	103 635

## Axes

## autoroute 25 et boulevard Pie-IX

Dans cet axe, la desserte en transport collectif s'articule le long de la voie réservée sur l'accotement de l'autoroute 25, puis le long de la voie réservée à sens inverse du boulevard Pie IX, entre Montréal-Nord et la station de métro Pie-IX.

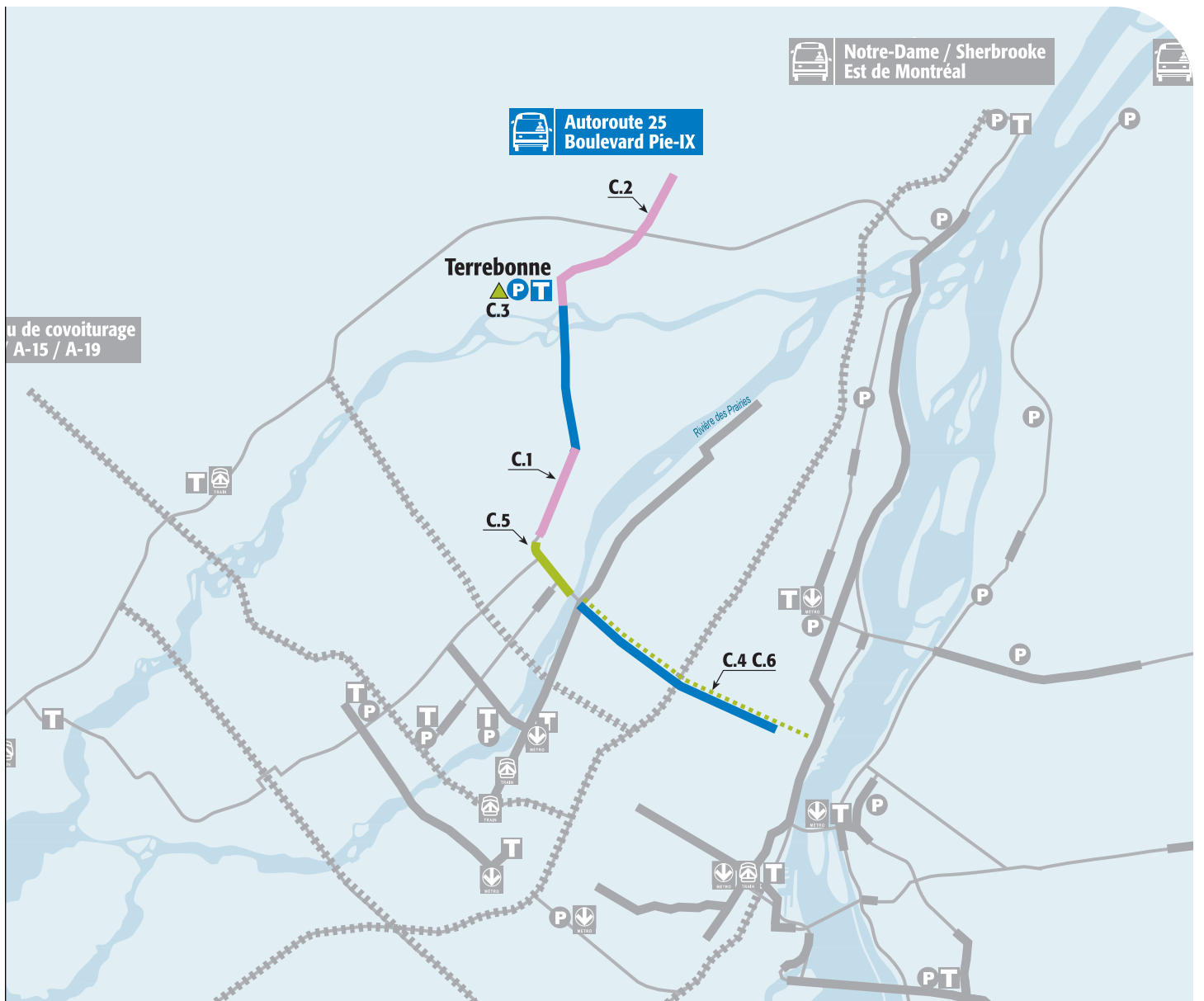


Sur l'autoroute 25, le service d'autobus est assuré par les circuits de la MRC Les Moulins vers les terminus Henri-Bourassa et Radisson, et par les circuits de la STL vers le terminus Henri-Bourassa. Le boulevard Pie-IX constitue l'un des axes de transport collectif les plus importants dans la région, avec 44 000 déplacements par jour. Parmi ces déplacements, avant juin 2002, quelque 8 000 usagers empruntaient quotidiennement les services dans la voie réservée Pie-IX. Cet axe relie les municipalités de Terrebonne, Laval et les arrondissements Montréal-Nord, Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension, Rosemont – La Petite-Patrie et Mercier – Hochelaga – Maisonneuve de la ville de Montréal).

### Achalandage en 2004

Terminus Terrebonne	1 309 221 usagers	Voie réservée Pie-IX	ND
Stationnement Terrebonne	106 384 véhicules (occupation 95 %)	Station de métro Pie-IX <sup>1</sup>	4 752 418 usagers entrants
Voie réservée A25	432 109 usagers		

<sup>1</sup> service de la STM



**LÉGENDE**    ■ Actuels    ■ Projets autorisés    ■ Projets à l'étude pour fins d'autorisation    ■ ■ ■ À l'étude

### PROJETS AUTORISÉS

- C.1 Voie réservée autoroute 25 – Phase II
- C.2 Étude d'amélioration du transport collectif dans le corridor – Autoroute 25

### PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- C.3 Stationnement Terrebonne – Phase II
- C.4 Voie réservée Pie-IX – Amélioration de la sécurité et mesures préférentielles aux intersections
- C.5 Prolongement de la voie réservée Pie-IX – Laval
- C.6 Stationnements Pie-IX

# PROJETS AUTORISÉS

## C.1 Voie réservée autoroute 25 – Phase II

(VILLE DE LAVAL)

La mise en service du stationnement incitatif Terrebonne et de la voie réservée aux autobus et covoitureurs de l'autoroute 25 connaît un franc succès dans ce secteur de la couronne nord-est. Les diverses interventions, dont la construction du terminus et du stationnement Terrebonne, la modification de l'accotement et l'élargissement des ponts Mathieu et Lepage, totalisant 10,8 M\$, ont permis d'accroître considérablement l'efficacité du corridor, entre autres par :

- des gains de temps substantiels pour les autobus, taxis et covoitureurs ;
- une régularité et une fiabilité de l'horaire des autobus ;
- une nette augmentation de l'achalandage des autobus empruntant la voie réservée ;
- un nombre de covoitureurs en progression depuis l'ouverture en décembre 2003 de la voie réservée au covoiturage ;
- une occupation élevée du stationnement du terminus Terrebonne atteignant quotidiennement plus de 90 % de sa capacité.

Dans la phase II de ce projet, le prolongement de la voie réservée en direction nord sur un tronçon près de 2,0 km permettra d'éviter la congestion observée en amont de la voie réservée actuelle, de maintenir la régularité du service et de réduire les retards importants actuellement observés en période de pointe de l'après-midi.

Le concept de prolongement de la voie réservée a été adapté au concept de parachèvement de l'autoroute 25, qui implique un réaménagement de l'échangeur Marcel-Villeneuve, et plus particulièrement un déplacement vers l'ouest des bretelles de sortie de l'autoroute 440 vers le boulevard Marcel-Villeneuve.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,060	1,840	-	-	-	1,900	0,475	1,425	-

Précision : ± 30 %

## C.2 Étude d'amélioration du transport collectif dans le corridor – Autoroute 25

(VILLES DE LAVAL, TERREBONNE ET MASCOUCHE)

Tout en considérant les projets des lignes de trains de banlieue Laval/Terrebonne/Mascouche et Montréal-Nord/Rivière-des-Prairies/Repentigny actuellement à l'étude, et le projet de parachèvement de l'autoroute 25, l'AMT et le MTQ souhaitent, en collaboration avec la MRC Les Moulins, poursuivre les efforts de développement du transport collectif par une bonification des services dans cet axe de déplacement du corridor Rive-Nord/Laval/Montréal. Après avoir dressé un portrait des besoins en transport collectif à court et à moyen terme dans le secteur, il faut évaluer la pertinence de bonifier les services de transport collectif sur cet axe autoroutier sur le territoire de Laval et sur le territoire de la MRC Les Moulins.

En raison des conditions de congestion observées sur l'autoroute 25, cette étude a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation des autobus, en particulier les services se rabattant à l'actuel terminus Terrebonne. Cette étude établira l'opportunité de prolonger cette voie réservée et d'aménager un ou des stationnements incitatifs additionnels au-delà du boulevard des Seigneurs vers Mascouche jusqu'au niveau de l'autoroute 640, voire de bonifier les services d'autobus dans cet axe à la lumière de l'analyse de la demande et de l'offre en transport collectif. Cette étude permettra ainsi d'identifier des terrains potentiels pour les stationnements en fonction des configurations projetées à court terme des réseaux de transport collectif, d'évaluer la capacité possible des stationnements en respectant les normes d'aménagement usuel pour de tels stationnements en milieu urbain et de vérifier les conditions d'accessibilité. De plus, on y évaluera les impacts sur la circulation aux abords des sites de stationnement et concernant le prolongement de la voie réservée ou autres mesures préférentielles requises.

Finalement, ce mandat devra couvrir la préfaisabilité des concepts de stationnement et de circulation sur le prolongement de la voie réservée, et ce, à partir des données d'achalandage et de provenance des usagers potentiels. Une évaluation sommaire des coûts des infrastructures fera également l'objet de l'étude.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,100	-	-	-	0,100	0,100	-	-

# PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

## C.3 Stationnement Terrebonne – Phase II

(VILLE DE TERREBONNE)

Le stationnement incitatif Terrebonne, construit en 2001, compte actuellement 720 places, dont 470 sont aménagées de façon permanente. Sur ce site multifonctionnel y sont également aménagés 14 quais d'autobus et un centre d'information touristique servant aussi de terminus pour les usagers des autobus. Avec la mise en service complète de la voie réservée de l'autoroute 25, le stationnement connaît un fort succès (taux d'occupation de 90 %) et est utilisé presque à capacité sur une base quotidienne avec des périodes de pointe durant lesquelles on observe des débordements. Afin de compléter des agrandissements successifs temporaires qui ont permis de porter sa capacité à 720 places, la phase II de ce projet vise à porter la capacité du site à environ 850 places aménagées de façon permanente dans le but de répondre à la demande croissante projetée sur les prochaines années.

Les coûts du projet seront précisés à l'étape des plans et devis qui devrait être complétée à l'hiver 2006.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,100	-	-	-	1,100	0,275	0,825	-

Précision : ± 20 %

## C.4 Voie réservée Pie-IX – Amélioration de la sécurité et des mesures préférentielles aux intersections

(ARR. MERCIER/HOCHELAGA-MAISONNEUVE, ROSEMONT/PETITE-PATRIE, VILLERAY/SAINT-MICHEL/PARC EXTENSION ET MONTRÉAL-NORD – VILLE DE MONTRÉAL)

Pour des raisons de sécurité, les opérations de la voie réservée en sens inverse ont été interrompues en juin 2002. La réouverture de la voie réservée implique le déploiement de diverses mesures pour en améliorer les conditions d'exploitation, dont particulièrement les conditions de sécurité.

S'appuyant sur des avis externes, le comité de sécurité de la voie réservée Pie-IX, qui regroupe les représentants techniques de l'AMT, de la STM, du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), de la Ville et de ses arrondissements, avait retenu diverses mesures (2,2 M\$) afin d'améliorer les conditions d'exploitation de la voie réservée Pie-IX, en particulier les aspects relatifs à la sécurité. Parmi ces mesures, on comptait divers aménagements et actions en octobre 2003, notamment :

- la construction de clôtures sur le terre-plein central en raison des nombreuses traversées illicites entre intersections (des clôtures temporaires ont déjà été installées sur certains tronçons problématiques) ;
- la bonification des éléments de signalisation de la voie réservée pour les piétons et pour les automobilistes ;
- la bonification du marquage de la voie réservée ;
- la mise aux normes des feux de circulation ;

- l'installation de feux pour piétons à toutes les intersections ;
- des mesures additionnelles pour les piétons aux intersections sans feux de circulation ;
- des panneaux à messages variables pour le contrôle des voies pour le virage à gauche à deux approches d'intersections ;
- un nouveau système de diffusion vocale dans les abribus ;
- des campagnes d'information et de sensibilisation des piétons ;
- une révision de la formation des chauffeurs.

En juillet 2005, le coroner déposait ses recommandations pour améliorer les conditions de sécurité advenant la réouverture de cette voie réservée en sens inverse. Ces recommandations impliquent des investissements additionnels de plusieurs millions de dollars.

À la lumière des recommandations du coroner, l'AMT et ses partenaires ont entamé la révision du plan d'action afin de valider les mesures pour améliorer les conditions d'exploitation de la voie réservée. L'opportunité de déployer ces mesures devra, entre autres, être analysée en considérant leur incidence et leur compatibilité avec les scénarios de desserte alternatifs dans ce corridor, tel le scénario projeté d'une voie réservée bidirectionnelle au centre déjà proposé dans une étude d'opportunité (avril 2005). De plus, les responsabilités de l'ensemble des partenaires, leur participation et leur contribution devront être convenues afin de s'assurer du déploiement des mesures retenues.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,025	1,120	1,010	-	-	2,155	0,539	1,616	-

Précision : ± 30 %

### C.5 Prolongement de la voie réservée Pie-IX – Laval

(ARR. MONTRÉAL-NORD – VILLE DE MONTRÉAL ET VILLE DE LAVAL)

Dans le cadre de l'étude d'optimisation du transport collectif déposée en avril 2005, les analyses de la demande ont démontré que le prolongement de la voie réservée à Laval, avec l'ajout de stationnements incitatifs ainsi que le prolongement vers le sud jusqu'à la rue Notre-Dame, permettrait d'augmenter l'achalandage de près de 50 % dans ce corridor, dans le sens de la pointe du matin.

Dans la mesure où il est retenu de rouvrir la voie réservée en sens inverse à court terme, l'AMT souhaite procéder au prolongement de la voie réservée par phases successives. La première phase comprend le prolongement de la voie réservée de la rue Amos à Montréal jusqu'à un terminus nord au niveau du boulevard Saint-Martin à Laval. Il est suggéré, dans un premier temps, de prolonger la voie réservée vers le nord à Laval en implantant des arrêts aux endroits suivants : Pie-IX/Henri-Bourassa, autoroute 25/Concorde et autoroute 25/Saint-Martin. Ce prolongement permettrait aux autobus desservant le boulevard de la Concorde en direction est et ouest de rejoindre l'axe Pie-IX. De plus, certaines autres lignes en provenance du nord pourraient rejoindre la voie réservée à la hauteur du boulevard Saint-Martin, évitant ainsi la congestion qui affecte l'autoroute 25 jusqu'à l'autoroute 440. Le matin, les autobus circuleraient en direction sud en voie réservée sur accotement entre les échangeurs Saint-Martin et de la Concorde.

Par la suite, les autobus circuleraient en voie à sens inverse sur le pont Pie-IX, bénéficiant de mesures sécuritaires similaires à celles sur le pont Champlain qui ont fait leurs preuves depuis 1978, pour intégrer la voie réservée actuelle à sens inverse. L'après-midi, les autobus



emprunteraient les voies régulières de l'autoroute 25 à Laval, celles-ci n'étant pas sujettes à la congestion en direction nord. Ce projet sera réalisé en étroite collaboration avec le MTQ, les villes de Montréal et Laval ainsi qu'avec la STM et la STL.

En seconde phase, les voies seraient aménagées au centre de l'autoroute 25, entre le pont Pie-IX et le boulevard Saint-Martin où les voies sortiraient du centre de l'autoroute pour être prolongées le long des autoroutes 25 et 440 jusqu'à un stationnement incitatif localisé à côté de la montée Saint-François.

L'aménagement de stationnements incitatifs tout au long du corridor représente une option avantageuse. Il est donc proposé d'aménager des stationnements incitatifs temporaires aux sites suivants : Pie-IX/J.-B.-Martineau, autoroute 25/Concorde et autoroute 25/Saint-Martin. Si la demande réelle s'avère intéressante, les deux premiers sites aménagés en première phase pourraient ensuite devenir permanents. Pour le troisième stationnement, la taille et l'emplacement permanents devront faire l'objet d'analyses plus poussées en fonction du prolongement ou non de la voie réservée jusqu'à l'autoroute Laval (phase II), ceci du fait que la demande provient d'une partie de secteurs au nord de l'autoroute 440.

Les coûts pour la phase I (voie réservée et stationnements), qui seront révisés suite à la préparation des plans et devis, sont estimés à 7,4 M\$.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,200	3,600	3,600	-	7,400	1,850	5,550	-

Précision : ± 30 %

## C.6 Stationnements Pie-IX

La mise en opération éventuelle de la voie réservée en sens inverse sur le boulevard Pie-IX et son prolongement sur le territoire de Laval créent l'opportunité d'implanter des stationnements incitatifs le long du tronçon. À titre de projet pilote et à la demande des partenaires locaux, l'AMT prévoit aménager de façon temporaire des stationnements de faible capacité à Montréal. Plusieurs sites sont à l'étude, dont un site à proximité de la voie ferrée au niveau du boulevard Industriel, éventuel site d'une gare de la ligne Montréal/Montréal-Nord-Rivière-des-Prairies-Repentigny. Ces deux projets temporaires permettront de mieux quantifier la demande à Montréal et ainsi mieux localiser le ou les sites à aménager ultérieurement de façon permanente.

Le budget prévu à 0,2 M\$ inclut l'aménagement temporaire des sites retenus pour l'expérience pilote.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,200	-	-	-	0,200	0,050	0,150	-

Précision : ± 30 %



Dans cet axe, la desserte en transport collectif s'articule autour de la voie réservée A20 à l'approche du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, ainsi qu'autour de la mesure préférentielle sur la route 132 près du boulevard Montbrun. De plus, la voie réservée Saint-Charles permet un accès rapide au terminus Longueuil.



**Axe de l'autoroute 20**

Cet axe est desservi par les circuits du RTL en direction des terminus Longueuil et Radisson, ainsi que par les circuits offerts par la Ville de Sainte-Julie vers les terminus Longueuil et Centre-ville. Deux stationnements incitatifs à Sainte-Julie et à Boucherville (de Mortagne) aménagés de façon temporaire, ainsi qu'un court tronçon de voie réservée sur l'autoroute 20 ouest à l'approche du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, desservent les usagers des transports collectifs.

**Axe de la route 132**

Cet axe est desservi par le CIT Sorel-Varennnes en direction du terminus Longueuil. Les usagers bénéficient d'un tronçon de voie réservée sur la route 132, à l'approche du boulevard Montbrun à Boucherville.

**Des mesures pour contrer la congestion routière**

Ces deux axes sont sujets à de fortes congestions : approche de l'échangeur autoroute 20/route 132, approche du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine où les temps de parcours varient de 6 à 55 minutes sur l'autoroute 20, approche du terminus Longueuil. Dans ce corridor offrant un bon potentiel de développement, dont de nouveaux services express, l'AMT souhaite implanter des mesures préférentielles afin d'y réduire les temps de parcours et de régulariser les services. Pour ce faire, un plan de déploiement a été complété en 2005 pour encadrer le développement de l'ensemble des interventions.

**Achalandage en 2004**

Mesure préférentielles Route132/Montbrun	196 511
Stationnement Sainte-Julie	46 606 véhicules (occupation 100%)
Stationnement De Mortagne	10 352 véhicules (occupation 13%)
Voie réservée A20	12 019 usagers

Voie réservée Saint-Charles (axe St-Charles/Riverside)	1 208 798
Terminus Longueuil	11 809 385
Station de métro Longueuil <sup>1</sup>	7 375 439 usagers entrants

<sup>1</sup> service de la STM



**LÉGENDE**    ■ Actuels    ■ Projets autorisés    ■ Projets à l'étude pour fins d'autorisation    ■ ■ ■ À l'étude

**PROJETS AUTORISÉS**

- C.7 Étude d'amélioration de l'accès et du stationnement au terminus Longueuil
- C.8 Étude – Terminus Saint-Bruno (*non illustré*)

**PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION**

- C.9 Mesures préférentielles sur la bretelle Sherbrooke
- C.10 Stationnement Boucherville
- C.11 Mesures préférentielles et voie réservée dans l'axe de l'autoroute 20
- C.12 Stationnement De Mortagne
- C.13 Stationnement route 132 – Secteur Varennes-Verchères
- C.14 Terminus Sainte-Julie
- C.15 Voie réservée axe Cousineau/chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phase I (*non illustré*)

# PROJET AUTORISÉ

## C.7 Étude d'amélioration de l'accès et du stationnement au terminus Longueuil

(ARR. LONGUEUIL - VILLE DE LONGUEUIL)

Cette étude vise à trouver des solutions pour améliorer l'accessibilité des autobus et des usagers au terminus Longueuil, ainsi qu'à répondre aux besoins de stationnement incitatif aux abords de cette station de métro. Les solutions devront s'arrimer au plan de redéveloppement urbain prévu par la Ville de Longueuil aux abords du terminus avec l'implantation, notamment, des deux bâtiments de l'Université de Sherbrooke.

En raison de l'absence de lien direct entre le réseau supérieur (route 132) et le terminus Longueuil, la congestion routière du pont Jacques-Cartier pénalise fortement, chaque matin, 90 autobus transportant 3 600 usagers du RTL, du CIT Sorel-Varenes et de la Ville de Sainte-Julie en provenance de l'est de la Rive-Sud. L'AMT compte collaborer avec la Ville de Longueuil et le MTQ pour élaborer des solutions permettant d'offrir un lien direct pour les autobus à partir de la route 132 vers le terminus, dans le cadre des études pour l'amélioration des accès à ce pôle de développement. L'étude analysera également les besoins en stationnement incitatif et proposera des solutions pour répondre à la demande. Cet accès direct entre la route 132 et le terminus Longueuil permet de bonifier les bénéfices d'une voie réservée sur l'autoroute 20.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,100	-	-	-	0,100	0,100	-	-

## C.8 Étude - Terminus Saint-Bruno

(VILLE DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE)

À la demande du RTL, l'AMT étudiera en 2006 l'opportunité et la faisabilité d'établir un nouveau terminus d'autobus au carrefour de l'autoroute 30 et du boulevard Clairevue à Saint-Bruno-de-Montarville, tout en tenant compte de la proximité de la gare actuelle de Saint-Bruno. Le nouveau terminus permettrait au RTL d'optimiser l'utilisation des autobus qui se destinent à la gare puis au terminus Longueuil. Le terminus servirait de point de rabattement et de correspondance hors des périodes de pointe, à l'image du service offert au terminus Panama à Brossard. Le terminus pourrait éventuellement aussi être utilisé en période de pointe.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,050	-	-	-	0,050	0,050	-	-

# PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

## C.9 Mesures préférentielles sur la bretelle Sherbrooke

(ARR. MERCIER/HOCHELAGA-MAISONNEUVE - VILLE DE MONTRÉAL)

Le corridor de l'autoroute 20, qui se poursuit à Montréal dans l'axe de l'autoroute 25, est emprunté par les autobus du RTL jusqu'au terminus Radisson. L'après-midi, le temps de parcours des autobus varie régulièrement de 15 à 30 minutes en raison de la congestion que l'on retrouve sur l'itinéraire emprunté par les autobus, plus particulièrement dans le secteur des bretelles Tellier et Souigny qui se raccordent à l'autoroute 25.

Dans l'optique d'améliorer le temps de parcours des autobus et de diminuer la variabilité observée actuellement, l'AMT vise, en 2006, la réalisation d'un accès exclusif à la voie de service de l'autoroute 25 sud, à la hauteur de la rue Sherbrooke, afin de permettre des gains de temps substantiels aux autobus quittant le terminus Radisson en direction de la Rive-Sud.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,100	0,325	-	-	-	0,425	0,153	0,272	-

## C.10 Stationnement Boucherville

(VILLE DE BOUCHERVILLE)

Ce projet de stationnement incitatif et de point de correspondance a trois objectifs :

- éliminer le problème du stationnement des usagers du transport collectif sur le boulevard Marie-Victorin, à proximité des bretelles de la route 132 ;
- introduire une correspondance efficace entre les réseaux du CIT Sorel-Varenes et du RTL afin d'offrir une solution de transport collectif pour faciliter les déplacements de Sorel et Varenes vers l'est de Montréal et Boucherville ;
- permettre la réorganisation et l'optimisation du réseau d'autobus du RTL, à Boucherville, en introduisant un nouveau point de correspondance utilisé hors des périodes de pointe.

