



2007 08-09

PTI 2007-2008-2009

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS

ADOPTÉ LE 8 NOVEMBRE 2006



Agence métropolitaine de transport

LISTE DES ABRÉVIATIONS

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

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
FAITS SAILLANTS – LE PTI 2007-2008-2009 EN BREF	6
SYNTHÈSE DU PTI 2007-2008-2009	11

PROJETS D'IMMOBILISATIONS (PTI 2007-2008-2009)	17
A FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE	19
B RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	29
Ligne Montréal/Deux-Montagnes	31
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	39
Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme	45
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	51
Ligne Montréal/Delton-Candiac	57
Trains de banlieue – Infrastructure communes	63
Trains de banlieue – Développement du réseau	63
C RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS	75
Axes autoroute 25 et boulevard Pie-IX	77
Axes autoroute 20 et route 132	83
Axes autoroute 10 et autoroute Bonaventure	91
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal	99
RTMA – Développement du réseau	105
RTMA – Autres interventions	111
D RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL	119
E INNOVATION	125
Services d'information à la clientèle	127
Système d'aide à l'exploitation	132
Services généraux à la clientèle	136
F ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE	139
G SÉCURITÉ ET SÛRETÉ	143

FINANCEMENT – GRANDS PROJETS DE DÉVELOPPEMENT	151
FINANCEMENT – PROJETS INSCRITS AU PTI 2007-2008-2009	153
FINANCEMENT – PROJETS DE MAINTIEN DU PATRIMOINE DU MÉTRO	157

ANNEXES	
Annexe A – Équipements et infrastructures métropolitains actuels et proposés	159
Annexe B – Commentaires des partenaires de l'AMT (en date du 3 novembre)	163

L'AMÉLIORATION DES SERVICES EN TRANSPORT COLLECTIF PASSE PAR LA CONSOLIDATION ET LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX

L'AMT, facilitatrice des déplacements urbains

En 1996, 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 d'un organisme de planification, de coordination, de développement et de promotion du transport en commun et celle d'un organisme d'exploitation de trains de banlieue et d'autobus métropolitains, avec les équipements métropolitains comprenant les stationnements incitatifs, les terminus métropolitains et les voies réservées.

La démarche de l'AMT : en parfaite conformité avec la Politique québécoise du transport collectif

En juin 2006, le gouvernement du Québec dévoilait sa Politique québécoise du transport collectif, qui fixe comme objectif majeur d'accroître l'utilisation des transports collectifs de 8 % et d'accroître l'offre de service de transport collectif de 16 % d'ici 2012 par rapport à la situation actuelle. Lors des dix dernières années, l'achalandage des trains de banlieue a crû de 110,2 % et celui des autobus express métropolitains de 59 % au cours des cinq dernières années. Depuis 2003, ceci s'est traduit par une augmentation de plus de 2,7 millions de nouveaux déplacements annuels. Les services métropolitains de l'AMT représentent donc un moteur important de la croissance du transport collectif dans la région et, à ce titre, devraient constituer un élément central de toute politique d'accroissement de l'achalandage visant une hausse de 30 millions de nouveaux déplacements en cinq ans, dans la région métropolitaine de Montréal.

Par ailleurs, la Politique identifie entre autres deux moyens pour accroître l'achalandage des transports collectifs : améliorer les services offerts aux citoyens, tout en modernisant et en développant les infrastructures et les équipements par le biais d'investissements gouvernementaux importants de plusieurs milliards de dollars au cours des dix prochaines années. Dans le cas de l'AMT, ces deux moyens sont fondamentalement interreliés, l'amélioration des services passant le plus souvent par la consolidation, la modernisation et le développement des réseaux.

L'AMT fait face à une situation particulière

L'AMT vit une problématique particulière quant à l'accroissement de l'offre de service, tant en ce qui concerne les trains de banlieue que les autobus express métropolitains. Durant les périodes de pointe, le matériel roulant actuel des trains de banlieue est entièrement déployé et les voitures en fonction sont utilisées presque à capacité. Pour augmenter le service, il faut donc rajouter de nouvelles voitures, acquérir des voitures à plus grande capacité ou rajouter de nouvelles rames, toutes des interventions qui nécessitent des investissements importants dans le matériel roulant et bien souvent, dans les infrastructures ferroviaires, en raison des conflits possibles avec les trains de marchandises. De même, en ce qui concerne les autobus express métropolitains, les nouveaux services, pour être efficaces, doivent être accompagnés de voies réservées pour réduire les temps de parcours, ainsi que de terminus et stationnements incitatifs pour capter la clientèle en tête de ligne.

Tous ces projets requièrent des investissements importants, mais indispensables, qui sont présentés en détail dans le Plan triennal d'immobilisations 2007-2008-2009 de l'AMT. La réalisation de ces investissements doit passer notamment par un renforcement de l'aide des gouvernements supérieurs provenant entre autres de la nouvelle Fiducie pour l'infrastructure du transport en commun, annoncée dans le dernier budget fédéral, pour trois ans, de la bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes du ministère des Transports du Québec, du Fonds canadien pour l'infrastructure stratégique, du Fonds pour le transport en commun pour contribuer à la réduction des émissions des gaz à effet de serre du gouvernement fédéral et du Programme infrastructures Canada-Québec.

Une planification ambitieuse mais réaliste

Le Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2007-2008-2009 présente des investissements totaux de 848,2 M\$, soit 389,9 M\$ pour les projets autorisés (dont 129,3 M\$ pour la réalisation du métro vers Laval) et 458,3 M\$ de projets à l'étude. Certains projets comportent des engagements ultérieurs à 2009, totalisant des investissements projetés de 2 197,7 M\$.

Ces sommes nous permettront de nous assurer que les réseaux répondent adéquatement aux besoins de la population pour la prochaine décennie, notamment par l'ajout des projets tels que le Train de l'Est, le renouvellement de la flotte du matériel roulant et l'augmentation de la capacité des lignes de trains de banlieue.

Innovations technologiques, sécurité et sûreté des usagers, accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite

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. Plusieurs avancées concrètes ont été depuis apportées, certaines sont en cours de réalisation.

La nouvelle Politique apporte au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes un certain nombre d'améliorations afin d'être mieux en mesure de relever les défis des prochaines années.

L'ajout d'un volet « innovation » encouragera les organismes de transport à recourir à de nouvelles technologies telles que les systèmes d'information, les systèmes d'exploitation en temps réel, les équipements de perception, de communication et d'information aux usagers.

Fait à noter, dans son PTI 2007-2008-2009, l'AMT porte une attention particulière à la sécurité et à la sûreté du transport en commun.

Dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, le gouvernement apporte son soutien financier pour des modifications à des aménagements, des infrastructures, du matériel roulant ou de l'équipement visant à améliorer, pour des clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun. L'AMT propose un plan d'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sur l'ensemble de son territoire.

La vision d'avenir de l'AMT

Toutes les parties prenantes au transport collectif s'accordent pour dire que des investissements importants doivent être réalisés au cours de la prochaine décennie 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.

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. À cet égard, des avenues devront être envisagées.

Si l'on veut atteindre les objectifs de croissance d'achalandage, le maintien du patrimoine ne doit cependant pas se faire au détriment de la consolidation et du développement des réseaux, seule alternative pour répondre aux attentes des clients. C'est aussi la voie désormais inévitable pour la mise en œuvre du développement durable en raison des dimensions économique, environnementale et sociale liées à l'utilisation du transport collectif et à son accessibilité.

LE PTI

2007-2008-2009

en bref

PROGRAMMATION AMT (2007-2008-2009 ET SUIVANTES) : **2 197,7 M\$** (TABLEAU 1)

- 1 199,4 M\$ en projets autorisés (dont 803,6 M\$ pour le prolongement du métro à Laval)
- 998,3 M\$ en projets à l'étude pour fins d'autorisation

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

- Des contributions municipales de 24,4 M\$ au Fonds d'immobilisations, en hausse de 20,0 %, résultant de la hausse du rôle d'évaluation foncier de 2005

PROJETS AUTORISÉS

A FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE : 3,9 M\$

- A.1** Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

B RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE : 312,2 M\$

LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES : 1,0 M\$

- B.1** Programme de changement des automates sur la caténaire

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME : 0,6 M\$

- B.15** Connexion de la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel du Mont-Royal – Étude d'avant-projet
- B.16** Étude du doublement de la voie ferrée entre les gares Saint-Martin et Sainte-Rose

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE : 0,1 M\$

- B.21** Gare Otterburn Park – Étude d'opportunité

LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC : 0,2 M\$

- B.28** Étude d'amélioration des infrastructures ferroviaires
- B.29** Gare Delson – Étude d'aménagement

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 7,5 M\$

- B.34** Réfection majeures – Trains (cinq lignes)
- B.35** Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU : 302,8 M\$

- B.39** Train de l'Est : 300,0 M\$
- B.40** Gare McGill – Études d'avant-projet
- B.41** Desserte secteur L'Assomption – Études d'opportunité
- B.42** Gare Édouard-Montpetit – Études d'avant-projet
- B.43** Développement du réseau de trains de banlieue – Études
- B.44** Desserte de l'Ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau – Étude
- B.45** Desserte secteur Châteauguay – Études d'opportunité et de marché
- B.46** Desserte Montréal/Chambly – Études d'opportunité et de marché

C RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS : 18,8 M\$

AXE AUTOROUTE 25 ET BOULEVARD PIE-IX : 2,0 M\$

- C.1 Voie réservée autoroute 25 – Phase II
- C.2 Corridor autoroute 25 – Étude d'amélioration du transport collectif

AXE AUTOROUTE 20 ET ROUTE 132 : 0,1 M\$

- C.5 Terminus Longueuil – Étude d'amélioration de l'accès et du stationnement

AXE AUTOROUTE 10 ET AUTOROUTE BONAVENTURE : 14,2 M\$

- C.13 Voie réservée autoroute 10 – Échangeur Taschereau – Phases I à V

RTMA – DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU : 0,7 M\$

- C.27 Développement du RTMA – Études particulières
- C.28 Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains

RTMA – AUTRES INTERVENTIONS : 1,8 M\$

- C.31 Entretien majeur des équipements métropolitains

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

- D.1 Métro Réno-Systèmes – Phase I : 38,9 M\$
- D.2 Prolongement du métro vers Laval : 803,6 M\$

E INNOVATION : 18,1 M\$

SERVICES D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE : 2,0 M\$

- E.1 Mise à jour des besoins de la clientèle
- E.2 Information Internet et calculateur de trajets métropolitains
- E.3 Information téléphonique et bases de données informatives
- E.4 Information personnalisée multimédias des retards – Projet pilote

SYSTÈME D'AIDE À L'EXPLOITATION : 15,6 M\$

- E.11 Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes
- E.12 Automatisation de création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales

SERVICES GÉNÉRAUX À LA CLIENTÈLE : 0,5 M\$

- E.17 Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes
- E.18 Automatisation de création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales

G SÉCURITÉ ET SÛRETÉ : 3,9 M\$

- G.1 Centre de contrôle et système de caméras dans les stationnements

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

A FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE : 709,9 M\$

- A.2 Sites de garage et centres d'entretien : 105,0 M\$
- A.3 Révision des voitures passagers de série 700 : 7,0 M\$
- A.4 Acquisition de 12 locomotives neuves : 89,2 M\$
- A.5 Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux : 96,0 M\$
- A.6 Acquisition de 22 voitures passagers neuves sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes : 112,7 M\$
- A.7 Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte – Remplacement des 80 voitures de série 1000 et 1200 : 300,0 M\$

B RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : 456,9 M\$

LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES : 69,1 M\$

- B.2a Étagement de la jonction de l'Est
- B.2b Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds
- B.2c Gare autoroute 13
- B.2d Gare Saint-Eustache
- B.3 Gare Île-Bigras – Réhabilitation
- B.4 Gare Sunnybrooke – Agrandissement du stationnement
- B.5 Gare Sainte-Dorothée – Agrandissement du stationnement
- B.6 Gare Roxboro-Pierrefonds – Agrandissement du stationnement
- B.7 Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

B RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : 456,9 M\$ (suite)

LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD : 8,2 M\$

- B.8** Gare Vaudreuil – Aménagement permanent
- B.9** Gare Baie d’Urfé – Nouveau stationnement
- B.10** Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement
- B.11** Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement
- B.12** Allongement des quais – Phase III
- B.13** Tronçon Vaudreuil/ Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires
- B.14** Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME : 29,1 M\$

- B.17a** Accroissement de la capacité – Amélioration de la signalisation ferroviaire
- B.17b** Accroissement de la capacité – Amélioration des infrastructures ferroviaires
- B.18** Gare Mirabel
- B.19** Gare Vimont – Aménagement et amélioration de l’accessibilité
- B.20** Gare Outremont/Université-de-Montréal – Aménagement d’une nouvelle gare

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE : 24,8 M\$

- B.22** Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert
- B.23** Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent
- B.24** Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent
- B.25** Gare Saint-Lambert – Aménagement permanent
- B.26** Gare Saint-Basile-le-Grand – Aménagement permanent
- B.27** Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC : 8,5 M\$

- B.30** Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
- B.31** Gare Candiac – Aménagement permanent
- B.32** Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent
- B.33** Garage Candiac – Aménagement permanent du site

TRAINS DE BANLIEUE – INFRASTRUCTURES COMMUNES : 14,5 M\$

- B.36** Réfection des systèmes de signalisation ferroviaire – Subdivision Westmount
- B.37** Programme d’ajout d’abris sur les quais des lignes de trains de banlieue
- B.38** Réfection des quais à la gare Lucien-L’Allier – Phases I et II (Dorion-Rigaud, Blainville-Saint-Jérôme et Delson-Candiac)

TRAINS DE BANLIEUE – DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU : 302,8 M\$

- B.39** Train de l’Est : 300,0 M\$
- B.40** Gare McGill – Études d’avant-projet
- B.41** Desserte secteur L’Assomption – Études d’opportunité
- B.42** Gare Édouard-Montpetit – Études d’avant-projet
- B.43** Développement du réseau de trains de banlieue – Études
- B.44** Desserte de l’Ouest de l’Île de Montréal et de l’aéroport P.-E.-Trudeau – Étude
- B.45** Desserte secteur Châteauguay – Études d’opportunité et de marché
- B.46** Desserte Montréal/ Chambly – Études d’opportunité et de marché

C RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS : 111,4 M\$

AXES AUTOROUTE 25 ET BOULEVARD PIE-IX : 3,3 M\$

- C.3** Stationnement Terrebonne – Phase II
- C.4** Voie réservée Pie-IX – Étude d’avant-projet d’amélioration de la sécurité et mesures préférentielles aux intersections

AXE AUTOROUTE 20 ET ROUTE 132 : 19,8 M\$

- C.6** Terminus et stationnement Boucherville
- C.7** Terminus et stationnement Sainte-Julie
- C.8** Bretelle Sherbrooke – Mesures préférentielles
- C.9** Corridor autoroute 20 – Voie réservée et mesures préférentielles
- C.10** Voie réservée axe Cousineau/chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phases I et II
- C.11** Stationnement De Mortagne
- C.12** Stationnement route 132 – Secteur Varennes-Verchères

AXE AUTOROUTE 10 ET AUTOROUTE BONAVENTURE : 12,6 M\$

- C.14** Terminus Centre-ville – Augmentation de la capacité – Phases I et II
- C.15** Terminus et stationnement Brossard/Panama – Réorganisation et avant-projet bretelle Pelletier
- C.16** Plan de déploiement des services et des infrastructures – Axe Bonaventure/autoroute 10
- C.17** Plan d’aménagement d’une voie réservée sur le pont Clément

- C.18 Stationnement Chambly – Phase II
- C.19 Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement
- C.20 Stationnement La Prairie – Agrandissement

AXE RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL : 55,6 M\$

- C.21 Rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est – Mesures préférentielles
- C.22 Stationnement Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles
- C.23 Stationnement Radisson – Agrandissement
- C.24 Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles
- C.25 Stationnement Rive-Nord Est – Phase II
- C.26 Via-bus de l'Est – Emprise ferroviaire du CN à l'est de l'autoroute 25 et du tronçon Souigny à l'ouest de l'autoroute 25 à Montréal

RTMA – DÉVELOPPEMENT : 2,8 M\$

- C.29 Corridor de l'autoroute 15 – Étude d'amélioration du transport collectif et du covoiturage
- C.30 Étude d'opportunité de mesures en faveur du transport collectif sur le réseau de la région métropolitaine de Montréal

RTMA – AUTRES INTERVENTIONS : 17,3 M\$

- C.32 Réseau de transport métropolitain par autobus – Mesures préférentielles
- C.33 Voie réservée Concorde/Notre-Dame – Laval – Phases I et II
- C.34 Corridor du boulevard Henri-Bourassa – Étude d'avant-projet de mesures préférentielles
- C.35 Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation
- C.36 Programme d'abribus aux points de services métropolitains
- C.37 Stationnement Mirabel – Nouveau stationnement
- C.38 Stationnement Namur – Agrandissement
- C.39 Stationnement Châteauguay – Agrandissement

D RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL : 2,0 M\$

- D.3 Ligne 5 – Étude du prolongement vers Pie-IX : 1,0 M\$
- D.4 Ligne 2 Ouest – Étude du prolongement vers Bois-Franc : 1,0 M\$

E INNOVATION : 7,7 M\$

SERVICES D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE : 3,4 M\$

- E.5 Affichage dynamique dans les gares
- E.6 Information sonore à bord des trains
- E.7 Information sonore dans les gares – Automatisation – Projet pilote
- E.8 Affichage dynamique – Terminus Centre-ville – Identification automatisée des véhicules
- E.9 Affichage dynamique – Longueuil et Centre-ville – Évolution logicielle
- E.10 Affichage dynamique – Terminus Longueuil – Identification automatisée des autobus – Projet pilote

SYSTÈME D'AIDE À L'EXPLOITATION : 4,3 M\$

- E.13 Module de positionnement GPS – Mesures préférentielles – Phase II
- E.14 Programme d'installation de systèmes de comptage automatique
- E.15 Automatisation de la cueillette des données sur les locomotives diesel
- E.16 Automatisation de la cueillette des données sur les automotrices électriques

F ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE : 6,4 M\$

- F.1 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Équipements métropolitains
- F.2 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Trains de banlieue

G SÉCURITÉ ET SÛRETÉ : 6,7 M\$

- G.2 Réalisation d'une analyse de risques, plan de mesures d'urgence et plan de sûreté
- G.3 Amélioration des communications radios
- G.4 Amélioration de la communication pour le public
- G.5 Télésurveillance
- G.6 Clôtures
- G.7 Amélioration de l'éclairage
- G.8 Évacuation et intervention
- G.9 Maintien et amélioration des mesures de sûreté

Sommaire du PTI 2007-2008-2009 de l'AMT

TABLEAU 1

(en milliers de \$)	PROJETS EN COURS DÉPENSES AU 01/01/2007	2007-2008-2009		TOTAL PROJETS 2007-2009	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS		TOTAL	%
		PROJETS AUTORISÉS	PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION		PROJETS AUTORISÉS	PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION		
A. FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE								
Sites de garage	870,0	-	35 130,0	35 130,0	-	-	36 000,0	5,0 %
Centres d'entretien	500,0	-	64 000,0	64 000,0	-	4 500,0	69 000,0	9,7 %
Accroissement de la capacité - Acquisition de 28 voitures passagers neuves	200,0	-	55 000,0	55 000,0	-	40 800,0	96 000,0	13,5 %
Acquisition de 12 locomotives neuves	-	-	4 425,0	4 425,0	-	84 775,0	89 200,0	12,5 %
Acquisition de 22 voitures passagers et 3 locomotives neuves sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes	-	-	54 550,0	54 550,0	-	58 100,0	112 650,0	15,8 %
Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte - Remplacement des voitures séries 1000 et 1 200	-	-	6 000,0	6 000,0	-	294 000,0	300 000,0	42,0 %
Autres	300,0	3 820,0	6 800,0	10 620,0	-	-	10 920,0	1,5 %
TOTAL	1 870,0	3 820,0	225 905,0	229 725,0	-	482 175,0	713 770,0	100,0 %
B. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE								
Ligne Montréal/Deux-Montagnes	300,0	775,0	68 975,0	69 750,0	-	-	70 050,0	42,8 %
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	265,0	-	7 950,0	7 950,0	-	-	8 215,0	5,0 %
Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme	605,0	650,0	28 495,0	29 145,0	-	-	29 750,0	18,2 %
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	1 185,0	50,0	23 615,0	23 665,0	-	-	24 850,0	15,2 %
Ligne Montréal/Delson-Candiac	-	250,0	8 500,0	8 750,0	-	-	8 750,0	5,3 %
Projets communs aux différentes lignes	41,0	7 500,0	14 459,0	21 959,0	-	-	22 000,0	13,5 %
TOTAL	2 396,0	9 225,0	151 994,0	161 219,0	-	-	163 615,0	100,0 %
B. DÉVELOPPEMENT - TRAINS DE BANLIEUE								
Train de l'Est	2 500,0	222 000,0	-	222 000,0	75 500,0	-	300 000,0	99,1 %
Autres	300,0	2 450,0	-	2 450,0	-	-	2 750,0	0,9 %
TOTAL	2 800,0	224 450,0	-	224 450,0	75 500,0	-	302 750,0	100,0 %
C. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS								
Axes autoroute 25 et boulevard Pie-IX	1 925,0	550,0	2 780,0	3 330,0	-	-	5 255,0	4,0 %
Axes autoroute 20 et route 132	810,0	100,0	19 020,0	19 120,0	-	-	19 930,0	15,3 %
Axes autoroute 10 et autoroute Bonaventure	14 755,0	245,0	11 760,0	12 005,0	-	-	26 760,0	20,6 %
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke - Est de Montréal	13 610,0	-	7 978,0	7 978,0	-	34 078,0	55 666,0	42,7 %
RTMA - Développement du réseau	100,0	700,0	2 700,0	3 400,0	-	-	3 500,0	2,7 %
RTMA - Autres interventions	380,0	1 800,0	16 950,0	18 750,0	-	-	19 130,0	14,7 %
TOTAL	31 580,0	3 395,0	61 188,0	64 583,0	-	34 078,0	130 241,0	100,0 %
D. RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL								
Métro Réno-Systèmes - Phase I	35 561,4	3 325,0	-	3 325,0	-	-	38 886,4	4,6 %
Prolongement du métro vers Laval	674 300,0	129 300,0	-	129 300,0	-	-	803 600,0	95,2 %
Prolongement de la ligne 5 vers Pie-IX et de la ligne 2 ouest	-	-	2 000,0	2 000,0	-	-	2 000,0	0,2 %
TOTAL	709 861,4	132 625,0	2 000,0	134 625,0	-	-	844 486,4	100,0 %
E. INNOVATION								
Services d'information à la clientèle	700,0	1 325,0	3 420,0	4 745,0	-	-	5 445,0	21,1 %
Système d'aide à l'exploitation	3 250,0	12 325,0	4 310,0	16 635,0	-	-	19 885,0	77,0 %
Services généraux à la clientèle	165,0	325,0	-	325,0	-	-	490,0	1,9 %
TOTAL	4 115,0	13 975,0	7 730,0	21 705,0	-	-	25 820,0	100,0 %
F. ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE								
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	300,0	-	2 725,0	2 725,0	-	3 390,0	6 415,0	100,0 %
TOTAL	300,0	-	2 725,0	2 725,0	-	3 390,0	6 415,0	100,0 %
G. SÉCURITÉ ET SÛRETÉ								
Sécurité et sûreté	-	2 400,0	6 735,0	9 135,0	1 500,0	-	10 635,0	100,0 %
TOTAL	-	2 400,0	6 735,0	9 135,0	1 500,0	-	10 635,0	100,0 %
GRAND TOTAL	752 922,4	389 890,0	458 277,0	848 167,0	77 000,0	519 643,0	2 197 732,4	100,0 %

SYNTHÈSE DU PTI 2007-2008-2009

Le Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2007-2008-2009 présente des investissements totaux de 848,2 M\$, soit 389,9 M\$ pour les projets autorisés (dont 129,3 M\$ pour la réalisation du métro vers Laval) et 458,3 M\$ de projets à l'étude. Le budget des projets pour 2007 est de 247,3 M\$, dont 117,9 M\$ à l'étude pour fins d'autorisation. Certains projets comportent des engagements ultérieurs à 2009, totalisant des investissements projetés de 2 197,7 M\$. Ces projets sont dédiés au métro, aux trains de banlieue, aux équipements métropolitains, ainsi qu'aux volets innovation, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, et sécurité et sûreté.



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 24,4 M\$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 20,0% par rapport au budget de 2006, sont prévues pour 2007 et permettent de financer la part payable par le Fonds d'immobilisations de l'AMT. Ces augmentations découlent de la hausse importante sur trois ans 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.

Pour 2008, des contributions municipales prévues de 28,9 M\$ sont versées au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 18,6% par rapport au budget de 2007.

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

TABLEAU 2

(en millions de \$)	PRÉVISION 2008		BUDGET 2007		BUDGET 2006		VARIATION 2008 VS 2007		VARIATION 2007 VS 2006	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Conseil d'agglomération de Montréal	16 936	58,5	14 222	58,2	11 795	58,0	19,1	20,6		
Conseil d'agglomération de Longueuil	2 788	9,6	2 493	10,2	2 084	10,2	11,8	19,6		
Ville de Lavat	2 723	9,4	2 320	9,5	1 912	9,4	17,4	21,3		
Couronne Sud	2 945	10,2	2 434	10,0	2 052	10,1	21,0	18,6		
Couronne Nord	3 553	12,3	2 945	12,1	2 495	12,3	20,7	18,0		
TOTAL	28 945	100,0	24 414	100,0	20 338	100,0	18,6	20,0		

Programme triennal d'immobilisations 2007-2008-2009

TABLEAU 3

A. FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE

(en milliers de \$)	TAUX DE SUBVENTION DU MTQ	AVANT 01/01/2006	2007	2008	2009	TOTAL 2007-08-09	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS	TOTAL
FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE								
PROJET AUTORISÉ								
A.1 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 – Ligne Montréal/Deux-Montagnes	0%	100,0	2 475,0	1 045,0	300,0	3 820,0	-	3 920,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION								
A.2a Sites de garage	75%	870,0	14 630,0	19 000,0	1 500,0	35 130,0	-	36 000,0
A.2b Centres d'entretien	75%	500,0	4 000,0	25 000,0	35 000,0	64 000,0	4 500,0	69 000,0
A.3 Révision des voitures passagers de série 700	75%	200,0	1 915,0	3 310,0	1 575,0	6 800,0	-	7 000,0
A.4 Acquisition de 12 locomotives neuves	75%	-	-	3 300,0	1 125,0	4 425,0	84 775,0	89 200,0
A.5 Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux	75%	200,0	1 700,0	8 700,0	44 600,0	55 000,0	40 800,0	96 000,0
A.6 Acquisition de 22 voitures passagers et trois locomotives neuves – Ligne Montréal/Deux-Montagnes (note 1)	75%	-	2 250,0	-	52 300,0	54 550,0	58 100,0	112 650,0
A.7 Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte – Remplacement des 80 voitures passagers de séries 1000 et 1200	75%	-	-	4 000,0	2 000,0	6 000,0	294 000,0	300 000,0
TOTAL		1 870,0	26 970,0	64 355,0	138 400,0	229 725,0	482 175,0	713 770,0

Note [1] : L'acquisition de 22 voitures passagers et trois locomotives neuves sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes fait partie du projet global d'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes totalisant 177,6 M\$. L'ensemble de ces projets (aménagement de la jonction de l'Est, doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds, gare autoroute 13 et gare Saint-Eustache) doivent être réalisés parallèlement afin de compléter l'accroissement de la ligne.

B. RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE

TABLEAU 3 (suite)

(en milliers de \$)		TAUX DE SUBVENTION DU MTQ	AVANT 01/01/2007	2007	2008	2009	TOTAL 2007-08-09	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS	TOTAL
LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES									
PROJET AUTORISÉ									
B.1	Programme de changement des automatismes sur la caténaire	0 %	200,0	400,0	375,0	-	775,0	-	975,0
PROJETS À L'ÉTUDES POUR FINS D'AUTORISATION									
B.2a	Étagement de la jonction de l'Est	75 %	-	1 500,0	8 300,0	6 430,0	16 230,0	-	16 230,0
B.2b	Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds	75 %	-	2 000,0	14 000,0	16 710,0	32 710,0	-	32 710,0
B.2c	Gare autoroute 13	75 %	-	-	7 790,0	1 910,0	9 700,0	-	9 700,0
B.2d	Gare Saint-Eustache	75 %	-	-	3 450,0	2 935,0	6 385,0	-	6 385,0
B.3	Gare Île-Bigras – Réhabilitation	75 %	50,0	1 150,0	-	-	1 150,0	-	1 200,0
B.4	Gare Sunnybrooke – Agrandissement du stationnement	75 %	-	700,0	-	-	700,0	-	700,0
B.5	Gare Sainte-Dorothée – Agrandissement du stationnement	75 %	50,0	750,0	-	-	750,0	-	800,0
B.6	Gare Roxboro-Pierrefonds – Agrandissement du stationnement	75 %	-	1 000,0	-	-	1 000,0	-	1 000,0
B.7	Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement	75 %	-	-	350,0	-	350,0	-	350,0
TOTAL			300,0	7 500,0	34 265,0	27 985,0	69 750,0	-	70 050,0
LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD									
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
B.8	Gare Vaudreuil – Aménagement permanent	75 %	-	100,0	1 500,0	-	1 600,0	-	1 600,0
B.9	Gare Baie d'Urfé – Nouveau stationnement	75 %	-	1 000,0	-	-	1 000,0	-	1 000,0
B.10	Gare Beaufort – Agrandissement du stationnement	75 %	-	200,0	-	-	200,0	-	200,0
B.11	Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement	75 %	-	200,0	-	-	200,0	-	200,0
B.12	Allongement des quais – Phase III	75 %	265,0	1 110,0	890,0	-	2 000,0	-	2 265,0
B.13	Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires	75 %	-	2 200,0	-	-	2 200,0	-	2 200,0
B.14	Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures	0 %	-	750,0	-	-	750,0	-	750,0
TOTAL			265,0	5 560,0	2 390,0	-	7 950,0	-	8 215,0
LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME									
PROJETS AUTORISÉS									
B.15	Connexion de la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal – Étude d'avant-projet	0 %	-	500,0	-	-	500,0	-	500,0
B.16	Étude du doublement de la voie ferrée entre les gares Saint-Martin et Sainte-Rose	0 %	-	150,0	-	-	150,0	-	150,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
B.17a	Accroissement de la capacité – Signalisation ferroviaire	75 %	-	2 600,0	2 600,0	-	5 200,0	-	5 200,0
B.17b	Accroissement de la capacité – Infrastructure ferroviaire	75 %	-	5 300,0	10 000,0	-	15 300,0	-	15 300,0
B.18	Gare Mirabel	75 %	75,0	200,0	2 025,0	-	2 225,0	-	2 300,0
B.19	Gare Vimont – Aménagement et amélioration de l'accessibilité	75 %	530,0	3 770,0	-	-	3 770,0	-	4 300,0
B.20	Gare Outremont/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare	75 %	-	300,0	1 700,0	-	2 000,0	-	2 000,0
TOTAL			605,0	12 820,0	16 325,0	-	29 145,0	-	29 750,0
LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE									
PROJET AUTORISÉ									
B.21	Gare Otterburn Park – Étude d'opportunité	0 %	0,0	50,0	0,0	-	50,0	-	50,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
B.22	Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert	75 %	185,0	6 815,0	-	-	6 815,0	-	7 000,0
B.23	Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent	75 %	200,0	2 800,0	-	-	2 800,0	-	3 000,0
B.24	Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent	75 %	200,0	1 400,0	4 900,0	-	6 300,0	-	6 500,0
B.25	Gare Saint-Lambert – Aménagement permanent	75 %	200,0	4 300,0	-	-	4 300,0	-	4 500,0
B.26	Gare Saint-Basile-le-Grand – Aménagement permanent	75 %	200,0	1 300,0	-	-	1 300,0	-	1 500,0
B.27	Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent	75 %	200,0	2 100,0	-	-	2 100,0	-	2 300,0
TOTAL			1 185,0	18 765,0	4 900,0	-	23 665,0	-	24 850,0
LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC									
PROJETS AUTORISÉS									
B.28	Étude d'amélioration des infrastructures ferroviaires	0%	-	200,0	-	-	200,0	-	200,0
B.29	Gare Delson – Étude d'aménagement	0%	-	50,0	-	-	50,0	-	50,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
B.30	Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent	75 %	-	-	1 000,0	1 000,0	2 000,0	-	2 000,0
B.31	Gare Candiac – Aménagement permanent	75 %	-	-	1 000,0	1 000,0	2 000,0	-	2 000,0
B.32	Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent	75 %	-	-	200,0	1 800,0	2 000,0	-	2 000,0
B.33	Garage Candiac – Aménagement permanent du site	75 %	-	-	300,0	2 200,0	2 500,0	-	2 500,0
TOTAL			-	250,0	2 500,0	6 000,0	8 750,0	-	8 750,0
INFRASTRUCTURES COMMUNES									
PROJETS AUTORISÉS									
B.34	Réparations majeures – Trains (cinq lignes)	0 %	-	2 500,0	2 500,0	2 500,0	7 500,0	-	7 500,0
B.35	Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains	0 %	note [2]	note [2]	note [2]	note [2]	note [2]	note [2]	note [2]
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
B.36	Réfection des systèmes de signalisation ferroviaire sur le réseau des trains de banlieue – Subdivision Westmount	75 %	-	3 250,0	3 550,0	-	6 800,0	-	6 800,0
B.37	Programme d'ajout d'abris sur les quais des lignes de trains de banlieue	75 %	16,0	984,0	1 000,0	1 000,0	2 984,0	-	3 000,0
B.38	Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Phases I et II (trois lignes de trains)	75 %	25,0	-	2 875,0	1 800,0	4 675,0	-	4 700,0
TOTAL			41,0	6 734,0	9 925,0	5 300,0	21 959,0	-	22 000,0
DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU									
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
B.39	Train de l'Est	100 %	2 500,0	37 000,0	85 000,0	100 000,0	222 000,0	75 500,0	300 000,0
B.40	Gare McGill – Études d'avant-projet	0 %	200,0	300,0	-	-	300,0	-	500,0
B.41	Desserte secteur L'Assomption – Études d'opportunité	0 %	-	250,0	-	-	250,0	-	250,0
B.42	Gare Édouard-Montpetit – Études d'avant-projet	0 %	100,0	400,0	-	-	400,0	-	500,0
B.43	Développement du réseau de trains de banlieue – Études	0 %	-	200,0	200,0	200,0	600,0	-	600,0
B.44	Desserte de l'Ouest de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau – Étude	0 %	-	500,0	-	-	500,0	-	500,0
B.45	Desserte secteur Châteauguay – Études d'opportunité et de marché	0 %	-	200,0	-	-	200,0	-	200,0
B.46	Desserte Montréal/ Chambly – Études d'opportunité et de marché	0 %	-	200,0	-	-	200,0	-	200,0
TOTAL			2 800,0	39 050,0	85 200,0	100 200,0	224 450,0	75 500,0	302 750,0
TOTAL - RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE			5 196,0	90 679,0	155 505,0	139 485,0	385 669,0	75 500,0	466 365,0

Note [2] : En négociation

C. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

TABLEAU 3 (suite)

(en milliers de \$)	Taux de subvention du MTQ	AVANT 01/01/2007	2007	2008	2009	TOTAL 2007-08-09	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS	TOTAL	
AXES AUTOROUTE 25 ET BOULEVARD PIE-XI									
PROJETS AUTORISÉS									
C.1	Voie réservé autoroute 25 – Phase II	75 %	1 400,0	500,0	-	-	500,0	-	1 900,0
C.2	Corridor autoroute 25 – Étude d'amélioration du transport collectif	0 %	50,0	50,0	-	-	50,0	-	100,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
C.3	Stationnement Terrebonne – Phase II	75 %	100,0	1 000,0	-	-	1 000,0	-	1 100,0
C.4	Voie réservée Pie-XI – Étude d'avant-projet d'amélioration des transports collectifs et mesures préférentielles aux intersections	75 %	375,0	1 780,0	-	-	1 780,0	-	2 155,0
TOTAL			1 925,0	3 330,0	-	-	3 330,0	-	5 255,0
AXES AUTOROUTE 20 ET ROUTE 132									
PROJET AUTORISÉ									
C.5	Terminus Longueuil – Étude d'amélioration de l'accès et du stationnement	0 %	0,0	100,0	-	-	100,0	-	100,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
C.6	Terminus et stationnement Boucherville	58 %	275,0	3 590,0	-	-	3 590,0	-	3 865,0
C.7	Terminus et stationnement Sainte-Julie	70 %	350,0	6 690,0	-	-	6 690,0	-	7 040,0
C.8	Bretelle Sherbrooke – Mesures préférentielles	75 %	10,0	415,0	-	-	415,0	-	425,0
C.9	Corridor autoroute 20 – Voie réservée et mesures préférentielles	75 %	175,0	500,0	-	2 200,0	2 700,0	-	2 875,0
C.10	Voie réservée axe Cousineau/chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phases I et II	75 %	-	1 275,0	2 550,0	-	3 825,0	-	3 825,0
C.11	Stationnement De Montagne	75 %	-	-	1 000,0	-	1 000,0	-	1 000,0
C.12	Stationnement route 132 – Secteur Varennes-Varchères	75 %	-	-	800,0	-	800,0	-	800,0
TOTAL			810,0	12 570,0	4 350,0	2 200,0	19 120,0	-	19 930,0
AXES AUTOROUTE 10 ET AUTOROUTE BONAVENTURE									
PROJET AUTORISÉ									
C.13	Voie réservée autoroute 10 – Échangeur Taschereau – Phases I à V	75 %	13 940,0	245,0	-	-	245,0	-	14 185,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
C.14	Terminus Centre-ville de Montréal – Augmentation de la capacité – Phases I et II	75 %	100,0	1 100,0	-	-	1 100,0	-	1 200,0
C.15	Terminus et stationnement Brossard/Panama – Réorganisation des quais et avant-projet bretelle Pelletier	75 %	100,0	3 360,0	5 040,0	-	8 400,0	-	8 500,0
C.16	Plan de déploiement des services et des infrastructures – Axe Bonaventure/autoroute 10	75 %	600,0	250,0	-	-	250,0	-	850,0
C.17	Plan d'aménagement d'une voie réservée sur le pont Clément – Axe Bonaventure/autoroute 10	75 %	-	300,0	-	-	300,0	-	300,0
C.18	Stationnement Chambly – Phase II	75 %	15,0	510,0	-	-	510,0	-	525,0
C.19	Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement	75 %	-	-	300,0	500,0	800,0	-	800,0
C.20	Stationnement La Prairie – Agrandissement	75 %	-	-	400,0	-	400,0	-	400,0
TOTAL			14 755,0	5 765,0	5 740,0	500,0	12 005,0	0,0	26 760,0
AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL									
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
C.21	Rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est – Mesures préférentielles	75 %	200,0	900,0	-	-	900,0	-	1 100,0
C.22	Stationnement Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles	75 %	-	2 000,0	2 700,0	-	4 700,0	-	4 700,0
C.23	Stationnement Radisson – Agrandissement	75 %	-	500,0	-	-	500,0	-	500,0
C.24	Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles	75 %	30,0	-	1 120,0	-	1 120,0	-	1 150,0
C.25	Stationnement Rive-Nord Est – Phase II	75 %	30,0	-	658,0	-	658,0	-	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 %	13 350,0	100,0	-	-	100,0	34 078,0	47 528,0
TOTAL			13 610,0	3 500,0	4 478,0	-	7 978,0	34 078,0	55 666,0
RTMA – DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU									
PROJETS AUTORISÉS									
C.27	Développement du RTMA – Études particulières	0 %	-	200,0	200,0	200,0	600,0	-	600,0
C.28	Études de caractérisation des axes à déplacements métropolitains	0 %	-	100,0	-	-	100,0	-	100,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
C.29	Corridor autoroutes 15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage	75 %	100,0	2 400,0	-	-	2 400,0	-	2 500,0
C.30	Étude d'opportunité de mesures en faveur du transport collectif sur le réseau supérieur de la région métropolitaine de Montréal	50 %	-	300,0	-	-	300,0	-	300,0
TOTAL			100,0	3 000,0	200,0	200,0	3 400,0	-	3 500,0
RTMA – AUTRES INTERVENTIONS									
PROJET AUTORISÉ									
C.31	Entretien majeur des équipements métropolitains	0 %	-	600,0	600,0	600,0	1 800,0	-	1 800,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION									
C.32	RTMA – Mesures préférentielles	75 %	-	600,0	600,0	600,0	1 800,0	-	1 800,0
C.33	Voie réservée Concorde/Notre-Dame – Laval – Phases I et II	50 %	300,0	3 190,0	2 290,0	-	5 480,0	-	5 780,0
C.34	Corridor boulevard Henri-Bourassa – Étude d'avant-projet de mesures préférentielles	75 %	25,0	375,0	0,0	-	375,0	-	400,0
C.35	Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation	75 %	55,0	245,0	6 000,0	-	6 245,0	-	6 300,0
C.36	Programme d'abris aux points de services métropolitains	75 %	-	500,0	500,0	500,0	1 500,0	-	1 500,0
C.37	Stationnement Mirabel – Nouveau stationnement	75 %	-	500,0	-	-	500,0	-	500,0
C.38	Stationnement Namur – Agrandissement	75 %	-	-	650,0	-	650,0	-	650,0
C.39	Stationnement Châteauguay – Agrandissement	75 %	-	-	400,0	-	400,0	-	400,0
TOTAL			380,0	6 010,0	11 040,0	1 700,0	18 750,0	-	19 130,0
TOTAL - RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS			31 580,0	34 175,0	25 808,0	4 600,0	64 583,0	34 078,0	130 241,0

D. RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL

TABLEAU 3 (suite)

(en milliers de \$)	TAUX DE SUBVENTION DU MTQ	AVANT 01/01/2007	2007	2008	2009	TOTAL 2007-08-09	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS	TOTAL
PROJETS AUTORISÉS								
D.1 Métro Réno-Systèmes - Phase I	0 %	35 561,3	3 325,0	-	-	3 325,0	-	38 886,3
D.2 Prolongement du métro vers Laval	0 %	674 300,0	73 800,0	55 500,0	-	129 300,0	-	803 600,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION								
D.3 Ligne 5 - Étude du prolongement vers Pie-IX	100 %	-	-	1 000,0	-	1 000,0	-	1 000,0
D.4 Ligne 2 Ouest - Étude du prolongement vers Bois-Franc	100 %	-	-	1 000,0	-	1 000,0	-	1 000,0
TOTAL - RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL		709 861,3	77 125,0	57 500,0	-	134 625,0	-	844 486,3

E. INNOVATION

(en milliers de \$)	TAUX DE SUBVENTION DU MTQ	AVANT 01/01/2007	2007	2008	2009	TOTAL 2007-08-09	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS	TOTAL
ISERVICES D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE								
PROJETS AUTORISÉS								
E.1 Mise à jour des besoins de la clientèle	0 %	-	150,0	500,0	-	650,0	-	650,0
E.2 Information Internet et calculateur de trajets métropolitains	0 %	-	125,0	-	-	125,0	-	125,0
E.3 Information téléphonique et bases de données informatives	0 %	400,0	350,0	-	-	350,0	-	750,0
E.4 Information personnalisée multimédias des retards - Projet pilote	0 %	300,0	200,0	-	-	200,0	-	500,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION								
E.5 Affichage dynamique dans les gares	75 %	-	1 500,0	-	-	1 500,0	-	1 500,0
E.6 Information sonore à bord des trains	75 %	-	750,0	-	-	750,0	-	750,0
E.7 Information sonore dans les gares - Automatisation - Projet pilote	75 %	-	320,0	-	-	320,0	-	320,0
E.8 Affichage dynamique - Terminus Centre-ville - Identification automatisée des véhicules	75 %	-	400,0	-	-	400,0	-	400,0
E.9 Affichage dynamique - Longueuil et Centre-ville - Évolution logicielle	75 %	-	250,0	-	-	250,0	-	250,0
E.10 Affichage dynamique - Terminus Longueuil - Identification automatisée des autobus - Projet pilote	75 %	-	200,0	-	-	200,0	-	200,0
TOTAL		700,0	4 245,0	500,0	-	4 745,0	-	5 445,0
SYSTÈME D'AIDE À L'EXPLOITATION								
PROJETS AUTORISÉS								
E.11 Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes	75 %	3 225,0	3 020,0	8 215,0	840,0	12 075,0	-	15 300,0
E.12 Automatisation de création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales	0 %	25,0	250,0	-	-	250,0	-	275,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION								
E.13 Module de positionnement GPS - Mesures préférentielles - Phase II	75 %	-	1 200,0	1 125,0	-	2 325,0	-	2 325,0
E.14 Programme d'installation de systèmes de comptage automatique	75 %	-	590,0	590,0	-	1 180,0	-	1 180,0
E.15 Automatisation de la cueillette des données sur les locomotives diesel	75 %	-	275,0	-	-	275,0	-	275,0
E.16 Automatisation de la cueillette des données sur les automotrices électriques	75 %	-	530,0	-	-	530,0	-	530,0
TOTAL		3 250,0	5 865,0	9 930,0	840,0	16 635,0	-	19 885,0
SERVICES GÉNÉRAUX À LA CLIENTÈLE								
PROJETS AUTORISÉS								
E.17 Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon	0 %	165,0	200,0	-	-	200,0	-	365,0
E.18 Espaces réservés aux covoitureurs dans les stationnements - Projet pilote	0 %	-	125,0	-	-	125,0	-	125,0
TOTAL		165,0	325,0	-	-	325,0	-	490,0
TOTAL - INNOVATION		4 115,0	10 435,0	10 430,0	840,0	21 705,0	-	25 820,0

F. ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

(en milliers de \$)	TAUX DE SUBVENTION DU MTQ	AVANT 01/01/2007	2007	2008	2009	TOTAL 2007-08-09	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS	TOTAL
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION								
F.1 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier - Équipements métropolitains	75 %	300,0	215,0	425,0	125,0	765,0	2 085,0	3 150,0
F.2 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier - Trains de banlieue	75 %	-	670,0	620,0	670,0	1 960,0	1 305,0	3 265,0
TOTAL - ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE		300,0	885,0	1 045,0	795,0	2 725,0	3 390,0	6 415,0

G. SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

(en milliers de \$)	TAUX DE SUBVENTION DU MTQ	AVANT 01/01/2007	2007	2008	2009	TOTAL 2007-08-09	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS	TOTAL
PROJET AUTORISÉ								
G.1 Centre de contrôle et systèmes de caméras dans les stationnements	-	-	650,0	1 000,0	750,0	2 400,0	1 500,0	3 900,0
PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION								
G.2 Réalisation d'une analyse de risques, plan de mesures d'urgence et plan de sûreté	0 %	-	820,0	-	-	820,0	-	820,0
G.3 Amélioration des communications radios	0 %	-	2 580,0	-	-	2 580,0	-	2 580,0
G.4 Amélioration de la communication pour le public	0 %	-	210,0	-	-	210,0	-	210,0
G.5 Télésurveillance	0 %	-	1 130,0	-	-	1 130,0	-	1 130,0
G.6 Clôtures	0 %	-	145,0	-	-	145,0	-	145,0
G.7 Amélioration de l'éclairage	0 %	-	330,0	-	-	330,0	-	330,0
G.8 Évacuation et intervention	0 %	-	1 120,0	-	-	1 120,0	-	1 120,0
G.9 Maintien et amélioration des mesures de sûreté	0 %	-	-	200,0	200,0	400,0	-	400,0
TOTAL - SÉCURITÉ ET SÛRETÉ		-	6 985,0	1 200,0	950,0	9 135,0	1 500,0	10 635,0
TOTAL - PROJETS AUTORISÉS		732 466,4	129 365,0	155 135,0	105 390,0	389 890,0	77 000,0	1 199 356,4
TOTAL - PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION		20 456,0	117 889,0	160 708,0	179 680,0	458 277,0	519 643,0	998 376,0
GRAND TOTAL - PTI		752 922,4	247 254,0	315 843,0	285 070,0	848 167,0	596 643,0	2 197 732,4



PROJETS D'IMMOBILISATIONS (PTI 2007-2008-2009)

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. Flotte de trains de banlieue	19
B. Réseau de trains de banlieue	29
C. Réseau de transport métropolitain par autobus	75
D. Réseau de métro de Montréal	119
E. Innovation	125
F. Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	139
G. Sécurité et sûreté	143





Moderniser la flotte pour améliorer les services

La relance des trains de banlieue entreprise en 1996 s'est effectuée avec du matériel roulant usagé. Dix ans plus tard, l'AMT doit renouveler des équipements vieillissants pour assurer de manière fiable les services existants, a fortiori pour les développer, dans une volonté de répondre aux attentes de la Politique québécoise du transport collectif, qui mise sur l'amélioration des services offerts aux citoyens.

Actuellement, durant les périodes de pointe, le matériel roulant est entièrement déployé et la majorité des voitures en fonction sont utilisées à pleine capacité. Pour augmenter le service, il faut donc rajouter de nouvelles voitures, rajouter de nouvelles rames ou acquérir des voitures à plus grande capacité – les voitures à deux étages permettant d'accroître la capacité d'accueil tout en réduisant les coûts d'immobilisations et d'exploitation. Ces interventions nécessitent des investissements importants dans le matériel roulant et bien souvent, dans les infrastructures ferroviaires, en raison des conflits possibles avec les trains de marchandises.

Par ailleurs, il est souhaitable de 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.

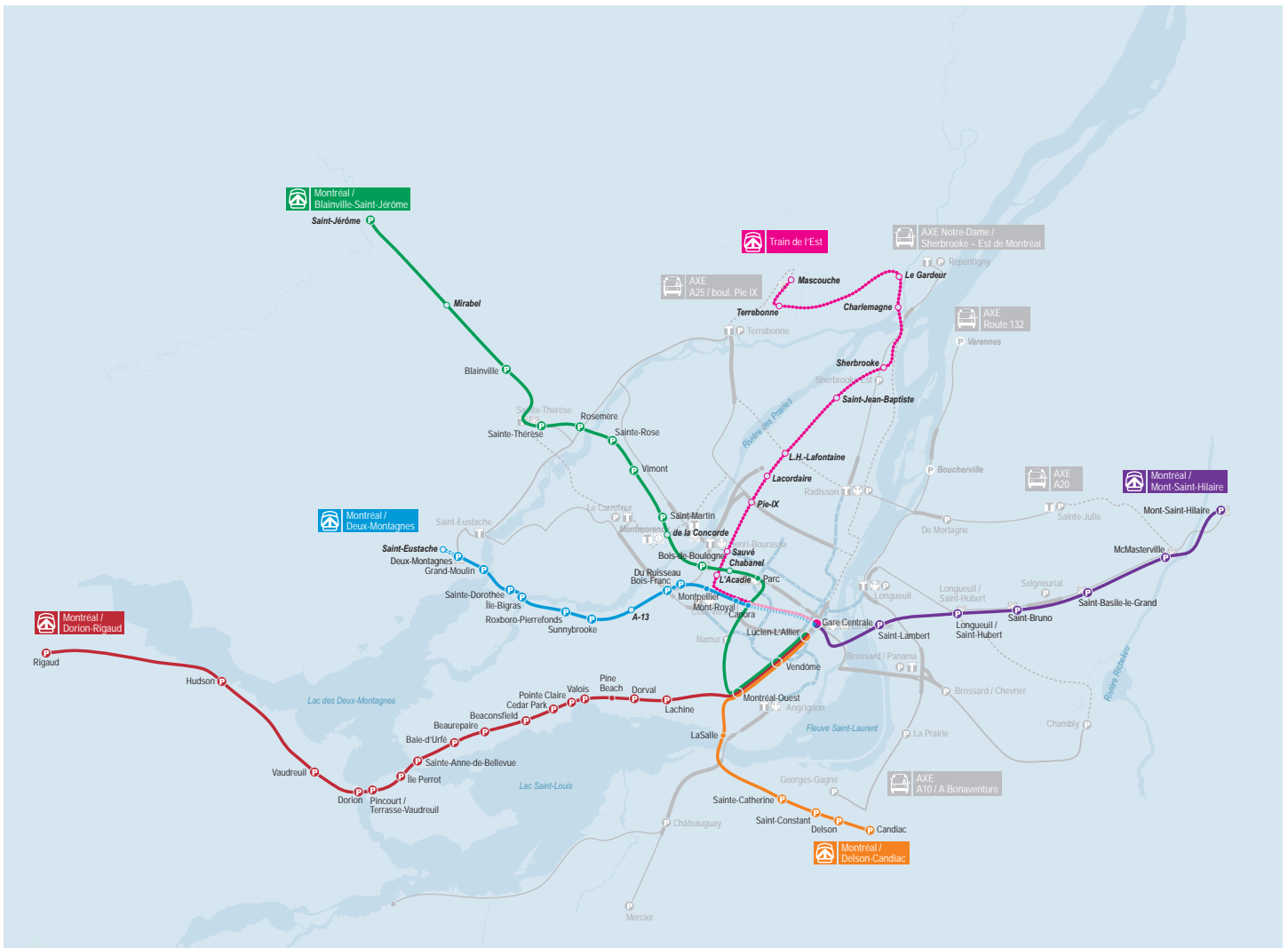
C'est pourquoi le PTI 2007-2008-2009 comprend des immobilisations qui totalisent 713,8 M\$, consacrées à l'entretien et à la modernisation de la flotte de trains de banlieue.

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.



- Ligne de trains de banlieue
- Prolongement
- Gare
- Gare projetée
- Gare intermodale
- Ⓟ Gare avec stationnement incitatif
- Projet

PROJET AUTORISÉ (non illustré)

A.1 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION (non illustrés)

- A.2a Sites de garage
- A.2b Centres d'entretien
- A.3 Révision des voitures passagers de série 700
- A.4 Acquisition de 12 locomotives neuves
- A.5 Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux
- A.6 Acquisition de 22 voitures passagers et trois locomotives neuves – Ligne Montréal/Deux-Montagnes
- A.7 Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte – Remplacement des 80 voitures passagers de séries 1000 et 1200

PROJET AUTORISÉ

A.1 Programme de réhabilitation des voitures passagers automotrices MR-90 - Ligne Montréal/Deux-Montagnes

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 plus 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. 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 de 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 du 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 des 58 compresseurs des systèmes de CVAC ;
- la réhabilitation des 190 modules redresseurs de puissance électrique GTO ;
- le remplacement des 120 rotors des moteurs de propulsion.

INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	2,475	1,045	0,300	-	3,920	3,920	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

Centres d'entretien et sites de garage 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 Canadien National (CN) agissent en impartition pour l'AMT et utilisent actuellement des installations leur appartenant à quatre endroits différents (triages 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 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 et vont grandement limiter les possibilités d'expansion du réseau.

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.2a Sites de garage

Réseau CFCP

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. L'aménagement actuel de ce site ne permet pas le garage de jour de rames additionnelles ni l'entretien lourd (trimestriel et plus) qui est effectué au triage Saint-Luc du CFCP, parmi les activités régulières d'entretien des trains de marchandises.

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 quotidiennement par les voies ferrées du CFCP pour assurer le garage de jour, l'entretien périodique léger et lourd (trimestriel et plus) et les réparations majeures au matériel roulant exploité sur le réseau du CFCP. Il doit également être accessible périodiquement par les voies ferrées du CN pour permettre l'entretien lourd (trimestriel et plus) et les réparations majeures au matériel roulant de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire et du futur Train de l'Est (matériel conventionnel semblable à celui des lignes CFCP).

Réseau CN

Présentement, sept des huit rames de trains des lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Mont-Saint-Hilaire sont garées à la Gare Centrale (sous la gare et au sud de celle-ci) entre les périodes hors pointe. La mise en place du Train de l'Est ajoutera quatre rames à garer pendant le jour. À moyen terme, les projets planifiés d'accroissement de la capacité des lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Mont-Saint-Hilaire ajouteront également des besoins en termes de garage et d'entretien. Compte tenu que la Gare Centrale ne peut accueillir cette expansion du réseau de trains de banlieue, il est donc nécessaire de prévoir un nouveau site permanent offrant une capacité suffisante pour garer le matériel roulant actuel et futur pendant le jour et pour en permettre son entretien sur un site accessible quotidiennement et rapidement par les voies ferrées du CN.

L'AMT étudie présentement différents sites offrant une capacité suffisante pour garer le matériel roulant actuel et futur pendant le jour et pour en permettre son entretien (réseaux CFCP et CN consolidés ou séparés). Les coûts d'aménagements de ce(s) nouveau(x) site(s) de garage de jour des trains des réseaux CFCP et CN sont évalués de façon préliminaire à 36 M\$. Le coût final de ce projet doit être précisé à la fin de 2006. L'échéancier critique prévoit le début des travaux en 2007 pour permettre une utilisation partielle des installations en 2008 (fin du contrat CFCP) et un parachèvement des travaux en 2009 (mise en service du Train de l'Est).

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,870	14,630	19,000	1,500	-	36,000	9,000	27,000	-

Précision : ± 30 %

A.2b Centres d'entretien

L'entretien périodique léger et lourd (trimestriel et plus) et les réparations majeures au matériel roulant exploité sur le réseau du CFCP (lignes Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Delson-Candiac) sont présentement effectués au triage Sortin (dans des installations temporaires aménagées par CFCP suite au déplacement du garage Glen) et au triage Saint-Luc (dans les ateliers d'entretien de trains de marchandises du CFCP). Le CFCP ne dispose pas des installations et ressources nécessaires pour effectuer les réparations majeures qui doivent être confiées à l'extérieur par l'AMT. Le manque d'installation et de disponibilité de ressources qualifiées amène le CFCP à retarder ou refuser certains travaux de réparation majeure au matériel de l'AMT, ce qui conduit à des problèmes de fiabilité et de disponibilité affectant le service. Le contrat d'entretien du matériel roulant par le CFCP expire le 30 juin 2007 avec une option de renouvellement jusqu'au 30 juin 2008, conditionnelle à l'acceptation des parties. Il n'est pas assuré que le CFCP accepte de prolonger ce contrat au-delà de cette échéance en raison, en autres, d'un manque de personnel.

L'entretien périodique léger et lourd (trimestriel et plus) et les réparations majeures au matériel roulant de la ligne Montréal/Deux-Montagnes sont effectués par le CN à la Gare Centrale. L'entretien périodique léger du matériel roulant de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire est également effectué à la Gare Centrale et l'entretien lourd des locomotives est effectué aux ateliers Taschereau du CN à Ville Saint-Laurent. Le CN ne dispose pas des installations et ressources pour effectuer les réparations majeures qui doivent être confiées à l'extérieur par l'AMT. Les contrats d'entretien du matériel roulant expirent le 30 juin 2010 avec possibilité d'interruption avant échéance selon certaines dispositions.

Le PTI 2007-2008-2009 prévoit un accroissement de la capacité avec l'ajout de deux rames sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes et une sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, ce qui nécessitera l'aménagement de voies de garage additionnelles sur un site accessible quotidiennement et rapidement (centre-sud de Montréal) par les voies ferrées du CN. L'entretien du matériel roulant du Train de l'Est reste à planifier en fonction de la disponibilité des installations et ressources du CN.

L'étude de différents sites de garage en cours de réalisation prévoit également les besoins en termes d'entretien périodique léger et lourd et de réparations majeures pour le matériel roulant actuel et futur. Les activités d'entretien léger doivent être réalisées à proximité des sites de garage de jour de chacun des réseaux (CN et CFPC), alors que l'entretien plus lourd et les réparations majeures peuvent être centralisés sur un site accessible par les deux réseaux, puisqu'ils ne nécessitent pas de déplacement de trains quotidiens et que leur durée nécessite que le matériel roulant soit retiré du service régulier. Selon les choix retenus en terme de site de garage, un ou deux ateliers d'entretien léger seraient nécessaires (bâtiment pouvant accueillir des rames complètes de dix voitures) ainsi qu'un atelier d'entretien lourd et de réparations majeures (bâtiment avec plusieurs voies de travail parallèles pouvant accueillir des unités de matériel roulant séparées).

Les coûts d'aménagement de ces installations d'entretien sont évalués de façon préliminaire à 69 M\$. Le coût final de ce projet doit être précisé en fin de 2006. L'échéancier critique prévoit le début des travaux en 2007 pour permettre une utilisation partielle des installations en 2008 (fin du contrat CFPC) et un parachèvement des travaux en 2009-2010 (début du Train de l'Est).

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,500	4,000	25,000	35,000	4,500	69,000	17,225	51,750	-

Précision : ± 30 %

A.3 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 :

- 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 7,0 M\$ et sont financés à 75,0 % par le MTQ.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	1,915	3,310	1,575	-	7,000	1,750	5,250	-

Précision : ± 30 %

A.4 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 (plus de 6 100 passagers/jour en janvier 2006), 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–Saint-Jérôme, 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. D'autre part, il est envisagé, à moyen terme, d'amener les trains de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme à la Gare Centrale avec une liaison souterraine à l'est du triage Outremont (CFCP) et au sud de la gare Canora (ligne Montréal/Deux-Montagnes), ce qui permettrait de réduire le temps de parcours d'au moins 15 minutes. Ce projet nécessite toutefois l'acquisition de locomotives bi-mode, comme pour le Train de l'Est. Il est également envisagé de prolonger le service de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire dans le tunnel de la ligne Montréal/Deux-Montagnes pour atteindre les gares projetées de McGill et Édouard-Montpetit, ce qui nécessiterait également l'acquisition de locomotives bi-mode.

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 (5 pour le Train de l'Est, 9 à remplacer et 3 pour l'accroissement) permettrait d'assurer l'intérêt des fournisseurs et des prix compétitifs, ainsi que d'assurer les projets de développement à moyen terme.

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 du Train de l'Est est déjà prévu au projet de développement de cette ligne, le coût total pour l'acquisition de 12 locomotives qui seraient livrées en 2009-2010 est évalué à 89,2 M\$.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	3,300	1,125	84,775	89,200	22,300	66,900	-

Précision : ± 30 %

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

Depuis le développement des trois nouvelles lignes de trains de banlieue (Montréal/Blainville en 1997, Montréal/Mont-Saint-Hilaire en 2000 et Montréal/Delson-Candiac en 2001), la clientèle sur ces lignes s'est accrue considérablement. De septembre 2002 à septembre 2005, le nombre de passagers sur ces trois lignes se dirigeant vers Montréal en période de pointe du matin, a augmenté de 60 %, et ce avec le même niveau de service. Ainsi, toutes les lignes présentent des augmentations d'achalandage qui atteignent la capacité de certains trains en période de pointe.

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. En 2005, l'AMT a mis en service 22 voitures neuves à deux étages. Également, les 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, 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-Saint-Jérôme et du retrait des neuf voitures 900 (voitures à mezzanine) pour des travaux de réhabilitation, huit 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 50 % de son achalandage en pointe du matin 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 (1 600 et 1 700 passagers en septembre 2005) et également pour répondre à la demande anticipée en offrant une marge de capacité de plus de 15 %.

Sur la ligne Montréal-Mont-Saint-Hilaire, qui a subi une augmentation d'environ 75 % de son achalandage en pointe du matin 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 75 % de son achalandage en pointe du matin 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 trois voitures provenant de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud) ;
- Ligne Montréal/Delton-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). 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.

D'autre part, il est envisagé à moyen terme d'amener les trains de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme à la Gare Centrale avec une liaison souterraine à l'est du triage Outremont (CFCP) et au sud de la gare Canora (ligne Montréal/Deux-Montagnes), ce qui permettrait de réduire le temps de parcours d'au moins 15 minutes. Ce projet nécessite toutefois l'acquisition de voitures à deux niveaux à gabarit réduit et à portes pour quais hauts et bas, comme pour le Train de l'Est. Il est également envisagé de prolonger le service de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire dans le tunnel de la ligne Montréal/Deux-Montagnes pour atteindre les gares projetées de McGill et Édouard-Montpetit, ce qui nécessiterait également l'acquisition de voitures à deux niveaux à gabarit réduit et à portes pour quais hauts et bas. Ainsi, 22 voitures du même type que le Train de l'Est seraient acquises pour permettre 2 rames de 10 voitures (plus réserve d'entretien) et 6 voitures à deux niveaux du même type que celles acquises en 2005 permettraient d'optimiser la flotte des lignes Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Blainville–Saint-Jérôme.

En octroyant un contrat de fabrication en 2007 pour les 30 voitures du Train de l'Est, ces voitures additionnelles fabriquées en production continue seraient livrées en 2009-2010, ce qui repousse néanmoins l'augmentation de la capacité et freine temporairement l'accroissement de l'achalandage.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	1,700	8,700	44,600	40,800	96,000	24,000	72,000	-

Précision : ± 30 %

A.6 Acquisition de 22 voitures passagers et trois locomotives neuves - Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Dans le cadre du projet d'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, deux nouvelles rames de dix voitures de 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 (plus de 2000 passagers sur quatre trains). 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 dix 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 trois locomotives électriques est estimé à 112,66 M\$, basé sur une production continue suivant les 30 voitures du Train de l'Est et les 28 autres pour l'accroissement de capacité. En octroyant un contrat de fabrication en 2007 pour les 30 voitures du Train de l'Est, ces voitures additionnelles fabriquées en production continue seraient également livrées en 2009-2010, parallèlement aux travaux d'améliorations aux infrastructures et aux gares.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,250	-	52,300	58,100	112,650	28,163	84,487	-

Précision : ± 30 %

A.7 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 usagées 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 201,26 M\$ (en \$ indexés à 2,5 % 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 97,17 M\$ (en \$ indexés à 2,5 % par année).

En octroyant un contrat de fabrication en 2007 pour les 30 voitures du Train de l'Est et les 28 et 22 autres voitures par la suite, ces voitures additionnelles fabriquées en production continue seraient livrées en 2010- 2012.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	4,000	2,000	294,000	300,000	75,000	225,000	-

Précision : ± 30 %

B 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. Une 6^e ligne est en cours de développement : le Train de l'Est, qui desservira l'est de Montréal et la couronne nord-est.

Consolider le réseau pour améliorer les services

Durant ses dix années d'existence, l'AMT a mis en place trois nouvelles lignes de trains de banlieue et procédé au prolongement de certaines lignes tout en doublant l'achalandage du réseau, le faisant passer de près de 7 millions à près de 14,6 millions de déplacements. Forte de ce grand succès, l'AMT doit cependant veiller à maintenir et développer son réseau si elle veut répondre aux attentes de la Politique québécoise du transport collectif.

Ses défis

- Accroître l'utilisation du transport collectif en augmentant l'achalandage des trains de banlieue
- Assurer le maintien et l'amélioration de la performance des services

Ses objectifs

- Offrir la capacité nécessaire pour répondre à la demande sur les lignes existantes
- Améliorer les services actuels pour attirer une nouvelle clientèle
- Assurer l'entretien efficace des actifs pour maintenir le haut niveau de performance des services afin de garder la clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle
- Remplacer les actifs dont la durée de vie a été atteinte afin de maintenir le haut niveau de performance et de qualité des services
- Développer de nouvelles lignes de trains de banlieue pour desservir de nouveaux secteurs de la région métropolitaine

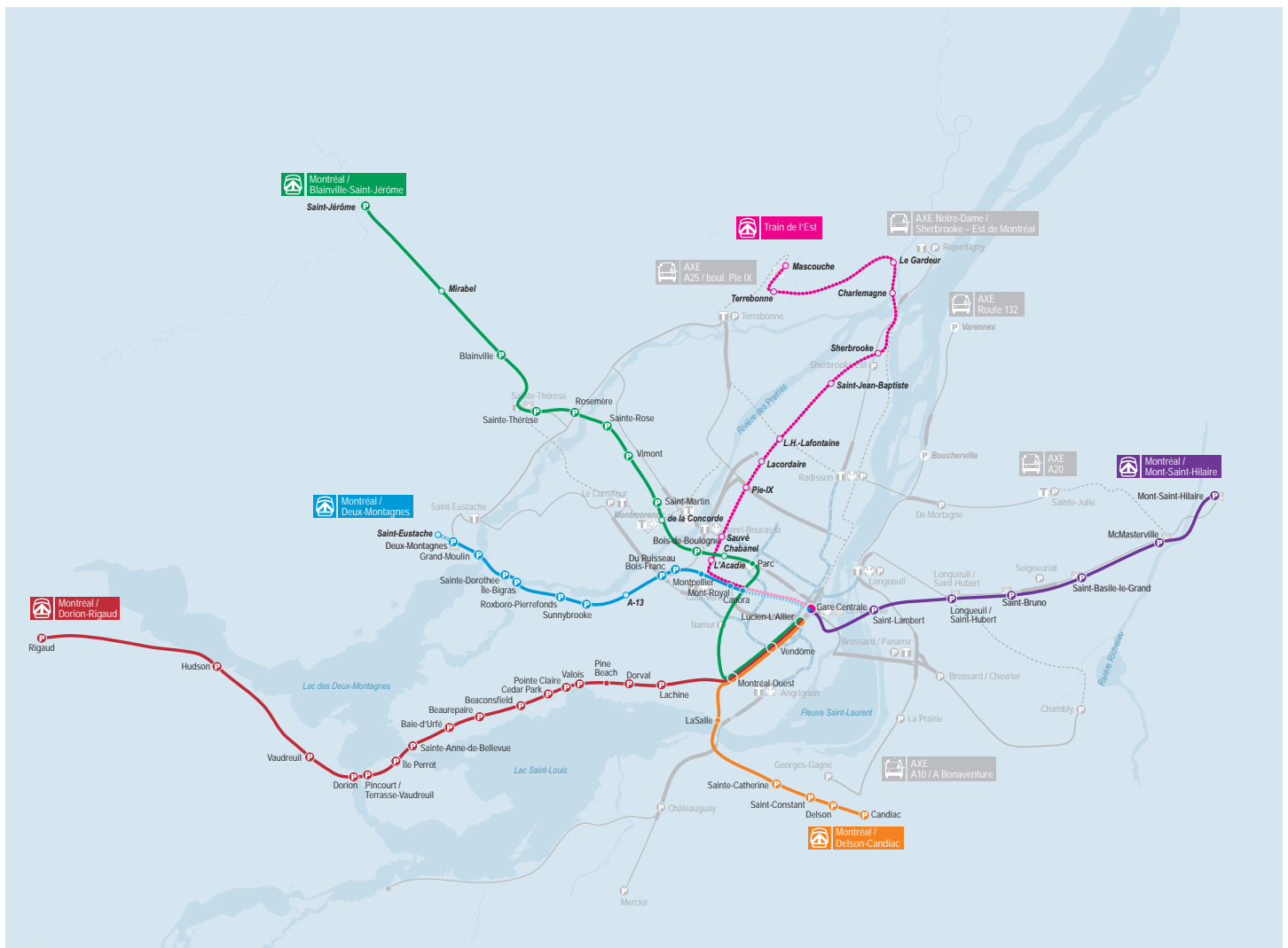
LES TRAINS DE BANLIEUE EN 2006

- 5 lignes de train en fonction
- 50 gares
- 39 stationnement incitatifs offrant 14 205 places
- 1 prolongement de ligne complété en 2006
- 1 nouvelle ligne en cours de réalisation

ACHALANDAGE EN 2006

Pointe du matin ¹	30 220
Pointe du soir ¹	27 540
Jour moyen ¹	63 910
Mensuel ¹	1 367 070
Annuel	15 162 600

¹ moyenne de septembre à décembre 2006



- Ligne de trains de banlieue
- Prolongement
- Projet
- Gare
- Gare projetée
- Gare intermodale
- Gare avec stationnement incitatif

LIGNE MONTRÉAL /	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE-ST-JÉRÔME	MONT-ST-HILAIRE	DELSON-CANDIAC	Total
Années de service	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	
Opérateur	CN	CFCP	CFCP	CN	CFCP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet	31,1 km	64,4 km	47,5 km	34,9 km	23,3 km	201,2 km
Gares	12	19	8 (+3) ¹	6 (+1) ²	5 (+3) ¹	50
Stationnements incitatifs	8	15	5	6	5	39
Places de stationnement	5 372	3 031	2 532	2 368	766	14 205
Achalandage annuel 2006	7 874 900	3 181 500	2 153 000	1 409 200	544 000	15 162 600

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

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

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\$. Elle est exploitée par l'AMT depuis 1996.



Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Avec 7,7 millions de déplacements enregistrés en 2005, cette ligne représente 52,5 % de l'achalandage total du réseau. Malgré une capacité d'accueil largement atteinte, en particulier en période de pointe, l'achalandage annuel y a augmenté de 1,9 % par rapport à 2004.

Pour répondre à la demande potentielle évaluée à plus de 40 000 passagers par jour, les interventions suivantes sont requises (mise en service visée : septembre 2010) :

- acquérir 22 nouvelles voitures passagers neuves (voir projet A.6)
- 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

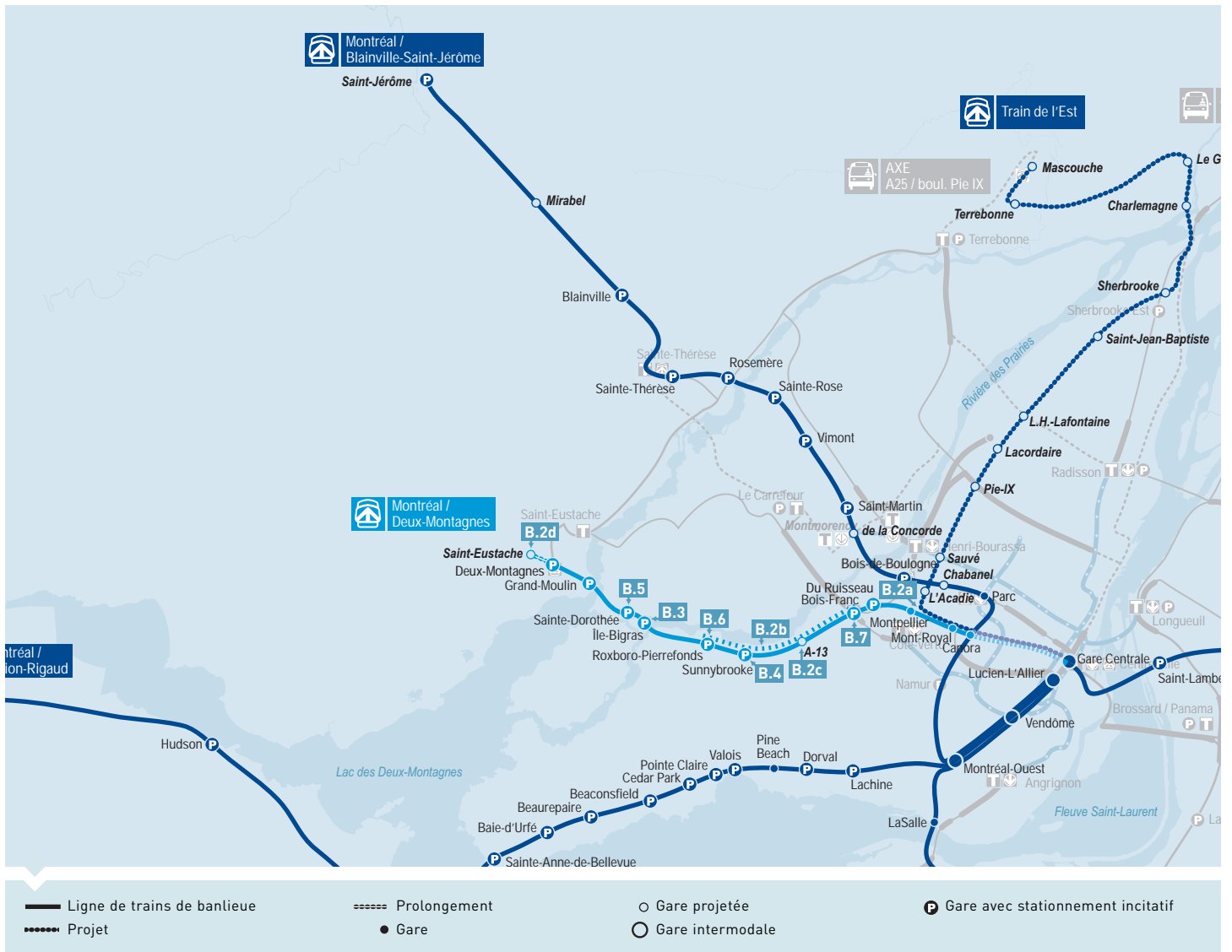
LA LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES EN 2006

- 12 gares dont 1 commune avec la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire
- 8 stationnement incitatifs offrant 5 372 places
- 31,1 km de voie
- 26 départs en direction de Montréal
- 23 départs en direction de Deux-Montagnes

ACHALANDAGE EN 2006

Pointe du matin ¹	14 060
Pointe du soir ¹	12 760
Jour moyen ¹	31 750
Mensuel ¹	687 200
Annuel	7 874 900

¹ moyenne de septembre à décembre 2006



PROJET AUTORISÉ

B.1 Programme de changement des automates sur la caténaire (*non illustré*)

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- B.2 Accroissement de la capacité d'accueil
 - B.2a Étagement de la jonction de l'Est
 - B.2b Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds
 - B.2c Gare autoroute 13
 - B.2d Gare Saint-Eustache
- B.3 Gare Île-Bigras – Réhabilitation
- B.4 Gare Sunnybrooke – Agrandissement du stationnement
- B.5 Gare Sainte-Dorothée – Agrandissement du stationnement
- B.6 Gare Roxboro-Pierrefonds – Agrandissement du stationnement
- B.7 Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

PROJET AUTORISÉ

B.1 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 de la ligne de trains 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,400	0,375	-	-	0,975	0,975	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.2 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, ajout de gares et acquisition de 22 voitures passagers neuves.

Le coût total de ce projet est estimé à 177,6 M\$, incluant l'acquisition des voitures et locomotives.

B.2a Étagement de la jonction de l'Est

(ARR. SAINT-LAURENT - VILLE DE MONTRÉAL)

Dans le cadre de l'accroissement de la capacité d'accueil de la ligne, l'étagement de la jonction ferroviaire de l'Est est essentiel pour augmenter le nombre de trains passagers 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 étagé le croisement de voies, des voies temporaires électrifiées de déviation pour maintenir le service et de nouvelles voies électrifiées sur la structure. Cet étagement contribuera également à l'efficacité du service du Train de l'Est.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,500	8,300	6,430	-	16,230	4,058	12,172	-

Précision : ± 30 %

B.2b Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds

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

Le doublement de la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc 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. Il permettra de faire remonter des trains à contre-charge aux heures de pointe et d'offrir un meilleur service aux usagers sur l'île de Montréal.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,000	14,000	16,710	-	32,710	8,177	24,533	-

Précision : ± 30 %

B.2c 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.

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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	7,790	1,910	-	9,700	2,425	7,275	-

Précision : ± 30 %

B.2d Gare Saint-Eustache

(VILLE DE SAINT-EUSTACHE)

Dans le cadre des projets d'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, en plus de la gare autoroute 13, l'AMT compte aménager une gare au nord de l'autoroute 640, à Saint-Eustache. L'ouverture d'une gare 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).

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	3,450	2,935	-	6,385	1,596	4,789	-

Précision : ± 30 %

B.3 Gare Île-Bigras – Réhabilitation

(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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	1,150	-	-	-	1,200	0,300	0,900	-

Précision : ± 30 %

B.4 Gare Sunnybrooke – Agrandissement du stationnement

(ARR. PIERREFONDS-ROXBORO - VILLE DE MONTRÉAL)

Le stationnement est actuellement utilisé à pleine capacité et ce projet permettra d'ajouter environ 100 places aux 410 places existantes. À la demande du conseil d'arrondissement de Pierrefonds-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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,700	-	-	-	0,700	0,175	0,525	-

Précision : ± 30 %

B.5 Gare Sainte-Dorothée – Agrandissement du stationnement

(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 0,8 M\$.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,050	0,750	-	-	-	0,800	0,200	0,600	-

Précision : ± 30 %

B

B.6 Gare Roxboro/Pierrefonds – Agrandissement du stationnement

(ARR. PIERREFONDS-ROXBORO - VILLE DE MONTRÉAL)

Le stationnement de la gare Roxboro-Pierrefonds est rempli à pleine capacité. Afin d'offrir davantage d'espaces, l'AMT examine, en collaboration avec l'arrondissement Pierrefonds/Roxboro, les possibilités d'utilisation de terrains adjacents. Un terrain est présentement convoité sur lequel il est prévu d'aménager 150 espaces de stationnement pour les usagers du train de banlieue.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,000	-	-	-	1,000	0,250	0,750	-

Précision : ± 30 %

B.7 Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

(ARR. SAINT-LAURENT - VILLE DE MONTRÉAL)

Le stationnement de la gare Bois-Franc est présentement utilisé à pleine capacité. Afin d'offrir davantage d'espaces, l'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 50 espaces additionnels en bordure du stationnement actuel.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	0,350	-	-	0,350	0,087	0,263	-

Précision : ± 30 %

LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD

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. Elle est exploitée par l'AMT depuis 1996.



Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Avec 3,1 millions de déplacements enregistrés en 2005, l'achalandage annuel sur cette ligne a enregistré une légère hausse de 0,1 % par rapport à 2004.

En 2005, l'AMT a mis en service 14 voitures neuves à deux étages en remplacement de la flotte de voitures datant de 1953. Pour continuer d'assurer un bon service, la consolidation de la ligne doit se poursuivre, que ce soit par l'allongement des quais, la réfection des infrastructures ferroviaires et l'agrandissement des stationnements incitatifs. Par ailleurs, l'accroissement de la capacité nécessite l'ajout de quatre voitures à deux niveaux pour allonger les trains. Cette intervention vise une augmentation de la capacité d'accueil de 11,1 % sur cette ligne, sans ajout d'infrastructures ferroviaires et sans augmentation substantielle des coûts d'exploitation.

LA LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD EN 2006

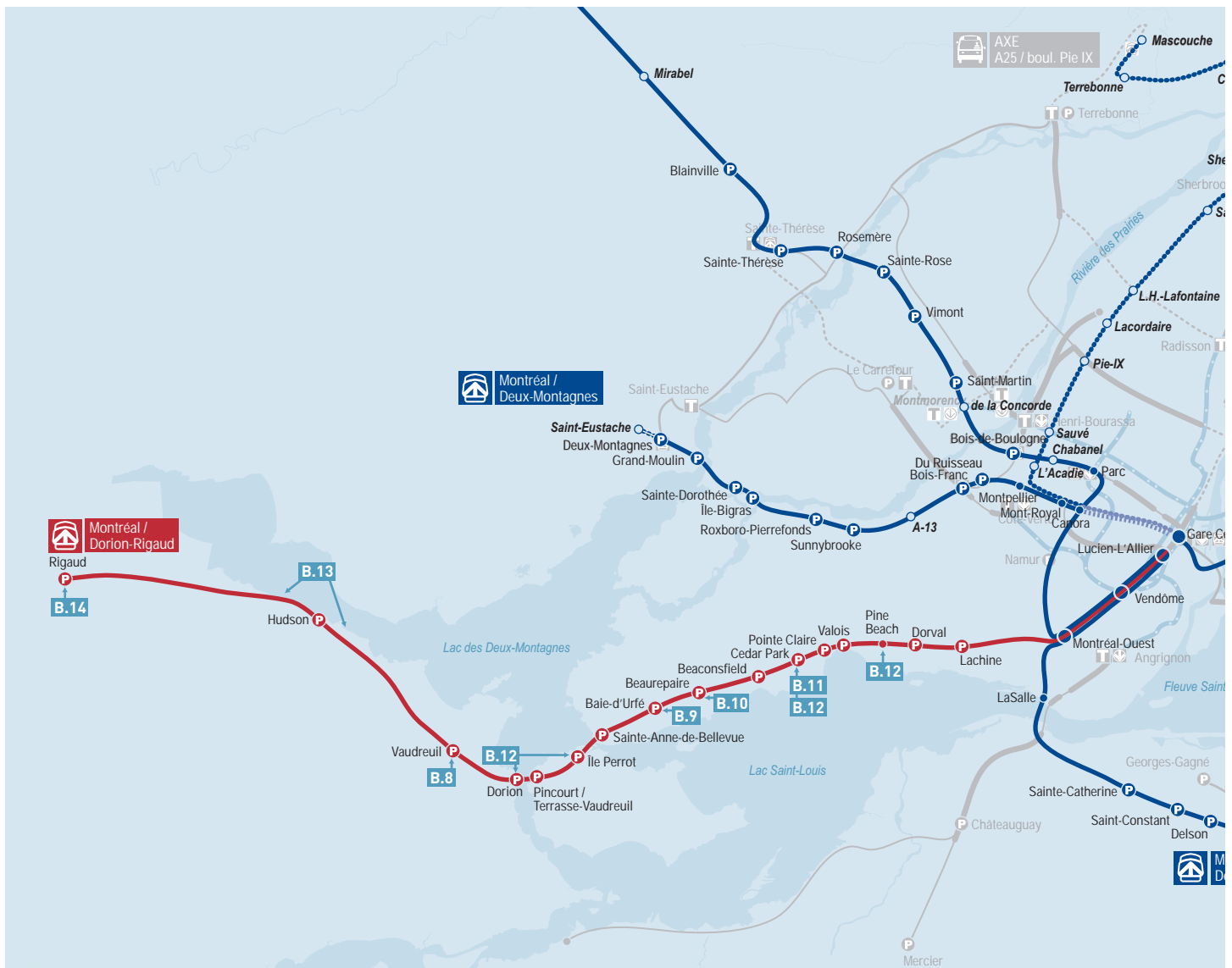
- 19 gares dont 3 communes avec les lignes Blainville-Saint-Jérôme et Delson-Candiac
- 15 stationnements incitatifs offrant 3 031 places
- 64,4 km de voie
- 12 départs en direction de Montréal à partir de Vaudreuil¹
- 13 départs en direction de Vaudreuil¹

¹ dont un qui dessert aussi Hudson et Rigaud

ACHALANDAGE EN 2006

Pointe du matin ²	6 670
Pointe du soir ²	6 340
Jour moyen ²	13 710
Mensuel ²	292 430
Annuel	3 181 500

² moyenne de septembre à décembre 2006



— Ligne de trains de banlieue
- - - - - Prolongement
- - - - - Projet
● Gare
○ Gare projetée
○ Gare intermodale
P Gare avec stationnement incitatif

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- B.8 Gare Vaudreuil – Aménagement permanent
- B.9 Gare Baie d'Urfé – Nouveau stationnement
- B.10 Gare Bearepaire – Agrandissement du stationnement
- B.11 Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement
- B.12 Allongement des quais – Phase III
- B.13 Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires
- B.14 Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.8 Gare Vaudreuil - Aménagement permanent

(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. Suite au prolongement de la rue Félix-Leclerc, au sud de la voie ferrée, un stationnement temporaire de 100 espaces a été ajouté en 2005 afin de pallier cette situation.

Une fois le réseau routier municipal complété, l'AMT ajoutera 215 espaces additionnels du côté sud et rendra l'ensemble de l'aménagement permanent.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,100	1,500	-	-	1,600	0,400	1,200	-

Précision : ± 30 %

B.9 Gare Baie d'Urfé – Nouveau stationnement

(VILLE DE BAIE D'URFÉ)

Le stationnement actuel de la gare Baie d'Urfé est situé au sud de l'autoroute 20 et dessert principalement la clientèle en provenance des municipalités de Baie d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue. Afin de mieux desservir la clientèle en provenance des nouveaux quartiers résidentiels de Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville, Kirkland et Pierrefonds (situés au nord de l'autoroute 40), l'AMT désire aménager un stationnement de 150 espaces dans la gare.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,000	-	-	-	1,000	0,250	0,750	-

Précision : ± 30 %

B.10 Gare Beaugrepaire – Agrandissement du stationnement

(VILLE DE BEAUCONSFIELD)

Le stationnement de la gare Beaugrepaire est présentement utilisé à pleine capacité. Afin d'offrir davantage d'espaces, l'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 30 espaces additionnels en bordure du stationnement actuel.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	0,200	0,050	0,150	-

Précision : ± 30 %

B.11 Gare Cedar Park – Agrandissement du stationnement

(VILLE DE POINTE-CLAIRE)

Le stationnement de la gare Cedar Park est présentement utilisé à pleine capacité. Afin d'offrir davantage d'espaces, l'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 30 espaces additionnels en bordure du stationnement actuel.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	0,200	0,050	0,150	-

Précision : ± 30 %

B.12 Allongement des quais – Phase III

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

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,265	1,110	0,890	-	-	2,265	0,566	1,699	-

Précision : ± 30 %

B.13 Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud – Réfection des infrastructures ferroviaires

(VILLES DE VAUDREUIL-DORION, 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 même 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,200	-	-	-	2,200	0,550	1,650	-

Précision : ± 30 %

B.14 Gare Rigaud – Relocalisation et modernisation des infrastructures

(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.). Ces travaux seront effectués aux frais de la municipalité.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,750	-	-	-	0,750			0,750

Précision : ± 30 %

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE-ST-JÉRÔME

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.



Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service 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'achalandage annuel, de près de 2,0 millions de déplacements, a même subi une légère baisse de 0,2%, en raison des problèmes de surcapacité.

Consciente de l'importance d'accroître la capacité du service offert pour augmenter le confort des usagers, l'AMT a mis en service une rame de huit nouvelles voitures de série 2000 à deux étages en juin 2005. De plus, les neuf voitures 900 à deux étages sont en cours de rénovation, 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.

À moyen terme, l'accroissement de la capacité passe par l'achat de 17 voitures neuves à deux niveaux pour former deux rames de dix voitures à deux niveaux avec trois voitures provenant de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.

Par ailleurs, le prolongement de la ligne Montréal/Blainville jusqu'à Saint-Jérôme, autorisé en avril 2005 par le ministre des Transports, est en cours de réalisation et sera mis en service d'ici la fin 2006.

LA LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE-ST-JÉRÔME EN 2006

- 11 gares dont 3 communes avec les lignes Dorion-Rigaud et Delson-Candiac
- 5 stationnements incitatifs offrant 2532 places
- 47,5 km de voie
- 11 départs en direction de Montréal
- 11 départs en direction de Blainville
- Prolongement vers St-Jérôme (fin 2006)

ACHALANDAGE EN 2006

Pointe du matin ¹	5 130
Pointe du soir ¹	4 300
Jour moyen ¹	9 950
Mensuel ¹	209 010
Annuel	2 153 000

¹ moyenne de septembre à décembre 2006



- Ligne de trains de banlieue
- Prolongement
- Gare projetée
- Gare
- ⊙ Gare intermodale
- Ⓟ Gare avec stationnement incitatif
- ⋯⋯⋯ Projet

PROJETS AUTORISÉS

- B.15 Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal – Étude d’avant-projet
- B.16 Étude du doublement de la voie ferrée entre les gares Saint-Martin et Sainte-Rose

PROJETS À L’ÉTUDE POUR FINS D’AUTORISATION

- B.17 Signalisation ferroviaire – Accroissement de la capacité (*non illustré*)
 - B.17a Amélioration de la signalisation ferroviaire
 - B.17b Amélioration des infrastructures ferroviaires
- B.18 Gare Mirabel
- B.19 Gare Vimont – Aménagement et amélioration de l’accessibilité
- B.20 Gare Outremont/Université-de-Montréal – Aménagement d’une nouvelle gare

PROJETS AUTORISÉS

B.15 Connexion de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal – Étude d’avant-projet

(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 du Mont-Royal. En reliant ces deux réseaux de voies, au sud de la gare Parc, sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, 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. Cette étude comprendra également une analyse de capacité du tunnel et identifiera les modifications à apporter aux infrastructures et aux systèmes de signalisation afin de maximiser la circulation ferroviaire.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES	
-	0,500	-	-	-	0,500	0,500	-	-	

B.16 Étude du doublement de la voie ferrée entre les gares de Saint-Martin et Sainte-Rose

(VILLE DE LAVAL)

Le doublement de la voie ferrée, entre les gares Saint-Martin et Sainte-Rose, permettrait d'offrir plus de départs aux usagers de Laval sans avoir à augmenter le nombre de trains. Afin de valider les gains d'une telle initiative et de quantifier les coûts, l'AMT désire réaliser une étude d'opportunité et de faisabilité.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES	
-	0,150	-	-	-	0,150	0,150	-	-	

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.17 Signalisation ferroviaire – Accroissement de capacité

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 augmentée afin de permettre une fréquence accrue des trains en période de pointe par l'ajout de trains additionnels prévus au PTI dans l'acquisition de 28 voitures et 12 locomotives. L'augmentation de la fréquence des trains en période de pointe requiert des modifications à la signalisation ferroviaire (signalisation automatique à commande centralisée) et aux infrastructures (voies d'évitement) entre les gares Parc et Saint-Jérôme.

D'autre part, la fiabilité du service de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme (95,2 % des trains à temps) est en deçà de l'objectif fixé pour l'ensemble du réseau de trains de banlieue (97 %). Pour l'année 2005, sur 269 retards de trains, 60 % sont dus à des problèmes d'infrastructures ferroviaires et d'opération (circulation des trains). La mise en place de ces infrastructures améliorées permettra également d'assurer une meilleure performance et fiabilité du service en permettant la détection à distance de défaillances dans l'infrastructure (bris de rail, aiguillage défectueux) et l'opération des trains (panne de trains), et en facilitant la synchronisation des rencontres de trains sur les voies d'évitement en mode normal (selon l'horaire) et dégradé (retards, pannes).

B.17a Amélioration de la signalisation ferroviaire

Ces travaux consistent en la mise en place d'un système de signalisation automatique à commande centralisée (Centre de contrôle centralisé – CCC) entre les gare Parc et Sainte-Thérèse qui permettra de commander à distance les aiguillages motorisés. Ces travaux, planifiés dans le cadre du projet d'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme amorcé en 2000, sont évalués à 5,2 M\$ et incluent les travaux suivants :

- installation de signaux latéraux d'approche et intermédiaires ;
- installation de moteurs d'aiguillage ;
- modifications au système de signaux de passage à niveau ;
- câblage de signalisation ;
- modifications au centre de commande.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,600	2,600	-	-	5,200	1,300	3,900	-

Précision : ± 30 %

B.17b Amélioration des infrastructures ferroviaires

Compte tenu de l'ajout de nouvelles gares prévues à Saint-Jérôme, Vimont et Chabanel en 2007 et de celles planifiées à Mirabel et Édouard-Montpetit ainsi que du prolongement de la ligne vers Saint-Jérôme, l'ajout de trains en période de pointe nécessite des infrastructures additionnelles pour assurer la synchronisation des mouvements et la fiabilité du service. Ces infrastructures sont la mise en place du CCC entre Sainte-Thérèse et le site de garage à Saint-Jérôme (le CCC entre le garage et la gare Saint-Jérôme est déjà prévu dans le projet de prolongement en cours) et le doublement de la voie ferrée (avec CCC) entre les gares Saint-Martin et Sainte-Rose (7 km) et une nouvelle voie d'évitement à Blainville. L'ensemble de ces travaux nécessaires à l'accroissement substantiel de la capacité du service à moyen terme est estimé de façon préliminaire à 15,3 M\$, et des études techniques sont amorcées pour préciser les besoins et les coûts.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	5,300	10,000	-	-	15,300	3,825	11,475	-

Précision : ± 30 %

B.18 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. Des démarches sont présentement en cours afin de trouver un site pour l'aménagement de cette gare qui inclura un stationnement de 200 places, une boucle d'autobus, un quai et un éclairage.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,075	0,200	2,025	-	-	2,300	0,575	1,725	-

Précision : ± 30 %

B.19 Gare Vimont – Aménagements permanents et amélioration de l'accessibilité

(VILLE DE LAVAL)

La gare Vimont a été aménagée de façon temporaire pour répondre à la demande générée par la fermeture temporaire de l'autoroute 19 en octobre 2006. Cependant, les aménagements actuels sont incomplets et n'offrent pas un niveau de confort élevé aux usagers. De plus, l'accessibilité en auto et en autobus est déficiente.

C'est pourquoi l'AMT entend aménager cette gare de façon permanente en 2008. Le budget de la gare comprend les quais, un stationnement incitatif d'environ 300 places, une boucle pour autobus de la STL, une voie d'accès vers les boulevards Bellerose et Dagenais, et la relocalisation de la Route Verte et d'un cours d'eau. En collaboration avec la Ville de Laval, un nouvel accès à deux voies pourrait être construit dans l'emprise du futur boulevard Dagenais, entre le boulevard des Laurentides et la gare. Les besoins à long terme, qui pourraient s'élever jusqu'à 600 places de stationnement, seront évalués en 2007, ainsi que les impacts environnementaux du projet.

Par ailleurs, avec la mise en service du métro à Laval en 2007, la gare Saint-Martin sera remplacée par la future gare intermodale Concorde, située à moins de 1,5 km, afin d'éviter que le train arrête deux fois pour desservir la même clientèle du sud de Laval. Une bonne partie des usagers actuels de la gare Saint-Martin utilisera plutôt la nouvelle gare Vimont ou le métro, en accédant à pied à la station Concorde ou en auto aux stations Montmorency ou Cartier.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,530	3,770	-	-	-	4,300	1,075	3,225	-

Précision : ± 30 %

B.20 Gare Outremont/Université de Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare

(VILLE DE MONTRÉAL)

Pour faire suite à l'acquisition des terrains de la gare de triage Outremont par l'Université de Montréal et des projets de construction de nouveaux pavillons et de résidences pour étudiants, l'AMT désire aménager une nouvelle gare sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme afin d'améliorer la desserte en transport collectif de ce secteur. Les études de demande sont menées en parallèle avec celles analysant la desserte du campus actuel par une éventuelle gare intermodale Édouard-Montpetit, sur la ligne de Deux-Montagnes.

Un concept initial a été élaboré en collaboration avec l'Université afin d'optimiser l'intégration entre l'aménagement du territoire et le transport. Aucun stationnement incitatif n'est prévu pour cette nouvelle gare.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,300	1,700	-	-	2,000	0,500	1,500	-

Précision : ± 30 %

LIGNE MONTRÉAL/MONT-ST-HILAIRE

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.



Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service en 2000, cette ligne connaît une croissance remarquable, avec une hausse de 5,5 % en 2005 pour atteindre 1,4 million de déplacements, ce qui représente un achalandage quotidien de près de 6 000 passagers.

En fonction de la forte augmentation de l'achalandage constaté et de l'important potentiel de croissance, 11 voitures à deux étages devront être utilisées d'ici 2010 sur la ligne afin de répondre à la demande. Cette mesure vise une augmentation de la capacité d'accueil de 40,8 %.

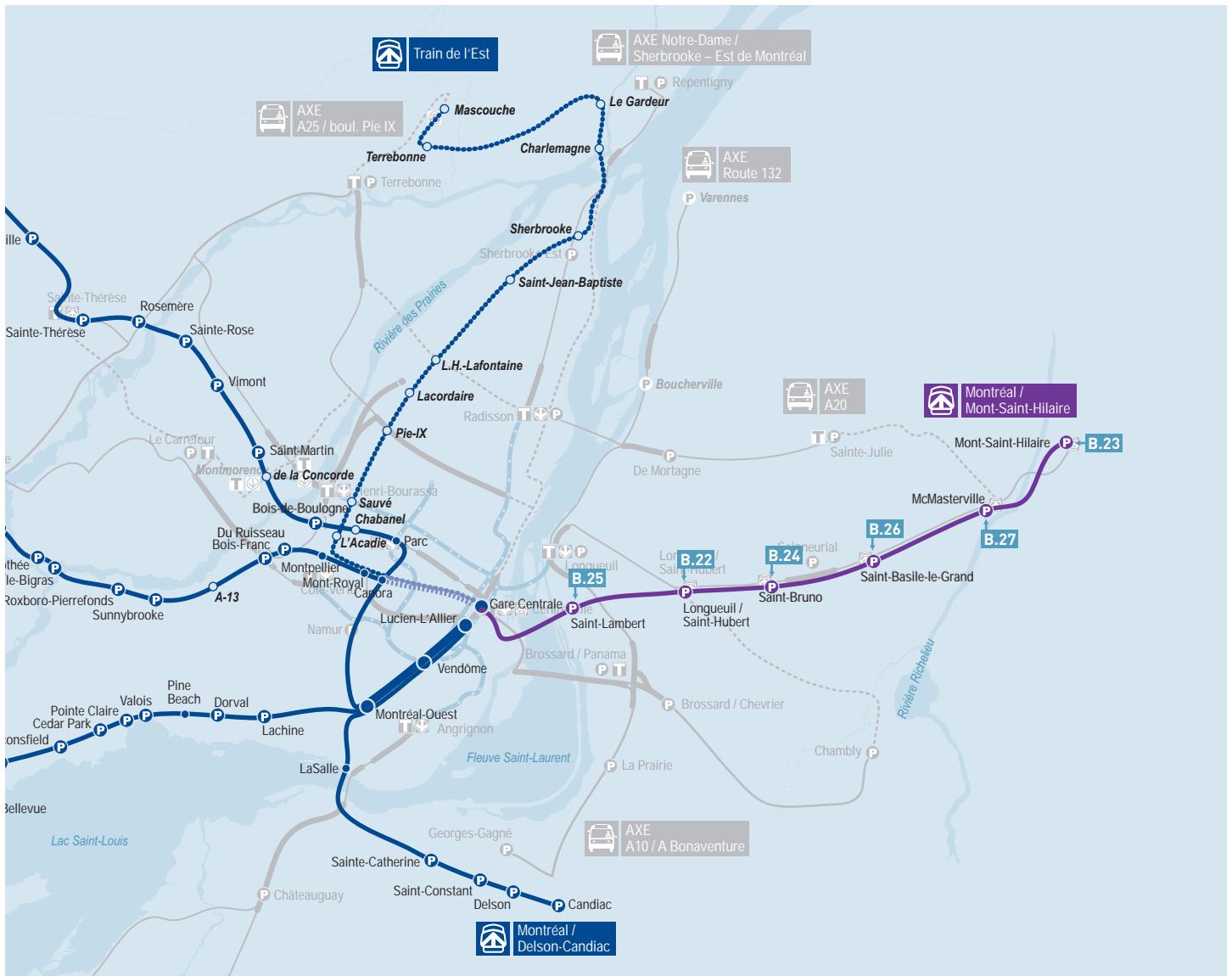
LA LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE EN 2006

- 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 2006

Pointe du matin ¹	3 070
Pointe du soir ¹	2 940
Jour moyen ¹	6 000
Mensuel ¹	126 040
Annuel	1 409 200

¹ moyenne de septembre à décembre 2006



- Ligne de trains de banlieue
- Prolongement
- Gare projetée
- Gare
- Gare intermodale
- Ⓟ Gare avec stationnement incitatif
- ⋯⋯⋯ Projet

PROJET AUTORISÉ

B.21 Gare Otterburn Park – Étude d’opportunité

PROJETS À L’ÉTUDE POUR FINS D’AUTORISATION

- B.22 Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert
- B.23 Gare Mont-Saint-Hilaire – Aggrandissement et aménagement permanent
- B.24 Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent
- B.25 Gare Saint-Lambert – Aménagement permanent
- B.26 Gare Saint-Basile-le-Grand – Aménagement permanent
- B.27 Gare McMasterville – Aménagement permanent

PROJET AUTORISÉ

B.21 Gare Otterburn Park – Étude d'opportunité

Pour faire suite à la demande de la municipalité d'Otterburn Park, l'AMT mettra à jour l'étude réalisée en 2001 sur l'opportunité d'une gare à Otterburn Park sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,050	-	-	-	0,050	0,050	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.22 Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert

(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).

Le 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 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 %.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,185	6 815,0	-	-	-	7,000	1,750	5,250	-

Précision : ± 30 %

B.23 Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

(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 finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	2,800	-	-	-	3,000	0,750	2,250	-

Précision : ± 30 %

B.24 Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent

(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 à l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à 550 places. L'AMT, en collaboration avec la Ville de Saint-Bruno, regarde la possibilité de déplacer la gare à proximité du boulevard Seigneurial. Une fois fixé l'emplacement de la gare, l'AMT procédera à son aménagement permanent.

Les travaux comprendront :

- l'aménagement permanent de stationnements (drainage, bordures, passages piétonniers, éclairage, caméras et pavage) ;
- l'aménagement d'une aire d'attente et de dépose-minutes 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 ;
- l'aménagement permanent des installations de gare ;
- des caméras.

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

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	1,400	4,900	-	-	6,500	1,625	4,875	-

Précision : ± 30 %

B.25 Gare Saint-Lambert – Aménagement permanent

(VILLE DE SAINT-LAMBERT)

Lors de la mise en place de la phase initiale du projet de la ligne de trains de banlieue Montréal/Mont-Saint-Hilaire 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 4,5 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 finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	4,300	-	-	-	4,500	1,125	3,375	-

Précision : ± 30 %

B.26 Gare Saint-Basile-le-Grand – Aménagement permanent

(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 finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	1,300	-	-	-	1,500	0,375	1,125	-

Précision : ± 30 %

B.27 Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

(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 à 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 2,3 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 et l'agrandissement à 65 places. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	2,100	-	-	-	2,300	0,575	1,725	-

Précision : ± 30 %

LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC

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.



Des interventions pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service en 2000, cette ligne connaît une croissance remarquable, avec une hausse de 11,1% en 2005, soit la plus forte hausse de tout le réseau.

En fonction de la forte augmentation de l'achalandage constatée et de l'important potentiel de croissance, des voitures à deux étages devront être utilisées d'ici 2010 sur la ligne afin de répondre à la demande. Cette mesure vise une augmentation de la capacité d'accueil de 48,4%.