L'AMT a complété le concept d'un stationnement à l'intersection de la route 132 et du boulevard de Montarville, à Boucherville. Après consultation auprès des partenaires, ce site, accessible par un nouveau carrefour giratoire, présente de nombreux avantages sur le plan de la desserte en transport collectif et de l'intégration urbaine. Le concept proposé par l'AMT, le RTL, la Ville de Longueuil et l'arrondissement de Boucherville est accepté par tous et soumis pour approbation au MTQ. L'AMT propose un partage des coûts pour l'aménagement du carrefour giratoire avec l'agglomération de Longueuil et la Ville de Boucherville.

Les coûts du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,145	3,255	-	-	-	3,400	0,750	2,250	0,400

Précision : ± 30 %

### C.11 Mesures préférentielles et voie réservée dans l'axe autoroute 20

(VILLES DE BOUCHERVILLE, LONGUEUIL ET SAINTE-JULIE)

Le plan de déploiement des interventions de transport collectif dans le corridor de l'autoroute 20, entre Sainte-Julie et le terminus Radisson, récemment préparé par l'AMT en collaboration avec ses partenaires (2005), prévoit implanter à moyen terme (2009) une voie réservée sur l'accotement de l'autoroute 20, en direction de Montréal, entre le poste de pesée (Boucherville) à proximité de l'autoroute 30 et la voie réservée actuelle au niveau du boulevard De Mortagne (2,2 M\$).

Néanmoins, les mesures suivantes (0,5 M\$) sont requises à court terme (2007) :

- des mesures préférentielles au carrefour Nobel/Fer-à-Cheval, à Sainte-Julie, afin de permettre aux autobus de la Ville de Sainte-Julie de tourner à gauche à partir de la troisième voie en période de pointe de l'après-midi ;
- une nouvelle voie de virage à gauche au carrefour constitué par les bretelles autoroute 20/de Mortagne/Volta à Boucherville pour le circuit 61 RTL (PM).

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,175	-	0,500	-	2,200	2,875	0,719	2,156	-

Précision : ± 30 %

### C.12 Stationnement De Mortagne

(VILLE DE BOUCHERVILLE)

Aménagé en 1995 de façon temporaire à titre de mesure de mitigation lors de travaux majeurs sur le pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, le stationnement De Mortagne sera aménagé de manière permanente. Il servira à intercepter les automobilistes circulant sur l'autoroute 20 vers Montréal. Avec la mise en place prévue d'une voie réservée aux autobus dans le corridor de l'autoroute 20, en direction de Montréal, entre l'autoroute 30 et le pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, ces automobilistes auront un accès direct à un service de transport collectif de haute qualité. Lorsque joint au scénario de voie réservée sur l'autoroute 20, le concept permanent du stationnement De Mortagne s'accompagne d'une bretelle d'accès de l'autoroute au stationnement. Cette bretelle exclusive permettra aux autobus arrivant de la voie réservée sur l'autoroute d'éviter la bretelle de sortie vers la rue Ampère et d'avoir à traverser l'intersection contrôlée par des feux, ce qui permet aux autobus de réaliser des gains de temps, dépendamment des délais à l'approche sud.

De façon générale, ce parc permettra d'offrir une centaine de places de stationnement et comprendra quatre quais d'embarquement et de débarquement, dont deux pourraient être utilisés comme des quais de régulation à court et à moyen terme. À long terme, il serait possible d'aménager environ 230 places de stationnement supplémentaires et des quais de régulation additionnels. Les coûts du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	-	1,000	-	-	1,000	0,250	0,750	-

Précision : ± 20 %

### C.13 Stationnement route 132 – Secteur Varennes-Verchères

(VILLES DE VERCHÈRES ET VARENNES)

Ce projet vise à implanter un nouveau stationnement incitatif à Varennes ou Verchères pour améliorer l'accès au transport collectif pour les résidents de l'axe de la route 132 se déplaçant avec le CIT Sorel-Varennes vers le terminus Longueuil. Les deux sites sont actuellement à l'étude. À Varennes, le site préconisé par le comité de suivi ne peut être développé à court terme, car il est situé en territoire agricole et la demande de dézonage par la Ville de Varennes a été récemment refusée par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ). Une étude pour un site alternatif est en cours avec le MTQ et la Ville à ce sujet. À Verchères, un site, actuellement à l'étude, pourrait être transformé en un stationnement incitatif d'une cinquantaine de places au moment du déménagement prévu du garage actuel du CIT Sorel-Varennes de Verchères vers Varennes.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	-	0,500	-	-	0,500	0,125	0,375	-

Précision : ± 30 %

### C.14 Terminus Sainte-Julie

(VILLE DE SAINTE-JULIE)

Le stationnement incitatif de Sainte-Julie a atteint sa capacité et le stationnement de l'aréna municipal est utilisé pour absorber les débordements. De plus, le nombre de quais pour autobus y est insuffisant. En raison des développements prévus à ce jour dans ce secteur, un agrandissement ne peut être réalisé de façon permanente. Ainsi, pour répondre à la demande et favoriser l'intégration des services de transports collectifs régionaux, l'AMT propose de construire un terminus métropolitain sur un autre site, soit dans la bretelle de la sortie 102 de l'autoroute 20. Ce terminus projeté de six quais et de 500 places de stationnement incitatif, dont près de 300 places en première phase, constituera la tête de pont des services d'autobus qui circulent dans le corridor de l'autoroute 20. Ce projet implique la relocalisation des bretelles d'autoroute pour accéder au réseau municipal : l'AMT propose un partage des frais avec la Ville de Sainte-Julie pour ces derniers travaux.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,100	0,700	5,740	-	-	6,540	1,535	4,605	0,400



**C.15 Voie réservée axe Cousineau / chemin de Chambly - Saint-Hubert - Phase I**

(ARR. SAINT-HUBERT ET LONGUEUIL - VILLE DE LONGUEUIL)

Suite à l'étude de transport collectif de l'axe Chambly / Cousineau et lors de l'élaboration du concept de gare intermodale Longueuil / Saint-Hubert, l'AMT souhaite investir dès 2006 pour réduire les retards des autobus dans l'échangeur Saint-Hubert. Deux tronçons de voie réservée pour autobus seront aménagés, l'un sur le boulevard Cousineau à Saint-Hubert, entre le boulevard Gareau et le chemin de Chambly, et l'autre, sur le chemin de Chambly, entre le viaduc du CN et le chemin de la Savane. Ces deux tronçons bénéficieront aux autobus du RTL et du CIT Chambly-Richelieu-Carignan en direction du terminus Longueuil. Ces mesures permettront également d'améliorer l'accès à la gare à partir de Saint-Hubert, en réduisant les retards des autobus et en permettant l'aménagement d'un arrêt de correspondance. Une analyse plus approfondie sera réalisée en 2006 concernant des tronçons de voie réservée pour réduire le retard des autobus en direction de Saint-Hubert (Phases II et suivantes).

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,150	1,125	-	-	-	1,275	0,319	0,956	-

Précision : ± 30 %



Dans cet axe, la desserte en transport collectif s'articule le long de la voie réservée en site propre de l'autoroute 10 ainsi que le long de la voie réservée à contre-sens sur le pont Champlain. De plus, des mesures préférentielles, en particulier des voies réservées, permettent un accès plus rapide au Terminus Centre-Ville.



### Corridor de l'autoroute 10

Ce corridor constitue le deuxième plus important axe de transport en commun interrives, entre la banlieue et l'île de Montréal, dans toute la région métropolitaine. Avec quelque 17 000 usagers empruntant la voie réservée du pont Champlain en période de pointe du matin dans près de 400 autobus, cet axe se classe tout juste derrière la ligne 4 (ligne jaune) du métro vers Longueuil en terme d'achalandage. Le service d'autobus est offert par l'AMT, par le RTL, par les CIT Le Richelain, Chambly-Richelieu-Carignan, Roussillon et de la Vallée-du-Richelieu, ainsi que par les Villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et de Sainte-Julie.

### Des mesures pour contrer la congestion routière

À la lumière des récents succès d'utilisation de cet axe et selon les derniers résultats de l'étude de train léger sur rail, l'AMT souhaite planifier à court et à moyen terme les interventions pour autobus requises afin de répondre à la demande, d'attirer de nouveaux clients et de maintenir des conditions de circulation adéquates pour les autobus dans ce corridor.

#### Achalandage en 2004

Stationnement Chambly	44 814 véhicules (taux occupation 99 %)	Stationnement Panama	274 481 véhicules (taux occupation 98 %)
Stationnement Chevrier	217 083 véhicules (taux occupation 51 %)	Terminus Centre-Ville	9 916 749 usagers
Axe A10/Pont Champlain (incluant MP Chevrier, VR De L'Inspecteur)	6 157 908 usagers	Station de métro Bonaventure <sup>1</sup>	6 253 004 usagers entrants
Terminus Panama	2 108 413 usagers		

<sup>1</sup> service de la STM



**LÉGENDE**    ■ ■ ■ Actuels    ■ ■ ■ Projets autorisés    ■ ■ ■ Projets à l'étude pour fins d'autorisation    ■ ■ ■ À l'étude

**PROJETS AUTORISÉS**

C.16 Voie réservée – Échangeur Taschereau – Phases I à V

**PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION**

- C.17 Augmentation de la capacité du terminus au centre-ville de Montréal – Phase I
- C.18 Réorganisation du terminus et stationnement Brossard/Panama
- C.19 Plan de déploiement des services et des infrastructures – Axes autoroute 10 et autoroute Bonaventure
- C.20 Stationnement Chambly – Phase II
- C.21 Réaménagement du stationnement incitatif Georges-Gagné

# PROJET AUTORISÉ

## C.16 Voie réservée – Échangeur Taschereau – Phases I à V

(VILLE DE BROSSARD)

La voie réservée aux autobus, en cours de réalisation au centre de l'échangeur Taschereau, est un tronçon de voie réservée en site propre, d'environ 1,5 km de longueur. Ce tronçon établit le lien entre la voie réservée de l'autoroute 10, construite en 2000, et la voie réservée en sens inverse du pont Champlain, de même qu'un lien direct en site propre avec le terminus Brossard-Panama.

Ce projet consiste à implanter au cœur de l'échangeur, entre les chaussées nord et sud de l'autoroute 10, un tronçon de voie réservée pour autobus, bidirectionnelle, en site propre. Plus spécifiquement, ce projet comprend :

- la construction de la chaussée de cette nouvelle voie réservée bidirectionnelle pour autobus ;
- la construction des ponts d'étagement requis pour permettre à la nouvelle voie réservée d'enjamber le boulevard Taschereau et la nouvelle bretelle d'accès de la route 134 est à l'autoroute 10 ouest ;
- la construction d'un tunnel (pont d'étagement sous remblai) sous la chaussée nord de l'autoroute 10, en vue d'établir un lien direct exclusif aux autobus, entre le terminus Brossard-Panama et la nouvelle voie réservée ;
- la construction d'un nouvel accès pour les autobus, au terminus Brossard-Panama, à partir du boulevard Taschereau, incluant un pont d'étagement sous la chaussée de la bretelle d'accès de la route 134 ouest vers l'autoroute 10 Ouest ;
- la construction de murs de soutènement des chaussées nord et sud de l'autoroute 10, là où la nouvelle voie réservée sera en dépression par rapport au profil longitudinal des nouvelles chaussées de l'autoroute.

L'échangeur et la voie réservée en son centre sont aménagés de façon à rendre possible l'implantation éventuelle d'un train léger. Le déroulement du projet d'aménagement de la voie réservée pour autobus au centre de l'échangeur Taschereau s'arrime à celui du projet global du réaménagement de l'échangeur Taschereau réalisé par le MTQ.

Le projet de construction de la voie réservée au centre de l'échangeur comporte cinq phases de travaux. La phase I des travaux, principalement réalisée en 2002, portait sur la construction des nouveaux ponts d'étagement au-dessus du boulevard Taschereau et de la bretelle de la route 134 est (boulevard Taschereau direction est) vers l'autoroute 10 ouest.

Les travaux de la phase II du projet, réalisés en 2003 et au début de l'année 2004, portaient principalement sur la construction de la structure de chaussée de la voie réservée et des murs de soutènement des chaussées nord et sud de l'autoroute 10, là où la nouvelle voie réservée sera en dépression par rapport au profil longitudinal des nouvelles chaussées de l'autoroute.

Les travaux de la phase III ont débuté en juillet 2004. Ces travaux ont permis de compléter la chaussée de la voie réservée (partie au centre de l'autoroute proprement dite) et ont été achevés à la fin de 2005. Les aménagements de transport en commun dans l'emprise autoroutière sont complétés.

Les phases IV et V des travaux, prévues pour 2006, devraient permettre de terminer l'aménagement du tunnel vers le terminus Brossard-Panama et la voie d'accès à ce même terminus à partir du boulevard Taschereau.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
11,700	1,840	0,285	-	-	13,825	3,456	10,369	-

						C			
Axes autoroute 10 et autoroute Bonaventure						Plan d'intervention - Équipements métropolitains			101

# PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

## C.17 Augmentation de la capacité du terminus au centre-ville de Montréal – Phase I

(ARR. VILLE-MARIE - VILLE DE MONTRÉAL)

Près de dix millions d'usagers empruntent annuellement ce terminus aménagé dans le centre-ville de Montréal au premier sous-sol de l'édifice du 1000 de La Gauchetière, formé par les rue Saint-Antoine, Mansfield, de La Gauchetière et de la Cathédrale. Avec ses 21 quais utilisés par 10 organismes de transport, près de 900 mouvements d'autobus et un achalandage quotidien de l'ordre de 40 000 usagers concentré particulièrement durant les périodes de pointe du matin et du soir, le terminus Centre-ville (TCV) joue un rôle stratégique pour le transport public entre la Rive-Sud et l'île de Montréal. L'AMT a entrepris le déploiement d'une stratégie d'interventions dans cet axe afin d'accroître l'achalandage en transport collectif. Le terminus Centre-ville enregistre ainsi une hausse d'achalandage de près de 3 % par année depuis six ans.

Compte tenu de l'achalandage, de la configuration et de l'espace disponible au TCV, des problématiques liées à un taux d'utilisation supérieur à la capacité d'accueil du TCV sont de plus en plus apparentes, tant celle qui a trait aux usagers (aire d'attente) qu'aux autobus (nombre de quais). La capacité d'accueil des véhicules et des aires d'attente des passagers est atteinte et même dépassée en période de pointe, occasionnant des retards de service et de la congestion à l'intérieur du terminus. Le besoin additionnel d'espaces et de quais est critique et devient de plus en plus probant au fil des ans.

Le projet consiste à améliorer la capacité d'accueil pour les usagers sur le site, voire à développer une interface de service en dehors du site afin d'accroître la capacité du point de service au centre-ville et par là, améliorer la qualité du service et diminuer la pression à l'intérieur du TCV.

Pour réalisation dès 2006 (1,0 M\$), une première phase du projet consiste à construire un terminus d'appoint temporaire de quatre quais à proximité du TCV afin de répondre à la demande à court terme. Deux sites sont à l'étude : un premier site localisé entre les rues Sainte-Cécile et Mansfield, au nord de la rue Saint-Jacques, et un second site localisé sur une rue privée (CN) à proximité de la Gare Centrale, soit à l'ancien terminus d'autobus ADM desservant l'aéroport P.-E.-Trudeau. Cette première phase comprend également l'aménagement d'une aire de battement à l'intersection des rues de l'Inspecteur et Notre-Dame, afin d'améliorer le respect des horaires de départ durant la pointe de l'après-midi. Les plans et devis pour l'aménagement permanent du site temporaire seront complétés pour le printemps 2006 (0,1 M\$).

Conformément au plan de déploiement de l'offre de service dans l'axe autoroute 10 (C.19), l'aménagement d'un nouveau terminus additionnel est envisagé à moyen terme. Dans le cadre des études de train léger, pour le scénario alternatif de desserte par autobus, un concept d'aménagement pour un terminus de neuf quais (13 quais à l'horizon 2016) a été développé pour le site localisé dans le cadran sud-est de l'intersection Mansfield et Saint-Antoine, à proximité de l'actuel terminus. L'aménagement d'un terminus additionnel sur ce site offre un grand potentiel d'intégration urbaine et architecturale, voire des liens piétonniers directs avec l'actuel TCV, le métro et la Gare Centrale. L'étude de concept du site permanent sera complétée pour juin 2006.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,100	1,100	-	-	-	1,200	0,300	0,900	-

Précision : ± 30 %

**C.18 Réorganisation du terminus et stationnement Brossard/Panama**

(VILLE DE BROSSARD)

Le réaménagement géométrique de l'échangeur Taschereau et la construction du tronçon de voie réservée aux autobus au centre de cet échangeur modifieront les voies d'accès des autobus au terminus Brossard/Panama. Ces modifications auront un impact considérable sur le fonctionnement du terminus existant et sur la capacité et l'accessibilité du stationnement incitatif qui lui est adjacent.

Deux concepts ont été développés et une étude comparative des avantages-coûts sera réalisée sous peu afin de retenir l'une des deux options à l'étude. Une première option étudiée implique des aménagements minimaux afin de maintenir un niveau d'opération acceptable (2,0 M\$). Une seconde option bonifiée (8,5 M\$) implique une relocalisation du terminus à proximité de l'échangeur Taschereau et des investissements additionnels afin de résoudre les contraintes d'opération et de sécurité qui affectent actuellement le terminus existant. Une fois l'option retenue après consultation des partenaires impliqués, les coûts du projet seront ensuite précisés à l'étape des plans et devis.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,100	1,713	6,687	-	-	8,500	2,125	6,375	-

Précision : ± 30 %

**C.19 Plan de déploiement des services et des infrastructures – Axe Bonaventure/autoroute 10**

(ARR. VILLE-MARIE, SUD-OUEST ET VERDUN – VILLE DE MONTRÉAL)

Depuis la mise en opération de la voie réservée sur le pont Champlain en 1978, l'offre de transport par autobus s'est ajustée à la forte croissance de la demande dans ce corridor. L'aménagement de différentes infrastructures a favorisé cette croissance. Entre autres, des mesures préférentielles pour autobus se sont ajoutées dans le corridor autoroute 10, sur la rive sud et à l'approche du TCV. Aucune mesure n'a toutefois été aménagée à ce jour dans l'axe Bonaventure à Montréal.

En période de forte congestion en pointe d'après-midi, la file d'attente à l'approche du pont Champlain, en direction sud, s'étire le long de l'autoroute Bonaventure, jusqu'à atteindre le pont Victoria, voire au-delà. Dans ces conditions, les trois voies de cette autoroute, y compris la voie de droite qui conduit à la rue Wellington et à l'autoroute 15 nord, sont complètement congestionnées. Les autobus qui quittent le TCV et qui cherchent à atteindre la voie réservée à contresens du pont Champlain, près de la sortie Wellington, sont alors pris dans cette congestion. Cela augmente considérablement les temps de parcours et diminue l'avantage concurrentiel que procure la voie réservée du pont Champlain.

En 2006, l'AMT envisage l'aménagement d'une voie d'accès à usage restreint aux autobus, via le Technoparc sur la rue Carrie-Derrick, permettant aux autobus de contourner totalement cette congestion et d'atteindre la bretelle reliant l'autoroute Bonaventure à l'autoroute 15, juste en amont de la rampe d'accès à la voie réservée à contresens du Pont Champlain, en direction sud (0,850 M\$).

Au-delà de cette mesure réalisable à court terme, et conformément au plan de déploiement dans l'axe autoroute 10, l'AMT souhaite poursuivre les études en avant-projet (0,1 M\$) afin de retenir un aménagement optimal pour l'ensemble des partenaires, permettant de déployer une voie réservée en site propre à Montréal afin d'accéder plus rapidement et plus directement à la voie réservée du pont Champlain.

Dans le but d'éviter le détour par la bretelle Wellington pour accéder à la voie réservée en sens inverse, un concept d'aménagement d'infrastructures exclusives aux autobus, dont une voie exclusive aux autobus sur le pont Clément, pourrait être raffiné à la lumière des études en cours pour le développement à long terme de la Société du Havre de Montréal et les études antérieures réalisées par l'AMT. Une telle infrastructure combinée avec l'ensemble des mesures déployées à ce jour ou en cours de déploiement pourrait permettre d'offrir un service stable sur un horaire régulier aux usagers dans ce corridor et faciliter le retour des autobus à vide pour réduire ainsi les coûts d'exploitation des services.

À la lumière du déploiement de ces mesures préférentielles projetées à court et à moyen terme, l'AMT souhaite compléter une analyse actualisée de la demande et de l'offre en transport collectif à court et à moyen terme dans ce corridor (0,1 M\$). Cette étude serait menée afin d'analyser les diverses opportunités de nouveaux services, d'ajustement des services actuels et d'aménagement d'infrastructures additionnelles à court, moyen et long terme.

Cette étude analysera également les actuels patrons de desserte vers le centre-ville qui se rabattent essentiellement vers les sites Panama et Chevrier et les deux points d'accès au corridor TCV. Les analyses seront complétées afin de favoriser l'intégration et la complémentarité des services. En particulier, les éléments suivants seront étudiés :

### **L'amélioration de l'accessibilité au stationnement incitatif Chevrier et l'analyse de la fonctionnalité du terminus à accommoder un point de correspondance ou de rabattement**

(VILLE DE BROSSARD)

Les boulevards Chevrier, Leduc et Lepage seront complétés en 2005, ce qui augmentera les débits de circulation aux abords du stationnement incitatif Chevrier, particulièrement aux carrefours Lapinière/Leduc et Lapinière/Malo. Des mesures préférentielles pourraient être requises pour maintenir un accès efficace des autobus au tunnel du centre de l'autoroute 10.

### **La réorganisation des services se rabattant au terminus Panama**

(VILLE DE BROSSARD)

La reconfiguration de l'échangeur Taschereau offrira un accès direct du terminus Panama vers la voie réservée au centre de l'autoroute 10, ce qui permettra de réduire les coûts d'exploitation des services, en particulier en période hors pointe. Une réorganisation des services y est requise.



## Les différents scénarios de desserte au centre-ville

(ARR. VILLE-MARIE - VILLE DE MONTRÉAL)

Considérant la localisation des générateurs de déplacements du centre-ville et pour répondre à l'accroissement constant de la demande au TCV, divers scénarios de desserte peuvent être envisagés au centre-ville, et ce, à la satisfaction de la clientèle. En effet, l'ajout de nouveaux points de services peut être considéré.

Une analyse fine des impacts sur les coûts d'immobilisations (nouveaux points de services) et d'exploitation (modifications des trajets) pour comparer les diverses options devra être également complétée afin de retenir le scénario optimal de desserte.

Les scénarios de services au centre-ville seront développés à la lumière du récent succès, en terme d'achalandage, du nouveau point de service localisé dans la Cité du multimédia (Nazareth/Williams). En provenance de la Rive-Sud, environ 800 usagers des services d'autobus de l'axe autoroute 10/Bonaventure descendent le matin à l'arrêt de la Cité Multimédia, sur la rue William, plutôt qu'au TCV lui-même. Cependant, en période de pointe de l'après-midi, peu d'usagers utilisent cet arrêt pour retourner vers la Rive-Sud et retournent plutôt à pied au TCV pour profiter du confort des aménagements ou pour s'assurer une place assise dans l'autobus. Des aménagements seront mis en place à l'arrêt William / Nazareth pour améliorer le confort des usagers en attente et pour réduire la pression sur le TCV (0,1 M\$).

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,150	-	-	-	1,150	0,288	0,862	-

Précision : ± 30 %

### C.20 Stationnement Chambly – Phase II

(VILLE DE CHAMBLY)

Ce stationnement incitatif est localisé le long du boulevard Fréchette, à l'intersection avec le boulevard Brassard, à Chambly. Les autobus du CIT Chambly-Richelieu-Carignan desservent ce stationnement pour se diriger directement vers le centre-ville, sans arrêt, en empruntant l'axe Bonaventure/autoroute 10. Le stationnement, qui compte 210 places, a atteint sa capacité. Avec un accroissement enregistré de 10 % à 15 % annuellement, et de manière à répondre à la demande croissante anticipée, l'AMT, en collaboration avec la Ville de Chambly, vise à doter le stationnement de 120 places additionnelles, amenant sa capacité à 330 places. Un concept a été soumis aux partenaires locaux en vue d'une réalisation des plans et devis. Il est projeté d'agrandir le stationnement sur les terrains voisins pour lesquels la Ville doit se porter acquéreur.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,050	0,475	-	-	-	0,525	0,131	0,394	-

Précision : ± 15 %

**C.21 Réaménagement du stationnement incitatif Georges-Gagné**

(VILLE DE DELSON)

Le stationnement incitatif Georges-Gagné à Delson est aménagé temporairement le long du boulevard Georges-Gagné dans l'emprise de la route 132. Les autobus du CIT Roussillon desservent ce stationnement pour se diriger directement vers le centre-ville, sans arrêt, en empruntant l'axe Bonaventure/autoroute 10 via les autoroutes 15 et 30. Malgré la mise en service du train de banlieue de Delson en septembre 2001, l'utilisation du stationnement s'est maintenue à un niveau élevé grâce à la fréquence élevée du service d'autobus du CIT Roussillon à cet endroit et aux temps de parcours compétitifs permis par la voie réservée du pont Champlain. L'AMT prévoit l'aménagement permanent de 300 places de stationnement.