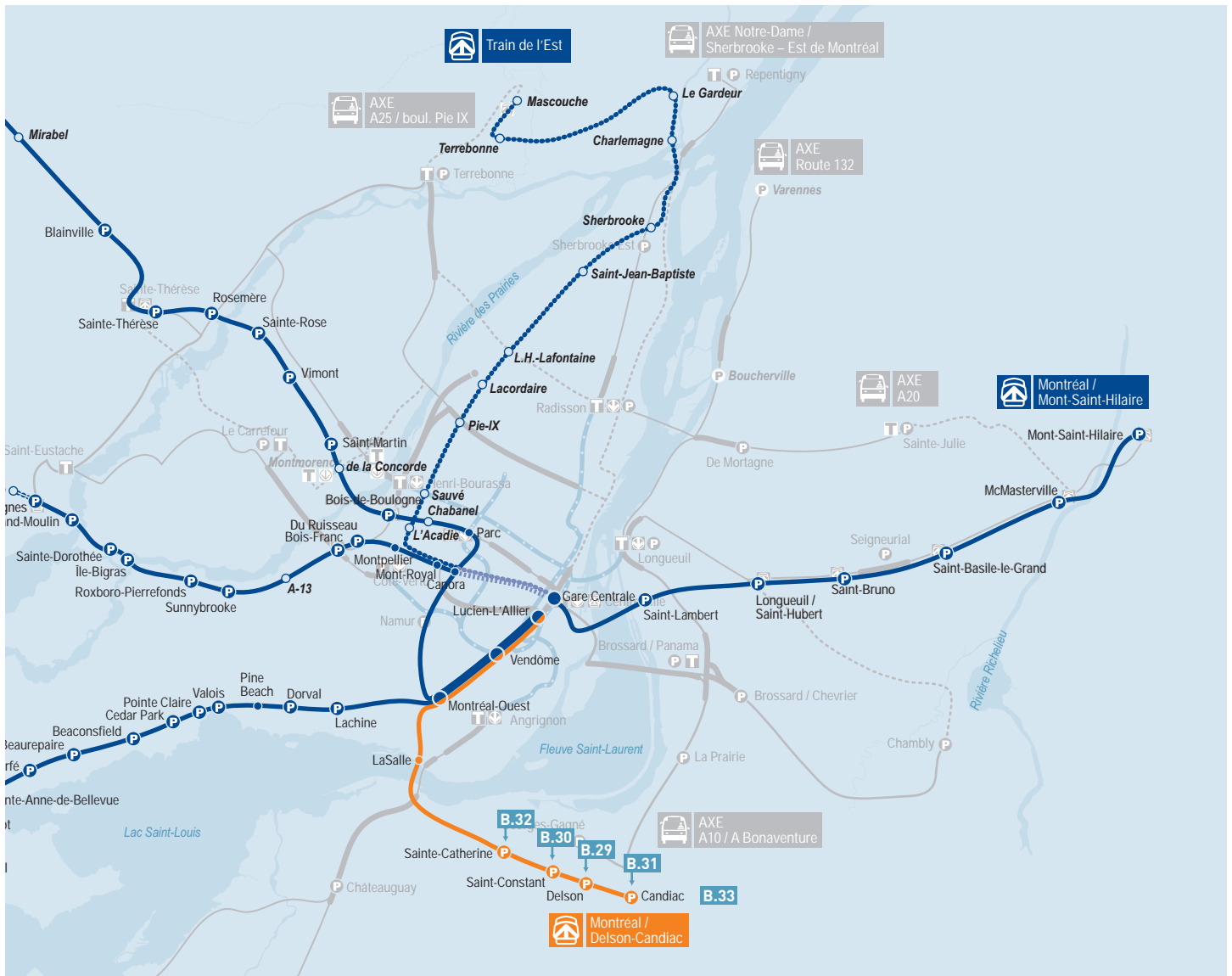
LA LIGNE MONTRÉAL/ DELSON-CANDIAC EN 2006

- 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 2006

Pointe du matin ¹	1 290
Pointe du soir ¹	1 200
Jour moyen ¹	2 490
Mensuel ¹	52 400
Annuel	544 000

¹ moyenne de septembre à décembre 2006



PROJETS AUTORISÉS

- B.28 Étude d'amélioration des infrastructures ferroviaires (*non illustré*)
- B.29 Gare Delsion – Étude d'aménagement

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- B.30 Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
- B.31 Gare Candiac – Aménagement permanent
- B.32 Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent
- B.33 Garage Candiac – Aménagement permanent du site

PROJETS AUTORISÉS

B.28 Étude d'amélioration des infrastructures ferroviaires

L'achalandage du service actuel de la ligne Montréal/Delton-Candiac ne cesse de croître depuis sa mise en service en 2001. Elle atteint maintenant plus de 2 600 passagers par jour, ce qui équivaut sensiblement à la capacité du service actuel. Le projet d'acquisition de 28 voitures prévu au PTI 2007-2008-2009 permettra d'augmenter à court terme cette capacité en remplaçant des voitures à un étage par des deux étages de plus grande capacité.

Cette augmentation de capacité est toutefois limitée à moyen terme si la fréquence des trains en période de pointe n'est pas augmentée. Cette nouvelle mesure peut toutefois être dictée par les infrastructures ferroviaires existantes. Une étude de capacité est nécessaire afin d'évaluer cette capacité et d'évaluer les modifications à la signalisation ferroviaire (signalisation automatique à commande centralisée) et aux infrastructures (voies d'évitement et aiguillages automatiques) nécessaires pour l'accroître à moyen et long terme.

La réalisation de cette étude est estimée à 0,2 M\$.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	0,200	0,200	-	-

B.29 Gare Delson – Étude d'aménagement

(VILLE DE DELSON)

Suite à l'aménagement temporaire de la gare Delson, en 2001, l'AMT désire revoir, en collaboration avec la municipalité de Delson, l'emplacement de la gare en vue d'un aménagement permanent.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,050	-	-	-	0,050	0,050	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

B.30 Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

(VILLE DE SAINT-CONSTANT)

Lors de la mise en service de la ligne Montréal/Delson-Candiac en 2001, la gare Saint-Constant a été aménagée de façon temporaire (quais en bois, surface de stationnement en gravier et éclairage sur fût en bois). Avec le succès qu'a connu le service, soit plus de 100 % de hausse de l'achalandage, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin à la fois de retenir sa clientèle actuelle et d'attirer une nouvelle clientèle.

Le coût total de mise en place de ce projet est évalué à 2,0 M\$.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	1,000	1,000	-	2,000	0,500	1,500	-

Précision : ± 30 %

B.31 Gare Candiac – Aménagement permanent

(VILLE DE CANDIAC)

Suite à la mise en service du train de banlieue, en 2001, et au prolongement de la ligne, une nouvelle gare a été ajoutée à Candiac en 2005. Tout comme les autres gares de la ligne Montréal/Delson-Candiac, cette gare a été aménagée de façon temporaire (quais en bois, surface de stationnement en gravier et éclairage sur fût en bois). Avec le succès qu'a connu le service, soit plus de 100 % de hausse de l'achalandage, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin à la fois de retenir sa clientèle actuelle et d'attirer une nouvelle clientèle provenant du développement de type TOD (*Transit Oriented Development*) en construction aux abords de la gare.

Le coût total de mise en place de ce projet est évalué à 2,0 M\$.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	1,000	1,000	-	2,000	0,500	1,500	-

Précision : ± 30 %

B.32 Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent

(VILLE DE SAINTE-CATHERINE)

Lors de la mise en service de la ligne Montréal/Delton-Candiac, en 2001, la gare Sainte-Catherine a été aménagée de façon temporaire (quais en bois, surface de stationnement en gravier et éclairage sur fût en bois). Avec un achalandage quotidien de plus de 2 600 passagers sur cette ligne, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin à la fois de retenir sa clientèle actuelle et d'attirer une nouvelle clientèle.

Le coût total de mise en place de ce projet est évalué à 2,0 M\$.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	0,200	1,800	-	2,000	0,500	1,500	-

Précision : ± 30 %

B.33 Garage Candiac – Aménagement permanent du site

(VILLE DE CANDIAC)

Depuis la mise en service de la ligne de trains de banlieue 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\$.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	0,300	2,200	-	2,500	0,625	1,875	-

Précision : ± 30 %

INFRASTRUCTURES COMMUNES

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 de remplacement des systèmes de signalisation afin de permettre une fréquence accrue des trains.



Infrastructures communes

Certaines infrastructures, comme des sites de garage, des caténaires, les gares et le matériel roulant, requièrent des travaux d'entretien majeur afin de les maintenir en bon état de marche et de limiter leur dégradation. La phase I de ces travaux échelonnés sur cinq ans a été entamée en 2005.

Par ailleurs, afin d'offrir une meilleure information aux clients, la signalisation est en cours d'harmonisation dans toutes les gares du réseau : la ligne Montréal/Blainville a été aménagée en 2004, la ligne Montréal/Dorion-Rigaud en 2005, les travaux sont en cours sur les lignes Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Delson-Candiac, et ont été réalisés sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes en 2006.

INFRASTRUCTURES COMMUNES EN 2006

Longueur de voies : 217,4 km

Places de stationnement :

- Asphalte : 8 726

- Gravier : 4 659

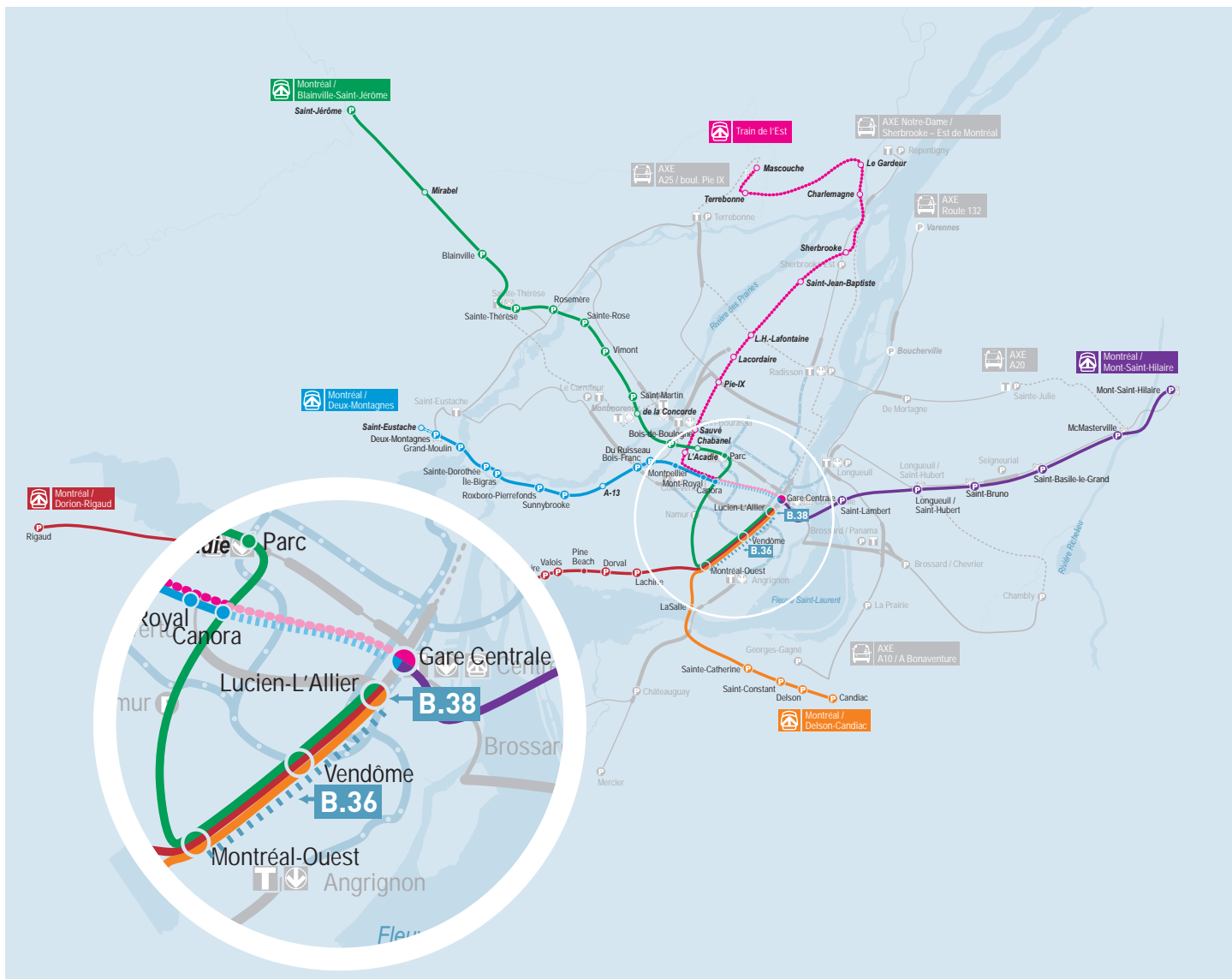
- Courte durée : 169

Abris : 110

Distributrices automatiques de titres : 73

Kiosques : 46

Valideuses : 79



- Ligne de trains de banlieue
- Prolongement
- Gare projetée
- Gare
- Ⓟ Gare avec stationnement incitatif
- Ⓛ Projet
- Gare intermodale

PROJETS AUTORISÉS

- B.34 Réfections majeures – Trains (cinq lignes) *(non illustré)*
- B.35 Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- B.36 Réfection des systèmes de signalisation ferroviaire sur le réseau des trains de banlieue – Subdivision Westmount
- B.37 Programme d'ajout d'abris sur les quais des lignes de trains de banlieue *(non illustré)*
- B.38 Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Phases I et II (trois lignes de trains)

PROJETS AUTORISÉS

B.34 Réfections 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 sur :

- les gares : réfection de quais, stationnements, escaliers, abris, clôtures, éclairage, etc. ;
- les infrastructures ferroviaires : remplacement de rails, aiguillages, traverses, caténaire, etc. ;
- le matériel roulant : révision/remplacement/modification systématique de composants de voitures et locomotives.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,500	2,500	2,500	-	7,500	7,500	-	-

B.35 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	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.36 Réfection des systèmes de signalisation ferroviaire sur le réseau des trains de banlieue – Subdivision Westmount

Tous les trains de banlieue se dirigeant vers (ou partant de) la gare Lucien-L'Allier (lignes Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Delson-Candiac) empruntent les infrastructures ferroviaires de la subdivision Westmount du CFCP (entre les gares Montréal-Ouest et Lucien-L'Allier), ce qui représente quotidiennement 41 trains transportant des passagers et 26 mouvements à vide (retours à vide et déplacements de/vers le site de garage) dont la majorité se situe aux périodes de pointe du matin et du soir. Une étude de simulation de pannes de trains a démontré le manque de robustesse du système de signalisation existant, c'est-à-dire que la présence d'un seul train en panne a un effet de retards en cascade sur l'ensemble des autres trains (pour les trois lignes).

Le système de signalisation ferroviaire en place sur cette subdivision de 7,4 km, qui est utilisée uniquement par les trains de banlieue, 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	3,250	3,550	-	-	6,800	1,700	5,100	-

Précision : ± 30 %

B.37 Programme d'ajout d'abris sur les quais des lignes de trains de banlieue

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 Montréal/Deux-Montagnes, de 70 % depuis 1999 sur la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et de 100 % depuis 2002 sur la ligne Montréal/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 de 10 abris par année à différentes gares de ces trois lignes en priorisant celles où l'achalandage est le plus élevé.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,016	0,984	1,000	1,000	-	3,000	0,750	2,250	-

B.38 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/Delton-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 2008. 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,025	-	2,875	1,800	-	4,700	1,175	3,525	-

Précision : ± 30 %

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU



Le Train de l'Est en cours de développement

En mars 2006, le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir 300,0 M\$ (degré de précision de $\pm 30\%$) dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne et Mascouche) de la région métropolitaine. La popularité de ce nouveau service est sans conteste et nos études révèlent que les nouveaux usagers proviendront à 70 % du territoire de Montréal et à 30 % de la couronne nord-est.

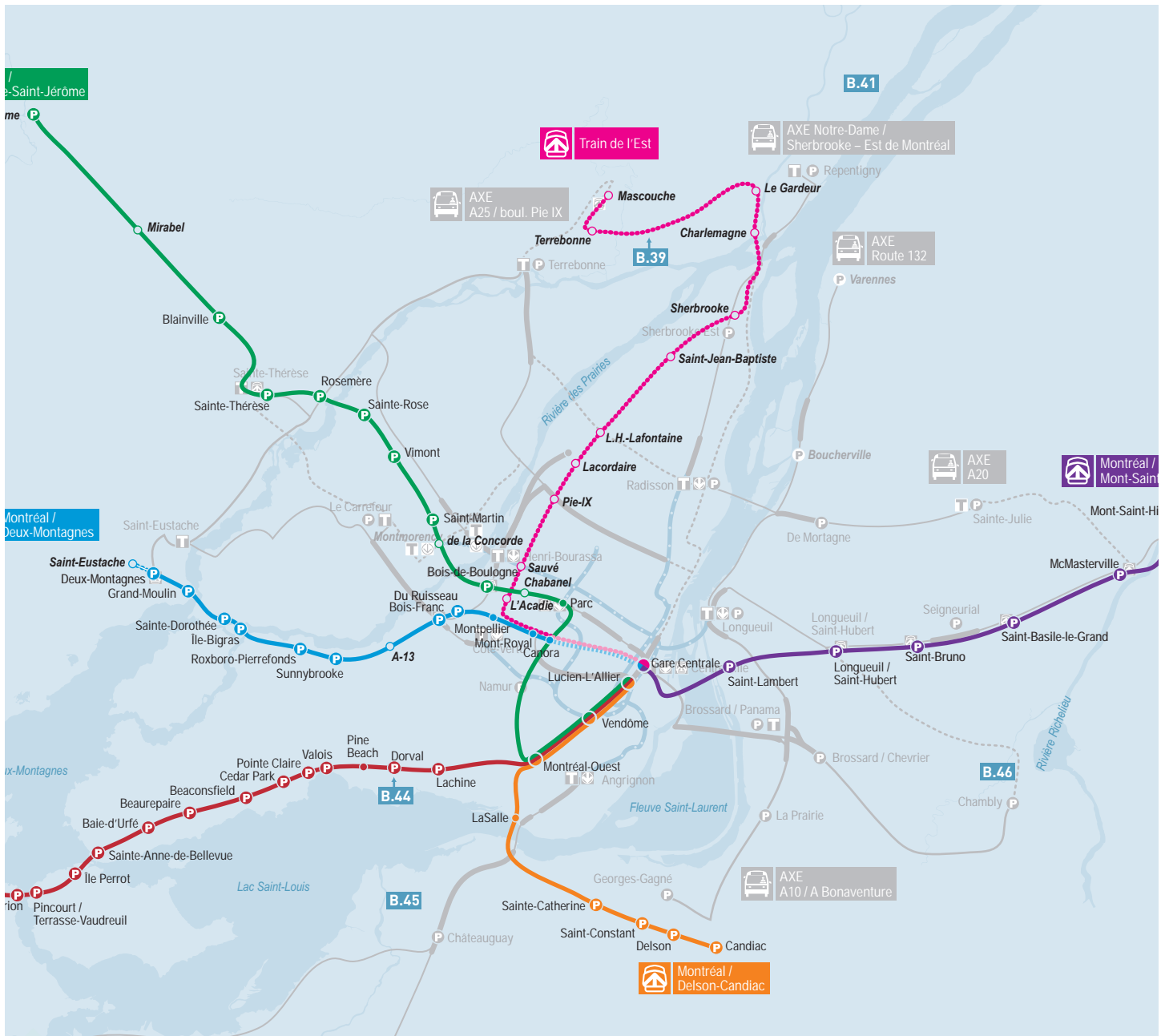
La consolidation du réseau actuel à prévoir

- Planification d'un programme d'intervention à court et moyen terme sur la flotte de matériel roulant des trains de banlieue pour assurer le maintien du patrimoine et accroître la capacité
- Planification d'un programme d'aménagement permanent et d'agrandissement des stationnements aux gares de trains de banlieue pour assurer le maintien du patrimoine et accroître la capacité
- Évaluation de l'opportunité d'aménager de nouvelles gares intermodales aux stations de métro McGill, Édouard-Montpetit et Université-de-Montréal

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU EN 2006

Ligne Train de l'Est

- 5 départs le matin et 5 retours le soir avec matériel roulant et aménagement permanent de 11 gares (300,0 M\$)



- Ligne de trains de banlieue
- Prolongement
- Projet
- Gare
- Gare projetée
- Gare intermodale
- Ⓟ Gare avec stationnement incitatif

PROJETS AUTORISÉS

- B.39 Train de l'Est
- B.40 Gare McGill – Études d'avant-projet
- B.41 Desserte secteur L'Assomption
- B.42 Gare Édouard-Montpetit – Études d'avant-projet
- B.43 Développement du réseau de trains de banlieue – Études
- B.44 Desserte de l'Ouest de l'Île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau – Étude
- B.45 Desserte secteur Châteauguay – Études d'opportunité et de marché
- B.46 Desserte secteur Montréal/Chambly – Études d'opportunité et de marché

PROJETS AUTORISÉS

B.39 Train de l'Est

(VILLES DE MONTRÉAL, REPENTIGNY, TERREBONNE ET MASCOUCHE)

Ce projet consiste à offrir un service de trains de banlieue aux résidents de l'est de l'île de Montréal (arrondissements Ahuntsic/Cartierville, Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles) ainsi qu'aux résidents des municipalités de Repentigny, Terrebonne et Mascouche.

Plus précisément, ce projet consiste à offrir un service de cinq départs le matin et cinq retours le soir et comporte des gares à Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Charlemagne, Sherbrooke, Saint-Jean-Baptiste, Louis-Hyppolite-Lafontaine, Lacordaire, Pie-IX, Sauvé et l'Acadie. La gare terminale sera la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal, via la ligne Montréal/Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier). Ce service offrira une capacité d'environ 5 500 passagers par période de pointe.

Ce projet nécessite les travaux suivants :

- l'aménagement de 11 nouvelles gares dont neuf avec stationnements ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes ;
- l'aménagement d'un nouveau lien ferroviaire entre Repentigny et Mascouche ;
- l'aménagement de sites de garage en bout de ligne, à Mascouche (garage de nuit) et à la Gare Centrale (garage de jour) ;
- l'acquisition de cinq locomotives neuves de type hybride ;
- l'acquisition de 30 voitures neuves de type 1000 (deux étages à gabarit réduit).

Pour circonscrire le projet, plusieurs études relatives à la demande en transport et au marché ciblé, aux inventaires et aux impacts environnementaux, aux aspects économiques, à la conception des infrastructures ferroviaires et à la conception des gares ont été complétées ou sont en voie d'être complétées. Ces études sont réalisées considérant les directives émises par le MDDEP suite à la transmission d'un avis de projet de l'AMT. Tout particulièrement en ce qui concerne les gares, l'AMT poursuit son travail en étroite collaboration avec les représentants municipaux en vue de leur réalisation sur la base des concepts établis. De même, la conception des infrastructures ferroviaires est développée en fonction des diverses considérations des partenaires de l'AMT : le MTQ, les municipalités, le CN et les différents intervenants socio-économiques. En ce qui a trait au matériel roulant, l'AMT est en voie de compléter les documents techniques requis, dont les devis de performance, en vue de leur acquisition et ce, considérant le marché actuel des fournisseurs.

La mise en place de ce projet est évaluée à 300,0 M\$.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
2,500	37,000	85,000	100,000	75,500	300,000	-	300,000	-

Précision : ± 30 %

B.40 Gare McGill – Études d'avant-projet

(ARR. 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.

Dans un avenir très rapproché, le nouveau service du Train de l'Est empruntera le tunnel sous le Mont-Royal et, avec l'aménagement d'un nouveau lien ferroviaire, la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme pourrait également emprunter le tunnel sous le Mont-Royal et faire de la nouvelle gare McGill l'un des plus puissants générateurs de déplacements dans la région de Montréal. Suite aux résultats de l'étude qui sera complétée en 2006, l'AMT décidera de la pertinence d'aménager une nouvelle gare intermodale McGill.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,300	-	-	-	0,500	0,500	-	-

B.41 Desserte secteur L'Assomption – Études d'opportunité

Dans le cadre de la mise en service du Train de l'Est, et dans le but de réduire la congestion automobile dans l'axe de l'autoroute 40, l'AMT désire examiner, en collaboration avec les municipalités de L'Assomption et des environs, l'opportunité d'offrir un service de trains de banlieue dans cette région. À cette fin, l'AMT a prévu un montant de 0,250 M\$ pour la réalisation des études d'avant-projet qui comprennent des analyses de l'achalandage potentiel, l'identification des besoins en matériel roulant et les travaux d'amélioration requis des infrastructures ferroviaires et des infrastructures d'accueil des voyageurs. De plus, les impacts financiers et les scénarios de partage des coûts seront également analysés, conformément aux demandes de la MRC de L'Assomption.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,250	-	-	-	0,250	0,250	-	-

B.42 Gare Édouard-Montpetit – Études d'avant-projet

(ARR. VILLE-MARIE - VILLE DE MONTRÉAL)

L'AMT a complété en 2006 une étude de préfaisabilité pour une gare intermodale sous la station Édouard-Montpetit de la ligne bleue du métro de Montréal. Cette nouvelle gare offrirait de nombreux avantages en permettant :

- d'offrir un lien direct vers la ligne bleue du métro à partir du nord de l'île de Montréal, de Laval et de l'ensemble de la couronne nord, via les lignes de Montréal/Deux-Montagnes, Train de l'est, et éventuellement, Montréal/Blainville–Saint-Jérôme ;
- d'offrir un lien direct vers le campus de l'Université de Montréal à partir de ces trois lignes de train de banlieue ;
- d'offrir un lien vers la ligne bleue et l'Université de Montréal à partir de la Rive-Sud, via les lignes Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Deux-Montagnes avec une correspondance à la Gare Centrale ;
- de rejoindre le centre-ville de Montréal en cinq minutes seulement pour les résidents des quartiers Outremont et Côte-des-Neiges.

En raison du potentiel d'achalandage très intéressant de cette gare et des conclusions positives de l'étude de préfaisabilité, l'AMT procédera en 2007 aux études d'avant-projet, en collaboration avec la STM, la Ville de Montréal, les arrondissements concernés et l'Université de Montréal. Les études tiendront compte également du projet de gare et de campus à la gare de triage Outremont sur la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	0,400	-	-	-	0,500	0,500	-	-

B.43 Développement du réseau de trains de banlieue – Études

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 et de lignes, et l'amélioration des infrastructures.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	0,200	0,200	-	0,600	0,600	-	-

B.44 Desserte de l'Ouest de l'Île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau – Étude

Les lignes de trains de banlieue offrent principalement des services en pointe du matin, de la périphérie vers le centre-ville de Montréal. Il y a peu ou pas de services à contre-charge pour répondre à la demande des travailleurs et des étudiants qui voyagent du centre vers la périphérie. Afin de palier cette lacune et à la demande des maires des municipalités de l'ouest de l'île de Montréal, l'AMT désire évaluer la faisabilité d'aménager des voies ferrées dédiées au transport des passagers dans le corridor de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.

De plus, ADM, dans le cadre de son projet d'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport P.-E.-Trudeau, désire mettre en place un service de navette ferroviaire de haute fréquence entre l'aérogare et le centre-ville. Un tel service nécessite l'aménagement de voies ferroviaires dédiées au transport des passagers. Via Rail offre présentement des services vers Toronto et Ottawa qui empruntent quotidiennement le corridor de la ligne de train Montréal/Dorion-Rigaud et aura avantage à circuler sur des voies dédiées au transport des passagers.

Compte tenu de l'intérêt de chacun des organismes, AMT, ADM et Via Rail, ils prépareront conjointement une demande de soumission à Transports Canada afin d'élaborer un avant-projet de voies ferrées dédiées au transport des passagers entre la gare Dorval et le centre-ville et de Montréal.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	-	-	-	0,500	0,500	-	-

B.45 Desserte secteur Châteauguay – Études d’opportunité et de marché

Les municipalités de Châteauguay et des environs constituent un bassin important de la population de la grande région de Montréal. Dans l’effort continu de réduire la congestion automobile, notamment dans l’axe de la route 138 et du pont Mercier, l’AMT désire examiner, en collaboration avec les municipalités concernées, l’opportunité d’offrir un service de trains de banlieue dans la région de Châteauguay. Des analyses seront faites par rapport aux travaux d’infrastructures requises et une étude de marché sera réalisée afin d’établir l’achalandage potentiel.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	0,200	0,200	-	-

B.46 Desserte secteur Chambly – Études d’opportunité et de marché

Au fil des années, l’autoroute 10 et la route 112 sont de plus en plus congestionnés, en raison de la croissance continue du nombre d’automobiles. Afin de contrer cette congestion, l’AMT désire examiner, en collaboration avec les municipalités concernées, l’opportunité d’offrir un service de trains de banlieue dans la région de Chambly. Des analyses seront faites par rapport aux travaux d’infrastructures requises et une étude de marché sera réalisée afin d’établir l’achalandage potentiel.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	0,200	0,200	-	-



Avec près de 63,5 millions de clients annuels dans les terminus de l'AMT, dont 25,9 millions d'usagers bénéficiant des voies réservées métropolitaines et 1,8 million d'automobilistes profitant d'un stationnement incitatif, le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) constitue une composante vitale du réseau de transport collectif dans la région de Montréal. Il compte 20 axes de transport, 28 voies réservées, 13 terminus, 19 stationnements incitatifs et 2 autobus express métropolitains.

Consolider les axes de transport pour améliorer les services

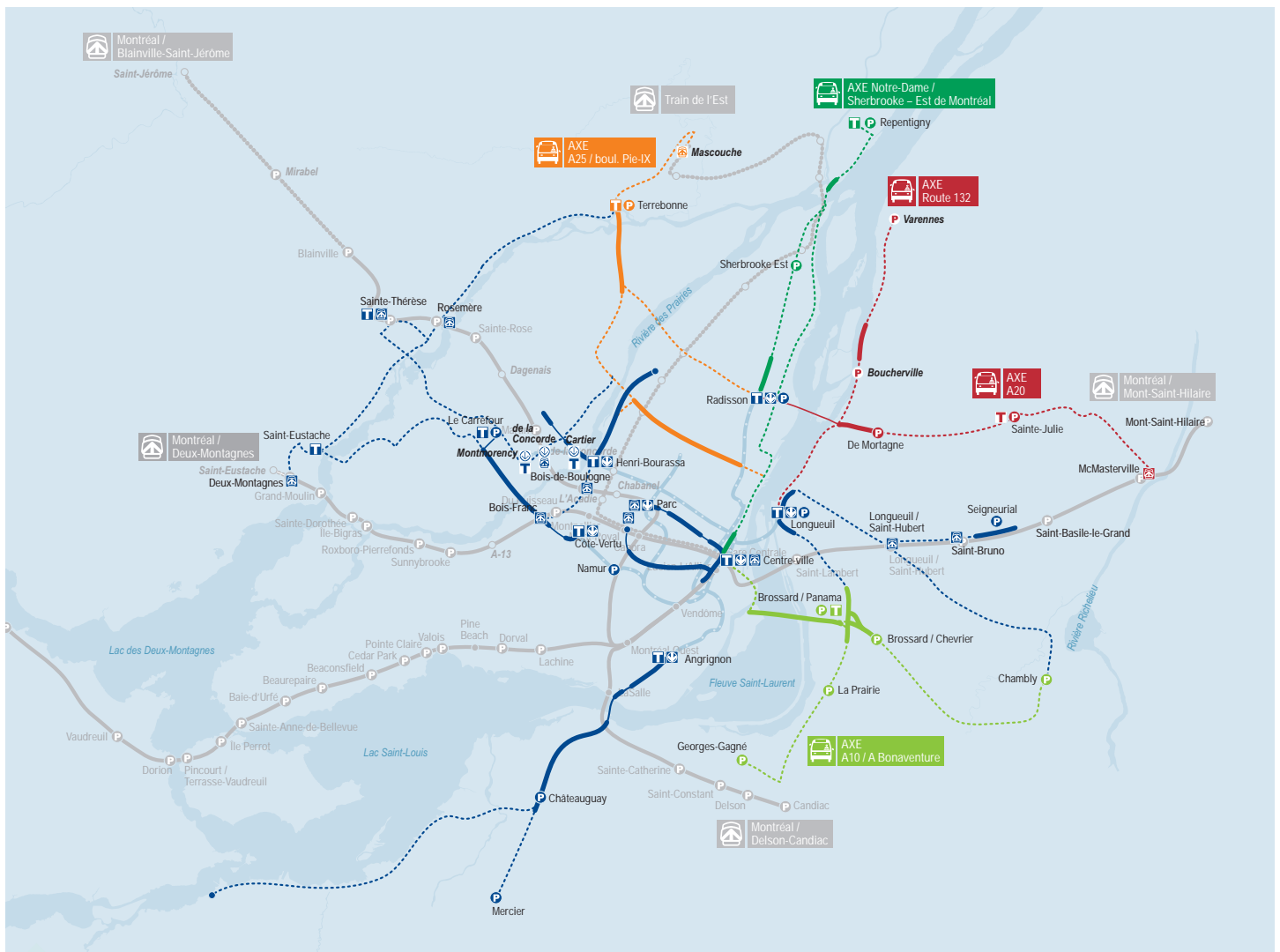
Compte tenu de sa grande efficacité et de ses coûts modestes, le RTMA offre une alternative et une complémentarité pour tous les secteurs géographiques de la région non desservis par un mode lourd de transport collectif, notamment les secteurs à plus faible population. Les projets proposés dans le PTI 2007-2008-2009 s'inscrivent dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif. Ils sont 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.

Ses défis

- Accroître l'utilisation du transport collectif en augmentant l'achalandage des équipements métropolitains, en particulier celui des autobus express métropolitains
- Assurer le maintien et l'amélioration de la performance des services

Ses objectifs

- Bonifier graduellement l'offre de service des deux autobus express métropolitains actuels en augmentant, s'il y a lieu, le nombre d'heures de service offertes, ce qui augmente la capacité et réduit les temps d'attente pour les usagers
- Implanter quatre nouveaux circuits d'autobus express métropolitains pour desservir une nouvelle clientèle dans des axes routiers métropolitains actuellement congestionnés : des terminus et stationnements incitatifs seront déployés en tête de ligne pour capter la clientèle, alors que des mesures préférentielles dont des voies réservées viendront réduire les temps de parcours des autobus, rendant ainsi le service compétitif par rapport à l'automobile



- Axe actuel avec voie réservée
- - - Axe en développement
- Correspondance actuelle avec le métro
- Correspondance future avec le métro
- Stationnement incitatif actuel
- Stationnement incitatif futur
- Correspondance actuelle avec le train
- Correspondance future avec le train
- Terminus actuel
- Terminus futur

ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

		1997	2005
Terminus	Nombre de terminus	6	13
	Nombre de quais pour autobus	118	192
	Achalandage annuel	40,7 M	63,5 M
Stationnements incitatifs	Nombre de stationnements	10	19
	Nombre de places offertes	4 600	10 503
	Achalandage annuel	0,6 M	1,8 M
	Taux d'utilisation	63 %	72 %
Voies réservées	Nombre de voies réservées	9	28
	Longueur pointe du matin	41,2 km	82,7 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	68,5 km
	Achalandage annuel	16,0 M	25,9 M

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.



Consolider le réseau pour améliorer les services

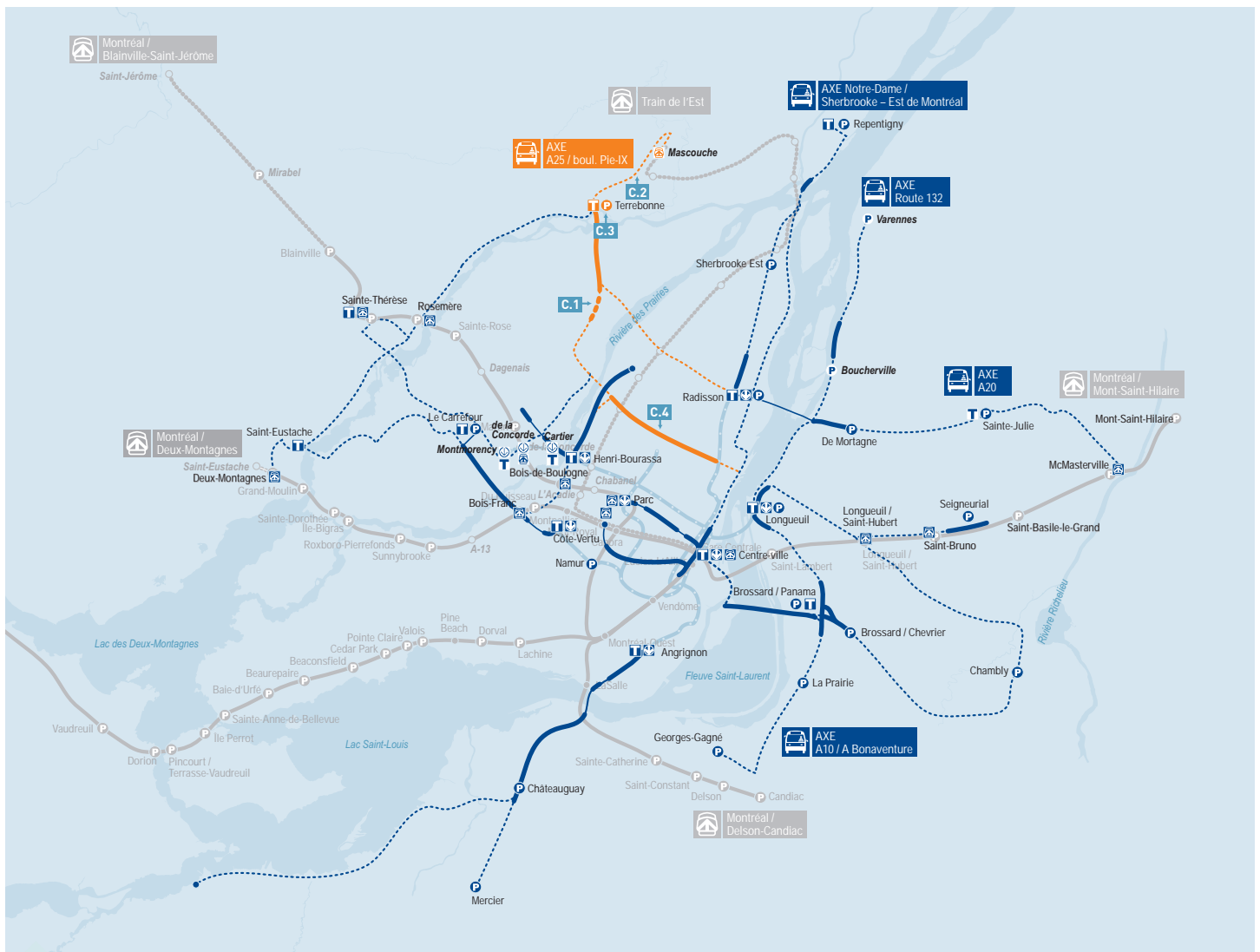
Sur l'autoroute 25, le service d'autobus est assuré par les circuits de la MRC Les Moulins vers les terminus Henri-Bourassa et Radisson, et par les circuits de la STL vers le terminus Henri-Bourassa. Le boulevard Pie-IX constitue l'un des axes de transport collectif les plus importants dans la région, avec 44 000 déplacements par jour. 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 2005

Terminus Terrebonne	1 270 632 usagers
Stationnement Terrebonne	132 144 véhicules (occupation 91 %)
Voie réservée A25	463 828 usagers

Voie réservée Pie-IX	ND
Station de métro Pie-IX ¹	4 576 250 usagers entrants

¹ service de la STM



- Axe actuel avec voie réservée
- - - - - Axe en développement
- Ⓜ Correspondance actuelle avec le métro
- Ⓜ Correspondance future avec le métro
- Ⓟ Stationnement incitatif actuel
- Ⓟ Stationnement incitatif futur
- Ⓟ Correspondance actuelle avec le train
- Ⓟ Correspondance future avec le train
- Ⓜ Terminus actuel
- Ⓜ Terminus futur

PROJETS AUTORISÉS

- C.1 Voie réservée autoroute 25 – Phase II
- C.2 Corridor autoroute 25 – Étude d’amélioration du transport collectif

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- C.3 Stationnement Terrebonne – Phase II
- C.4 Voie réservée Pie-IX – Étude d’avant-projet d’amélioration des transports collectifs et mesures préférentielles aux intersections

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 de 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.

Advenant l'obtention du certificat d'autorisation par le MTQ, les travaux seront réalisés en 2007.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
1,400	0,500	-	-	-	1,900	0,505	1,395	-

Précision : ± 30 %

C.2 Corridor autoroute 25 – Étude d’amélioration du transport collectif

(VILLES DE LAVAL, TERREBONNE ET MASCOUCHE)

Tout en considérant le projet du Train de l’Est, 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.

INVESTISSEMENTS <i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES	
0,050	0,050	-	-	-	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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	1,000	-	-	-	1,100	0,275	0,825	-

Précision : ± 10 %

C.4 Voie réservée Pie-IX – Étude d'avant-projet d'amélioration des transports collectifs et mesures préférentielles aux intersections

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

Avec plus de 40 000 déplacements par jour en transport en commun, le boulevard Pie-IX représente l'un des cinq axes les plus achalandés de la région métropolitaine de Montréal. Ce corridor de transport en commun est également le plus important situé à l'est de la ligne 2 du métro.

Depuis la fermeture de la voie réservée à contresens en 2002 pour des raisons de sécurité, les temps de parcours des usagers ont augmenté. Afin de remédier à cette situation et de donner aux résidents des secteurs riverains une alternative viable à l'utilisation de l'auto, l'AMT, en collaboration avec la Ville de Montréal et les arrondissements de Montréal-Nord, Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension, Rosemont/Petite-Patrie et Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, désire évaluer la mise en place d'une voie réservée bidirectionnelle sur le boulevard Pie-IX selon un concept BRT (Bus Rapid Transit).

De plus, l'AMT désire examiner, en collaboration avec la Ville de Laval et le MTQ, la possibilité de prolonger la voie réservée sur l'axe Pie-IX à partir du boulevard Henri-Bourassa à Montréal jusqu'à l'autoroute 440 à Laval et d'y aménager des stationnements incitatifs à la hauteur des boulevards Concorde et Saint-Martin. L'objectif de ce prolongement est de réduire le nombre de véhicules accédant à l'Île-de-Montréal en offrant un service de transport en commun compétitif à l'auto. Le prolongement de la voie réservée à Laval permettrait d'augmenter significativement l'achalandage dans ce corridor en pointe.

Plus précisément le projet comprend :

- l'aménagement de voies dédiées au transport en commun dans l'emprise du boulevard Pie-IX ;
- le prolongement du service vers Laval jusqu'à l'autoroute 440 ;
- l'aménagement de stationnements incitatifs à Laval et Montréal.

Pour ce faire, l'AMT compte mettre sur pied un comité directeur ainsi qu'un comité technique composés de représentants des Villes de Montréal et de Laval, du MTO, des arrondissements concernés, ainsi que des sociétés de transport de Montréal et de Laval et de lancer les études d'avant-projet et d'impacts requises pour la mise en place d'une voie réservée bidirectionnelle sur le boulevard Pie-IX à Montréal et de son prolongement vers Laval.

Dans l'attente des résultats de l'avant-projet, l'AMT procédera au démantèlement de la voie à contresens et mettra en place un système de mesures préférentielles aux feux de circulation afin d'optimiser le temps de parcours des autobus circulant à même les voies de circulation régulières.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTO	AUTRES
0,375	1,780	-	-	-	2,155	0,539	1,616	-

Précision : ± 30 %

AUTOROUTE 20 ET ROUTE 132

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.



Consolider le réseau pour améliorer les services

L'axe de l'autoroute 20 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, Boucherville 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.

L'axe de la route 132 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.

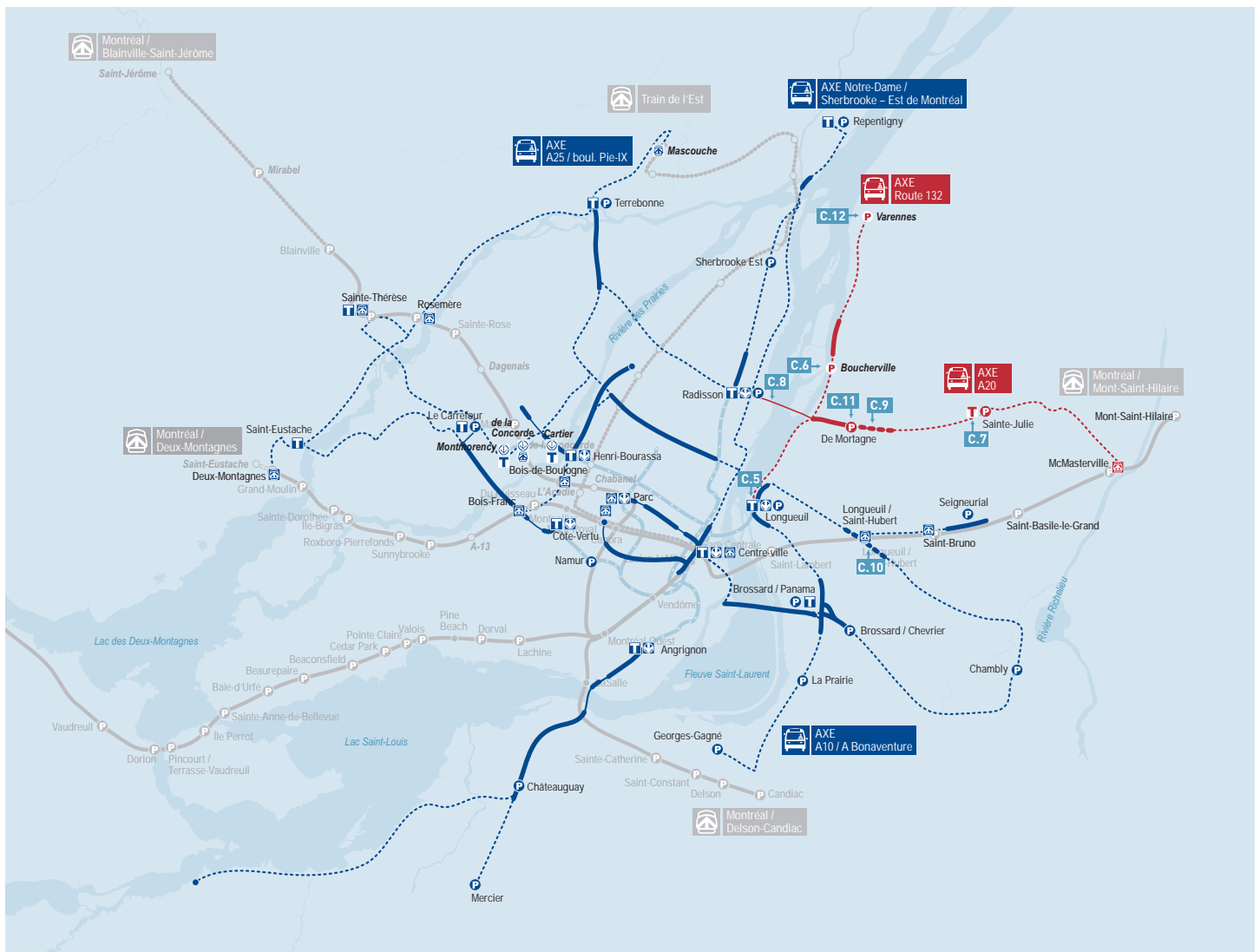
Ces deux axes sont sujets à de fortes congestions : approche de l'échangeur autoroute 20/route 132, approche du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, approche du terminus Longueuil. Dans ce corridor offrant un bon potentiel de développement, l'AMT souhaite implanter des mesures préférentielles afin d'y réduire les temps de parcours et de régulariser les services.

ACHALANDAGE 2005

Mesure préférentielles Route132/Montbrun	179 520 usagers
Stationnement Sainte-Julie	61 335 véhicules (occupation 100 %)
Stationnement De Mortagne	11 788 véhicules (occupation 40 %)
Voie réservée A20	54 958 usagers

Voie réservée Saint-Charles (axe St-Charles/Riverside)	1 224 732 usagers
Terminus Longueuil	11 121 211 usagers
Station de métro Longueuil ¹	7 006 655 usagers entrants

¹ service de la STM



- Axe actuel avec voie réservée
- - - - - Axe en développement
- Ⓜ Correspondance actuelle avec le métro
- Ⓜ Correspondance future avec le métro
- Ⓟ Stationnement incitatif actuel
- Ⓟ Stationnement incitatif futur
- Ⓜ Correspondance actuelle avec le train
- Ⓜ Correspondance future avec le train
- Ⓜ Terminus actuel
- Ⓜ Terminus futur

PROJET AUTORISÉ

C.5 Terminus Longueuil – Étude d'amélioration de l'accès et du stationnement

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- C.6 Terminus et stationnement Boucherville
- C.7 Terminus et stationnement Sainte-Julie
- C.8 Bretelle Sherbrooke – Mesures préférentielles
- C.9 Corridor autoroute 20 – Voie réservée et mesures préférentielles
- C.10 Voie réservée axe Cousineau/chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phases I et II
- C.11 Stationnement De Mortagne
- C.12 Stationnement route 132 – Secteur Varennes-Verchères

PROJETS AUTORISÉS

C.5 Terminus Longueuil – Étude d'amélioration de l'accès et du stationnement

(ARR. VIEUX-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-Varennes 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 permettra de bonifier les bénéfices d'une voie réservée sur l'autoroute 20.

INVESTISSEMENTS <i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,100	-	-	-	0,100	0,100	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.6 Terminus et 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-Varennes et du RTL afin d'offrir une solution de transport collectif pour faciliter les déplacements de Sorel et Varennes 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. L'AMT prévoit réaliser les travaux paysagers reliés aux mesures d'atténuation de l'impact visuel et sonore dès cet automne et aménager les espaces de stationnement au printemps 2007.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,275	3,590	-	-	-	3,865	0,750	2,250	0,865

Précision : ± 30 %

C.7 Terminus et stationnement 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. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,350	6,690	-	-	-	7,040	1,535	4,605	0,900

Précision : ± 30 %

C.8 Bretelle Sherbrooke – Mesures préférentielles

(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. Dans l'optique d'améliorer le temps de parcours des autobus et de diminuer la variabilité observée actuellement, l'AMT vise 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,010	0,415	-	-	-	0,425	0,106	0,319	-

Précision : ± 10 %

C.9 Corridor autoroute 20 – Voie réservée et mesures préférentielles

(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 en pointe du soir.

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

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,175	0,500	-	2,200	-	2,875	0,719	2,156	-

Précision : ± 30 %

C.10 Voie réservée axe Cousineau/chemin de Chambly - Saint-Hubert - Phases I et II

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

Suite à l'étude de transport collectif de l'axe Chambly/Cousineau et dans le cadre de l'élaboration du concept de gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert, l'AMT souhaite investir dès 2007 pour réduire les retards des autobus dans l'échangeur Saint-Hubert. Dans une première phase, 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. Dans une deuxième phase, deux autres tronçons seront aménagés, l'un en direction de Longueuil et l'autre en direction de Saint-Hubert. Tout comme les projets de la phase I, l'aménagement de ces tronçons de voie réservée réduira les retards encourus par l'autobus tout en améliorant l'accès à la gare Saint-Hubert.

Le tableau suivant présente les coûts pour la phase I, en 2007, et la phase II, en 2008.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,275	2,550	-	-	3,825	0,956	2,869	-

Précision : ± 30 %

C.11 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 finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	1,000	-	-	1,000	0,250	0,750	-

Précision : ± 30 %

C.12 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. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	0,800	-	-	0,800	0,200	0,600	-

Précision : ± 30 %

AUTOROUTE 10 ET AUTOROUTE BONAVENTURE

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.



Consolider le réseau pour améliorer les services

Le corridor de l'autoroute 10 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.

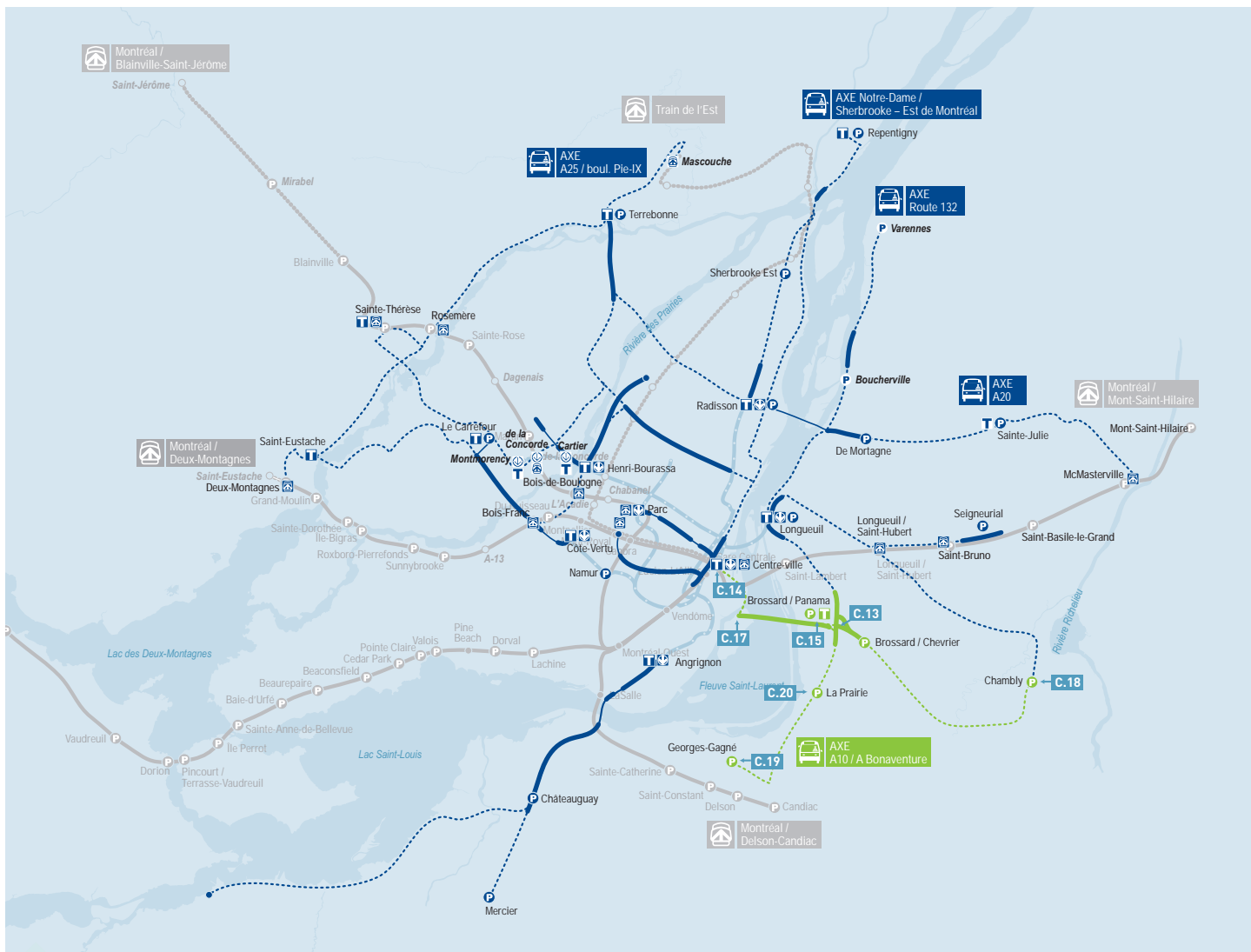
À la lumière des récents succès d'utilisation de cet axe, l'AMT souhaite planifier à court et à moyen terme les interventions pour autobus requises afin de répondre à la demande, d'attirer de nouveaux clients et de maintenir des conditions de circulation adéquates pour les autobus dans ce corridor.