Le réaménagement de ce stationnement incitatif sera intégré à l'échéancier de construction du réaménagement de la route 132 piloté par le MTQ.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	-	0,300	0,500	-	0,800	0,200	0,600	-

Précision : ± 30 %

Dans cet axe, la desserte en transport collectif s’articule le long de la rue Sherbrooke via les voies réservées du pont Le Gardeur, de la rue Sherbrooke Est et ce, jusqu’à la station de métro Radisson, qui jouxte le terminus et le stationnement du même nom.



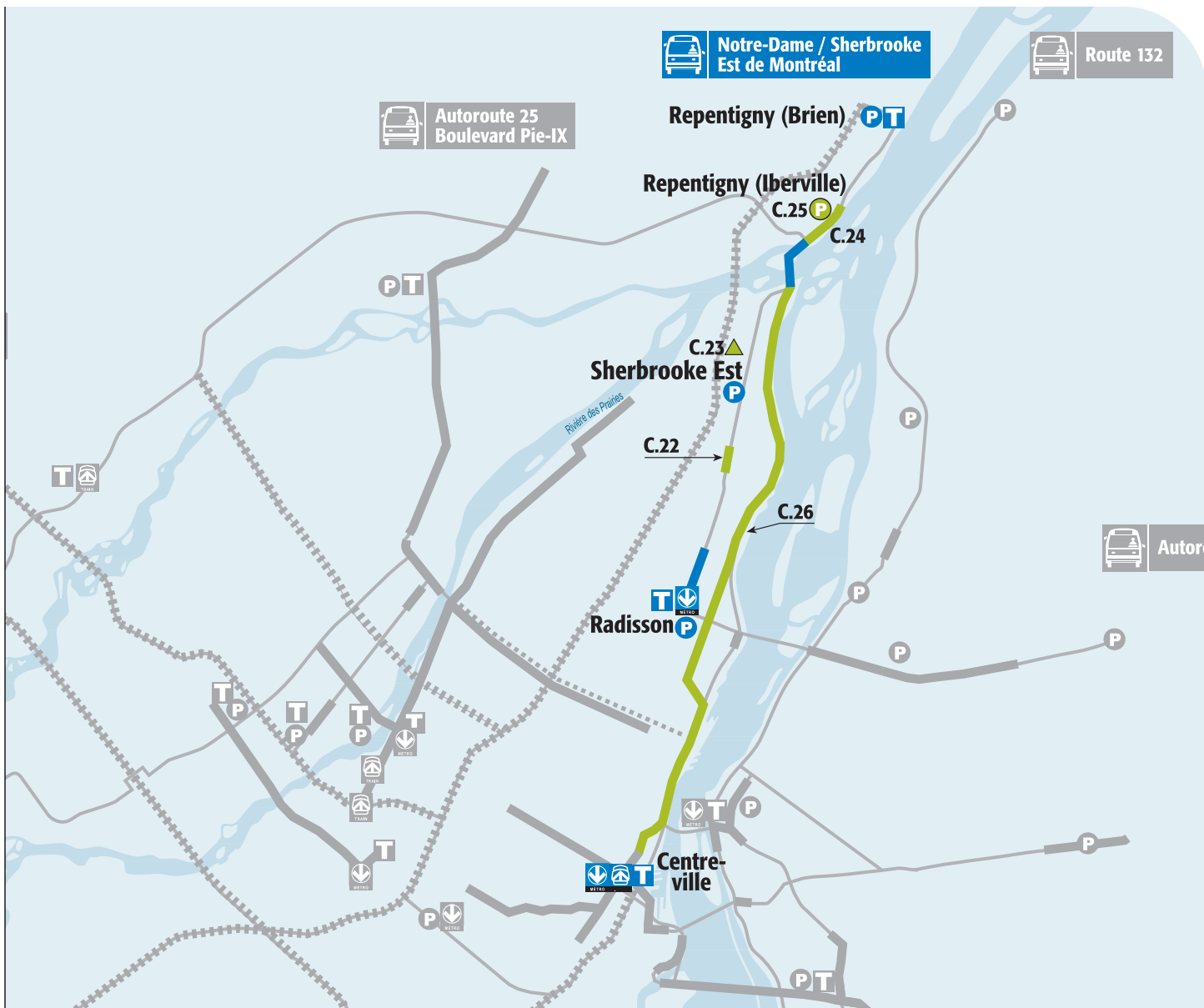
L’AMT a entrepris d’améliorer l’offre de transport collectif dans le corridor de déplacements reliant la MRC L’Assomption et l’Est de Montréal au centre-ville, ce qui a déjà permis notamment d’aménager un stationnement incitatif à la station de métro Radisson à Montréal, d’agrandir le stationnement incitatif Sherbrooke à Montréal, d’aménager un terminus et un stationnement incitatif à Repentigny, et d’implanter une voie réservée sur le pont Le Gardeur pour les autobus se dirigeant vers les terminus Honoré-Beaugrand et Radisson.

L’AMT poursuit ses efforts pour améliorer graduellement l’offre de transport collectif dans le corridor.

**Achalandage en 2004**

Terminus Repentigny	268 706 usagers	Terminus Radisson	3841 975 usagers
Stationnement Repentigny	32 804 véhicules (taux occupation 85 %)	Stationnement Radisson	133 523 véhicules (taux occupation 98%)
Axe Sherbrooke (incluant une section via le pont Le Gardeur)	1 489 944 usagers	Station de métro Radisson <sup>1</sup>	3 242 535 usagers entrants

<sup>1</sup> service de la STM



**LÉGENDE**    ■ Actuels    ■ Projets autorisés    ■ Projets à l'étude pour fins d'autorisation    ■ ■ ■ À l'étude

### PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- C.22 Mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est
- C.23 Stationnement Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles
- C.24 Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame à Repentigny
- C.25 Stationnement Rive-Nord Est – Phase II
- C.26 Via-bus de l'Est – Emprise ferroviaire CN à l'est de l'autoroute 25 et tronçon Souigny à l'ouest de l'autoroute 25 à Montréal

# PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

## C.22 Mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est

(VILLE DE MONTRÉAL-EST)

Le projet consiste à implanter une voie réservée sur la rue Sherbrooke Est, direction ouest vers le centre-ville, entre la 1<sup>ère</sup> Avenue et la rue Marien, de manière à permettre aux autobus de contourner la congestion de la pointe du matin à l'approche de Marien. Une courte voie réservée pour autobus sera aménagée en amont de l'intersection avec une mesure préférentielle aux feux. Ce projet inclut également des interventions sur la programmation des contrôleurs de feux de circulation situés entre Marien et Georges-V. L'ensemble des mesures permet un gain de temps et une régularité accrue.

Une première phase de travaux de déplacements des services publics requis pour l'aménagement de la voie réservée a été réalisée à l'été 2006. Les travaux de génie civil pourraient alors être réalisés à l'été 2006.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,236	0,714	-	-	-	0,950	0,238	0,712	-

Précision : ± 10 %

## C.23 Stationnement Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles

(ARR. RIVIÈRE-DES-PRAIRIES-POINTE-AUX-TREMBLES - VILLE DE MONTRÉAL)

Après le succès obtenu par la combinaison du stationnement Sherbrooke Est aux services des Express de la STM, l'AMT a graduellement augmenté la capacité du stationnement en optimisant son aménagement. Le stationnement de 325 places présente un taux d'occupation de plus de 62 %.

Dans le cadre des développements prévus par la Ville de Montréal dans l'axe Sherbrooke, soit la révision de l'intersection Henri-Bourassa/Sherbrooke, le stationnement devra être relocalisé. Le projet sera donc d'implanter un stationnement incitatif sur un nouveau site à proximité des équipements actuels. L'échéancier du projet devra s'arrimer avec celui des travaux réalisés par la Ville de Montréal.

L'ensemble des services de transport collectif desservant la pointe Est de l'île, soit le stationnement incitatif Sherbrooke Est, la future gare Pointe-aux-Trembles et un éventuel terminus de la STM, pourraient être regroupés sur un site unique pour améliorer le service offert à la clientèle, dans le cadre de la mise en place de la ligne de trains de banlieue de l'est de Montréal/Repentigny.

L'AMT est à finaliser le concept de ce site unique, dont la première phase de travaux consisterait à aménager le stationnement. Ce site offre donc un potentiel pour la relocalisation du stationnement Sherbrooke à court terme.

Les coûts du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,000	1,000	-	-	2,000	0,500	1,500	-

Précision : ± 30 %

### C.24 Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame à Repentigny

(VILLE DE REPENTIGNY)

En direction de Montréal en pointe du matin, des retards importants sont observés aux approches est des intersections Iberville, Claude-David et Notre-Dame-des-Champs, à Repentigny, en amont du pont Le Gardeur.

Le projet consiste à mettre en place une voie réservée en rive par l'ajout d'une nouvelle voie en direction ouest sur la rue Notre-Dame, entre les rues Iberville et Notre-Dame-des-Champs. À la lumière des aménagements locaux comparables proposés par la STM sur la rue Notre-Dame et sur la rue Sainte-Catherine, ce projet s'inscrit dans la planification d'interventions sur cet axe et fait suite aux travaux déjà réalisés à Repentigny (terminus, stationnement, voie réservée sur le pont Le Gardeur).

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,030	-	1,120	-	-	1,150	0,287	0,863	-

Précision : ± 10 %

### C.25 Stationnement Rive-Nord Est – Phase II

(VILLE DE REPENTIGNY)

Ce projet, qui constitue une des deux têtes de ligne du service dans ce corridor de l'est, vise à offrir aux résidents de la couronne Rive-Nord Est et de Charlemagne un meilleur accès vers le centre-ville de Montréal. Il s'inscrit dans le cadre du déploiement dans ce corridor d'un service de transport collectif à haute performance vers le centre de l'île destiné aux résidents de la MRC de L'Assomption et de l'est de Montréal. Ce projet, localisé à l'intersection des rues Iberville et Notre-Dame à Repentigny, pourrait desservir, tant à court terme qu'à long terme, les usagers des autobus directement vers Montréal ou vers une des gares du service de trains à l'étude.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,030	-	0,658	-	-	0,688	0,172	0,516	-

Précision : ± 30 %

**C.26 Via-bus de l'Est – Emprise ferroviaire CN à l'est de l'autoroute 25 et tronçon Souigny à l'ouest de l'autoroute 25 à Montréal**

(ARR. RIVIÈRE-DES-PRAIRIES-POINTE-AUX-TREMBLES ET MERCIER/HOCHELAGA-MAISONNEUVE – VILLE DE MONTRÉAL — VILLE DE MONTRÉAL-EST)

En collaboration avec ses partenaires, l'AMT travaille à établir une stratégie afin d'implanter un corridor de transport en commun dans l'axe sud-est de Montréal. L'objectif principal est de mieux desservir les citoyens de ces quartiers qui se dirigent au centre-ville et d'augmenter ainsi la part de marché du transport en commun.

Parmi ces interventions, le projet du Via-bus de l'Est consiste à aménager une voie réservée en site propre de la 53<sup>e</sup> Avenue jusqu'au boulevard L'Assomption. Un premier tronçon est localisé dans l'axe de l'emprise ferroviaire du CN de la 53<sup>e</sup> Avenue à l'autoroute 25 (40,5 M\$) et un second tronçon (Souigny) dans l'emprise routière Notre-Dame de l'autoroute 25 à L'Assomption (7,3 M\$). Un tel aménagement permettrait de transporter 8 000 passagers pendant la période de pointe et assurer la régularité des services d'autobus avec un gain de temps de l'ordre de 20 minutes à partir du bout de l'Île de Montréal.

Afin de préserver les espaces requis pour des voies réservées aux autobus, l'achat du terrain pour le tronçon entre la 53<sup>e</sup> avenue et l'avenue Georges-V a été complété, tout comme les travaux ferroviaires requis pour libérer l'emprise devant servir pour aménager les voies réservées. Les plans et devis pour l'aménagement du tronçon de l'emprise CN sont complétés à 50 %. Un espace pour l'aménagement de voies réservées en site propre a également été préservé par le MTQ dans son emprise routière entre l'autoroute 25 et la rue L'Assomption (tronçon Souigny).

L'analyse d'opportunité du projet et son échéancier de réalisation doivent être établis en considérant l'ensemble des projets des divers intervenants dans ce corridor, soit le MTQ, la Ville de Montréal et la STM. En fonction de la révision des coûts du projet du Via-bus de l'Est, une étude coûts-bénéfices doit être mise à jour en tenant compte que ce projet est étroitement lié à la modernisation de la rue Notre-Dame. Il y aurait tout lieu d'envisager des alternatives ou des mesures transitoires locales dans l'attente de la réalisation de ce projet majeur.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
13,610	-	-	-	34,178	47,788	11,947	35,841	-

Précision : ± 30 %







### Les stationnements incitatifs, maillons indispensables de la chaîne de transports collectifs

Depuis 1996, l'AMT a porté de 5 à 19 le nombre de stationnements incitatifs reliés au réseau de transport métropolitain par autobus, soit une capacité d'accueil quotidienne qui est passée de 4 250 à 10 432 places. L'aménagement de ces stationnements permet de répondre à une demande latente des citoyens. Selon un récent sondage<sup>1</sup>, l'augmentation du nombre de stationnements incitatifs constitue le projet privilégié pour l'amélioration du transport en commun. Ces stationnements contribuent à hausser la part modale du transport collectif dans des secteurs où les résidents sont usuellement réfractaires à l'utilisation des services de transport collectif conventionnels (porte-à-porte).

### Amélioration de l'offre de transport dans de nouveaux corridors

Pendant la même période, l'AMT a ajouté près de 55 kilomètres de voie réservée sur ses axes du réseau de transport métropolitain par autobus. À ces voies réservées, se sont annexées diverses autres mesures préférentielles pour autobus, dont des mesures aux feux de circulation et des mesures d'accès exclusifs aux autobus. À la lumière des succès d'achalandage observés et forte de son expertise développée depuis 1996, l'AMT est déterminée à poursuivre ses efforts dans plusieurs corridors existants, en plus de favoriser le développement de nouveaux corridors par l'implantation de fortes mesures préférentielles pour autobus, dont des voies réservées en site propre et en site partagé pour développer le covoiturage.

<sup>1</sup> Sondage sur les opinions de la population du grand Montréal à l'égard du transport en commun réalisé par Léger Marketing pour Transport 2000 (décembre 2004).

#### Les stationnements incitatifs

- DE RABATEMENT : de grande capacité, desservis par des services d'autobus express
- D'APPOINT : de plus faible capacité, desservis par des services réguliers en destination du centre-ville

#### Les nouveaux corridors de voies réservées et de covoiturage

- autoroute 15
- autoroute 13
- autoroute 19
- autoroute 20
- autoroute 40



**LÉGENDE**

- Actuels
- Projets autorisés
- Projets à l'étude pour fins d'autorisation
- ■ ■ À l'étude

**PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION**

- C.27 Programme de développement des stationnements incitatifs *(sur l'ensemble du réseau – non illustré)*
- C.28 Étude d'amélioration du transport collectif et du covoiturage – Nouveaux corridors de l'autoroute 15, de l'autoroute 13, de l'autoroute 19, de l'autoroute 20 et de l'autoroute 40

# PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

## C.27 Programme de développement des stationnements incitatifs

L'AMT entend favoriser le développement de stationnements incitatifs pour ainsi ajuster un service à la demande dans le but d'attirer la clientèle des automobilistes vers les services de transport collectif. Ces stationnements seront localisés en périphérie des secteurs centraux, là où le taux d'utilisation de l'automobile est élevé.

S'appuyant sur les récents succès d'utilisation des stationnements aménagés, notamment dans les axes des autoroutes 10, 20 et 25 et de la route 138, l'AMT souhaite poursuivre le développement des stationnements incitatifs dans les secteurs périphériques sur l'île de Montréal et sur le territoire des premières et deuxièmes couronnes.

Sur la base des résultats des récentes enquêtes de déplacements, les axes privilégiés sont l'axe de l'autoroute 13, l'axe de l'autoroute 40 dans les secteurs est et ouest de l'île de Montréal, l'axe de l'autoroute 15 à Laval et sur la Rive-Nord et l'axe de l'autoroute 15 sur la Rive-Sud.

Le nouveau programme du développement des stationnements incitatifs de l'AMT a pour objectif de hausser l'offre et la demande en stationnements incitatifs de l'ordre de 10 % sur trois ans dans la région métropolitaine.

Ce programme permettra :

- d'établir les diverses opportunités d'aménagement de stationnements à la lumière de l'analyse de la demande et de l'offre en transport collectif ;
- d'identifier des terrains potentiels en fonction des actuelles configurations de réseaux de transport par autobus ;
- d'évaluer la capacité possible en respectant les normes d'aménagement usuel pour de tels stationnements en milieu urbain et de vérifier les conditions d'accessibilité ;
- de couvrir la préfaisabilité des concepts de stationnement et de circulation, et ce, à partir des données d'achalandage et de provenance des usagers potentiels ;
- d'estimer les coûts des infrastructures.

À la lumière de ces analyses, un plan de déploiement triennal sera établi en vue de la construction des stationnements incitatifs ciblés et prioritaires pour assurer ainsi le développement de l'offre pour les prochaines années.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,500	1,500	1,500	-	4,500	1,125	3,375	-

## **C.28 Étude d'amélioration du transport collectif et du covoiturage – Nouveaux corridors de l'autoroute 15, de l'autoroute 13, de l'autoroute 19, de l'autoroute 20 et de l'autoroute 40**

Depuis 1996, l'AMT a ajouté pour près de 55 kilomètres de voies réservées sur ses axes du réseau de transport métropolitain par autobus. À ces voies réservées, se sont annexées diverses autres mesures préférentielles pour autobus, dont des mesures aux feux de circulation et des mesures d'accès exclusifs aux autobus. À la lumière des succès d'achalandage observés sur les axes du réseau de transport métropolitain par autobus et forte de son expertise développée depuis 1996, l'AMT est déterminée à poursuivre ses efforts dans plusieurs corridors existants, en plus de favoriser le développement de nouveaux corridors par l'implantation de fortes mesures préférentielles pour autobus, dont des voies réservées en site propre et en site partagé.

De telles mesures permettraient de bonifier les services de transport collectif, de concurrencer l'automobile et ainsi attirer l'automobile vers le transport collectif, en particulier dans les corridors à l'étude de l'autoroute 15, de l'autoroute 13 et l'autoroute 19 à Laval, ainsi que l'autoroute 20 et l'autoroute 40 à Montréal, des corridors de nature métropolitaine propices au covoiturage.

### **Axe autoroute 15**

En tenant compte des projets actuellement en voie de réalisation, dont le prolongement de la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme (automne 2006), l'AMT, en collaboration avec le MTQ, la STL et le CIT Laurentides, souhaite poursuivre les efforts de développement du transport collectif par la bonification des services d'autobus requis dans ce fort axe de déplacements du corridor Rive-Nord/Laval/Montréal, soit l'autoroute 15.

Après avoir dressé un portrait des besoins en transport collectif et en covoiturage à court et à moyen terme dans le secteur suite au projet de prolongement de métro à Laval, il faut évaluer la pertinence de bonifier les services TC sur ce réseau autoroutier pour accéder au métro sur le territoire de Laval, et au train sur le territoire de Laval et celui de la Rive-Nord. En raison des conditions récurrentes de forte congestion tout le long de cet axe, l'AMT analysera, en collaboration avec ses partenaires, la faisabilité d'établir des voies réservées aux autobus, voire au covoiturage, assorties de stationnements incitatifs.

Cette étude permettra d'identifier des terrains potentiels pour les stationnements en fonction des configurations projetées à court terme des réseaux de transport collectif, d'évaluer la capacité possible des stationnements en respectant les normes d'aménagement usuel pour de tels stationnements en milieu urbain, de vérifier les conditions d'accessibilité et d'évaluer sommairement les impacts sur la circulation aux abords des sites de stationnement et sur les voies réservées aux autobus et au covoiturage à l'étude.

## Axe autoroute 13

---

En collaboration avec ses partenaires, l'AMT étudie présentement l'accessibilité de la gare projetée pour la ligne de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes, dans l'axe de l'autoroute 13, sur le territoire montréalais. Sur la base des résultats de cette étude, l'AMT, en collaboration avec le MTQ, la STM, la STL, le CIT Laurentides et les municipalités concernées, souhaite poursuivre les efforts de développement du transport collectif, en particulier par des mesures préférentielles au covoiturage et par la bonification des services d'autobus, dans l'ensemble de cet axe de déplacements du corridor de la Rive-Nord à Laval et à Montréal.

Après avoir dressé un portrait des besoins en transport collectif à court et à moyen terme dans le secteur, suite au projet de prolongement de métro à Laval, il faut évaluer la pertinence de bonifier le réseau autoroutier de mesures préférentielles pour le covoiturage et pour les services d'autobus. La faisabilité d'établir des voies réservées au covoiturage, voire aux autobus, assorties de stationnements incitatifs tout particulièrement pour le covoiturage, sera étudiée aux différents points de congestion.

Cette étude permettra d'identifier des terrains potentiels pour les stationnements en fonction des configurations projetées à court terme des réseaux routiers et de transport collectif, d'évaluer la capacité possible des stationnements en respectant les normes d'aménagement usuelles pour de tels stationnements en milieu urbain, de vérifier les conditions d'accessibilité et d'évaluer sommairement les impacts sur la circulation aux abords des sites de stationnement et sur les mesures préférentielles à l'étude.

## Axe autoroute 19

---

En collaboration avec le MTQ, la STL et la MRC Les Moulins qui empruntent cet axe, l'AMT souhaite poursuivre les efforts de développement du transport collectif par un maintien de services d'autobus adéquats dans l'axe du pont Papineau (autoroute 19). L'objectif de cette étude est de développer les mesures d'appoint requises dans cet axe afin d'y assurer une régularité des services de transport collectif. À la lumière du projet de prolongement de la voie réservée Pie-IX à Laval et du projet d'aménagement d'une voie réservée inclus au concept d'un éventuel parachèvement de l'autoroute 25, un portrait des besoins en transport collectif doit être dressé à court et à moyen terme dans ce secteur. La faisabilité de déployer dans cet axe (voies autoroutières ou voies de service) des mesures préférentielles, ou encore une voie réservée aux autobus, et si possible réservée au covoiturage, assortie d'un ou de stationnements incitatifs de faible capacité, sera alors analysée.

## Axe autoroute 20

---

Dans les secteurs sud-ouest de l'île de Montréal, plusieurs circuits de la STM, en particulier les circuits 211 et 221, empruntent l'axe de l'autoroute 20. Ces circuits desservent également la plupart des gares de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud situées sur le territoire montréalais. Actuellement, plusieurs points de congestion sont rencontrés par les services d'autobus le long de ce trajet.

En collaboration avec les partenaires que sont la STM, la Ville de Montréal et le MTQ, l'AMT souhaite lancer une étude afin de dresser premièrement un portrait des besoins en transport collectif et en covoiturage à court et à long terme, dans ce corridor du secteur ouest, et d'analyser la faisabilité de déployer dans cet axe, sur les voies autoroutières comme sur les voies de services, des mesures préférentielles pour autobus telles des voies réservées aux autobus et aux covoitureurs en site propre ou en site partagé, des mesures aux feux ou des mesures de contrôle d'accès exclusif. Une attention particulière sera portée aux mesures requises afin d'améliorer la desserte des gares de trains par les autobus.

## Autoroute 40

Plusieurs circuits d'autobus de la STM empruntent l'axe de l'autoroute 40, d'est en ouest, afin de desservir les divers quartiers riverains vers les stations de métro du Collège, Côte-Vertu, Crémazie ou encore le terminus Fairview de la STM. De même, des circuits locaux transitent sur cet axe afin de desservir localement ces quartiers.

En collaboration avec les partenaires que sont la STM, la Ville de Montréal et le MTQ, l'AMT souhaite lancer une étude afin de dresser premièrement un portrait des besoins en transport collectif et en covoiturage à court et à long terme, d'est en ouest, dans l'axe autoroute 40 sur l'île de Montréal, et d'analyser la faisabilité de déployer dans cet axe, sur les voies autoroutières comme sur les voies de services, des mesures préférentielles pour autobus telles des voies réservées pour autobus et covoitureurs en site propre ou en site partagé, des mesures aux feux ou des mesures de contrôle d'accès exclusif. De plus, l'opportunité d'aménager des stationnements incitatifs aux deux bouts de l'île, hors des secteurs centraux, sera étudiée.

Finalement, l'ensemble de ces cinq mandats devra couvrir la préfaisabilité des concepts de stationnement et de circulation sur les voies réservées et autres mesures, et ce, à partir des données d'achalandage et de provenance des usagers potentiels. Une évaluation sommaire des coûts des infrastructures fera également l'objet de l'étude.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,500	-	-	-	0,500	0,250	0,250	-

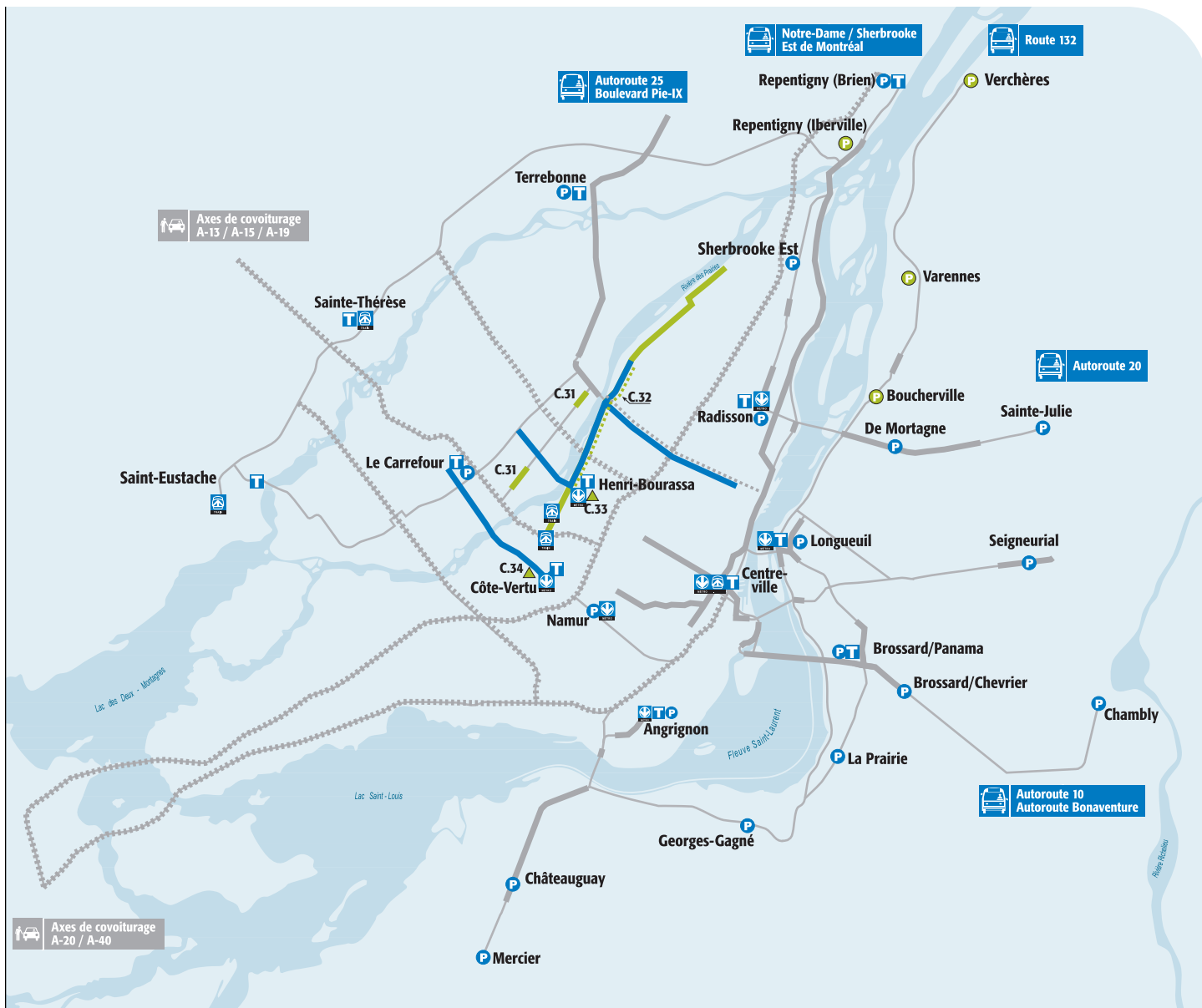


### **Projets sur les axes du réseau de transport métropolitain par autobus**

L'ensemble du réseau de transport métropolitain par autobus fait l'objet d'interventions sur les équipements existants comme les projets d'entretien majeur ou les nouveaux projets comme le programme de mesures préférentielles.

### **Planification des projets d'amélioration de l'offre de transport collectif**

Des projets d'amélioration de l'offre de transport collectif sont également au stade de planification dans les autres axes, tels les axes autoroutiers de Laval et de la Rive-Nord, autoroute 15, autoroute 19 et autoroute 40, les axes municipaux Concorde/ Notre-Dame à Laval, l'axe Henri-Bourassa comprenant le projet de réaménagement du terminus Henri-Bourassa à Montréal. La seconde phase permettant de compléter le projet du terminus Côte-Vertu est aussi planifiée.



## LÉGENDE

- Actuels
- Projets autorisés
- Projets à l'étude pour fins d'autorisation
- À l'étude

## PROJETS AUTORISÉS

C.29 Entretien majeur des équipements métropolitains (*non illustré*)

## PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- C.30 Mesures préférentielles sur le réseau de transport métropolitain par autobus (*non illustré*)
- C.31 Voie réservée Concorde – Laval
- C.32 Étude d'amélioration du transport collectif dans le corridor – Boulevard Henri-Bourassa
- C.33 Réorganisation du terminus Henri-Bourassa
- C.34 Terminus Côte-Vertu – Phase II



# PROJET AUTORISÉ

## C.29 Entretien majeur des équipements métropolitains

Certaines infrastructures du réseau de transport métropolitain par autobus se sont détériorées avec les années et nécessitent des réparations importantes, soit le remplacement d'équipements mécaniques et électriques, des travaux de resurfaçage dans des stationnements et la réfection de toitures ou autres. Ces coûts sont entièrement couverts par l'AMT. La priorité des projets retenus a été établie dans un programme quinquennal d'entretien majeur afin de maintenir une qualité adéquate des infrastructures. Les projets retenus sont notamment pour 2006 :

- l'inspection et la réfection d'éléments de signalisation des voies réservées ;
- la réfection de chaussée au terminus Henri-Bourassa (sud), au terminus Longueuil et au stationnement Namur ;
- la réfection de trottoirs et de dalles de béton au terminus Henri-Bourassa (sud), au terminus Angrignon et au stationnement Repentigny ;
- la réfection des recouvrements de plancher au terminus Longueuil et au TCV ;
- la mise à jour d'éléments de signalisation d'acheminement vers les équipements ;
- la mise à jour d'éléments de signalisation directionnelle sur les sites des équipements.

Dans le cadre de ce projet, plusieurs autres travaux sont en cours d'évaluation pour réalisation sous peu :

- pour régler une problématique d'accès au terminus Côte-Vertu ;
- pour régler une problématique de détérioration d'éléments de la toiture du terminus Angrignon ;
- pour faciliter l'ouverture et la fermeture des portes du TCV ;
- pour améliorer les conditions d'attente des usagers au terminus Sainte-Thérèse.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
1,200	0,800	0,600	0,600	-	3,200	3,200	-	-

# PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

## C.30 Mesures préférentielles sur le réseau de transport métropolitain par autobus

Depuis 1996, l'AMT a porté de 9 à 19 axes le réseau de transport métropolitain par autobus et fait passer de 40 à près de 90 kilomètres la longueur des voies réservées du réseau par l'entremise d'investissements importants. Ces projets ont généralement consisté en l'établissement de voies réservées conventionnelles sur des tronçons de longueurs substantielles.

Considérant que l'implantation de mesures préférentielles localisées a permis ces dernières années d'apporter des bénéfices importants pour le transport en commun à des coûts faibles et en minimisant les impacts sur la circulation et les problématiques d'intégration urbaine, l'AMT souhaite poursuivre le déploiement de ce type d'interventions ponctuelles localisées sur le réseau de transport métropolitain.

Les mesures préférentielles peuvent prendre la forme de prolongement ou d'aménagement de courts tronçons de voies réservées (baie de virage, baie d'arrêt), d'implantation de mesures de gestion de la circulation favorisant les mouvements d'autobus, d'implantation de phases prioritaires ou exclusives aux autobus à des feux de circulation, etc.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,600	0,600	0,600	-	1,800	0,450	1,350	-

## C.31 Voie réservée Concorde - Laval

(VILLE DE LAVAL)

Suite à l'étude d'opportunité de 2004, une étude d'avant-projet aura lieu en 2006 pour préciser les interventions à déployer ainsi que les coûts détaillés et les modalités de partage du financement. Un montant est également prévu pour débiter en 2006 les travaux aux abords de la station intermodale Concorde. Pour ce faire, une contribution financière est demandée à la Ville de Laval pour mettre en place le prolongement du boulevard Souvenir afin de libérer le boulevard Concorde pour y insérer une voie réservée. En 2007, les tronçons de voie réservée Curé-Labelle / Chomedey, Chomedey / Le Corbusier et Mondor / Rose-de-Lima pourraient être mis en place si l'AMT, la Ville de Laval ou la STL, et le MTQ peuvent convenir d'un partage financier qui correspond à leurs obligations et responsabilités respectives.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,200	1,000	1,202	-	-	2,402	0,600	1,802	-

Précision : ± 30 %

### C.32 Étude d'amélioration du transport collectif dans le corridor – Boulevard Henri-Bourassa

(ARR. AHUNTSIC/CARTIERVILLE, MONTRÉAL-NORD ET RIVIÈRE-DES-PRAIRIES-POINTE-AUX-TREMBLES – VILLE DE MONTRÉAL)

Dans le cadre des études de faisabilité et d'opportunité d'un réseau de trains légers sur rail réalisées en 2003, plusieurs éléments ont été proposés pour l'aménagement d'un site propre pour le transport collectif sur le boulevard Henri-Bourassa. L'objectif de la présente étude est de revoir les éléments proposés en fonction d'une amélioration des services d'autobus en site propre combinée à des mesures préférentielles sur le boulevard Henri-Bourassa, pour les services de nature locale ou métropolitaine.

Avec plus de 95 000 déplacements quotidiens par autobus, le boulevard Henri-Bourassa constitue l'axe de transport en commun le plus important dans la région métropolitaine de Montréal après le réseau de métro. Les aménagements favorisant la mise en place d'un BRT « *Bus rapid transit* » seront développés en collaboration avec la Ville de Montréal et les arrondissements concernés.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,200	0,200	-	-	-	0,400	0,100	0,300	-

### C.33 Réorganisation du terminus Henri-Bourassa

(ARR. AHUNTSIC/CARTIERVILLE – VILLE DE MONTRÉAL)

Dans le cadre du projet de prolongement de métro vers Laval, plusieurs circuits d'autobus desservant actuellement le site du terminus Henri-Bourassa se rabattront vers les stations de métro Cartier et Montmorency à Laval.

Dans ce contexte, en collaboration avec les partenaires locaux, l'AMT a développé un concept pour les réaménagements requis pour l'exploitation des activités du terminus Henri-Bourassa, aux sites nord et sud, en fonction de la réorganisation des services, après l'ouverture du métro à Laval.

L'étude des besoins, complétée avec le soutien et la collaboration des divers organismes de transport en commun et celui de la Ville de Montréal, a permis de faire ressortir les besoins majeurs suivants :

- Il est essentiel de maintenir un service minimum par la STL dans la partie nord du territoire montréalais. Les circuits d'autobus desservant ce territoire empruntent les ponts Lachapelle, Viau, Papineau et Pie-IX pour se rabattre en bout de ligne au terminus Henri-Bourassa. L'absence de cette desserte entraînerait des allongements très importants pour la clientèle de transport en commun.
- Le terminus actuel de la STM est à pleine capacité. Des besoins non comblés se retrouvent hors terminus sur le réseau local.
- La STM va renouveler sa flotte de véhicules et intégrer davantage d'autobus articulés. Les terminus en surface ne peuvent pas tous accueillir ces véhicules. Compte tenu du projet actuel, de la proximité du futur centre de transport Legendre qui va accueillir ces autobus articulés, il est tout à fait pertinent de considérer cet élément dans le cadre du réaménagement du terminus Henri-Bourassa. Ce nouveau besoin vient accentuer davantage le manque d'espace actuel au terminus sud.
- Suite au prolongement du métro, le terminus Grenet demeure un point de correspondance efficace et approprié pour la STM et la STL, tout en desservant adéquatement un secteur de la Ville de Montréal.

Un réaménagement du terminus sud permet d'atteindre l'ensemble des enjeux précités. Les concepts développés selon cette orientation en conservant l'intégralité des édicules existants permettent de mettre en lumière les lacunes en terme d'espace pour accommoder les besoins. En effet, des impacts importants sur les terrains adjacents découlent toujours de l'un ou l'autre des concepts. Un concept a donc été produit dans le but d'éliminer tout empiètement sur les terrains mitoyens. Pour ce faire, la reconstruction complète de l'édicule sud s'avère nécessaire. Ce concept s'est avéré nettement supérieur aux autres sur le plan technique, l'étude avantages/coûts restant toutefois à compléter.

Ce scénario est recommandé pour 2008 comme scénario de réaménagement des terminus à la station Henri-Bourassa.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,075	0,225	-	6,000	-	6,300	1,575	4,725	-

Précision : ± 30 %

### C.34 Terminus Côte-Vertu – Phase II

(ARR. SAINT-LAURENT – VILLE DE MONTRÉAL)

Le projet consiste à compléter les équipements du nouveau terminus mis en service en 2005 dans le but d'améliorer les conditions d'exploitation, en particulier la sécurité des piétons à proximité de l'intersection Gohier/Côte-Vertu. Les équipements additionnels inclus dans cette seconde phase comprennent de nouveaux abris pour usagers (abribus, agrandissement des deux édicules de métro secondaires reportés de la phase I) et des compléments à l'aménagement des sites sud et nord du terminus. Aussi, grâce à l'offre de la Ville de céder la rue adjacente (Gohier), l'acquisition de propriétés riveraines permettrait d'aménager deux places de régulation, voire un nouveau quai d'embarquement afin de faciliter les conditions d'exploitation.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	-	-	0,200	1,450	1,650	0,412	1,238	-

Précision : ± 30 %



## D. Projets intégrateurs complémentaires

### Projets intégrateurs des services de transport collectif

L'AMT développe un ensemble de projets complémentaires qui agissent comme intégrateurs des services de transport collectif. Ils ont entre autres pour objectifs :

- d'améliorer la qualité et la sécurité du service offert aux usagers ;
- d'optimiser l'exploitation des équipements et services de trains de banlieue, de métro et d'autobus actuellement en place ;
- d'améliorer les systèmes d'aide à la planification et l'exploitation du service ainsi qu'à la perception des recettes.

Ces projets concernent plus particulièrement :

- la mise en place du système de vente de titres et de perception des recettes par carte à puce ;
- la mise en place d'équipements nécessaires à la sécurité et au contrôle des usagers ;
- le déploiement progressif de systèmes de transport intelligents (STI) ;
- l'amélioration des systèmes d'aide à l'exploitation et à la planification du service ;
- le transport adapté et l'accessibilité aux équipements de l'AMT ;
- l'information aux usagers.



### PROJETS AUTORISÉS

- D.1 Équipements de vente et de perception
- D.2 Sécurité – Centre de contrôle et systèmes de caméras dans les stationnements
- D.3 Plan stratégique des systèmes de transport intelligents (STI)
- D.4 Amélioration de l'accessibilité au transport adapté sur les équipements métropolitains
- D.5 Signalétique en gare
- D.6 Harmonisation des horaires des organismes de transport
- D.7 Calculateur de trajets métropolitains
- D.8 Service téléphonique à la clientèle et outils d'information
- D.9 Billetterie Angrignon
- D.10 Espaces réservés aux covoitureurs dans les stationnements – Projet pilote
- D.11 Études particulières

### PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- D.12 Affichage aux gares
- D.13 Système d'annonces aux voyageurs dans le matériel roulant
- D.14 Automatisation des diffusions vocales en gare – Expérience pilote
- D.15 Mesures préférentielles – STI – Phase II
- D.16 Programme d'installation de systèmes de comptage automatique
- D.17 Télémétrie des locomotives
- D.18 Système automatisé de cueillette de données sur les voitures MR-90
- D.19 Projet d'autopartage *Branché*

# PROJETS AUTORISÉS

## D.1 Équipements de vente et de perception

(83 MUNICIPALITÉS)

Mis sur pied en 1998, le Comité sur l'automatisation des systèmes de vente des titres et de perception des recettes regroupe la STM, l'AMT, le RTL, la STL, le RTC, l'Association des CIT et le MTQ. Les travaux du Comité ont débouché sur un protocole d'entente en vue de la conception, l'acquisition et l'implantation d'un système commun à tous les organismes de transport de la région métropolitaine. Ce système permettra de gérer une carte à puce sans contact qui sera également commune. L'ensemble devra être cohérent, équitable et intégré, tout en préservant l'autonomie de gestion de chaque organisme.

Dans le cadre du protocole d'entente intervenu, l'AMT et les autres organismes de transport ont confié à la STM le mandat de maîtrise d'œuvre du projet d'acquisition et d'implantation du système. Conformément à cette entente, la STM a fait l'acquisition du système central ; les équipements de vente et de perception seront acquis et exploités par l'AMT et les organismes de transport ; une instance commune devant être créée prendra en charge tous les aspects liés à la gestion des cartes à puce.

Le 2 juillet 2001, un appel d'offres était lancé et un an plus tard, deux contrats étaient octroyés. Le contrat portant sur le système central et les différents équipements était octroyé à la firme française Ascom et celui des boîtes de perception, qui équiperont les autobus de la STM et de la STL, à la firme américaine GFI.

Les travaux des fournisseurs et des équipes de projet des organismes de transport ont officiellement débuté en septembre 2003. La mise en service progressive est prévue pour mars 2008.

L'AMT paiera certains coûts métropolitains liés à l'acquisition du système de vente et de perception, de même que l'aménagement des sites, dont :

- l'équipement des billetteries métropolitaines ;
- l'équipement des gares de trains de banlieue ;
- le développement des logiciels pour la carte à puce occasionnelle ;
- une partie des dépenses relatives à l'acquisition du système central.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
2,900	0,325	3,020	6,365	0,840	13,450	13,450	-	-

## D.2 Sécurité - Centre de contrôle et systèmes de caméras dans les stationnements

Depuis le démarrage du projet en 1998, plusieurs sites de l'AMT ont fait l'objet d'installation de systèmes de caméras. De plus, un centre d'opération et de surveillance (COS) a été développé pour supporter ces systèmes. Plusieurs constatations ont été faites depuis, notamment en ce qui concerne la diminution des infractions commises, ce qui démontre l'efficacité du projet.

L'augmentation de l'achalandage ainsi que l'augmentation continue du nombre d'équipements (stationnements incitatifs, gares, voies réservées, terminus, billetteries) poussent l'AMT à poursuivre le développement de projets en lien avec la sécurité des usagers.

Dans cette optique, plusieurs autres sites seront dotés de nouvelles installations de caméras de surveillance ou subiront des améliorations à ce niveau en 2006, notamment :

- la réfection du système de caméras du terminus Centre-ville ;
- de nouvelles caméras dans les gares telles que Parc, Bois-de-Boulogne, Vendôme, Roxboro-Pierrefonds, Sunnybrooke, Du Ruisseau, Montpellier et Mont-Royal ;
- le réaménagement du COS et la réfection des systèmes en vue de répondre aux nouveaux besoins de sécurité/sûreté et d'urgence ;
- de nouvelles caméras dans la voie réservée de l'autoroute 10 dans l'axe du corridor Champlain.

Pour les années ultérieures, plusieurs autres endroits restent à couvrir, dont :

- les terminus Radisson, Angrignon, Henri-Bourassa Nord, Concorde, Cartier, Montmorency et Panama (réfection) ;
- les gares des lignes de trains de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Delton-Candiac ;
- les futurs sites tels Chabanel, Boucherville, Sainte-Julie et Delton.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
2,150	0,650	0,350	0,350	-	3,500	3,500	-	-

## D.3 Plan stratégique des systèmes de transport intelligents (STI)

L'AMT, avec ses partenaires, a amorcé la mise en place graduelle d'applications dites « intelligentes » dans la gestion et le fonctionnement des équipements métropolitains de transport en commun. Ces applications fournissent des outils efficaces pour améliorer et assurer une meilleure utilisation et une meilleure gestion des ressources.

Pour orienter ses actions, l'AMT a élaboré, en 2004 et 2005, un plan stratégique d'intégration et de déploiement de STI aux équipements et aux services de transport en commun. Cet exercice a été financé à parts égales par l'AMT et Transports Canada.



En complément à ce plan stratégique, un projet pilote de système automatisé en temps réel de détection et d'avis de retards aux usagers du transport en commun est en cours de réalisation, en 2005 et 2006, sur le réseau de trains de banlieue. Ce projet pilote a pour objectif d'évaluer le potentiel et les conditions de mise en place en vue du déploiement possible de ce type de système sur d'autres portions du réseau de transport collectif de la région métropolitaine.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,150	0,350	-	-	-	0,500	0,250	-	0,250

#### **D.4 Amélioration de l'accessibilité au transport adapté sur les équipements métropolitains**

Pour les nouveaux projets en développement, l'AMT applique des principes afin de les rendre plus accessibles aux personnes vivant avec des limitations. Sur les équipements existants, l'AMT a complété, en 2003, l'inventaire afin de déterminer leur capacité à accueillir les personnes vivant avec des limitations. Les résultats ont permis d'établir des orientations quant à la priorité des travaux à effectuer pour rendre accessibles à ces personnes les équipements de l'AMT. Un plan d'action pour les prochaines années est en cours de production.

Le but est de faciliter l'accès du réseau régulier aux personnes vivant avec des limitations, comme les personnes âgées et les personnes vivant avec une déficience (visuelle, auditive, motrice, intellectuelle et autres). Cette accessibilité permet par le fait même de répondre également aux besoins de l'ensemble des usagers.

Il s'agit donc d'effectuer des travaux sur les équipements de l'AMT afin de les rendre plus accessibles. Ces travaux consistent à :

- aménager ou apporter des améliorations aux espaces publics afin qu'il soit possible de se déplacer de façon sécuritaire, sans obstacles ni contraintes ;
- aménager des débarcadères et abaisser les trottoirs ;
- installer des rampes d'accès, des mains courantes et des portes automatiques ;
- améliorer l'éclairage, ce qui augmente le niveau et le sentiment de sécurité ;
- améliorer et modifier la signalisation afin de rendre l'information plus claire et plus efficiente ;
- aménager de manière spécifique les débarcadères et leurs abords afin qu'ils puissent servir aux services de transport adapté.

Ces types d'interventions sont en cours de réalisation sur des équipements existants tels qu'aux terminus Longueuil et Terrebonne. L'AMT entend poursuivre le déploiement de ces mesures aux terminus Longueuil et Terrebonne en 2006. Le plan d'action permettra de cibler d'autres équipements à rendre accessibles.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,050	0,250	0,100	0,100	-	0,500	0,500	-	-

### D.5 Signalétique en gare

Le réseau de trains de banlieue s’est considérablement étendu au cours des dernières années, entraînant par le fait même une nette augmentation du nombre de gares desservies par l’AMT. Le développement rapide d’un réseau, qui doit répondre prioritairement au transport des usagers, a laissé peu de temps pour la réflexion et la mise en place d’un système cohérent d’identification.

Suite à l’étude de la problématique de signalisation dans les gares de trains de banlieue, un plan intégré de structures d’identification et de signalisation a été développé. L’approche graphique s’inscrit dans une démarche d’uniformisation des gares et du développement d’une identité bien distincte pour celles-ci.