ACHALANDAGE 2005

Stationnement Chambly	45 932 véhicules (taux occupation 97 %)
Stationnement Chevrier	259 312 véhicules (taux occupation 65 %)
Axe A10/Pont Champlain (incluant MP Chevrier, VR De L'Inspecteur)	6 341 619 usagers
Terminus Panama	2 040 557 usagers

Stationnement Panama	271 776 véhicules (taux occupation 93 %)
Terminus Centre-Ville	9 708 111 usagers
Station de métro Bonaventure ¹	6 354 728 usagers entrants

¹ service de la STM



- Axe actuel avec voie réservée
- - - - - Axe en développement
- ☒ Correspondance actuelle avec le métro
- ⬇ Correspondance future avec le métro
- P Stationnement incitatif actuel
- P Stationnement incitatif futur
- ☒ Correspondance actuelle avec le train
- ☒ Correspondance future avec le train
- T Terminus actuel
- T Terminus futur

PROJET AUTORISÉ

C.13 Voie réservée autoroute 10 – Échangeur Taschereau – Phases I à V

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- C.14 Terminus Centre-ville de Montréal – Augmentation de la capacité – Phases I et II
- C.15 Terminus et stationnement Brossard/Panama – Réorganisation des quais et avant-projet bretelle Pelletier
- C.16 Plan de déploiement des services et des infrastructures – Axe Bonaventure/autoroute 10 (*non illustré*)
- C.17 Plan d'aménagement d'une voie réservée sur le pont Clément – Axe Bonaventure/autoroute 10
- C.18 Stationnement Chambly – Phase II
- C.19 Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement
- C.20 Stationnement La Prairie – Agrandissement

PROJET AUTORISÉ

C.13 Voie réservée autoroute 10 – 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 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.

En 2007, des travaux mineurs de la phase V seront complétés.

INVESTISSEMENTS (en millions)					CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
13,940	0,245	-	-	-	14,185	3,546	10,639	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.14 Terminus Centre-ville – Augmentation de la capacité – Phases I et II

(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 annuel de près de 3 % par année.

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 2007 (1,0 M\$), une première phase du projet consiste à construire un terminus d'appoint temporaire de trois quais à proximité du TCV afin de répondre à la demande à court terme. Un site localisé sur une rue privée appartenant au CN à proximité de la Gare Centrale a été retenu. 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 ont été complétés au printemps 2006 (0,1 M\$).

Conformément au plan de déploiement de l'offre de service dans l'axe de l'autoroute 10, 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 en 2006 et l'étude d'avant-projet sera complétée en 2007.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	1,100	-	-	-	1,200	0,300	0,900	-

Précision : ± 30 %

C.15 Terminus et stationnement Brossard/Panama – Réorganisation des quais et avant-projet bretelle Pelletier

(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 en collaboration avec nos partenaires impliqués. Suite à une étude comparative des avantages-coûts l'option retenue (8,5 M\$) implique une relocalisation du terminus à proximité de l'échangeur Taschereau afin de résoudre les contraintes d'opération et de sécurité qui affectent actuellement le terminus. Cette option est compatible avec l'aménagement éventuel d'un système léger sur rail dans l'axe de l'autoroute 10.

À la demande du RTL, l'AMT examinera l'opportunité et la faisabilité d'aménager un lien direct entre le nouvel emplacement du terminus et la rue Pelletier. Les estimations préliminaires de cette bretelle, évaluées à 5 M\$, seront précisées lors d'une étude d'avant-projet. Une telle bretelle permettrait de réduire les véhicules-km encourus par les transporteurs et les temps de déplacement des usagers.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	3,360	5,040	-	-	8,500	2,125	6,375	-

Précision : ± 30 %

C.16 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 complète 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 (0,600 M\$).

L'AMT a également complété une analyse actualisée de la demande et de l'offre en transport collectif à court et à moyen terme dans ce corridor (0,2 M\$). Cette étude a été 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 a notamment analysé 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 ont été complétées à l'automne 2006 afin de favoriser l'intégration et la complémentarité des services. En particulier, les éléments suivants ont été 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 ont été complétés en 2005, ce qui augmente les débits de circulation aux abords du stationnement incitatif Chevrier, particulièrement aux carrefours Lapinière/Leduc et Lapinière/Malo. L'aménagement de mesures préférentielles est en évaluation 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 et l'aménagement d'une voie réservée au centre de l'autoroute 10 offrira, à compter de décembre 2006, un accès direct du terminus Panama, 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,600	0,250	-	-	-	0,850	0,212	0,638	-

C.17 Étude d'avant-projet, voie réservée entre l'autoroute Bonaventure et le pont Champlain (élargissement pont Clément et viaduc vers l'esplanade du pont Champlain)

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

Conformément au plan de déploiement des services d'autobus dans l'axe de l'autoroute 10, l'AMT réalisera dès 2007 une étude d'avant-projet afin d'implanter une voie réservée bidirectionnelle en site propre entre l'autoroute Bonaventure et la voie réservée actuelle du pont Champlain. Ce projet d'environ 31 M\$ comprend deux volets, soit l'élargissement du pont Clément, qui relie l'île des Sœurs à l'autoroute Bonaventure, ainsi que la construction d'une structure reliant le pont Clément directement à l'esplanade centrale du pont Champlain, par une voie réservée bidirectionnelle permanente. L'étude comprendra d'abord une analyse de la faisabilité et de l'opportunité du projet, en collaboration avec les nombreux partenaires impliqués et dans le respect des orientations de la Société du Havre pour l'autoroute Bonaventure. Un avant-projet sera ensuite développé pour la solution jugée préférable par tous les intervenants.

Selon les études antérieures effectuées par l'AMT, un tel lien direct offrirait des gains de temps majeurs pour le transport collectif en permettant d'éviter l'important détour par la bretelle Wellington et le feu de circulation donnant accès à la voie réservée en après-midi. Ces gains permettraient des économies substantielles pour les exploitants de transport collectif, tant en termes de temps de parcours que de régularité, dans les deux directions et durant les deux périodes de pointe de la journée.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,300	-	-	-	0,300	0,075	0,225	-

Précision : ± 30 %

C.18 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,015	0,510	-	-	-	0,525	0,131	0,394	-

Précision : ± 30 %

C.19 Stationnement Georges-Gagné – Réaménagement

(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 de la ligne de trains de banlieue Montréal/Delson-Candiac 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. Les coûts du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	0,300	0,500	-	0,800	0,200	0,600	-

Précision : ± 30 %

C.20 Stationnement La Prairie – Agrandissement

(VILLE DE LA PRAIRIE)

Le stationnement La Prairie est présentement utilisé à pleine capacité et, afin d'offrir davantage d'espaces, l'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 100 espaces additionnels, sur le terrain avoisinant disponible et propriété du MTQ.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	0,400	-	-	0,400	0,100	0,300	-

Précision : ± 30 %

NOTRE-DAME ET SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL

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.



Consolider le réseau pour améliorer les services

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.

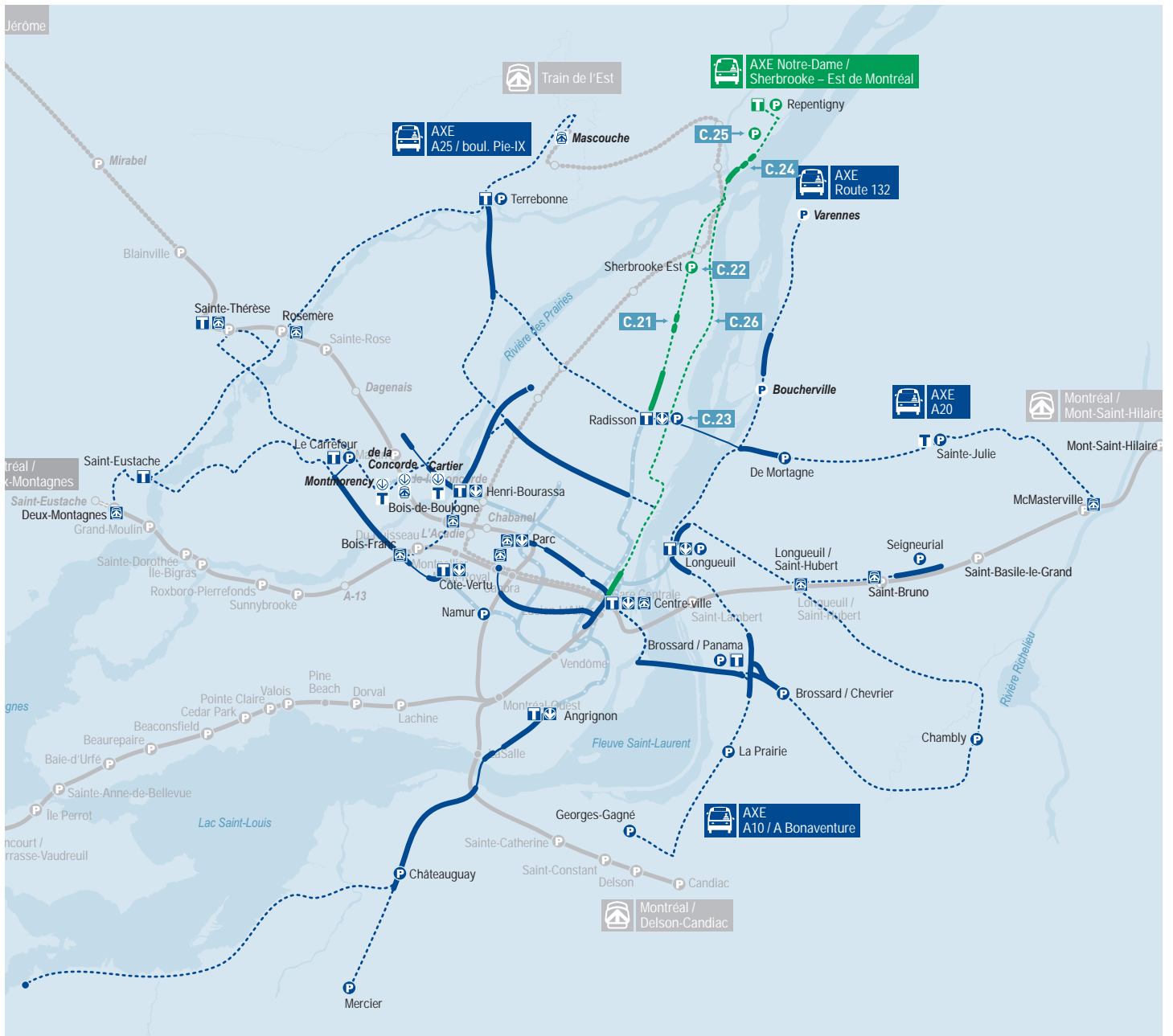
L'AMT poursuit ses efforts pour améliorer graduellement l'offre de transport collectif dans le corridor.

ACHALANDAGE 2005

Terminus Repentigny	272 959 usagers
Stationnement Repentigny	34 852 véhicules (taux occupation 92%)
Axe Sherbrooke (incluant une section via le pont Le Gardeur)	1 546 055 usagers

Terminus Radisson	3 807 162 usagers
Stationnement Radisson	127 778 véhicules (taux occupation 100%)
Station de métro Radisson ¹	3 189 776 usagers entrants

¹ service de la STM



- Axe actuel avec voie réservée
- - - - - Axe en développement
- 🚏 Correspondance actuelle avec le métro
- 🚏 Correspondance future avec le métro
- 🅑 Stationnement incitatif actuel
- 🅑 Stationnement incitatif futur
- 🚏 Correspondance actuelle avec le train
- 🚏 Correspondance future avec le train
- 🅒 Terminus actuel
- 🅒 Terminus futur

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- C.21 Rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est – Mesures préférentielles
- C.22 Stationnement Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles
- C.23 Stationnement Radisson – Agrandissement
- C.24 Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles
- 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.21 Rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est – Mesures préférentielles

(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^e 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. Les travaux de déplacement des services publics et d'aménagement de la voie réservée seront réalisés en 2007.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,200	0,900	-	-	-	1,100	0,275	0,825	-

Précision : ± 20 %

C.22 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 du Train de l'Est. La première phase du projet consiste à acquérir les terrains pour ensuite y aménager le stationnement. Ce site offre donc un potentiel pour la relocalisation du stationnement Sherbrooke à court terme.

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

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,000	2,700	-	-	4,700	1,175	3,525	-

Précision : ± 30 %

C.23 Stationnement Radisson – Agrandissement

(VILLE DE MONTRÉAL)

Le stationnement Radisson est présentement utilisé à pleine capacité et, afin d'offrir davantage d'espaces, l'AMT examine la possibilité d'ajouter environ 100 espaces additionnels en bordure du stationnement actuel, dans la mesure où les terrains seront rendus disponibles.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	-	-	-	0,500	0,125	0,375	-

Précision : ± 30 %

C.24 Rue Notre-Dame à Repentigny – Mesures préférentielles

(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).

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

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,030	-	1,120	-	-	1,150	0,287	0,863	-

Précision : ± 30 %

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

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	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 poursuit ses démarches en vue d'implanter un corridor de transport en commun structurant 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.

Dans le cadre du projet du Via-bus de l'Est, l'AMT a procédé à l'achat de l'emprise ferroviaire du CN, entre la 53^e avenue et l'avenue Georges-V, et a relocalisé les infrastructures ferroviaires dans la portion de l'emprise située entre l'avenue Georges-V et l'autoroute 25 permettant éventuellement d'y implanter un service de transport en commun en site propre.

Compte tenu des nombreux projets en cours ou planifiés dans l'est de l'agglomération de Montréal, dont le Train de l'Est et l'ensemble des autres projets des divers intervenants dans ce corridor (soit le MTQ, la Ville de Montréal et la STM), l'AMT désire revoir en 2007 les études de clientèles potentielles dans cet axe et la nature des interventions à mettre en place à l'est du boulevard l'Assomption, jusqu'à la 53^e avenue. Cette analyse examinera l'ensemble des possibilités d'implantation d'infrastructures dans le corridor, dont le tramway urbain. En fonction des résultats de l'étude, les coûts du projet, de même que le ratio bénéfices-coûts seront mis à jour dans une étape ultérieure.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
13,350	0,100	-	-	34,078	47,528	11,882	35,646	-

Précision : ± 30 %

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU



Consolider les stationnements incitatifs pour améliorer les services

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 10 503 places. L'augmentation du nombre de stationnements incitatifs améliore l'offre de transport collectif, permettant d'attirer une nouvelle clientèle d'automobilistes prêts à intégrer la chaîne de transport collectif quand elle est facile d'accès.

Développer de nouveaux corridors pour améliorer les services

Pendant la même période, l'AMT a ajouté près de 55 kilomètres de voie réservée sur ses axes du RTMA. 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. L'AMT entend poursuivre ses efforts dans les corridors existants, en plus de favoriser le développement de nouveaux corridors, en implantant de fortes mesures préférentielles pour autobus, dont des voies réservées en site propre et en site partagé pour développer le covoiturage.

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 à destination du centre-ville

LES NOUVEAUX CORRIDORS DE VOIES RÉSERVÉES ET DE COVOITURAGE

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



PROJETS AUTORISÉS

- C.27 Développement du RTMA – Études particulières
- C.28 Étude de caractérisation des axes à déplacement métropolitains

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- C.29 Corridor autoroute 15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage
- C.30 Étude d'opportunité de mesures en faveur du transport collectif (transport par autobus, covoiturage et taxi) sur le réseau supérieur de la région métropolitaine de Montréal

PROJETS AUTORISÉS

C.27 Développement du RTMA – Études particulières

Cette enveloppe budgétaire permettra d'analyser les demandes des partenaires quant à l'amélioration du réseau de transport collectif métropolitain en général. Les demandes actuelles concernent notamment :

- la mise en place de nouveaux stationnements incitatifs sur l'île de Montréal, particulièrement aux abords des stations de métro (STM) ;
- la priorisation du déploiement des mesures préférentielles actives (préemption pour autobus) sur les différents axes selon une méthodologie développée par l'AMT qui tient compte à la fois des besoins du transport collectif et des impacts sur le reste de la circulation ;
- l'amélioration de l'accessibilité par autobus aux gares Deux-Montagnes (CIT Laurentides et Oka Express) et Rosemère (CIT Laurentides) ;
- l'amélioration de l'accessibilité vélo aux gares (Vélo-Québec).

D'autres projets pourraient être analysés, notamment l'amélioration de l'accessibilité aux terminus et stationnements incitatifs par tous les modes, des mesures préférentielles ponctuelles pour autobus, des mesures pour améliorer l'exploitation, pour favoriser le covoiturage, l'utilisation du vélo ou autres.

La problématique des stationnements incitatifs sur l'île de Montréal sera analysée dès 2007, en collaboration avec la STM et la Ville de Montréal. En effet, les analyses récentes menées dans le cadre du Plan de transport de la Ville de Montréal et du Plan de développement des réseaux de la STM démontrent qu'il existe une demande importante pour des espaces de stationnement incitatif à Montréal, notamment le long des lignes verte et orange du métro. La mise en place de stationnements incitatifs dans ces axes desservirait une clientèle désireuse d'accéder rapidement à un mode lourd offrant un accès direct au centre-ville, ce qui permettrait de réduire les débits de circulation vers le centre-ville, conformément aux objectifs du Plan de transport de la Ville de Montréal. Étant donné le contexte urbain, l'étude apportera une attention particulière aux enjeux d'intégration urbaine, aux impacts sur la circulation, et à la complémentarité entre les stationnements incitatifs et la desserte actuelle offerte par la STM.

INVESTISSEMENTS (en millions)					CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	0,200	0,200	-	0,600	0,600	-	-

C.28 Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains

Suite à l'implantation de nouveaux outils STI (GPS et ordinateur de bord) à bord des autobus permettant la saisie de données opérationnelles détaillées pour chacun des circuits du RTL, il est proposé, en collaboration avec le RTL, de développer une approche permettant d'identifier les endroits problématiques sur le réseau routier qui occasionnent des délais ou une baisse du niveau de service pour la clientèle des services d'autobus.

Cette étude comprendra deux volets. Un premier volet consistera à établir une approche automatisée (développement informatique) d'extraction des données opérationnelles par corridors de déplacements métropolitains. Le deuxième volet consistera à identifier les problématiques et les concepts d'aménagement pour les résoudre. Les résultats de cette étude serviront à définir des interventions au prochain PTI de l'AMT.

INVESTISSEMENTS <i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,100	-	-	-	0,100	0,100	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.29 Corridor autoroute 15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage

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 (fin 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 de transport collectif 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.

Entamée en 2006, en collaboration avec le MTQ, cette étude (0,050 M\$) 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.

Dans une première phase, la mise en place de mesures préférentielles légères (1,5 M \$) sur les réseaux supérieur et local ainsi que l'aménagement de stationnement temporaire (1,0 M\$) sont prévus en complémentarité avec l'ouverture du métro en 2007. L'ensemble de ces travaux seront réalisés en collaboration avec le MTQ, la STL, et le CIT Laurentides. Dans une deuxième phase, une évaluation des mesures et des aménagements sera faite en vue d'une justification d'infrastructures permanentes.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,100	2,400	-	-	-	2,500	0,625	1,875	-

Précision : ± 30 %

C.30 Étude d'opportunité de mesures en faveur du transport collectif (transport par autobus, covoiturage et taxi) sur le réseau supérieur de la région de Montréal

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 en faveur du transport collectif.

En collaboration avec le MTQ, l'AMT amorce donc une étude exhaustive sur l'utilisation plus « durable » du réseau routier supérieur de la région métropolitaine de Montréal. Pour ce faire, une première phase d'étude, l'étude des besoins métropolitains, a été amorcée en 2006 et sera complétée en 2007. Cette première phase d'étude comporte deux principaux volets : documenter des exemples pertinents de corridors routiers et autoroutiers dotés de mesures en faveur des transports collectifs afin de mieux connaître les critères, les outils et les mesures méritant une attention particulière (volet 1) ; et identifier les déplacements, les clientèles et les axes de déplacement de la région qui pourraient bénéficier de telles mesures compte tenu de leurs caractéristiques (volet 2).

Les résultats de l'étude des besoins métropolitains permettront d'identifier une stratégie métropolitaine d'intervention qui sera suivie par une série d'études de faisabilité de solutions spécifiques. Les solutions spécifiques qui pourront être mises de l'avant pourront être de diverses natures, par exemple : systèmes d'exploitation et modes de gestion des corridors routiers, mesures réglementaires et mesures incitatives, mesures et aménagements complémentaires situés à l'extérieur ou en périphérie d'emprises routières (stationnements incitatifs, aménagements et mesures sur le réseau routier local périphérique).

Un comité de direction tripartite assure le suivi de l'étude d'opportunité et est composé de représentants de l'AMT, du MTQ et de la CMM.

INVESTISSEMENTS (en millions)					CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,300	-	-	-	0,300	0,150	0,150	-

AUTRES INTERVENTIONS

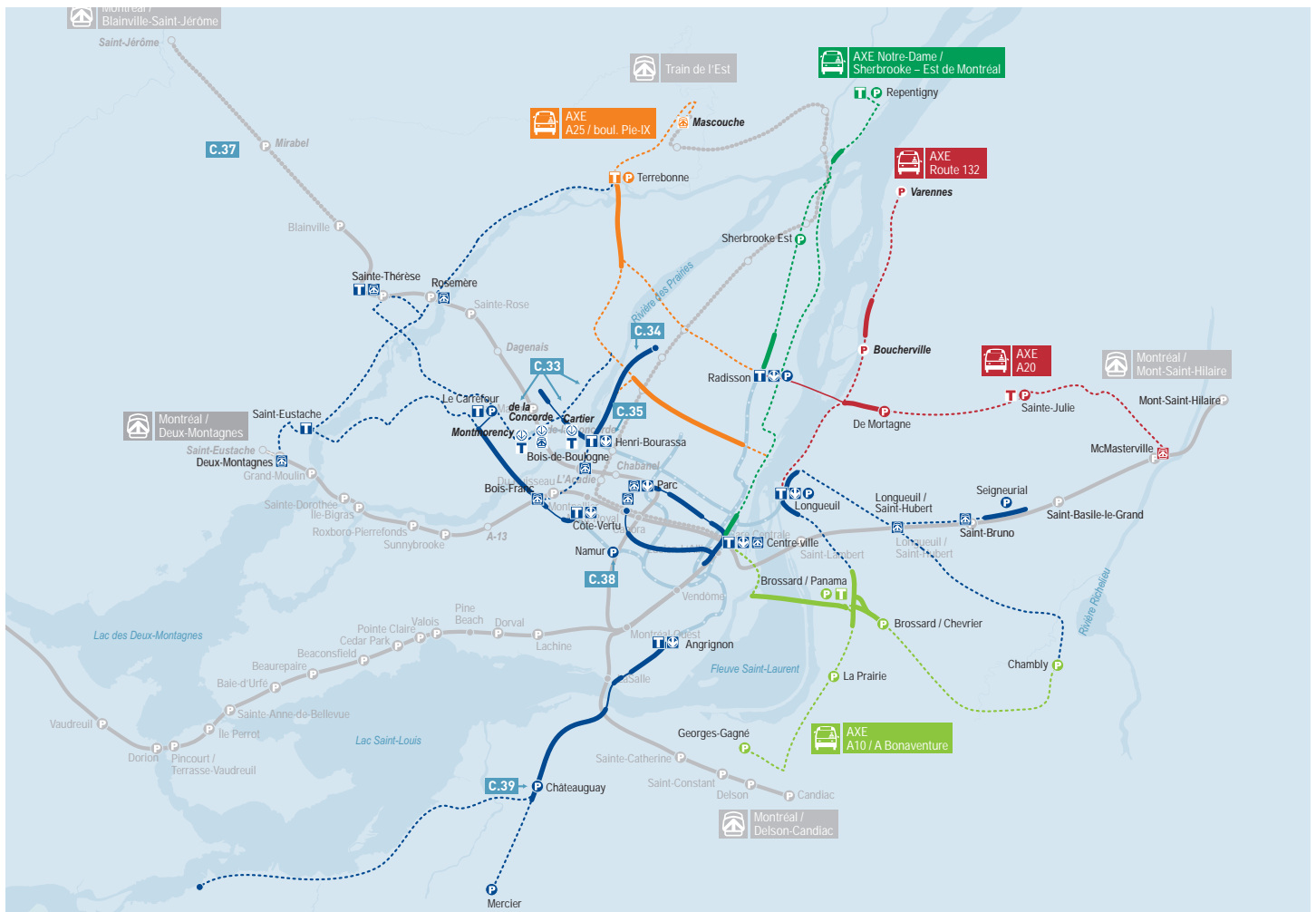


Consolider et développer des axes pour améliorer les services

Les interventions sur les axes existants touchent à la fois des projets d'entretien majeur ou de nouveaux projets, comme le programme de mesures préférentielles.

Par ailleurs, des projets d'amélioration de l'offre de transport collectif sont planifiés dans les autres axes, tels que :

- les axes autoroutiers de Laval et de la Rive-Nord
- l'axe de l'autoroute 15
- l'axe de l'autoroute 19
- l'axe de l'autoroute 40
- les axes municipaux Concorde/Notre-Dame à Laval
- l'axe Henri-Bourassa



- Axe actuel avec voie réservée
- - - - - Axe en développement
- Ⓜ Correspondance actuelle avec le métro
- Ⓜ Correspondance future avec le métro
- Ⓜ Stationnement incitatif actuel
- Ⓜ Stationnement incitatif futur
- Ⓜ Correspondance actuelle avec le train
- Ⓜ Correspondance future avec le train
- Ⓜ Terminus actuel
- Ⓜ Terminus futur

PROJET AUTORISÉ

C.31 Entretien majeur des équipements métropolitains *(non illustré)*

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- C.32 Réseau de transport métropolitain par autobus – Mesures préférentielles *(non illustré)*
- C.33 Voie réservée Concorde/Notre-Dame – Laval – Phases I et II
- C.34 Corridor boulevard Henri-Bourassa – Étude d'avant-projet de mesures préférentielles
- C.35 Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation
- C.36 Programme d'abribus aux points de services métropolitains *(non illustré)*
- C.37 Stationnement Mirabel – Nouveau stationnement
- C.38 Stationnement Namur – Agrandissement
- C.39 Stationnement Châteauguay – Agrandissement

PROJET AUTORISÉ

C.31 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 :

- 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 améliorer les conditions d'attente des usagers au terminus Sainte-Thérèse ;
- pour améliorer les conditions de sécurité des piétons à l'accès du TCV ;
- pour implanter des bollards aux portes des quais du TCV ;
- pour ajouter deux quais sur rue au terminus Terrebonne ;
- pour remplacer des bollards et le contrôleur dans la voie réservée du pont Victoria ;
- pour rénover la guérite à la bretelle Wellington ;
- pour rénover du pavage dans la bretelle Mercier ;
- pour rénover les bases des lampadaires au terminus Radisson.