Le programme d’identification et de normes graphiques a pour objectif de répondre aux besoins spécifiques des usagers (pour la forme et le contenu de l’information) et pour s’assurer que le concept « de l’aire de contrôle avec un titre valide » est facilement identifiable et perceptible par les usagers ainsi que toute la problématique de sécurité aux abords des voies ferrées. Le nouveau concept est basé sur l’implantation de nouvelles structures, de nouveaux panneaux ou par l’ajout d’autocollants sur les équipements existants.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
1,000	0,250	-	-	-	1,250	1,250	-	-

### D.6 Harmonisation des horaires des organismes de transport

Les sociétés de transport en commun de la région métropolitaine (STM, STL, RTL) possèdent des logiciels pour la préparation des horaires d’autobus et d’assignation des chauffeurs.

Le premier volet de ce projet, complété en 2004, a permis d’intégrer à ces logiciels une fonction de synchronisation des correspondances autobus-train. Une procédure d’évaluation des impacts de scénarios d’horaires sur la qualité du service aux usagers a aussi été développée.

Le second volet de ce projet consiste à doter les CIT de la région métropolitaine d’une instrumentation similaire afin de faciliter la réorganisation de leurs services lors de l’implantation d’une ligne de trains de banlieue. Ce second volet consiste aussi à expérimenter l’utilisation du module de synchronisation des correspondances autobus-train à certaines correspondances autobus-autobus.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,175	0,250	-	-	-	0,425	0,346	-	0,079

## D.7 Calculateur de trajets métropolitains

Ce projet consiste en la modernisation des outils de diffusion de l'information à la clientèle et de montage d'un calculateur de trajets métropolitains par autobus, métro et trains de banlieue.

Il a pour objectif d'améliorer les fonctions interactives actuellement proposées aux usagers pour le calcul de trajets et l'énumération des services de transport collectif à proximité d'un lieu. Ce projet vise en particulier à :

- permettre le calcul de trajets par trains, autobus et métro impliquant plus d'un organisme de transport ;
- adapter la procédure actuelle de calcul de trajets pour les services à faible fréquence ;
- bonifier les options de calcul de trajets et la représentation cartographique des trajets proposés ;
- illustrer, lorsque disponibles, les choix les plus fréquemment retenus par les usagers pour des déplacements similaires ;
- intégrer une fonction d'énumération des services de transport en commun accessible à proximité d'un lieu.

Ce projet implique l'ensemble des organismes de transport de la région, puisqu'il implique une interconnexion des systèmes d'information autonome (systèmes MADOPER et INFOMIT) maintenue par chacun sur les services de transports collectifs qu'ils offrent.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,125	-	-	-	0,125	0,125	-	-

## D.8 Service téléphonique à la clientèle et outils d'information

Ce projet consiste à mettre en place un système métropolitain de diffusion des horaires et heures de passage des autobus et trains de banlieue aux arrêts et gares de la région métropolitaine.

Le premier volet de ce projet est d'implanter au sein de chaque organisme de transport participant un module téléphonique de diffusion des horaires. À ce jour, les modules STL (service chronobus) et AMT (service allotram), qui hébergent aussi l'ensemble des CIT, ont été activés. L'activation du module RTL est prévue pour 2006.

Le second volet de ce projet est de relier ces modules autonomes entre eux et avec le système existant au sein de la STM afin de faciliter l'accès à ce service pour les usagers. Cette interconnexion est prévue pour 2006.

Ce projet représente une des premières initiatives d'harmonisation et d'arrimage des systèmes et services d'information à la clientèle. Il a par la suite facilité l'élaboration d'autres projets tels :

- la normalisation de la numérotation des arrêts d'autobus, gares de trains et stations de métro pour fins d'information à la clientèle ;
- l'harmonisation et le remplacement des panneaux d'arrêts d'autobus de la région métropolitaine ;
- le calculateur de trajets métropolitains.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,500	0,250	-	-	-	0,750	0,750	-	-

Précision : ± 30 %

### D.9 Billetterie Angrignon

(ARR. SUD-OUEST - VILLE DE MONTRÉAL)

Le kiosque existant qui abrite la billetterie ne présente pas l'espace nécessaire à l'exploitation d'une billetterie métropolitaine. L'augmentation de l'espace disponible permettra l'installation de DAT dans le cadre du projet carte à puce et l'augmentation du niveau de service à la clientèle à cette billetterie. Le nouveau kiosque sera construit à l'extérieur de l'édicule du métro Angrignon sur les terrains du terminus.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,050	0,075	-	-	-	0,125	0,125	-	-

Précision : ± 30 %

### D.10 Espaces réservés aux covoitureurs dans les stationnements – Projet pilote

Ce projet vise, à la base, à accroître l'efficacité des déplacements des personnes dans la région de Montréal en stimulant l'utilisation des transports collectifs. Pour ce faire, l'idée développée fait appel au concurrent direct des transports collectifs : l'auto-solo. Le projet consiste à mettre en place, dans certains stationnements incitatifs gérés par l'AMT, des places de stationnement réservées aux usagers qui pratiqueront le covoiturage. Le projet pilote se divise en deux sous-projets distincts ou conjoints selon la nature des stationnements incitatifs visés. Des espaces seraient réservés à proximité des aires d'embarquement et de débarquement des autobus et des trains et à proximité des édicules du métro. Les usagers seraient assurés d'avoir une place de stationnement, ce qui à plusieurs endroits n'est pas toujours le cas. En effet, un grand nombre de stationnements incitatifs sont utilisés à leur pleine capacité, et certains voient leur capacité largement dépassée. Dans un premier temps, ce type de covoiturage fait appel à une procédure de jumelage en aval du site. Dans un deuxième temps, des places de stationnement sont réservées à proximité des voies d'accès des stationnements pour permettre un jumelage d'unité de covoiturage sur le site, pour la poursuite du trajet en voiture, en limitant les déplacements en auto-solo. Certains sites offrent la possibilité d'implanter les deux idées avancées alors que d'autres permettent seulement à l'une ou l'autre des idées de se développer.

Le projet pilote regroupe donc deux types de clientèle. Le premier type est celui où deux covoitureurs, ou plus, peuvent se rendre au stationnement en partageant un véhicule. Le point de rencontre se trouve en aval du stationnement incitatif. Le second type est celui où deux personnes ou plus arrivent dans leur propre véhicule, en laissent un, ou plusieurs, au stationnement incitatif et repartent ensemble en covoiturage. Dans les deux cas, le projet offre un avantage aux usagers de modes de transport collectif.

Le projet pilote cherche à réduire le nombre de déplacements en auto-solo sur les routes en mettant en place des outils facilitant le covoiturage. De façon indirecte, le projet permettra aussi de favoriser l'augmentation du taux d'occupation véhiculaire des usagers des stationnements incitatifs et d'optimiser l'utilisation de ces stationnements. Une augmentation du nombre d'usagers permettra donc une meilleure rentabilité de l'utilisation des stationnements incitatifs.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,065	0,300	-	-	-	0,365	0,183	-	0,182

#### D.11 Études particulières

Cette enveloppe budgétaire permettra d'analyser les demandes spécifiques quant à l'amélioration du réseau de transport collectif métropolitain. Les demandes actuelles concernent notamment :

- l'amélioration de l'accessibilité par autobus à la gare de Deux-Montagnes (CIT Laurentides et Oka Express) et à la gare de Rosemère (CIT Laurentides) ;
- l'augmentation de la capacité du terminus Centre-ville (RTL) ;
- l'amélioration de l'accessibilité vélo aux gares (Vélo-Québec).

D'autres projets pourraient être analysés, notamment de nouvelles gares ou l'amélioration de leur accessibilité par tous les modes, des mesures préférentielles pour autobus, des mesures pour covoiturage, vélos ou autres.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,200	0,200	0,200	-	0,600	0,600	-	-

# PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

## D.12 Affichage aux gares

Il y a présentement des annonces vocales qui sont effectuées aux gares afin d'aviser les passagers des diverses modifications au fonctionnement normal des opérations. Un affichage aux gares permettrait de renforcer le système vocal en affichant également cette information, et permettrait aussi d'afficher l'information sur le fonctionnement régulier des opérations ou toutes situations d'urgence et messages de prévention lors de campagnes ponctuelles. Ainsi, les informations qui pourraient être affichées sont le numéro du train, sa direction, son heure de passage et le quai d'embarquement. Un tel message visuel permet de confirmer l'information sonore ou de communiquer l'information aux gens souffrant d'un handicap auditif, élément essentiel en situation d'urgence.

Contrairement aux messages vocaux qui sont diffusés trois fois, les messages visuels peuvent être affichés en tout temps et ceux-ci ne dérangent pas les gens qui résident à proximité des gares, tout en permettant :

- à ceux qui n'ont pas entendu le message vocal ou ceux qui ne sont pas certains, de lire les instructions qui sont énoncées verbalement ;
- aux personnes ayant un handicap auditif de prendre connaissance des messages de sécurité, des retards et autres ;
- de diffuser l'information en tout temps contrairement aux messages vocaux ;
- de réduire le son dans les gares en quartier résidentiel où des plaintes de bruits surviennent ;
- d'avoir un moyen de communication en cas de défaillance du système vocal.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	1,065	-	-	-	1,065	0,266	0,799	-

Précision : ± 30 %

## D.13 Système d'annonces aux voyageurs dans le matériel roulant

Les voitures de train sont présentement équipées d'un système de diffusion d'annonces aux passagers. Toutefois, ce système n'est pas toujours accessible rapidement par le chef de train. Ainsi les annonces ne sont pas toujours faites. Un système sans fil permettrait d'effectuer les annonces peu importe la position du chef de train dans les voitures. Ainsi, ce dernier pourrait bénéficier d'une meilleure flexibilité quant à son positionnement qui peut varier selon le type de situation (ex. : urgence).

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,675	-	-	-	0,675	0,169	0,506	-

Précision : ± 30 %

#### D.14 Automatisation des diffusions vocales en gare – Expérience pilote

Le centre d'opération et de surveillance (COS) de l'AMT est muni d'un système de diffusion vocale qui permet d'effectuer des annonces aux passagers qui se trouvent sur les quais. Ce système est présentement manuel, ce qui implique que l'agent aux communications doit prononcer les mêmes messages pour plusieurs gares, et ce, à répétition. Dans certaines situations, la quantité de messages rend la diffusion difficile pour l'agent aux communications. La quantité grandissante du nombre de gares va rendre ce phénomène encore plus important. Lorsque les agents aux communications doivent effectuer tous ces messages, il devient plus difficile pour eux d'effectuer un suivi des trains sur le système GPS pour déceler d'autres problèmes potentiels. Afin de régler ce problème, il est possible d'automatiser en bonne partie le système d'annonces vocales aux passagers. Ainsi, l'agent aux communications n'aurait seulement qu'à indiquer au système les messages à diffuser et ce dernier procéderait aux diffusions qui lui ont été demandées. Dans un deuxième temps, le système de GPS pourrait même être lié au système de diffusion afin de proposer des messages de diffusion à l'agent aux communications. Un lien serait particulièrement efficace, couplé à la surveillance vidéo, dans le but de diffuser de l'information lors de situations d'urgence ou à un individu lors de situations particulières.

Un système automatisé consiste à ajouter un équipement autonome sur chaque quai. Celui-ci effectue les diffusions directement du quai. Un ordinateur au centre d'opération et de surveillance (COS) permet de spécifier aux modules sur les quais quels sont les messages et quand ceux-ci doivent être diffusés. Les principaux avantages sont les suivants :

- une quantité énorme de messages peut être faite dans un quart de travail ;
- les messages sont répétés pour plusieurs gares et à répétition ;
- l'agent aux communications peut se libérer pour pouvoir avertir plus rapidement et efficacement les autres personnes concernées et pour surveiller les trains ou l'évolution d'une situation afin de déceler d'autres problèmes.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,320	-	-	-	0,320	0,080	0,240	-

Précision : ± 30 %

**D.15 Mesures préférentielles – STI – Phase II**

En 2005, l'AMT a complété son plan stratégique des STI pour ses équipements métropolitains conformément à l'architecture canadienne des STI proposée par Transports Canada. Ce plan spécifique pour les équipements métropolitains découle des travaux du « Plan stratégique des STI ». Des 52 projets du plan de l'AMT, 20 projets touchent les équipements métropolitains pour des investissements potentiels de 17,9 M\$ sur dix ans.

Ainsi, différents systèmes sont proposés dans le plan afin de remplir les fonctions suivantes sur les équipements métropolitains :

- information à l'intention des voyageurs ;
- gestion de stationnements incitatifs ;
- régulation du trafic ;
- gestion de voies réservées ;
- gestion du transport en commun ;
- information en cours de route ;
- sécurité dans les transports en commun ;
- gestion des données archivées.

Dans le cadre de ce plan, les interventions sont priorisées et une programmation établit les systèmes à déployer dans le temps. Chacun des projets a été mis en relation avec les autres en ce qui concerne les préséances technologiques requises à sa mise en place. En l'absence de ces contraintes technologiques, les projets ont été répartis sur une durée de 10 ans du plan de manière à uniformiser dans la mesure du possible les efforts financiers. Pour les prochaines années, les projets suivants seront déployés :

- système de notification des retards en temps réel aux terminus – projet pilote en cours de développement au terminus Longueuil ;
- système de décompte des espaces libres dans les stationnements majeurs ;
- système de positionnement des véhicules – aussi appelé « l'aide à l'harmonisation et au déploiement d'un module d'identification et de localisation des autobus de la région métropolitaine » – qui consiste à favoriser l'harmonisation de l'information générée par les modules d'identification et de localisation GPS.

De multiples applications en cours de développement doivent profiter de ces informations tirées de ce dernier projet, dont :

- la localisation des véhicules en temps réel ;
- le relevé des montants et descendants aux arrêts ;
- la perception des recettes par carte à puce ;
- la préemption de feux pour passage prioritaire des autobus.

Échelonné sur trois ans, ce programme d'aide propose une contribution de 500 \$ par autobus, pour une flotte totale de 2 646 autobus, contribution conditionnelle au respect de normes communes à établir pour l'organisation de l'information et est, de plus, conditionnel à son arrimage avec le programme d'aide au transport collectif.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,250	0,950	1,125	-	2,325	0,581	1,744	-

Précision : ± 30 %



### D.16 Programme d'installation de systèmes de comptage automatique

Près de 88 % de la clientèle des cinq lignes de trains de banlieue passent par les quatre principales gares de destination (Gare Centrale, Lucien-L'Allier, Vendôme et Parc). Des comptages sont effectués à ces gares une journée par mois en période de pointe du matin et du soir seulement. À partir de ces relevés, les achalandages mensuels et annuels sont extrapolés avec les données d'une seule enquête à bord et d'un relevé des trains hors pointe (une fois par année). L'évaluation de l'achalandage est donc d'une faible précision en raison de la faible fréquence des relevés qui ne tiennent pas compte des fluctuations quotidiennes et hebdomadaires.

Ce projet prévoit l'implantation de systèmes de comptage automatique à ces quatre gares qui permettront un relevé continu de l'achalandage couvrant près de 90 % des usagers. Ces données, auxquelles s'ajouteront des relevés sporadiques pour les gares de moindre importance, permettront d'obtenir une évaluation plus précise de l'achalandage, et ainsi d'ajuster périodiquement l'offre de service selon les besoins.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,310	0,280	0,590	-	1,180	0,295	0,885	-

Précision : ± 30 %

### D.17 Télémétrie des locomotives

Ce système, qui serait installé sur 20 locomotives, permet d'obtenir certaines informations sur les locomotives, et ce, à distance et en temps réel. Dans un premier temps, l'information des boîtes noires des locomotives peut être obtenue et transférée aux locaux de l'AMT. Dans un second temps, l'information pourrait être complétée par d'autres systèmes qui produisent de l'information à l'intérieur des locomotives (ex. : l'ordinateur de bord des locomotives F-59). Il est possible de balayer automatiquement cette information afin de déceler des problèmes et ainsi produire des alarmes. Cette information apporterait un support à l'exploitation en permettant d'avoir une meilleure réaction, de prévenir certaines pannes et d'offrir un meilleur service. De plus en plus de locomotives modernes utilisent des systèmes qui offrent ce genre d'information de diagnostique.

Les avantages sont :

- un accès en temps réel facilitant l'accès à l'information sur l'état et le fonctionnement des locomotives ;
- une meilleure réaction et prévention des pannes ;
- l'ouverture de nouvelles perspectives pour l'exploitation et l'entretien ;
- la possibilité de balayer les données et d'ajouter des alarmes pour déceler des anomalies sur les données ;
- de plus en plus d'informations disponibles.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,275	-	-	-	0,275	0,069	0,206	-

Précision : ± 30 %

**D.18 Système automatisé de cueillette de données sur les voitures MR-90**

Ce système permet d'obtenir certaines informations sur les voitures, et ce, à distance. Les voitures produisent des données de diagnostic et celles-ci sont actuellement téléchargées manuellement par une personne. Ce téléchargement nécessite 3 jours de 8 heures, soit 24 heures par une personne pour effectuer la cueillette sur les 58 voitures. Elle doit être faite avec précision pour ne pas confondre les données des voitures. L'objectif est d'automatiser la cueillette des données et de transférer les données en un point central. Il est possible de balayer automatiquement cette information afin de déceler des problèmes et ainsi produire des alarmes. Cette information apporterait un support à l'exploitation. Elle permettrait ainsi d'avoir de meilleures réactions, de prévenir certaines pannes et d'offrir ainsi un meilleur service. De plus en plus de locomotives modernes utilisent des systèmes qui offrent ce genre d'informations de diagnostic.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
-	0,530	-	-	-	0,530	0,132	0,398	-

Précision : ± 30 %

**D.19 Projet d'autopartage *Branché***

Le Projet *Branché, la mobilité réinventée* est un projet piloté par l'AMT en collaboration avec 10 partenaires des secteurs public et privé. Le projet *Branché* a été présenté à Transports Canada dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) et retenu parmi les huit meilleurs en son genre.

Ce projet prône l'utilisation des véhicules moins énergivores et des vélos électriques et s'appuie sur le service de mobilité avancé d'autopartage ou de libre-service. Il pourrait être réalisé en deux phases : la première en 2006 et la deuxième en 2007. Le lancement se fera au centre-ville de Montréal, à sa périphérie immédiate et à la ville de Saint-Jérôme.

Le MTQ a exprimé son intérêt à encourager le projet *Branché* et souligne que ce type de projet pourrait s'inscrire parfaitement dans le volet « innovation aux transports » du nouveau programme d'aide au transport.

La flotte des véhicules serait constituée comme suit :

- 50 véhicules à très faible taux d'émission de polluant (électriques et/ou hybrides) ;
- 5 véhicules électriques à basse vitesse (VBV) ;
- 50 vélos électriques.

Le coût global de ce projet de 4,0 M\$ est financé par différents partenaires, soit le PDTU, le gouvernement provincial, les autres programmes fédéraux et l'AMT.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
0,050	2,750	1,200	-	-	4,000	0,300	-	3,700



## E. Réseau de métro de Montréal

### **Le métro, colonne vertébrale des transports collectifs dans la région de Montréal**

Représentant 50% des déplacements en transport en commun dans la région de Montréal, le métro, exploité par la STM, représente la colonne vertébrale des transports collectifs en milieu urbain. La rénovation du réseau existant et sa consolidation sont des enjeux majeurs pour assurer des déplacements en transport collectif efficaces tant aux personnes vivant à Montréal qu'à celles résidant à l'extérieur de l'île, dont près de 90 % utilisent le métro comme deuxième mode de déplacement.

Les deux projets majeurs sont la rénovation des équipements fixes (Réno-Systèmes – Phase I) et le prolongement de la ligne orange du réseau de métro de Montréal vers Laval.



**LÉGENDE**

- Actuels
- Projets autorisés
- Projets à l'étude pour fins d'autorisation
- À l'étude

**PROJETS AUTORISÉS**

- E.1 Réseau de métro de Montréal – Projet Réno-Systèmes – Phase I (*non illustré*)
- E.2 Prolongement du réseau de métro de Montréal vers Laval

# PROJETS AUTORISÉS

## E.1 Réseau de métro de Montréal - Projet Réno-Systèmes - Phase I

Le projet vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes directement reliés à l'exploitation et qui sont situés principalement sur le réseau initial. Les catégories d'équipements visées sont les équipements des installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, pompes, etc.), de la voie, de l'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes du centre de contrôle et des télécommunications.

Près de la moitié du réseau est en service depuis plus de 36 ans, alors que l'autre partie du réseau, constituée par les prolongements, l'est depuis des périodes variant entre 14 et 26 ans. À l'instar du matériel roulant et du patrimoine immobilier du métro, certains équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur durée de vie utile.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, tous les projets relatifs aux équipements fixes ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme. Les remplacements seront effectués en minimisant la perturbation des opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation.

Ce projet, de 311,0 M\$ sur cinq ans, sous la responsabilité de la STM, est financé par le gouvernement du Québec (41,7 % ou 130,2 M\$), le gouvernement fédéral (33,3 % ou 103,1 M\$), l'AMT et la STM à 12,5 % ou 38,9 M\$ chacune.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
26,070	12,260	0,556	-	-	38,886	38,886	-	-

## E.2 Prolongement du réseau de métro de Montréal vers Laval

Le 14 juin 2000, le gouvernement du Québec autorisait par le décret n° 716-2000 le prolongement de la ligne 2 est du métro vers Laval. L'AMT se voyait alors confier la réalisation des études complémentaires dans le but d'évaluer certains choix technologiques, la préparation des plans et devis et la construction du prolongement du réseau de métro, selon la méthode IAGC (décret n° 60-2001 du 24 janvier 2001). En décembre 2004, suite au dépôt du Rapport de la Vérificatrice générale du Québec et faisant suite à un rapport d'experts indépendants pour le ministre des Transport du Québec et la direction de l'AMT, le décret n° 1117-2004 autorisait le projet pour un montant n'excédant pas 803,6 M\$, incluant un montant de 18,3 M\$ devant être payé par l'AMT, les taxes, les frais financiers et les honoraires professionnels.

Présentement en construction, le prolongement d'environ 5,2 kilomètres de l'actuelle ligne 2 vers Laval à partir de la station Henri-Bourassa comprend trois nouvelles station, dont une intermodale avec la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville, huit structures auxiliaires (sorties de secours et puits de ventilation) ainsi qu'un garage souterrain pour les trains situé en arrière-gare de la station Montmorency.

À ce jour, les travaux d'excavation de tunnel sont complétés à 100 %. L'avancement des travaux de construction des stations est de 69 % pour la station Montmorency, 83 % pour la station Cartier et 34 % pour la station de la Concorde. Toutes les structures auxiliaires sont également achevées ainsi que le troisième quai à Henri-Bourassa. L'installation des rails et des appareils de voie se poursuit tandis que certains équipements fixes tels appareillages électriques et mécaniques sont en cours d'installation. En date de fin septembre 2005, l'avancement global du projet est estimé à 69 %.

L'échéancier révisé soumis par SGTM et le bureau de projets de la STM a prévu une mise en service avec voyageurs en juillet 2007.

Selon les tendances observées dans un rapport commandé par le MTQ en mars 2001, le coût du prolongement du métro vers Laval se situera à environ 154 M\$/km, soit dans la bonne moyenne des métros comparables. En effet, d'autres projets de construction de métros effectués au cours des dernières années (Los Angeles, Hong Kong, Baltimore) affichent pour leur part une moyenne de 185 M\$/km.

<i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
Antérieurs	2006	2007	2008	Ultérieurs	Total	AMT	MTQ	Autres
504,300	170,000	73,800	55,500	-	803,600	18,300	785,300	-

## Grands projets de développement



Des projets d'infrastructures majeures ont été étudiés, sont encore à l'étude ou devront être étudiés au cours des prochains mois et des prochaines années. Ces projets, s'ils devaient être autorisés par les gouvernements supérieurs, nécessiteraient des investissements de plusieurs milliards de dollars.



Les principaux projets d'infrastructures majeures, qui pourraient faire partie de la vision stratégique de développement de la région métropolitaine, notamment au plan des équipements collectifs de transport en commun, sont :

- le prolongement de la ligne 5 (bleue) de réseau de métro dans l'arrondissement Anjou (Ville de Montréal) ;
- le prolongement de la ligne 2 ouest (orange) du réseau de métro dans l'arrondissement Saint-Laurent (Ville de Montréal) ;
- le prolongement de la ligne 4 sud (jaune) du réseau de métro (4 stations) dans l'arrondissement Vieux-Longueuil (Ville de Longueuil) ;
- la construction d'infrastructures d'accueil et l'implantation d'un système de train léger sur rail dans l'axe de l'autoroute 10 / Bonaventure dans les arrondissements de Verdun, Sud-Ouest, Ville-Marie (Ville de Montréal) et la construction d'un terminus du secteur Chevrier dans la ville de Brossard ;
- la construction d'infrastructures d'accueil et l'implantation de systèmes de train léger sur rail sur les territoires des villes de Montréal, Laval et Longueuil.

Considérant que le financement de telles infrastructures sera assumé en totalité ou de façon déterminante par les paliers supérieurs et que des ententes particulières devront intervenir avec ceux-ci, préalablement à toute autorisation ou mise en chantier, l'AMT n'a pas cru opportun d'inclure ces projets d'infrastructures majeures dans sa planification triennale pour les années 2006 à 2008.

Il apparaît difficile d'envisager que de tels projets soient autorisés au cours des trois prochaines années dans un contexte où des investissements tout aussi importants se chiffrent en milliards de dollars pour le maintien, la rénovation, la réfection, le remplacement ou l'accroissement d'infrastructures ou de matériel roulant actuellement utilisés dans les réseaux de transport collectif existant.

Toutefois, l'AMT est disposée à poursuivre les différentes études nécessaires (concept, tracé, analyse, coût/bénéfice, analyse économique, avant-projet et autres) dans le cas où des ententes particulières concernant le financement de ces études et autres différents travaux préparatoires liés à une ou des prises de décisions gouvernementales interviendraient avec les paliers de gouvernement supérieurs.



## Budget des opérations et du financement permanent à combler de 2006



Conformément à ses règles budgétaires, l'AMT utilise le Fonds d'immobilisations métropolitain pour payer la partie non subventionnée des investissements. La part de l'AMT des coûts des projets inscrits au PTI en 2006 est de 90,2 M\$, tandis que les contributions municipales prévues au Fonds d'immobilisations sont de 20,3 M\$, à raison de 0,01 \$ par 100 \$ du rôle d'évaluation foncier.



Les grands projets créent une pression importante à court terme sur le Fonds d'immobilisations et génèrent un financement permanent à combler de 134,6 M\$ en 2006 (TABLEAU 4) ayant un impact sur la gestion des liquidités de l'AMT.

L'AMT prévoit financer à long terme sa part dans les investissements majeurs suivants :

- Réseau de métro de Montréal : Réno-Systèmes – Phase I (38,9M\$)
- Partie autofinancée du prolongement du réseau de métro de Montréal vers Laval (18,3 \$)
- Accroissement de la ligne Montréal/Deux-Montagnes (43,5 M\$)
- Consolidation du garage et de l'entretien du matériel roulant des trains de banlieue (15,0 M\$)
- Acquisition de voitures passagers neuves additionnelles (24,0 M\$)
- Acquisition de locomotives neuves (21,9 M\$)
- Projet de développement des trains de banlieue (80,0 M\$)

Les contributions municipales, au niveau actuel, sont insuffisantes pour payer comptant en totalité la partie non subventionnée des investissements panifiés. L'AMT devra financer ces projets majeurs par des emprunts à long terme totalisant 122,7 M\$, incluant les projets financés antérieurs de 68,5 M\$, créant ainsi un service de dette annuel de 12,2 M\$ récurrent dès 2007.

La réalisation complète de ces projets prévue en 2008 ou 2009 nécessite un financement à long terme additionnel de 74,1 M\$ en 2007, 68,5 M\$ en 2008 et 7,3 M\$ en 2009, créant un service de dette récurrent de 25,7 M\$ dès 2010.

Face à cette situation, de nouvelles sources de financement des projets d'immobilisations métropolitains devront être identifiées, dès 2007, pour rembourser le service de dette en croissance.

À cet égard, il faudra évaluer la possibilité d'augmenter la quote-part des municipalités pour les immobilisations progressivement à deux cents du 100\$ de RFU, sur une période de trois ans, ce qui respecte le rythme des investissements.

Fait à noter, certains projets proposés par l'AMT pourraient être qualifiés pour des subventions au travers de certains programmes des gouvernements du Canada et du Québec. Notamment, il existe des programmes pour promouvoir la croissance durable ainsi que des collectivités compétitives tels le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et l'Entente de principe sur le financement conjoint avec le Québec de travaux d'infrastructures de transport. Plus récemment, dans la foulée de la mise en place de certaines mesures pour atteindre les objectifs de l'entente de Kyoto, tant au niveau fédéral et provincial, de nouveaux fonds verts seront disponibles pour financer notamment certains projets d'immobilisations du transport en commun.

## Budget des opérations et du financement permanent à combler

TABLEAU 4

	Budget 2006	Prévision 2005	Budget 2005	Ecart Prévision 2005/Budget 2005	
<b>Financement permanent</b>					
Subventions du MTO	340 321,1	205 871,8	292 145,5	(86 273,7)	
Contributions municipales	20 338,0	18 105,0	18 105,0	-	
Autres subventions	3 975,0	111,3	29 336,0	(29 224,7)	
Autres	1 581,0	1 053,0	1 053,0	-	
<b>Total</b>	<b>366 215,0</b>	<b>225 141,1</b>	<b>340 639,5</b>	<b>(115 498,4)</b>	
<b>Investissements en immobilisations</b>					
Prolongement du réseau de métro de Montréal vers Laval	170 000,0	167 350,0	209 900,0	(42 550,0)	
Maintien du patrimoine - Réseau de métro de Montréal	12 260,0	9 800,0	12 800,0	(3 000,0)	
<b>Trains de banlieue</b>					
Flotte de trains (Cinq lignes)	56 786,0	45 289,0	98 283,7	(52 994,7)	
Ligne Montréal/Deux-Montagnes	16 450,0	-	7 250,0	(7 250,0)	
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	5 710,0	320,0	4 320,0	(4 000,0)	
Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme	33 018,0	2 825,0	15 728,0	(12 903,0)	
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	11 250,0	85,0	3 650,0	(3 565,0)	
Ligne Montréal/Delson-Candiac	1 300,0	-	1 355,0	(1 355,0)	
Ligne Montréal/Laval-Terrebonne-Mascouche	42 860,0	-	7 500,0	(7 500,0)	
Ligne Montréal/Montréal-Nord-Rivière-des-Prairies-Repentigny	44 500,0	-	3 000,0	(3 000,0)	
Autres	8 355,0	3 275,0	3 215,0	60,0	
<b>Équipements métropolitains</b>					
Axes autoroute 25 et boulevard Pie-IX	4 560,0	30,0	3 245,0	(3 215,0)	
Axes autoroute 20 et route 132	5 555,0	385,0	700,0	(315,0)	
Axes autoroute 10 et autoroute Bonaventure	6 278,3	1 920,0	1 200,0	720,0	
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke-Est de Montréal	1 714,0	285,0	710,0	(425,0)	
Développement - Équipements métropolitains	2 000,0	-	-	-	
Autres interventions - Équipements métropolitains	2 825,0	1 607,0	1 964,6	(357,6)	
Étude Trains légers sur rail	-	370,0	2 075,0	(1 705,0)	
Autres projets métropolitains	9 200,0	3 710,0	10 709,0	(6 999,0)	
Frais d'intérêts sur le financement	4 775,0	2 335,0	2 632,0	(297,0)	
<b>Total</b>	<b>439 396,3</b>	<b>239 586,0</b>	<b>390 237,3</b>	<b>(150 651,3)</b>	
Insuffisance du financement permanent sur les investissements de l'exercice	Total	(73 181,3)	(14 444,9)	(48 697,9)	34 253,0
Financement permanent à combler au début de l'exercice	Total	(61 431,9)	(46 987,0)	(37 557,7)	(9 429,3)
Financement permanent à combler à la fin de l'exercice	Grand total	(134 613,2)	(61 431,9)	(86 255,6)	24 823,7



## Insuffisance du Fonds d'immobilisations métropolitain



Le réseau de métro de Montréal constitue l'épine dorsale du système de transport en commun dans la région de Montréal. La majorité des équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur vie utile et les réparations sont de plus en plus fréquentes. La plupart des infrastructures n'ont pas été remises à neuf depuis leur mise en service et le parc de voitures de métro, tout comme la flotte de voitures et locomotives du réseau de trains de banlieue, a plus de 30 ans d'âge moyen. Le vieillissement des équipements et des infrastructures du réseau de métro de Montréal et le manque de matériel roulant nécessitent des investissements majeurs totalisant quelques milliards de dollars.

Le 21 juin 2005, une entente est intervenue avec le gouvernement fédéral concernant le transfert des revenus de la taxe d'accise sur l'essence. Sur une période de cinq ans, un montant de 506,0 M\$ sera dédié au transport collectif au Québec. Selon cette entente, tous les fonds seront versés à la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL), qui les redistribuera directement aux organismes de transport municipaux. Aucune somme n'est prévue pour le Fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT. La part de la Société de transport de Montréal (STM) concernant le transfert des revenus de la taxe d'accise sur l'essence représente 365,2 M\$ auxquels s'ajoutent une contribution municipale de 67,1 M\$ totalisant 432,3 M\$.

L'AMT souhaite la réalisation des rénovations majeures au réseau de métro de Montréal. Toutefois, les contributions municipales actuelles au Fonds d'immobilisations métropolitain, provenant des 83 municipalités faisant partie du territoire de l'AMT, sont insuffisantes pour les financer.

En 2007 et pour les années subséquentes, les contributions municipales provenant des 83 municipalités prévues de 20,3 M\$ seront déjà insuffisantes pour financer les projets inscrits au PTI 2006-2007-2008 de l'AMT.

Présentement, l'AMT participe, dans une proportion de 12,5 %, au financement du projet de Réno-Systèmes – Phase I. Par ailleurs, compte tenu des sources de financement actuelles, le Fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT ne peut pas financer la partie non subventionnée représentant 12,5 % des autres investissements pour le maintien du patrimoine du métro au montant de 397,8 M\$, qui requiert, à terme en 2020, des versements annuels de 34,8 M\$, capital et intérêts, pour rembourser le service de dette afférent à ces projets.

Considérant que la part du financement de l'AMT souhaitée par la STM n'est que l'accessoire de la part du financement anticipée par les palliers de gouvernement supérieurs, il est fortement souhaité et envisageable que de nouvelles sources de financement soient anticipées, telles que les programmes des gouvernements du Canada et du Québec, comme le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, l'Entente de principe sur le financement conjoint avec le Québec de travaux d'infrastructures de transport et les nouveaux fonds verts.

## Financement des projets de maintien du patrimoine du métro

TABLEAU 5

PROJETS	Période d'amortissement	Investissement total	Investissements – Part de l'AMT souhaitée par la STM	Service de la dette projeté
		(en milliers de \$)	(en milliers de \$)	(en milliers de \$)
Projet et avant-projet MR-63* (12,5 % de 17,2 M\$)	20 ans	17 200,0	2,2	0,2
Remplacement des voitures MR-63* (12,5 % de 1 094,9 M\$)	20 ans	1 094 900,0	136,9	10,5
Réno-stations, phase II* (12,5 % de 78,6 M\$)	10 ans	78 600,0	9,8	1,2
Réno-systèmes, phase II* (12,5 % de 616,2 M\$)	10 ans	616 200,0	77,0	9,7
Remplacement des voitures MR-73** (12,5 % de 1 375,0 M\$)	20 ans	1 375 000,0	171,9	13,2
<b>Total</b>	-	<b>3 181 900,0</b>	<b>397,8</b>	<b>34,8</b>

\* Selon le PTI 2006-2007-2008 de la STM

\*\* Coût unitaire identique au MR-63

## Annexe A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS  
actuels et proposés





5 Lignes de trains de banlieue	Gares	Stationnements oct. 2005		Passagers annuels (2004)	% d'aug. d'achalandage 2004 vs 2003	Ratio d'autofinancement pour 2005	Taux de ponctualité oct. 2005
		Autos	Vélos				
Deux-Montagnes	12	5 372	421	7 508 581	0,7%	55,7%	99,0%
Dorion-Rigaud	19	3 031	264	3 074 246	-0,6%	24,9%	97,0%
Blainville	7+3 <sup>1</sup>	2 532	147	1 982 400	1,4%	63,4%	96,0%
Mont-Saint-Hilaire	6+1 <sup>2</sup>	2 368	122	1 286 840	23,7%	46,2%	97,0%
Delson-Candiac	5+3 <sup>3,4</sup>	766	45	471 470	28,5%	41,7%	99,0%
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>14 069</b>	<b>999</b>	<b>14 323 537</b>	<b>3,0%</b>	<b>46,4%</b>	<b>97,6%</b>

### Ligne de trains de banlieue

#### Train Deux-Montagnes

	Autos	% d'occupation	Vélos	annuels (2004)
Deux-Montagnes	1 100	97%	142	192 600
Grand-Moulin	201	100%	35	56 900
Sainte-Dorothée	973	100%	14	221 100
Île-Bigras	68	97%	21	15 500
Roxboro-Pierrefonds	776	99%	49	184 700
Sunnybrooke	410	100%	28	95 100
Bois-Franc	754	95%	21	154 600
Du Ruisseau	1 090	91%	21	246 900
Montpellier	Nil	Nil	14	0
Mont-Royal	Nil	Nil	62	0
Canora	Nil	Nil	14	0
Gare Centrale	Nil	Nil	0	0
<b>Total</b>	<b>5 372</b>	<b>97%</b>	<b>421</b>	<b>1 167 400</b>

#### Train Dorion-Rigaud

Rigaud	130	4%	2	900
Hudson	36	78%	2	3 400
Vaudreuil	270	100%	14	28 800
Dorion	140	63%	16	20 200
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	193	55%	23	10 700
Île-Perrot	150	86%	7	24 100
Sainte-Anne-de-Bellevue	336	88%	12	58 900
Baie-d'Urfé	72	82%	8	14 600
Beaurepaire	30	100%	8	9 500
Beaconsfield	465	99%	48	93 900
Cedar Park	27	100%	22	8 600
Pointe-Claire	645	66%	17	84 300
Valois	115	100%	17	24 500
Pine Beach	Nil	Nil	12	0
Dorval	402	81%	33	73 500
Lachine	Nil	Nil	3	0
Montréal-Ouest	20	85%	15	3 700
Vendôme	Nil	Nil	4	0
Gare Lucien-L'Allier	Nil	Nil	4	0
<b>Total</b>	<b>3 031</b>	<b>79%</b>	<b>267</b>	<b>459 600</b>

**Ligne de trains de banlieue**

	Autos	% d'occupation	Vélos	annuels (2004)
<b>Train Blainville</b>				
Blainville	582	100%	28	133 300
Sainte-Thérèse	664	100%	49	145 200
Rosemère	340	100%	28	95 200
Sainte-Rose	756	63%	21	97 500
Saint-Martin	190	95%	7	44 400
Bois-de-Boulogne	Nil	Nil	7	0
Parc	Nil	Nil	7	0
Montréal-Ouest	Nil	Nil		
Vendôme	Nil	Nil		
Gare Lucien-L'Allier	Nil	Nil		
<b>Total</b>	<b>2 532</b>	<b>89%</b>	<b>147</b>	<b>515 600</b>
<b>Train Mont-Saint-Hilaire</b>				
Mont-Saint-Hilaire	444	82%	14	70 500
McMasterville	450	71%	28	64 100
Saint-Basile-le-Grand	374	73%	14	50 400
Saint-Bruno	555	57%	14	64 600
Saint-Hubert	225	100%	7	45 800
Saint-Lambert	320	97%	0	68 800
Gare Centrale	Nil	Nil		0
<b>Total</b>	<b>2 368</b>	<b>76%</b>	<b>77</b>	<b>364 200</b>
<b>Train Delson-Candiac</b>				
Candiac <sup>4</sup>	110	50%		
Delson	110	49%	7	20 300
Saint-Constant	107	43%	16	10 600
Sainte-Catherine	439	66%	15	62 100
LaSalle	Nil	Nil		
Montréal-Ouest	Nil	Nil		
Vendôme	Nil	Nil		
Gare Lucien-L'Allier	Nil	Nil		
<b>Total</b>	<b>766</b>	<b>58%</b>	<b>38</b>	<b>93 000</b>
<b>Total train de banlieue</b>	<b>14 069</b>	<b>80%</b>	<b>950</b>	<b>2 599 800</b>

**Réseau de transport métropolitain par autobus**

Angrignon	733	60%	42	95 600
Brossard-Chevrier	1 974	51%	15	196 800
Brossard-Panama	1 164	98%	75	271 200
Chambly	247	99%	7	38 800
Châteauguay	350	76%	15	49 300
De Mortagne	370	13%	14	9 600
Delson <sup>5</sup>	422	64%	10	69 000
La Prairie	524	85%	7	82 100
Le Carrefour	478	12%	63	10 400
Longueuil <sup>5</sup>	1 838	90%	622	338 800
Mercier <sup>5</sup>	43	67%	0	5 300
Namur	428	82%	8	88 200
Radisson	527	98%	14	103 700
Rive-Nord Est (Repentigny)	177	85%	7	29 000
Saint-Bruno-de-Montarville	125	41%	16	12 600
Saint-Eustache	20	35%	14	1 500
Sainte-Julie	196	100%	14	39 700
Sherbrooke	325	57%	0	47 700
Terrebonne	716	95%	29	100 600
<b>Total RTMA</b>	<b>10 657</b>	<b>73%</b>	<b>972</b>	<b>1 589 900</b>

**Total STATIONNEMENTS 24 726 80% 1 929 4 189 700**

**2 Autobus express métropolitains**

	Arrêts	Stationnements autos	Vélo	Passagers annuels (2004)	% d'aug. d'achalandage	Ratio d'autofinancement
Express Chevrier	3	1 974		589 908	13,0%	64,1%
Express Le Carrefour	11	478		235 436	9,7%	30,5%
<b>Total autobus express métropolitains</b>	<b>14</b>	<b>2 452</b>		<b>825 344</b>	<b>12,0%</b>	<b>54,1%</b>

13 Terminus	Réseaux	Circuits	Passagers annuels (2004)
Angrignon	4	22	6 785 700
Brossard	4	41	2 070 700
Côte-Vertu	3	19	
Henri-Bourassa Nord	3	28	8 634 300
Henri-Bourassa Sud	1	13	5 472 300
Le Carrefour	3	15	755 600
Longueuil	5	56	11 662 100
Radisson	3	15	3 743 100
Repentigny	1	15	
Centre-Ville	10	98	9 722 700
Saint-Eustache	2	6	n/d
Sainte-Thérèse	2	16	872 400
Terrebonne	1	20	1 329 100

18 Voies réservées	Kilométrage		
	AM	PM	24 heures
Approche TCV	0,5	0,4	0,2
Autoroute 10			2,5
Autoroute 20	1,5	1,5	
Autoroute 25	4,1	5,5	
Bretelle Mercier	-	0,3	
Bretelle Taschereau	-	0,5	
Carrie-Derrick	-	0,7	
Chemin Chambly	0,7	0,7	
Chomedey/Lachapelle/Marcel-Laurin	6,5	4,7	
Concorde	0,7	0,7	
Côte-des-Neiges	5,1	4,8	
Côte-Vertu	0,2	0,6	0,2
Henri-Bourassa	7,5	7,5	
Lapinière	1,2	-	
Laurentides	0,1	-	
Marcel-Laurin/Côte-Vertu	-	0,3	
Newman	3,2	3,2	
Notre-Dame à Repentigny	1,0	-	
Parc	5,5	3,0	
Pie-IX	8,5	8,5	
Pont Champlain	5,7	7,0	
Pont Le Gardeur			0,4
Pont Viau/des Laurentides	2,3	1,3	
Pont Victoria (accès)		0,1	
René-Lévesque	3,9	3,9	
Riverside	0,8	-	
Route 116	1,2	1,2	
Route 132	1,6	-	
Route 132/Route 138	6,5	-	
Saint-Charles	0,8	-	
Sherbrooke	0,1	-	
Sherbrooke Est	1,8	2,0	
Taschereau			5,0
<b>Total du kilométrage</b>	<b>71,0</b>	<b>58,4</b>	<b>8,3</b>

- 1 La ligne Montréal/Blainville a 10 gares dont 3 en commun avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.
- 2 La ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire a 7 gares dont 1 en commun avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes.
- 3 La ligne Montréal/Delson-Candiac a 8 gares dont 3 en commun avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.
- 4 Ouverture en avril 2005.
- 5 En cours de reconnaissance.



## Annexe B

### **COMMENTAIRES DES PARTENAIRES DE L'AMT**

par sujet et en ordre alphabétique d'organisme

En date du 21 décembre 2005



# COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

## ACIT

Pour l'essentiel, les réactions concernent les projets de trains de banlieue et le développement des réseaux de transport en commun par autobus, projets auxquels nous accordons notre appui. De notre point de vue, ces projets bénéficient à l'ensemble des composantes de la région métropolitaine avec l'avantage de finaliser le réseau de trains de banlieue, de moderniser les lignes existantes et d'assurer le service et sa fiabilité pour les décennies à venir. Ils ont aussi la qualité de reconnaître pour l'ensemble de la région métropolitaine l'importance stratégique des déplacements effectués soit par trains de banlieue, soit par autobus.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

Les projets inscrits au document cité en titre nous apparaissent aussi tenir en bon équilibre les investissements requis pour le maintien du patrimoine et ceux nécessaires au développement des services.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet de PTI 2006-2007-2008.*

## Arrondissement Pierrefonds/Senneville (Ville de Montréal)

Ce document contient d'excellentes nouvelles pour les usagers actuels et futurs des trains de banlieue et les améliorations visées sauront répondre à des besoins de plus en plus grandissants.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

## Chambre de commerce du Montréal métropolitain

La Chambre se réjouit de constater que le projet de Programme triennal d'immobilisations présenté par l'AMT est largement axé sur la consolidation et l'augmentation de la capacité d'accueil des infrastructures existantes du métro, des autobus et des trains, ainsi que l'amélioration des infrastructures fixes et du service offert aux usagers. Il s'agit là de multiples avenues qui favoriseront l'utilisation du transport en commun et qui contribueront à fidéliser les usagers à ce type de transport. L'assurance d'une offre de service de qualité constitue un élément déterminant pour faire croître la part de marché du transport en commun, et aux yeux de la Chambre, le renouvellement d'une partie de la flotte de trains de banlieue répond particulièrement bien à cet élément.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet de PTI 2006-2007-2008.*

## CMM

La Communauté s'objecte au projet de Programme triennal des immobilisations 2006-2008 de l'Agence métropolitaine de transport tel qu'il a été soumis parce que celui-ci ne traduit pas de façon complète la situation du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : L'AMT prend acte de la position de la CMM.*

*Le PTI de l'AMT n'est pas en contradiction avec les projets de maintien du patrimoine du métro, les projets prioritaires identifiés par la Coalition et les grands projets de développement (qui sont tous traités ou abordés dans le présent PTI 2006-2007-2008). D'ailleurs, ces projets font partie du Plan stratégique de développement du transport en commun révisé de l'AMT pour la période 2002-2012 et transmis en octobre 2002 à la CMM.*

*Cependant, le PTI de l'AMT se veut un outil d'exploitation couvrant uniquement une période de trois années, tandis qu'un plan stratégique couvre une période de 10 ans. En 2006, l'AMT amorcera la confection de son plan stratégique métropolitain pour la période 2007-2017.*

## CRE-Montréal

Nous tenons à souligner le travail que vous avez accompli depuis 1996 pour développer le réseau de transport en commun et en promouvoir l'utilisation dans la grande région de Montréal. À cet égard, le gain de plus de 43 millions de déplacements au cours de la période 1996-2003 démontre que les efforts déployés par l'AMT et ses partenaires ont porté fruit et nous tenons à vous féliciter pour ces réalisations.

Nous croyons que des investissements sont nécessaires pour améliorer l'offre de service de transport en commun (autobus, métro, SLR) sur l'île de Montréal.

Enfin, l'AMT doit aussi continuer à investir dans l'entretien et la restauration des équipements existants (métro, bus, train) afin de s'assurer que l'équipement à la disposition des sociétés de transport est en bon état et permet d'octroyer un service de qualité aux usagers.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

*Le PTI de l'AMT n'est pas en contradiction avec les projets de maintien du patrimoine du métro, les projets prioritaires identifiés par la Coalition et les grands projets de développement (qui sont tous traités ou abordés dans le présent PTI 2006-2007-2008).*

*D'ailleurs ces projets font partie du Plan stratégique de développement du transport en commun révisé de l'AMT pour la période 2002-2012 et transmis en octobre 2002 à la CMM.*

*Cependant, le PTI de l'AMT se veut un outil d'exploitation couvrant uniquement une période de trois années, tandis qu'un plan stratégique couvre une période de 10 ans. En 2006, l'AMT amorcera la confection de son plan stratégique métropolitain pour la période 2007-2017.*

## CRT Lanaudière

Le Conseil régional de transport de Lanaudière reçoit avec beaucoup de satisfaction les propositions de l'Agence métropolitaine de transport tels le développement des réseaux de trains de banlieue, le réaménagement du stationnement incitatif Terrebonne ainsi que le prolongement de la voie réservée de l'A-25.

Nous tenons à vous informer que le CRTL appuie les recommandations présentées par l'Association des conseils intermunicipaux de transport et par les municipalités régionales de comté (MRC) Les Moulins et de l'Assomption.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

## RTL

Le RTL apprécie la présentation et le contenu du document budgétaire du PTI de l'AMT. Il est bien structuré et facile à consulter.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Commentaire favorable au sujet de la nouvelle présentation du PTI.*

Les programmes triennaux de l'AMT ont toujours réservé une large part au maintien et au développement du réseau de trains de banlieue, l'accent y est significativement renforcé dans le PTI 2006-2007-2008 par le fait que cette dernière a notamment retiré de son programme les projets majeurs de développement autres que les projets liés aux trains de banlieue.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Au cours de la dernière décennie, le réseau de trains de banlieue s'est surtout développé comme mesure d'atténuation lors de travaux importants sur le réseau routier. Dans le souci de minimiser les dépenses d'immobilisations, les équipements et les installations ont été déployés de manière provisoire. Des investissements importants sont nécessaires pour l'efficacité du réseau.*

*En outre, le PTI de l'AMT propose plus de 109 projets différents, pour des investissements totaux prévus de 1 227,0 M\$, soit 828,6 M\$ pour le réseau de trains de banlieue représentant 54 projets, 86,3 M\$ pour le réseau de transport métropolitain par autobus représentant 53 projets et 312,1 M\$ pour les projets de métro pour le prolongement du métro vers Laval et Réno-Systèmes – Phase I.*



## STM

La STM s'objecte au projet de PTI tel que présenté. Elle demande donc d'une part, à l'AMT d'inclure en priorité les projets de maintien du patrimoine, en particulier ceux reliés au métro et d'autre part, d'harmoniser les projets de son PTI avec ceux du consensus régional.

► **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Incluant le remplacement des voitures MR-73, les investissements des projets de maintien du patrimoine du métro totalisent 3 199 M\$. Compte tenu des sources de financement actuelles de 20,3 M\$ du Fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT, il faudra plus de 18 ans pour rembourser la partie non subventionnée représentant 12,5 % de ces investissements pour un montant de 400,0 M\$, ne laissant aucune marge de manœuvre pour les autres projets.*

**L'arrimage nécessaire aux besoins identifiés par les représentants régionaux :** Les projets de développement identifiés par l'AMT diffèrent de ceux de la Coalition métropolitaine. De ce fait, la STM juge que l'orientation générale de ce PTI est inappropriée et croit essentiel qu'il y ait un arrimage étroit avec les récents documents de planification déposés par la CMM, par la Ville de Montréal et par la STM. Celles-ci ont en effet identifié leurs priorités pour les grands projets de développement pour le transport en commun.

► **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Le PTI de l'AMT n'est pas en contradiction avec les projets de maintien du patrimoine du métro, les projets prioritaires identifiés par la Coalition et les grands projets de développement. La Coalition métropolitaine a identifié cinq projets prioritaires pour le développement de la région, soit :*

- *la réalisation des lignes de trains de banlieue Montréal/Mascouche, Montréal/Repentigny ainsi que la navette ferroviaire reliant l'aéroport Montréal-P.-E.-Trudeau au centre-ville de Montréal ;*
- *la réalisation du SLR de Longueuil dans l'axe de l'autoroute 10 ;*
- *le prolongement du métro vers Anjou.*

*Tous ces projets de la Coalition sont traités dans le PTI de l'AMT et trois projets sont inscrits au PTI 2006-2007-2008, soit les lignes de trains Montréal/Mascouche et Montréal/Repentigny ainsi que l'étude de la navette Montréal-P.-E.-Trudeau au centre-ville.*

**Rappel de la Loi de l'AMT :** Les présents choix de l'AMT laissent croire qu'elle abandonne un pan de ses responsabilités qui lui sont conférées par la loi en favorisant le développement des trains de banlieue.

► **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Le PTI de l'AMT propose plus de 109 projets différents, pour des investissements totaux prévus de 1 227,0 M\$, soit 828,6 M\$ pour le réseau de trains de banlieue représentant 54 projets, 86,3 M\$ pour le réseau de transport métropolitain par autobus représentant 53 projets et 312,1 M\$ pour les projets de métro pour le prolongement du métro vers Laval et Réno-Systèmes – Phase I.*

*Fait à noter, l'AMT a pour mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, d'améliorer les services de trains de banlieue et d'en assurer le développement. Elle est aussi chargée de favoriser l'intégration des services entre différents modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers.*

## Ville de Montréal

La lecture du PTI 2006-2007-2008 permet de constater que l'AMT prend un parti très affirmé de privilégier le train de banlieue et son développement dans les prochaines années et exclut d'autres modes lourds de transport collectif.

Également, nous constatons qu'elle laisse à la charge de la STM la préservation des actifs du métro, un des éléments importants, sinon le plus important du système métropolitain de transport en commun, tout en présumant que l'éventuelle réforme du financement du transport en commun procurera à cette dernière les ressources nécessaires pour faire face à ces obligations.

► **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Le PTI de l'AMT n'est pas en contradiction avec les projets de maintien du patrimoine du métro, les projets prioritaires identifiés par la Coalition et les grands projets de développement.*

*Concernant la préservation des actifs du métro, l'AMT travaillera ardemment à la réalisation de tous ces projets importants et réitère son engagement à collaborer avec tous les intervenants intéressés et à assumer le leadership pour convaincre les*

*différents paliers de gouvernement, notamment le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada, d'investir massivement au cours de la prochaine décennie dans ces infrastructures de transport, qui devraient être considérées comme étant stratégiques pour le développement de la région métropolitaine.*

*D'autre part, il serait souhaitable que l'ensemble des intervenants en matière de transport collectif considèrent et fassent front commun pour obtenir des investissements fédéraux supplémentaires comme l'ont fait les régions de Toronto et Vancouver.*

## CADRE FINANCIER

### ACIT

Face au constat que de nouvelles sources de financement des projets d'immobilisations métropolitains devront être identifiées dès 2007, pour rembourser le service de la dette en croissance, et bien que nous y ayons souscrit au moment du dépôt du Rapport Bernard, nous pensons que cet aspect du dossier devrait être revu à la lumière du nouveau cadre financier du transport en commun tant attendu.

► **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *La révision du cadre financier est une prérogative gouvernementale. En décembre 2004, le ministre des Transports présentait son document de consultation « Le financement du transport en commun – une approche intégrée » en vue de la mise en œuvre d'un nouveau cadre financier sur le transport en commun. L'AMT est en attente des décisions gouvernementales dans ce dossier.*

*D'autre part, il serait souhaitable que l'ensemble des intervenants en matière de transport collectif considèrent et fassent front commun pour obtenir des investissements fédéraux supplémentaires comme l'ont fait les régions de Toronto et Vancouver.*

### Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Si de multiples initiatives de développement du transport en commun ont cours actuellement à Montréal, il importe qu'une vision métropolitaine cohérente de la planification soit adoptée par les divers acteurs qui y œuvrent. En effet, la Chambre est consciente que des fonds extrêmement importants devront être attribués pour la réalisation de ces projets, et notamment pour la mise à niveau des infrastructures du métro. C'est pourquoi elle est d'avis qu'une planification métropolitaine des projets de transport est incontournable afin que les divers paliers de gouvernement supérieurs attribuent les fonds prévisibles et récurrents nécessaires à leur réalisation.

► **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Concernant la préservation des actifs du métro, l'AMT travaillera ardemment à la réalisation de tous ces projets importants et réitère son engagement à collaborer avec tous les intervenants intéressés et à assumer le leadership pour convaincre les différents paliers de gouvernement, notamment le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada, d'investir massivement au cours de la prochaine décennie dans ces infrastructures de transport, qui devraient être considérées comme étant stratégiques pour le développement de la région métropolitaine.*

### CMM

La Communauté invite l'Agence à demander au ministre des Transports du Québec une révision du cadre financier actuel du transport en commun dans la région métropolitaine.

► **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *La révision du cadre financier est une prérogative gouvernementale. En décembre 2004, le ministre des Transports présentait son document de consultation « Le financement du transport en commun – une approche intégrée » en vue de la mise en œuvre d'un nouveau cadre financier sur le transport en commun. L'AMT est en attente des décisions gouvernementales dans ce dossier.*

## CRE-Montréal

Nous croyons que les efforts de l'AMT pour consolider et développer le réseau de transport en commun doivent être accompagnés d'un nouveau cadre financier du transport en commun du gouvernement du Québec.

- **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *L'AMT est d'accord. D'autre part, il serait souhaitable que l'ensemble des intervenants en matière de transport collectif considèrent et fassent front commun pour obtenir des investissements fédéraux supplémentaires comme l'ont fait les régions de Toronto et Vancouver.*

## RTL

Le RTL s'interroge sur la capacité de l'AMT de réaliser ses projets de développement composés principalement d'initiatives concernant le réseau de trains de banlieue, compte tenu qu'elle ne pourra, dans cette perspective, éviter de créer un service de dette récurrent dès 2007.

- **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Pour cette raison, l'AMT souhaite trouver de nouvelles sources de financement au travers des programmes de subventions existants ou futurs, tant aux niveaux fédéral, provincial et municipal.*

Le RTL s'oppose au projet de l'AMT d'augmenter la contribution des municipalités à son fonds de développement à 2 ¢ du 100 \$ de RFU, et ce, tant et aussi longtemps que le gouvernement du Québec n'aura pas procédé à la révision du cadre financier du transport en commun, d'une part, et dans la mesure où les municipalités acceptent positivement cette possibilité, d'autre part.

- **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *La révision du cadre financier est une prérogative du gouvernement du Québec. L'AMT est en attente de la décision gouvernementale dans ce dossier.*

*D'autre part, il serait souhaitable que l'ensemble des intervenants en matière de transport collectif considèrent et fassent front commun pour obtenir des investissements fédéraux supplémentaires comme l'ont fait les régions de Toronto et Vancouver.*

## STM

**Modalités présumées du transfert de la taxe d'accise :** L'AMT souhaite que la taxe d'accise fédérale finance les besoins de maintien du patrimoine de métro. Ce faisant, l'AMT, en privant la STM du support financier qu'elle devrait normalement assumer au maintien du patrimoine, financerait indirectement ses propres investissements des trains de banlieue par ce nouveau transfert d'argent.

- **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *L'AMT est en attente des modalités de transfert de l'entente sur le versement de la taxe d'accise fédérale pour la région de Montréal.*

*Incluant le remplacement des voitures MR-73, les investissements des projets de maintien du patrimoine du métro totalisent 3 181,9 M\$. Compte tenu des sources de financement actuelles de 20,3 M\$ du Fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT, il faudra plus de 18 ans pour rembourser la partie non subventionnée, soit 12,5 % de ces investissements, pour un montant de 397,8 M\$, ce qui ne laisse aucune marge de manœuvre pour les autres projets.*

**Nouveau cadre financier et organisationnel :** Pour la STM, cette situation rend incontournable et urgente la mise en place d'un nouveau cadre financier pour le transport en commun et d'une réorganisation régionale de sa gouvernance. Elle en faisait explicitement mention dans son Plan stratégique de développement. Cette volonté a également été clairement exprimée par la CMM dans un document publié en février 2005 et par la Coalition métropolitaine le 1<sup>er</sup> septembre 2005.

- **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *La révision du cadre financier est une prérogative gouvernementale. En décembre 2004, le ministre des Transports présentait son document « Le financement du transport en commun – une approche intégrée » en vue de la mise en œuvre d'un nouveau cadre financier sur le transport en commun. L'AMT est en attente des décisions gouvernementales dans ce dossier.*

*D'autre part, il serait souhaitable que l'ensemble des intervenants en matière de transport collectif considèrent et fassent front commun pour obtenir des investissements fédéraux supplémentaires comme l'ont fait les régions de Toronto et Vancouver.*

## RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

### ACIT

Les investissements qui y sont prévus (1 156 M\$, dont 824 M\$ pour les années 2006-07-08) concernent tout autant le maintien des services actuels (830 M\$ dont près de 500 M\$ pour les 3 prochaines années), que le développement de nouvelles lignes (326 M\$ au cours des 3 prochaines années). Ils assureront le développement et répondront aux besoins pour les décennies à venir et cela pour le bénéfice de l'ensemble des composantes de la région métropolitaine.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

### CRE-Montréal

Le succès des transports publics, en terme d'achalandage dans la région de Montréal, provient en bonne partie du développement du réseau de trains de banlieue. Avant la création de l'AMT, le réseau de trains de banlieue ne comptait que deux lignes et l'achalandage était peu important. Aujourd'hui, la situation est bien différente, puisque l'achalandage est passé de 6,9 millions de déplacements annuels en 1996 à 14,5 millions en 2003. Ce bilan plus que positif s'explique, en grande partie, par l'ajout de nouvelles lignes au réseau de trains de banlieue et par la maximisation de l'utilisation du réseau existant. À cet égard, les investissements que vous proposez dans le PTI 2006-2007-2008 nous semblent pertinents.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

### STM

Elle y a inscrit pour 824 M\$ d'investissement pour le réseau des trains de banlieue dont 327 M\$ en développement. Ces derniers auront sans aucun doute un impact majeur sur les frais d'exploitation supportés en partie par les municipalités desservies et par les sources régionales. Le choix des projets inscrits au PTI ne fait qu'exacerber encore davantage la problématique causée par son double rôle de planificateur du transport collectif et d'exploitant.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Le PTI de l'AMT propose plus de 109 projets différents, pour des investissements totaux prévus de 1 227,0 M\$, soit 828,6 M\$ pour le réseau de trains de banlieue représentant 54 projets, 86,3 M\$ pour le réseau de transport métropolitain par autobus représentant 53 projets et 312,1 M\$ pour les projets de métro pour le prolongement du métro vers Laval et Réno-Systèmes – Phase I.*

*Fait à noter, l'AMT a pour mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, d'améliorer les services de trains de banlieue et d'en assurer le développement. Elle est aussi chargée de favoriser l'intégration des services entre différents modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers.*

## LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES

### Arrondissement Pierrefonds/Senneville (Ville de Montréal)

Nous vous rappelons notre rencontre au printemps passé où nos discussions portaient sur l'implantation éventuelle d'une gare aux Rapides-du-Cheval-Blanc. Nous constatons avec regret que ce projet n'est pas retenu dans votre programme.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Ce projet de gare est conditionnel à l'accroissement de la capacité de la ligne Deux-Montagne, comprenant notamment les projets de doublement des voies sur cette ligne, l'étagement de l'Est et l'acquisition du matériel roulant.*

### Arrondissement Saint-Laurent (Ville de Montréal)

Nous voulons connaître l'étude du dossier de l'ajout d'une gare près de l'autoroute 13.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Lorsque les résultats des études en cause seront disponibles, ils seront communiqués, à leur demande, aux partenaires concernés.*

### STL

Le projet de gare « Autoroute 13 » nous apparaît particulièrement intéressant. De même, nous ne pouvons qu'appuyer les activités de réhabilitation de la gare Île-Bigras en 2006.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

## LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD

### MRC Vaudreuil-Soulanges

**Gare intermodale sur l'île Perrot :** la MRC de Vaudreuil-Soulanges demande que les sommes nécessaires pour la réalisation du projet d'une gare intermodale sur l'île Perrot, tel que présenté dans le rapport sur « l'élaboration d'un concept de gare intermodale en vue de la consolidation des gares sur l'île Perrot » et identifié au schéma d'aménagement révisé, soient inscrites au programme triennal d'immobilisations 2006-2007-2008 de l'AMT.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Suite à l'étude de la consolidation des gares sur l'Île-Perrot et à l'estimé des coûts d'une nouvelle gare, la direction de l'AMT a décidé à court terme d'améliorer l'accès et les infrastructures des gares existantes. À plus long terme, dans le cadre de l'aménagement de l'autoroute 20 sur l'Île-Perrot, le projet d'une nouvelle gare pourrait être considéré à nouveau.*

## LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME

### Arrondissement Côte-Saint-Luc (Ville de Montréal)

La Ville de Montréal a résolument pris position en faveur du développement du réseau de train de banlieue sur son territoire dans le Plan d'urbanisme qu'elle a adopté récemment.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

Le territoire de Côte Saint-Luc est particulièrement difficile à desservir par transport en commun et la création d'une ou deux stations de train sur cette ligne constitue une partie de la solution au désenclavement de la ville et à un meilleur accès de ses citoyens aux autres secteurs de la région.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : La décision de créer de nouvelles stations dépend des résultats des études à réaliser concernant le passage de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel du Mont-Royal.*

### STL

Cette ligne connaît un succès indéniable. La récente ouverture du stationnement incitatif de la gare Sainte-Rose et son succès immédiat (plus de 700 véhicules) justifie amplement les investissements pour des équipements permanents à cet endroit. Le projet d'étude de la connexion de cette ligne de trains de banlieue au tunnel du Mont-Royal apparaît extrêmement prometteur.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

Nous savons maintenant qu'il est souhaitable de relocaliser la gare Saint-Martin au niveau du boulevard Dagenais ou près de l'autoroute 440, et ce dès l'ouverture de la station intermodale Concorde, en 2007. Dans ce contexte, il est impératif d'inclure les montants requis pour ces aménagements au PTI 2006-2007-2008.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Ce projet est inscrit au PTI 2006-2007-2008 à la condition que le prolongement du boulevard Dagenais soit réalisé par la Ville de Laval.*

## LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE

### RTL

Gare Longueuil/Saint-Hubert : Le RTL appuie le projet de « gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert » retenu par l'AMT au PTI 2006-2007-2008.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

## TRAINS DE BANLIEUE – DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

### ACIT

**Développement des lignes Est (Repentigny) et Nord-Est (Mascouche) :** Outre la mise en service du prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme, l'Association se réjouit du développement prévu des lignes Est et Nord-est, en proposant un scénario de développement qui consiste à desservir Mascouche-Terrebonne par le service de la ligne Repentigny. Celui-ci nous apparaît intéressant du fait qu'il est porteur d'une offre de service plus grande pour le secteur Mascouche – Terrebonne, d'un service plus rapide et confortable via le tunnel du Mont-Royal, et du fait qu'il génère d'importantes économies de coût ( $\pm$  70\$ millions), par rapport au total de la mise en service de deux lignes distinctes.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

Un autre projet inclus au PTI, soit l'étude concernant la connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme au tunnel du Mont-Royal est d'un grand intérêt pour l'ACIT.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

### Les Amis de la montagnes

À une époque où nous parlons de développement durable, de lutte aux changements climatiques, de qualité de vie, de respect de l'environnement, de plein air urbain, il semble essentiel que l'AMT étudie sérieusement la possibilité de doter le parc du mont Royal et l'ensemble de la montagne de mesures concrètes favorisant l'accès au mont Royal tout en réduisant l'utilisation de l'automobile.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Compte tenu du dénivellement important et des coûts de construction élevés par rapport aux bénéfices escomptés, ce projet n'est pas retenu pour l'instant.*

*Par ailleurs, le mont Royal est notamment desservi par la ligne 11 de la STM à partir de la station de métro Mont-Royal.*

### Chambre de commerce du Montréal métropolitain

La Chambre retient deux principaux projets qui semblent des plus porteurs, à l'échelle de la métropole, pour faciliter le transport des personnes. À cet égard, le projet de construction d'une ligne de train de banlieue dans la couronne nord et qui desservira l'est de la ville de Montréal, ainsi que le secteur de l'Acadie-Chabanel, sera des plus bénéfique pour ces deux secteurs économiques particulièrement structurants pour la région métropolitaine.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

La Chambre souligne également la portée du projet d'aménagement d'une gare multimodale à la station de métro Édouard-Montpetit – laquelle serait reliée au tunnel ferroviaire situé sous le mont Royal –, et qui aurait le double avantage de générer une plus-value des infrastructures du métro existantes et de faciliter la mobilité de la communauté universitaire de l'Université de Montréal avec le centre-ville et les nombreuses voies de communication qui s'y trouvent.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

## CRE-Montréal

**Ligne de trains de banlieue Repentigny-Mascouche-Montréal** : Nous croyons que l'AMT doit faire du développement de la ligne de train de banlieue Repentigny-Mascouche-Montréal une priorité puisque la partie Est et Nord est de la région métropolitaine de Montréal est pour l'instant moins bien desservie en matière d'infrastructure lourde de transport en commun.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

## Héritage Montréal

Nous comprenons que la faisabilité de gares intermodales reliant l'historique tunnel sous le mont Royal aux campus des universités de McGill et de Montréal serait à l'étude et nous vous demandons d'élargir la portée de cet examen pour traiter de manière complète l'accessibilité au mont Royal en relation avec le reste du cœur de la métropole, soit le centre-ville, le Vieux-Montréal et son havre, ainsi que les quartiers entourant la montagne.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Compte tenu du dénivellement important et des coûts de construction élevés par rapport aux bénéfices escomptés, ce projet n'est pas retenu pour l'instant.*

*Par ailleurs, le mont Royal est notamment desservi par la ligne 11 de la STM à partir de la station de métro Mont-Royal.*

## MRC Les Moulins

**Lien ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne et Repentigny** : Le conseil de la MRC Les Moulins avise l'AMT qu'il privilégie le scénario qui prévoit la construction d'un lien ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne et Repentigny et souhaite que l'AMT inscrive ce scénario dans le PTI 2006-2007-2008 comme le projet ultime à présenter pour fins d'autorisation au MTQ.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : La mise en place d'une desserte ferroviaire dans le secteur est de la région métropolitaine est une priorité de développement de l'AMT. Le choix du scénario à privilégier est en cours d'analyse. L'AMT prend note de la position de la MRC Les Moulins.*

## Ville de Montréal (Service de développement culturel, de la qualité du milieu de vie et de la diversité ethnoculturelle)

**Accès au Chalet du parc du mont Royal** : Dans le cadre des travaux de la Table pour la production du plan de mise en valeur, il nous semble des plus pertinents, lors du processus de consultation publique de l'AMT au sujet du plan triennal d'immobilisations 2006-2007-2008, que vous puissiez ajouter un volet à l'étude portant sur les gares McGill et Université-de-Montréal. Il s'agirait d'évaluer la faisabilité de mettre en place un accès au Chalet du parc du mont Royal.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Compte tenu du dénivellement important et des coûts de construction élevés par rapport aux bénéfices escomptés, ce projet n'est pas retenu pour l'instant.*

*Par ailleurs, le mont Royal est notamment desservi par la ligne 11 de la STM à partir de la station de métro Mont-Royal.*

## Ville de Terrebonne

**Lien ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne et Repentigny** : le Conseil municipal de la Ville de Terrebonne appuie la résolution numéro 5645-11-05 adoptée le 23 novembre 2005 par le conseil de la MRC Les Moulins et souhaite que l'AMT inscrive le projet de lien ferroviaire entre Mascouche/ Terrebonne et Repentigny dans le PTI 2006-2007-2008 comme le projet ultime à présenter pour fins d'autorisation au ministère des Transports du Québec.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : La mise en place d'une desserte ferroviaire dans le secteur est de la région métropolitaine est une priorité de développement de l'AMT. Le choix du scénario à privilégier est en cours d'analyse. L'AMT prend note de la position de la MRC Les Moulins.*



## ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

### ACIT

Le PTI 2006-07-08 met l'accent sur le développement permanent du réseau de transport métropolitain, en y prévoyant des investissements de l'ordre de 125 M\$, dont 54,9 M\$ pour les trois prochaines années, essentiellement axés sur le maintien du patrimoine. L'AMT qualifie d'ailleurs ce réseau de « composante vitale du réseau de transport de la région de Montréal », opinion que nous partageons pleinement.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

### CRE-Montréal

Le CRE-Montréal appuie la volonté de l'AMT de poursuivre ses efforts pour implanter des voies réservées sur les infrastructures routières actuelles aux véhicules à coefficient élevé d'occupants et aux autobus sur les principaux axes métropolitains.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

## AXE AUTOROUTE 25 ET BOULEVARD PIE-IX

### Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (Ville de Montréal)

**Sécurisation de la voie réservée aux autobus sur le boulevard Pie-IX :** Concernant la révision du plan d'action relatif à la sécurisation de la voie réservée aux autobus sur le boulevard Pie-IX, comme il semble que les travaux débuteront en 2006, nous aimerions savoir si une consultation des arrondissements a été planifiée. En effet, les actions qui seront privilégiées auront possiblement des répercussions sur les aménagements du domaine public et la gestion du réseau local. À cet égard, nous souhaitons être en mesure d'ajuster nos interventions en conséquence.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En juillet dernier, le coroner a rendu public son rapport d'enquête. L'AMT a étudié le rapport et travaille avec des représentants de la Société de transport de Montréal et de la Ville de Montréal afin de valider les mesures qui pourraient être mises en place pour améliorer les conditions d'exploitation de la voie réservée.*

### Arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension (Ville de Montréal)

**Rétablissement de la voie réservée bidirectionnelle sur le boulevard Pie-IX :** Nous remarquons que vous entendez donner suite au rétablissement de la voie réservée bidirectionnelle sur le boulevard Pie-IX. Nous vous signalons que notre arrondissement a toujours signifié son opposition à un tel projet.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En juillet dernier, le coroner a rendu public son rapport d'enquête. L'AMT a étudié le rapport et a entrepris des contacts avec les représentants de la Société de transport de Montréal. Au cours des prochaines semaines, des démarches sont aussi prévues auprès du syndicat des chauffeurs de la STM, de la Ville de Montréal, des quatre arrondissements concernés et du Service de police de la Ville de Montréal. Ces démarches visent à valider les mesures qui pourraient être mises en place pour améliorer les conditions d'exploitation de la voie réservée.*

## MRC Les Moulins

**Étude d'amélioration du transport collectif dans le corridor de l'autoroute 25** : Le Conseil de la MRC Les Moulins se réjouit de la proposition de l'AMT de prévoir une étude d'amélioration du transport collectif dans le corridor de l'autoroute 25.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

**Voie réservée direction nord** : Le Conseil de la MRC Les Moulins se réjouit de la proposition de l'AMT du concept de prolongement de la voie réservée en direction du nord sur un tronçon de 1,5 km.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

**Stationnement Terrebonne** : Le Conseil de la MRC Les Moulins se réjouit de la proposition de l'AMT d'agrandir le stationnement incitatif de Terrebonne pour atteindre une capacité de plus de 850 places aménagées de façon permanente.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

## STL

**Axe autoroute 25 et boulevard Pie-IX** : Le prolongement de la voie réservée sur l'autoroute 25 en direction nord nous apparaît un élément intéressant et susceptible de favoriser les dessertes express de la STL depuis le quartier Saint-François. Nous saluons donc aussi la réalisation de ce projet en 2006. De même, le prolongement de la voie réservée Pie-IX à Laval est une mesure que la STL favorise.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

## STM

**Voie réservée Pie-IX** : La STM croit que des efforts communs doivent être entrepris immédiatement afin de s'assurer de la réouverture de cette voie. Toutefois, étant donné le contexte particulier de cet axe et la rareté des ressources de la STM, elle tient à réitérer sa demande de maintien de l'aide métropolitaine pour cet axe.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En juillet dernier, le coroner a rendu public son rapport d'enquête. L'AMT a étudié le rapport et travaille avec des représentants de la Société de transport de Montréal et de la Ville de Montréal afin de valider les mesures qui pourraient être mises en place pour améliorer les conditions d'exploitation de la voie réservée*

## Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes au transport de la STM, section locale 1983

Nous avons pris connaissance du Programme triennal d'immobilisations 2006-2007-2008 de l'Agence métropolitaine de transport. La lecture du projet « *Voie réservée Pie-IX – Amélioration de la sécurité et des mesures préférentielles aux intersections* » nous laisse perplexes quant à la compréhension de l'Agence de ce dossier. Le deuxième paragraphe de cette section laisse entendre au lecteur que le comité de sécurité de la voie réservée Pie-IX a établi et approuvé en 2003 diverses mesures pour améliorer la sécurité sur la voie réservée à contresens. Suit par la suite une nomenclature de ces mesures.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En juillet dernier, le coroner a rendu public son rapport d'enquête. L'AMT a étudié le rapport et travaille avec des représentants de la Société de transport de Montréal et de la Ville de Montréal afin de valider les mesures qui pourraient être mises en place pour améliorer les conditions d'exploitation de la voie réservée.*

## Ville de Terrebonne

**Voie réservée direction nord** : Le Conseil municipal de la Ville de Terrebonne appuie la résolution 5644-11-05 adoptée le 23 novembre 2005 par le conseil de la MRC Les Moulins, lequel se réjouit de la proposition de l'AMT du concept de prolongement de la voie réservée en direction du nord sur un tronçon de 1,5 km, de la proposition d'agrandir le stationnement incitatif de Terrebonne pour atteindre une capacité de plus de 850 places aménagées de façon permanente et de prévoir une étude d'amélioration du transport collectif dans le corridor de l'autoroute 25 et souhaite que l'AMT retienne ces projets d'amélioration dans le programme triennal d'immobilisation 2006-2007-2008 final et que les travaux et études nécessaires soient complétés au plus tard au printemps 2006.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

## AXE AUTOROUTE 20 ET ROUTE 132

### RTL

**Voies réservées sur le chemin Chambly pour la desserte de la gare Saint-Hubert** : La rentabilité de ce projet a été démontrée par une analyse bénéfices/coûts réalisée par l'AMT. Le RTL considère que ce projet évalué à 3,5 M\$ doit faire partie intégrante du projet d'aménagement de la gare Longueuil/Saint-Hubert et inscrit au PTI 2006-2007-2008 de l'AMT.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Le projet de la voie réservée Chambly-Cousineau – Phase I vers Longueuil sur deux tronçons a été inscrit au PTI de l'AMT en 2006. Une analyse plus approfondie sera réalisée en 2006 concernant la mise en place d'une voie réservée sur deux tronçons vers Saint-Hubert.*

**Terminus et stationnement incitatif à Saint-Bruno** : Le projet consiste à aménager un terminus et un stationnement incitatif au carrefour de l'autoroute 30 et du boulevard Clairevue, à Saint-Bruno, non loin de la gare. Ce projet permettrait d'optimiser l'utilisation des autobus qui se destinent au train et, par la suite, au terminus et à la station de métro Longueuil.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : L'étude d'opportunité et de faisabilité, au montant de 0,050 M\$, pour un projet de terminus et de stationnement incitatif à Saint-Bruno, a été inscrite en 2006 au PTI de l'AMT.*

**Terminus et stationnement Boucherville** : Le RTL appuie le projet de « terminus et stationnement incitatif Boucherville » retenu par l'AMT au PTI 2006-2007-2008.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

## AXE AUTOROUTE 10 / AUTOROUTE BONAVENTURE

### CRE-Montréal

**Implantation d'un SLR** : L'AMT ne doit pas rejeter l'implantation d'un système de transport de type SLR. À notre avis, l'AMT doit continuer à travailler pour convaincre les autorités supérieures d'investir les sommes nécessaires à la mise en chantier de systèmes SLR.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Les études d'avant-projet du train léger dans l'axe de l'autoroute 10/pont Champlain sont en cours de finalisation. Les résultats des études seront déposés auprès des gouvernements supérieurs qui en feront l'analyse pour décision.*

## RTL

**Consolidation de la fiabilité et développement de l'offre de service dans l'axe de l'autoroute 10/pont Champlain :** Le RTL demande à l'AMT de consolider la fiabilité de l'offre de service et de développer l'achalandage dans l'axe A-10/pont Champlain par la mise en place de solutions appropriées tel que l'aménagement d'une desserte en site propre sur toute sa longueur, la solution privilégiée étant l'implantation d'un système léger sur rail.

► *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :* Afin de consolider la fiabilité de l'offre de service dans l'axe de l'autoroute 10/pont Champlain, l'AMT prévoit les mesures suivantes à court et moyen terme :

- En 2006, l'AMT mettra en place l'aménagement d'une voie d'accès à usage restreint avec mesures préférentielles pour les autobus (0,850 M\$) ;
- À plus long terme, conformément au plan de déploiement dans l'axe de l'autoroute 10, l'AMT poursuivra les études en avant-projet (0,1 M\$) afin de retenir un aménagement optimal pour l'ensemble des partenaires, permettant de déployer une voie réservée en site propre à Montréal afin d'accéder plus rapidement et plus directement à la voie réservée du pont Champlain.

À la lumière du déploiement de ces mesures préférentielles projetées à court et à moyen terme, l'AMT souhaite compléter une analyse actualisée de la demande et de l'offre en transport collectif à court et à moyen terme dans ce corridor (0,1 M\$). Cette étude serait menée afin d'analyser les diverses opportunités de nouveaux services, d'ajustement des services actuels et d'aménagement d'infrastructures additionnelles à court, moyen et long terme.

Par ailleurs, les études d'avant-projet du train léger dans l'axe de l'autoroute 10/pont Champlain sont en cours de finalisation. Les résultats des études seront déposés auprès des gouvernements supérieurs qui en feront l'analyse pour décision.

**Lien entre le terminus Panama et la bretelle Pelletier :** Pour améliorer l'accès à la voie réservée de l'autoroute 10 via le tunnel reliant le terminus Panama à la voie réservée, le RTL propose l'aménagement d'une bretelle d'accès au boulevard Pelletier au coût de 2,5 M\$. Cette nouvelle bretelle d'accès au terminus Panama permettrait aux autobus de contourner la congestion sur le boulevard Panama et éliminerait les conflits autobus-autos à la sortie du stationnement incitatif, principalement en période de pointe du soir.

► *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :* Au plan de déploiement des services et des infrastructures dans l'axe Bonaventure/autoroute 10, il est prévu une étude qui analysera les actuels patrons de desserte vers le centre-ville qui se rabattent essentiellement vers les sites Panama et Chevrier et les deux points d'accès au corridor TCV. La demande du RTL concernant une nouvelle bretelle d'accès au terminus Panama sera analysée au cours de cette même étude afin d'évaluer l'opportunité de ce projet.

**Mesures préférentielles dans l'axe de l'autoroute 10 et Bonaventure :** Le RTL appuie le projet de « mesures préférentielles dans l'axe de l'autoroute 10 et Bonaventure » retenu par l'AMT au PTI 2006-2007-2008.

► *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :* En accord avec les recommandations de l'AMT.

**Terminus Centre-ville :** Le RTL appuie le projet « d'augmentation de la capacité du terminus Centre-ville » retenu par l'AMT au PTI 2006-2007-2008.

► *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :* En accord avec les recommandations de l'AMT.

**Terminus Panama :** Le RTL appuie le projet de « réorganisation du terminus Panama » retenu par l'AMT au PTI 2006-2007-2008.

► *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :* En accord avec les recommandations de l'AMT.

## AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL

### Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (Ville de Montréal)

**Via-bus de l'Est** : La section du document qui traite du projet Via-bus précise que, en attente de la réalisation de ce projet majeur, « des mesures transitoires locales » doivent être envisagées. Nous désirons avoir des informations sur la nature des mesures qui sont susceptibles d'être préconisées et connaître l'échéancier de réalisation de ces dernières.

► **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT** : Dans l'axe de la rue Notre-Dame, la STM a présenté en 2005 un projet transitoire de voie réservée et de mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame actuelle, sur toute la longueur du trajet, soit entre le bout de l'île et la rue Berri. Le coût de ce projet est actuellement estimé, par la STM, à environ 5 M\$.

*Cette solution aurait l'avantage de faciliter le déplacement des autobus dans cet axe, y compris sur le tronçon congestionné, en attendant que la construction du nouveau boulevard urbain dans l'axe Notre-Dame soit terminée.*

### STM

**Via-bus de l'Est – Emprise ferroviaire CN** : La STM a déjà manifesté son désaccord face à ce projet, notamment en ce qui a trait à sa rentabilité. La position de la STM demeure inchangée et souligne que l'AMT a déjà engagé des sommes importantes pour la mise en place de cette desserte alors qu'il n'y a toujours pas d'entente entre l'AMT, la Ville de Montréal, la STM et la CRT Lanaudière (OMIT Repentigny).

► **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT** : Dans l'axe de la rue Notre-Dame, la STM a présenté en 2005 un projet transitoire de voie réservée et de mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame actuelle, sur toute la longueur du trajet, soit entre le bout de l'île et la rue Berri. Le coût de ce projet est actuellement estimé, par la STM, à environ 5 M\$.

*Cette solution aurait l'avantage de faciliter le déplacement des autobus dans cet axe, y compris sur le tronçon congestionné, en attendant que la construction du nouveau boulevard urbain dans l'axe Notre-Dame soit terminée.*

### Ville de l'Assomption

Le Conseil municipal de la Ville de l'Assomption appuie le projet du programme triennal d'immobilisations 2006-2007-2008 de l'Agence métropolitaine de transport de Montréal afin de favoriser la réalisation du projet de Train de l'Est.

► **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT** : La mise en place d'une desserte ferroviaire dans le secteur est de la région métropolitaine est une priorité de développement de l'AMT. Le choix du scénario à privilégier est en cours d'analyse. L'AMT prend note de la position de la MRC Les Moulins.

## DÉVELOPPEMENT – RTMA

### Arrondissement Saint-Laurent (Ville de Montréal)

**Terminus Côte-Vertu :** Nous voulons finaliser l'entente pour les phases I et II et nous assurer de la réalisation de la phase II en 2006, le tout en conformité avec la résolution numéro CA03 080405 adoptée par le Conseil d'arrondissement de Saint-Laurent, le 3 juin 2003.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : La phase II du terminus Côte-Vertu n'a pas été priorisée. Ce projet est inscrit en nouvelle initiative et est en attente de décision gouvernementale.*

### STL

**Corridors transport collectif et covoiturage :** Il nous apparaît opportun d'examiner la faisabilité de corridors de transport collectif et de covoiturage dans les axes des autoroutes 13, 15 et 19. Nous avons déjà mentionné que ces mesures vont toutes dans le sens de nos orientations stratégiques, la première (autoroute 13) étant une condition sine qua non à l'établissement d'une liaison entre Laval et la nouvelle gare A-13 de la ligne de train de Deux-Montagnes.

Nous tenons à rappeler que nous avons déjà appuyé des initiatives comme la contribution de 500 \$ pour équiper chaque autobus d'un GPS et que nous nous attendons à ce que les paramètres précis de ce programme soient fixés très bientôt afin de le mettre en place et de pouvoir profiter de ces subventions en 2006.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT. Ce projet est présenté comme nouvelle initiative et est en attente d'autorisation du MTQ. Les travaux d'orientation de ce projet seront néanmoins amorcés au début 2006.*

*Échelonné sur trois ans, ce programme propose une contribution de 500 \$ par autobus, pour une flotte totale de 2 646 autobus, contribution conditionnelle au respect de normes communes à établir pour l'organisation de l'information et est de plus conditionnel à son arrimage avec le programme d'aide au transport collectif des personnes.*

**Voie réservée Concorde – Laval :** Nous tenons à insister sur le projet de voie réservée Concorde – Laval. En 2004, la STL avait demandé, même si l'étude réalisée l'année précédente n'était pas encore complétée, que des estimations de coûts soient intégrées au PTI, afin que plusieurs des aménagements prévus puissent être amorcés en 2006. Nous demandons aussi que l'axe Concorde / Notre-Dame soit intégré au RTMA de l'AMT.

Un projet épuré de ses éléments plus cosmétiques devrait voir le jour, en intégrant l'ensemble des mesures préférentielles envisagées au moment de l'étude. Nous croyons qu'un montant de 11,2 M\$ devrait être inscrit au PTI de l'AMT pour la réalisation de ce projet.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Suite à l'étude d'opportunité de 2004, une étude d'avant-projet d'un montant de 0,2 M\$ a été inscrite au PTI de l'AMT en 2006 afin de préciser les interventions à déployer et d'évaluer les coûts détaillés du projet. De plus, une enveloppe budgétaire de 0,8 M\$ est prévue pour intervenir, en 2006, aux abords de la station de métro Concorde. Pour ce faire, une contribution financière est demandée à la Ville de Laval pour mettre en place le prolongement du boulevard Souvenir afin de libérer le boulevard Concorde pour y insérer une voie réservée.*

## STM

**Étude d'amélioration du transport collectif et du covoiturage – Nouveaux corridors des autoroutes 15, 13, 19, 20 et 40 :** La desserte en transport en commun de ces axes est de la responsabilité de la STM. Les axes des autoroutes 20 et 40 font d'ailleurs partie intégrante de son projet RPM. Dans le cas de l'autoroute 20, un projet a déjà été soumis au MTQ. En ce qui concerne l'autoroute 40, la STM et le MTQ travailleront en collaboration pour donner une place importante au transport en commun dans le contexte de la révision de l'axe faite par le ministère.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : L'AMT et le MTQ évaluent l'opportunité de déployer des mesures préférentielles pour autobus sur ces axes de nature métropolitaine, qu'ils soient localisés sur l'île de Montréal ou ailleurs. L'AMT souhaite la participation de la STM à ce projet pour bénéficier de son expertise.*

## AUTRES INTERVENTIONS – RTMA

## STL

**Autres projets – Équipements :** Nous sommes aussi en accord avec le réaménagement du terminus sud à Henri-Bourassa et avec le fait que le terminus Grenet demeure un point de correspondance pour la STM et la STL.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

## STM

**Voies réservées Parc/René-Lévesque/Côte-des-Neiges :** L'an dernier, la STM saluait l'initiative visant à améliorer la visibilité des voies réservées pour ces axes très importants en termes de volumes de déplacement. À la lecture du présent PTI, il semble que ces projets aient été abandonnés. Dans l'affirmative, la STM demanderait une compensation à l'AMT afin de préserver l'efficacité du transport par autobus dans ces secteurs très achalandés.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : L'AMT et ses partenaires poursuivent les discussions dans le cadre des travaux du comité d'orientation.*

**Étude de mesures préférentielles et voies réservées – Axe Henri-Bourassa :** La STM a déjà proposé une démarche à l'AMT pour ce projet sur son territoire. Faisant partie du RPM montréalais, ce projet prévoit une bonification du service tout au long de la journée. Quant au projet de l'AMT prévu sur le même axe, elle prévoit l'implantation sur seulement 50 % de la longueur planifiée du projet STM. Dans le contexte de ressources limitées, il serait avantageux que les projets de développement soient complémentaires et non superposés comme dans le présent cas.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Localisé sur l'île de Montréal, cet axe est décrété métropolitain. Il est effectivement avantageux que les projets de développement soient complémentaires. L'AMT souhaite la participation de la STM à ce projet en y apportant son apport de nature locale.*

## AUTRES PROJETS INTÉGRATEURS DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

### STL

Nous appuyons toujours toutes les initiatives intégratrices de l'AMT dans le cadre du développement des systèmes d'information de planification ou de service à la clientèle. Il en va ainsi des activités reliées aux équipements régionaux de vente et perception, au montage d'un plan stratégique de systèmes de transport intelligent, aux mesures préférentielles – STI- Phase II, à l'harmonisation des horaires des organismes de transport, au calculateur de trajets métropolitains et au projet d'autopartage *Branché*.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

### STL

**Projet de remplacement des acryliques des dômes – Station Angrignon :** Ce projet devrait être inscrit au PTI de l'AMT puisque les travaux sont essentiels et que cette section du terminus fait partie des équipements métropolitains. La STM évalue actuellement les besoins et des rencontres sont prévues avec l'AMT prochainement.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Les besoins n'étant toujours pas arrêtés par l'AMT et la STM, ces sommes ne peuvent être inscrites au PTI. Ce projet est lié à une définition des responsabilités quant à la propriété des infrastructures sur ce site. Ce projet est également lié au dossier du transfert des actifs à l'AMT.*

## RÉSEAU DU MÉTRO DE MONTRÉAL

### ACIT

Le PTI consacre aussi des sommes importantes au métro : 842 M\$ dont 312 M\$ au cours des 3 prochaines années pour le prolongement du métro à Laval (299 M\$) et 12,26 M\$ pour la part restante de l'AMT au financement de Réno-Systèmes.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les recommandations de l'AMT.*

### Arrondissement Saint-Laurent (Ville de Montréal)

**Prolongement de la ligne 2 ouest du réseau du métro de Montréal :** L'arrondissement souhaite ce prolongement de la station Côte-Vertu à Bois-Franc. Nous voulons nous assurer que les études préalables au prolongement de la ligne 2 ouest soient priorisées.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Ce projet est présenté à la section du PTI traitant des grands projets de développement. Ce dossier sera traité lors de la révision du plan stratégique métropolitain 2007-2017 de l'AMT.*

*L'AMT n'a pas cru opportun d'inclure de projet majeur dans la planification triennale pour les années 2006-2007-2008 pour les motifs invoqués dans la section des grands projets.*



## STM

**Primauté au maintien de l'épine dorsale du système : le métro :** Au cours des dernières années et plus spécifiquement l'an dernier, les commentaires de la CMM, de la Ville de Montréal et de la STM sur le PTI de l'AMT convergeaient en ce qui a trait aux grandes priorités et en particulier pour le maintien du patrimoine du métro. Ainsi, il avait été souligné que la réfection du métro devrait être placée au premier plan des priorités d'investissement de l'AMT. Compte tenu des affirmations de l'AMT sur le métro considéré comme l'épine dorsale du transport en commun dans la région, il va de soi que d'en assurer son bon fonctionnement devrait constituer, au-delà de tout, la principale priorité dans le choix des investissements. Avec de telles affirmations, il est surprenant que les projets concernant le métro se trouvent dans les dernières pages du présent projet de PTI.

- **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *Incluant le remplacement des voitures MR-73, les investissements des projets de maintien du patrimoine du métro totalisent 3 181,9 M\$. Compte tenu des sources de financement actuelles de 20,3 M\$ du Fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT, il faudra plus de 18 ans pour rembourser la partie non subventionnée, soit 12,5 % de ces investissements, pour un montant de 397,8 M\$, ce qui ne laisse aucune marge de manœuvre pour les autres projets.*

*Concernant la préservation des actifs du métro, l'AMT travaillera ardemment à la réalisation de tous ces projets importants et réitère son engagement à collaborer avec tous les intervenants intéressés et à assumer le leadership pour convaincre les différents paliers de gouvernement, notamment le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada, d'investir massivement au cours de la prochaine décennie dans ces infrastructures de transport, qui devraient être considérées comme étant stratégiques pour le développement de la région métropolitaine.*

## Ville de Montréal

La décision de l'AMT d'exclure le maintien du patrimoine de son PTI 2006-2007-2008 ne peut s'appuyer sur l'insuffisance des ressources financières. En effet, le document de consultation indique que pour financer des investissements de 2 157 M\$ qu'elle projette réaliser au cours des prochaines années, l'AMT engagera sa propre responsabilité financière à hauteur de 413 M\$, soit un montant nettement supérieur aux 228 M\$ qu'elle devrait assumer si elle adoptait la totalité des projets du maintien du patrimoine du métro. En comparaison, la part du coût des investissements à la charge de l'AMT pour l'ensemble des projets de trains de banlieue atteindra 299 M\$, dont 229 M\$ sont uniquement attribuables aux deux nouvelles lignes ferroviaires proposées et à l'ajout de locomotives ainsi que de voitures passagers. L'AMT dispose donc de ressources qu'elle a toutefois affectées au développement des trains de banlieue.

- **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT :** *La part financière de l'AMT du PTI 2006-2007-2008 totalise 414,6 M\$ et se répartit comme suit :*

• <i>Maintien du patrimoine – Trains de banlieue :</i>	<i>169,4 M\$</i>
• <i>Plan d'intervention – Trains de banlieue :</i>	<i>131,1 M\$</i>
• <i>Plan d'intervention – Équipements métropolitains :</i>	<i>34,6 M\$</i>
• <i>Autres projets intégrateurs :</i>	<i>22,3 M\$</i>
• <i>Réseau du métro de Montréal :</i>	<i>57,2 M\$</i>
	<i>Total : 414,6 M\$</i>

*Par ailleurs, incluant le remplacement des voitures MR-73, les investissements des projets de maintien du patrimoine du métro totalisent 3 181,9 M\$. Compte tenu des sources de financement actuelles de 20,3 M\$ du Fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT, il faudra plus de 18 ans pour rembourser la partie non subventionnée, soit 12,5 % de ces investissements, pour un montant de 397,8 M\$, ce qui ne laisse aucune marge de manœuvre pour les autres projets.*

*Concernant la préservation des actifs du métro, l'AMT travaillera ardemment à la réalisation de tous ces projets importants et réitère son engagement à collaborer avec tous les intervenants intéressés et à assumer le leadership pour convaincre les différents paliers de gouvernement, notamment le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada, d'investir massivement au cours de la prochaine décennie dans ces infrastructures de transport, qui devraient être considérées comme étant stratégiques pour le développement de la région métropolitaine.*







**Agence métropolitaine de transport**

---

Agence métropolitaine de transport | 500, Place d'Armes, 25<sup>e</sup> étage | Montréal (Québec) | H2Y 2W2  
Téléphone : [514] 287-2464 | Télécopieur : [514] 287-2460 | Site Internet : [www.amt.qc.ca](http://www.amt.qc.ca)

---