INVESTISSEMENTS (en millions)					CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,600	0,600	0,600	-	1,800	1,800	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

C.32 Réseau de transport métropolitain par autobus – Mesures préférentielles

Depuis 1996, l'AMT a porté de 9 à 20 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)					CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,600	0,600	0,600	-	1,800	0,450	1,350	-

C.33 Voie réservée Concorde–Notre-Dame – Laval – Phases I et II

(VILLE DE LAVAL)

Suite à l'étude d'opportunité déposée en 2005, un avant-projet a été complété en 2006 pour préciser les interventions à déployer ainsi que les coûts détaillés et les modalités de partage du financement. La phase I, prévue pour coïncider avec la mise en service du métro à Laval en 2007, comprend un ensemble d'interventions pour réduire les retards subis par les autobus de la STL dans le corridor sur trois tronçons critiques, soit Curé-Labelle/Alton-Goldbloom, de l'Avenir/de Roanne (aux abords de la station de métro de la Concorde) et Mondor/Rose-de-Lima. Les interventions du premier tronçon comprennent une contribution financière de la Ville de Laval, car elles améliorent aussi les conditions de circulation pour l'ensemble des véhicules. De plus, l'AMT entend contribuer à l'étude du prolongement du boulevard du Souvenir par la Ville de Laval afin de libérer le boulevard de la Concorde en vue d'y insérer éventuellement une voie réservée continue aux abords de la station de métro. La phase II, prévue pour 2009 ou selon l'évolution de la demande, prévoit l'élargissement du boulevard Notre-Dame, entre la 75^e Avenue et la rue Vincent-Massey, pour la mise en place d'une voie réservée permanente en direction ouest, ainsi qu'un réaménagement géométrique du carrefour de la Concorde/Le Corbusier, en collaboration avec la Ville de Laval.

INVESTISSEMENTS (en millions)					CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,300	3,190	-	2,290	-	5,780	0,952	2,856	1,972

Précision : ± 30 %

C.34 Corridor boulevard Henri-Bourassa – Étude d’avant-projet de mesures préférentielles

(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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,025	0,375	-	-	-	0,400	0,100	0,300	-

C.35 Terminus Henri-Bourassa – Réorganisation

(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 ce 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 édifices 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,055	0,245	6,000	-	-	6,300	1,575	4,725	-

Précision : ± 30 %

C.36 Programme d'abribus aux points de services métropolitains

On retrouve le long des axes du RTMA plus de 130 arrêts d'autobus qui ont un caractère métropolitain. Ces arrêts sont soit desservis par un autobus express métropolitain de l'AMT, soit adjacents à une gare de train de banlieue ou à un équipement métropolitain (terminus ou stationnement incitatif), soit desservis par deux autorités organisatrices de transport ou plus.

De ce nombre, près de la moitié n'offre aucune protection contre les intempéries aux usagers qui sont en attente. Le projet d'arrêts métropolitains vise donc, sur la base de certains critères relatifs à l'achalandage et au temps d'attente, à doter d'abribus une partie de ces arrêts à caractère métropolitain et ce, afin d'améliorer les conditions d'attente des usagers du transport collectif par autobus.

Les sommes consenties serviront, dans certains cas, à faire l'acquisition des terrains nécessaires à l'installation des abribus.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	0,500	0,500	-	1,500	0,375	1,125	-

C.37 Stationnement Mirabel – Nouveau stationnement

Un terrain résiduel vacant du MTQ, situé en bordure de la sortie 31 de l'autoroute 15, est présentement utilisé comme stationnement par certains navetteurs qui font du covoiturage pour se rendre à Montréal. En collaboration avec le MTQ et la Ville de Mirabel, l'AMT désire, d'une part, améliorer l'accessibilité et la convivialité du site et, d'autre part, faire la promotion de covoiturage dans le secteur et examiner avec le CIT Laurentides la possibilité d'une desserte du stationnement.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,500	-	-	-	0,500	0,125	0,375	-

Précision : ± 30 %

C.38 Stationnement Namur – Agrandissement

Les deux stationnements incitatifs, de part et d'autre de la station de métro Namur, sont présentement utilisés à capacité. Afin de mieux desservir la clientèle du transport en commun, l'AMT désire ajouter une centaine d'espaces aux 425 existants dans la mesure où des terrains deviennent disponibles.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	0,650	-	-	0,650	0,163	0,487	-

Précision : ± 30 %

C.39 Stationnement Châteauguay – Agrandissement

Le stationnement incitatif de 350 espaces situé sur la route 138, à la hauteur de la rue Dunver à Châteauguay, déborde dans les rues avoisinantes lors des périodes de grande affluence. Dans le but de palier cette situation, l'AMT désire ajouter 100 espaces.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	0,400	-	-	0,400	0,100	0,300	-

Précision : ± 30 %

D

RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL



Avec 217,7 millions de déplacements annuels, soit près de 50 % des déplacements en transport en commun dans la région de Montréal, le métro, exploité par la STM, représente l'épine dorsale des transports collectifs en milieu urbain.

Rénover et consolider le réseau de métro pour améliorer les services

La rénovation du réseau existant et sa consolidation constituent 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.

Les deux projets majeurs présentés dans le PTI 2007-2008-2009 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, qui devrait être ouvert au public en juillet 2007. Les projets proposés dans le PTI 2007-2008-2009 s'inscrivent dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif.



PROJETS AUTORISÉS

- D.1 Métro Réno-Systèmes – Phase I (*non illustré*)
- D.2 Prolongement du métro vers Laval

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- D.3 Ligne 5 – Étude du prolongement vers Pie-IX
- D.4 Ligne 2 Ouest – Étude du prolongement vers Bois-Franc

PROJETS AUTORISÉS

D.1 Métro Réno-Systemes - 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 40 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
35,561	3,325	-	-	-	38,886	38,886	-	-

D.2 Prolongement du métro 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 Transports 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 stations, dont une intermodale avec la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville-Saint-Jérôme, 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 de la station de la Concorde est de 89 % tandis que les stations Cartier et Montmorency sont complétées. 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 que les appareillages électriques et mécaniques sont en voie d'être terminés. En date de fin septembre 2006, l'avancement global du projet est estimé à 91 %.

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, 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.

INVESTISSEMENTS <i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
674,300	73,800	55,500	-	-	803,600	18,300	785,300	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

D.3 Ligne 5 – Étude du prolongement vers Pie-IX

La ligne 5 du métro de Montréal se termine présentement au boulevard Saint-Michel dans l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension. Afin d'améliorer l'intégration des services et de faciliter le transfert des usagers de l'autobus au métro, l'AMT désire examiner la possibilité de prolonger la ligne 5 vers le boulevard Pie-IX qui constitue l'axe de transport collectif le plus achalandé à l'est de la ligne 2 du métro.

L'étude mettra à jour les analyses techniques déjà réalisées en 2000 dans le cadre des études sur le prolongement de la ligne 5 vers Anjou. Une nouvelle estimation de l'achalandage sera réalisée selon les données de l'enquête Origine-Destination 2003 et les estimations des coûts seront revues en fonction des coûts réels de construction de la ligne 2 est (prolongement du métro vers Laval).

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	1,000	-	-	1,000	-	1,000	-

D.4 Ligne 2 Ouest – Étude de prolongement vers Bois-Franc

Le prolongement de la ligne 2 ouest vise à mieux desservir par le métro les arrondissements montréalais de Saint-Laurent et de Ahuntsic–Cartierville, ainsi que le nord-ouest de l'île de Montréal et l'ouest de Laval. Le projet consiste à prolonger le métro vers la gare Bois-Franc de la ligne de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes.

Cette étude vise à remettre à jour les analyses déjà effectuées sur ce projet, en tenant compte de l'évolution récente de l'offre et de la demande de transport dans le secteur, notamment la mise en place de l'Express Le Carrefour et le prolongement prévu de la ligne 2 est à Laval.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	1,000	-	-	1,000	-	1,000	-



La Politique québécoise du transport collectif prévoit une bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. L'aide gouvernementale devient ainsi accessible pour financer l'implantation d'équipements faisant appel aux nouvelles technologies, comme les équipements de perception, de communication et d'information aux usagers ainsi que les systèmes d'aide à l'exploitation.

Une innovation majeure : le déploiement intégré des systèmes de transport intelligents

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont issus de la combinaison des technologies de l'information et de la communication en vue de l'amélioration des services à la clientèle et de la rationalisation des coûts.

Dans la continuité de ses investissements technologiques et pour faire face tant aux besoins croissants de sa clientèle en matière d'information qu'à ses objectifs de croissance de l'achalandage, l'AMT s'est dotée d'un plan stratégique métropolitain des STI qu'après une phase pilote elle entend aujourd'hui déployer de façon systématique et intégrée. Cette politique innovatrice se traduira par le déploiement et le développement progressif de systèmes qu'elle veut évolutifs et répondant aux exigences d'interopérabilité et de compatibilité nécessaires à la pérennité de ses investissements.

Le présent programme triennal d'immobilisations correspond à une phase de transition destinée à l'ajustement par phase des efforts passés aux ambitions de la prochaine décennie. Dans cette perspective, trois thématiques ont été identifiées : • services d'information à la clientèle • systèmes d'aide à l'exploitation • services généraux à la clientèle

Les deux premières relèvent de thématiques proprement STI, la troisième correspond à des actions innovantes dans le domaine général de l'amélioration ou de l'ajout de services à la clientèle. Pour les services d'information à la clientèle, les projets autorisés visent l'amélioration de l'accessibilité à l'information et les projets pour fin d'autorisation celle de l'information en cours de trajet. Pour les systèmes d'aide à l'exploitation, les projets autorisés visent l'amélioration des outils d'exploitation et les projets pour fins d'autorisation celle des outils des équipements de collecte et de génération des données.

INNOVATION

SERVICES D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE

PROJETS AUTORISÉS

- E.1 Mise à jour des besoins de la clientèle
- E.2 Information Internet et calculateur de trajets métropolitains
- E.3 Information téléphonique et bases de données informatives
- E.4 Information personnalisée multimédias des retards – Projet pilote

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- E.5 Affichage dynamique dans les gares
- E.6 Information sonore à bord des trains
- E.7 Information sonore dans les gares – Automatisation - Projet pilote
- E.8 Affichage dynamique – Terminus Centre-ville – Identification automatisée des véhicules
- E.9 Affichage dynamique – Longueuil et Centre-ville – Évolution logicielle
- E.10 Affichage dynamique – Terminus Longueuil – Identification automatisée des autobus – Projet pilote

INNOVATION

SYSTÈME D'AIDE À L'EXPLOITATION

PROJETS AUTORISÉS

- E.11 Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes
- E.12 Automatisation de création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- E.13 Module de positionnement GPS – Mesures préférentielles – Phase II
- E.14 Programme d'installation de systèmes de comptage automatique
- E.15 Automatisation de la cueillette des données sur les locomotives diesel
- E.16 Automatisation de la cueillette des données sur les automotrices électriques

INNOVATION

SERVICES GÉNÉRAUX À LA CLIENTÈLE

PROJETS AUTORISÉS

- E.17 Billetterie métropolitaine du terminus Angrignon
- E.18 Espaces réservés aux covoitureurs dans les stationnements – Projet pilote

SERVICES D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE

PROJETS AUTORISÉS

E.1 Mise à jour des besoins de la clientèle

Dans un souci d'améliorer l'accès de nos clients à nos services, l'AMT entend entreprendre une étude et procéder aux correctifs nécessaires afin de s'assurer de l'efficacité et de la pertinence de l'information qui leur est destinée entre leur lieu d'origine et leur lieu de destination.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,150	0,500	-	-	0,650	0,650	-	-

Précision : ± 30 %

E.2 Information Internet et calculateur de trajets métropolitains

Ce projet consiste en la modernisation des outils de diffusion de l'information à la clientèle et au 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 voyageurs 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 train, 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 clients pour des déplacements similaires ;
- intégrer une fonction d'énumération des services de transport en commun accessible à proximité d'un lieu.

Ce projet met en œuvre l'ensemble des organismes de transport de la région, puisqu'il implique l'interconnexion des systèmes d'information autonome (systèmes MADOPER et INFOMIT) maintenus par chacun sur les services de transport collectif qu'ils offrent.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,125	-	-	-	0,125	0,125	-	-

Précision : ± 30 %

E.3 Information téléphonique et bases de données informatives

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 allo-tram), qui hébergent aussi l'ensemble des CIT, sont disponibles. L'activation du module RTL est prévue pour 2006. Le second volet de ce projet consistera à relier ces modules autonomes entre eux et avec le système existant au sein de la STM afin d'offrir un service pleinement métropolitain. Cette interconnexion est prévue pour 2007.

Comme le précédent avec lequel il interagit du point de vue des données, ce projet représente l'une des premières initiatives d'harmonisation et d'arrimage des systèmes au niveau métropolitain. Par la suite, il servira de base à 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,400	0,350	-	-	-	0,750	0,750	-	-

Précision : ± 30 %

E.4 Information personnalisée multimédias des retards - Projet pilote

Ce projet pilote est un exemple d'intégration des systèmes développés par l'AMT. En effet, il utilise les données fournies par le système de positionnement des trains et celles provenant des horaires planifiés.

Son but est de tester un service personnalisé d'information sur les retards des trains de banlieue. Ce service est réservé à des clients abonnés qui reçoivent l'information sur appel téléphonique (réseaux filaires, cellulaires, paget) et/ou par courriel.

Le projet vise également à évaluer le potentiel et les conditions de mise en place au niveau métropolitain.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,300	0,200	-	-	-	0,500	0,250	-	0,250

Précision : ± 30 %

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

E.5 Affichage dynamique dans les gares

Des annonces vocales sont effectuées aux gares afin d'aviser les voyageurs des diverses modifications au cours des opérations. L'ajout de panneaux à messages variables aux gares permet donc de renforcer le système vocal en ajoutant le support visuel pour diffuser cette information de même que d'afficher l'information sur le fonctionnement régulier des opérations ou toutes situations d'urgence et messages de prévention lors de campagnes ponctuelles. Un tel message visuel permet de corroborer 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. De plus, ils ne dérangent pas les gens qui résident à proximité des gares.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES	
-	1,500	-	-	-	1,500	0,375	1,125	-	

Précision : ± 30 %

E.6 Information sonore à bord des trains

Les voitures de train sont équipées d'un système de diffusion vocale d'annonces aux passagers. Le chef de train utilise principalement ce système pour indiquer la prochaine gare. Toutefois, ce système n'est pas toujours accessible rapidement par le chef de train. Ainsi, la régularité de la diffusion des annonces n'est pas assurée.

Un système automatisé, basé sur la technologie GPS, permet d'effectuer les annonces des prochaines gares avec régularité quelle que soit la position du chef de train dans les voitures. De plus, les annonces bénéficient d'une voix claire et constante qui ne change pas selon le chef de train en devoir.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES	
-	0,750	-	-	-	0,750	0,188	0,562	-	

Précision : ± 30 %

E.7 Information sonore dans les gares – Automatisation - Projet pilote

Le centre d'opération et de surveillance 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 répéter le message dans chaque gare concernée et plusieurs fois par gare. Le besoin croissant d'information et l'augmentation du nombre de gares ainsi que l'utilisation du système de positionnement des trains (GPS) conduisent l'AMT à étudier la mise en place d'un système de gestion automatisé des messages sonores. Ainsi, l'agent aux communications doit seulement indiquer au système les messages à diffuser et ce dernier procède aux diffusions qui lui ont été demandées. Dans un deuxième temps, ce système automatisé pourra être relié à celui du positionnement des trains afin de proposer des messages de diffusion à l'agent aux communications. Enfin, un tel lien est 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,320	-	-	-	0,320	0,080	0,240	-

Précision : ± 30 %

E.8 Affichage dynamique - Terminus Centre-ville - Identification automatisée des véhicules

Avec ses 21 quais utilisés par dix organismes de transport offrant 76 circuits différents à destination de la Rive-Sud, 740 mouvements d'autobus et un achalandage de plus de 17 000 voyageurs en période de pointe, le terminus Centre-ville joue un rôle éminemment stratégique pour le transport public de la population de la Rive-Sud.

L'affichage des départs des autobus s'effectue présentement selon l'horaire planifié et non en fonction des délais qui peuvent survenir à cause de la congestion routière en période de pointe, de la saturation physique des quais et portes correspondantes, du nombre important et croissant d'autobus affectés à une même porte et des pannes. Ces événements entraînent des changements dans les horaires de départs et dans les affectations des autobus aux portes. La quantité croissante de ces changements et la configuration des zones d'attente conduit l'AMT à envisager l'évolution du système d'information par affichage dynamique des horaires aux portes.

Le projet consiste à mettre en place les outils nécessaires à la diffusion d'une information actualisée.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,400	-	-	-	0,400	0,100	0,300	-

Précision : ± 30 %

E.9 Affichage dynamique - Longueuil et Centre-ville - Évolution logicielle

À la lumière des récents développements des logiciels d'exploitation de gestion de l'information des horaires et des portes réalisés dans le cadre du projet de prolongement du métro vers Laval pour les terminus de Montmorency et Cartier, il devient nécessaire de mettre à niveau les logiciels des systèmes d'exploitation des terminus Longueuil et Centre-ville pour intégrer les nouvelles technologies intelligentes de gestion de l'affichage et de l'information.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,250	-	-	-	0,250	0,063	0,187	-

Précision : ± 30 %

E.10 Affichage dynamique - Terminus Longueuil – Identification automatisée des autobus - Projet pilote

L'affichage des départs des autobus au terminus Longueuil s'effectue présentement selon l'horaire planifié et non en fonction des délais qui peuvent survenir à cause de la congestion routière en période de pointe. Ces événements, auxquels nous devons en ajouter d'autres tels que les pannes d'autobus, entraînent des changements dans les affectations des autobus aux portes et dans les horaires de départs.

Réalisé en collaboration avec le CIT de la Vallée-du-Richelieu, qui dote ses autobus des équipements embarqués requis, le projet consiste à mettre en place les outils nécessaires à l'évaluation des retards en amont du terminus, à la détection et à l'identification des autobus, à vérifier leur concordance par rapport à l'horaire et à diffuser, sur panneaux à message variable, l'information en temps réel des retards en amont du site. Sur la base de ce projet, l'AMT évaluera l'opportunité de déployer cette mesure à l'ensemble des quais de ses terminus pourvus d'éléments dynamiques d'affichage.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,200	-	-	-	0,200	0,050	0,150	-

Précision : ± 30 %

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION

PROJETS AUTORISÉS

E.11 Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes

(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 d'un système. Conformément à cette entente, la STM a fait l'acquisition du système central ; les équipements de vente et de perception sont acquis et exploités par l'AMT et les organismes de transport ; une instance de gestion 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 débuté en 2003. La mise en service progressive est prévue pour 2008.

L'AMT paie 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.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
3,225	3,020	8,215	0,840	-	15,300	3,825	11,475	-

Précision : ± 30 %

E.12 Automatisation de création des horaires et synchronisation des correspondances intermodales

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 voyageurs 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.

INVESTISSEMENTS <i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,025	0,250	-	-	-	0,275	0,275	-	-

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

E.13 Module de positionnement GPS – Mesures préférentielles – Phase II

La génération, la collecte et le traitement des données sont les actions de base de tout développement d'application dans le domaine des systèmes de transport intelligents. Les avantages retirés par l'AMT dans l'implantation à bord des trains de modules GPS, qui peuvent non seulement fournir en temps réel leur position mais permettent également l'émission et la réception de tout type de données, l'ont convaincue de favoriser la généralisation de ces modules à l'ensemble des réseaux de transport de la région métropolitaine.

En effet, de multiples applications profiteront des informations tirées de l'implantation de tels équipements 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 ;
- l'identification des autobus dans les terminus métropolitains ;
- l'information personnalisée des retards, etc.

L'AMT a donc décidé d'inciter les AOT à réaliser un tel investissement. Pour cela, elle versera à chaque AOT une contribution forfaitaire de 500 \$ pour chaque autobus équipé d'un module GPS. Cette contribution est conditionnelle à la fois au respect de normes communes à établir pour l'organisation de l'information et à son arrimage avec le programme d'aide au transport collectif.

Échelonné sur deux ou trois ans, ce programme d'aide concerne la flotte totale des 2 646 autobus de la région métropolitaine.

INVESTISSEMENTS (en millions)					CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,200	1,125	-	-	2,325	0,581	1,744	-

E.14 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 d'ajuster ainsi périodiquement l'offre de service selon les besoins.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,590	0,590	-	-	1,180	0,295	0,885	-

Précision : ± 30 %

E.15 Automatisation de la cueillette des données sur les locomotives diesel

Ce système, qui est installé sur 20 locomotives, permet d'obtenir des informations quant à leur état, et ce, à distance et en temps réel. L'information des boîtes noires et des divers capteurs embarqués des locomotives est collectée et transférée dans une base de données centralisée. Ces données sont traitées en vue de la détection d'événements auxquels sont associés des alarmes lorsque nécessaire. Cette information apporte un support à l'exploitation en permettant d'avoir de meilleures réactions, de prévenir ou de réduire les pannes, d'offrir un meilleur service et d'améliorer la gestion de la maintenance. De plus en plus de locomotives modernes utilisent des systèmes qui offrent ce type d'information et de diagnostic. En outre, ce système permet de préparer l'arrivée des futures locomotives.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,275	-	-	-	0,275	0,069	0,206	-

Précision : ± 30 %

E.16 Automatisation de la cueillette des données sur les automotrices électriques

Les voitures MR-90 de la ligne Montréal/Deux-Montagnes sont dotées d'ordinateurs qui enregistrent le fonctionnement des systèmes de propulsion et d'alimentation auxiliaire. Ceux-ci décèlent des anomalies qui se produisent lors des opérations. Une partie de ces données est téléchargée manuellement une fois par mois pour vérifier l'état général de fonctionnement. L'ajout d'un module de communication permet d'obtenir toute l'information sur le matériel roulant, et ce, rapidement et à distance. Actuellement, le téléchargement nécessite une intervention manuelle longue et laborieuse (24 heures pour une personne) et le traitement des données collectées intervient parfois trop tardivement pour qu'une action préventive soit entreprise. L'objectif est d'automatiser la cueillette des données, de transférer ces dernières en un point central, de les balayer automatiquement afin de déceler des problèmes et de produire des alarmes et des rapports de fonctionnement. Cette information apporte un support à l'exploitation en permettant d'avoir de meilleures réactions, de prévenir ou de réduire les pannes, d'offrir un meilleur service et d'améliorer la gestion de la maintenance. De plus en plus de locomotives modernes utilisent des systèmes qui offrent ce type d'information et de diagnostic. En outre, ce système permet de préparer l'arrivée des futures locomotives.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,530	-	-	-	0,530	0,132	0,398	-

Précision : ± 30 %

SERVICES GÉNÉRAUX À LA CLIENTÈLE

PROJETS AUTORISÉS

E.17 Billetterie métropolitaine du terminus 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'augmentation du niveau de service à la clientèle à cette billetterie, dans le cadre du projet d'automatisation de la vente de titres et de la perception des recettes. Le nouveau kiosque sera construit à l'extérieur de l'édicule du métro Angrignon sur les terrains du terminus.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,125	-	-	-	0,125	0,125	-	-

Précision : ± 30 %

E.18 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 clients qui pratiquent le covoiturage. Le projet pilote se divise en deux sous-projets distincts ou conjoints selon la nature des stationnements incitatifs visés. Des espaces sont réservés à proximité des aires d'embarquement et de débarquement des autobus et des trains et à proximité des édicules du métro. Les clients sont 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 clients 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 permet aussi de favoriser l'augmentation du taux d'occupation véhiculaire des clients des stationnements incitatifs et d'optimiser l'utilisation de ces stationnements. Une augmentation du nombre de clients permet donc une meilleure rentabilité de l'utilisation des stationnements incitatifs.

INVESTISSEMENTS <i>(en millions)</i>						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,165	0,200	-	-	-	0,365	0,183	-	0,182



Reconnaissant l'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite comme un enjeu économique et social au Québec, la Politique québécoise du transport collectif prévoit une reconduction du volet consacré aux améliorations à apporter à l'intention des personnes à mobilité réduite dans le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Améliorer l'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite

Dans la continuité des actions qu'elle a déjà entreprises en regard de l'accessibilité de certains de ses aménagements et installations, l'AMT va intensifier et systématiser ses pratiques en la matière en établissant une politique générale d'accessibilité et d'intégration des personnes à mobilité réduite dans l'ensemble de ses activités et sur la totalité du territoire qu'elle dessert.

Cette politique globale d'accessibilité se traduira par le développement de programmes référant à tous les secteurs d'activités relevant des attributions de l'AMT, notamment la fourniture de services de transport collectif à la population, la gestion des ressources humaines et l'acquisition de biens et services, par le biais de ses pratiques d'approvisionnement.

D'ores et déjà, deux projets, décrits ci-après, s'inscrivent dans l'esprit de cette politique globale d'accessibilité et sont soumis à l'étude pour fins d'autorisation. Il s'agit, d'une part, de l'amélioration de l'accessibilité au réseau régulier dans les équipements métropolitains et, d'autre part, de l'amélioration de l'accessibilité sur le réseau des trains de banlieue. Dans les deux cas, ces projets visent à faciliter l'accès aux transports collectifs pour les personnes vivant avec des limitations.

Par ailleurs, dans le prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval, les trois nouvelles stations ainsi que les terminus et stationnements attenants seront accessibles aux personnes vivant avec des limitations ; les stations de métro seront par exemple pourvues d'ascenseurs afin d'optimiser leur accès.

De plus, l'AMT a sensibilisé son personnel aux normes récentes en matière d'accessibilité au réseau régulier, qui doivent être désormais prises en compte dès le stade de planification d'un nouveau projet.



PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- F.1 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Équipements métropolitains
- F.2 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Trains de banlieue

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

F.1 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – 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.

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, entre autres, 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 efficace ;
- aménager de manière spécifique les débarcadères et leurs abords afin qu'ils puissent servir aux services de transport adapté ;
- améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite au terminus Centre-ville (2010).

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 à d'autres terminus en 2007.

INVESTISSEMENTS (en millions)					CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
0,300	0,215	0,425	0,125	2,085	3,150	0,787	2,363	-

Précision : ± 30 %

F.2 Amélioration de l'accessibilité au réseau régulier – Trains de banlieue

L'amélioration de l'accessibilité sur le réseau de trains de banlieue débute par le respect des engagements pris avec la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse. L'AMT, par ces engagements, doit adapter l'environnement spécifique des gares de trains de banlieue, soit les escaliers et tunnels qui mènent aux quais, les kiosques de billetterie et les bordures de quais.

Les travaux à effectuer se résument ainsi :

- Escaliers et tunnels
 - augmentation du niveau de l'éclairage dans les escaliers couverts et dans les tunnels ;
 - ajout d'un signal de fin de course sur la main-courante ;
 - ajout d'un signal au sol sur les paliers.
- Kiosque de billetterie
 - ajout d'un muret pour tamiser le bruit environnant ;
 - augmentation de la fenestration et du niveau d'éclairage ;
 - déplacement et révision de l'information à la clientèle ;
 - déplacement des équipements de ventes.
- Quai
 - ajout d'un élément signal qui identifiera la bordure du quai.

L'application de ces engagements s'effectuera progressivement, à raison de cinq gares par année. Une fois ces travaux complétés, les efforts de l'AMT iront prioritairement à l'amélioration de la signalisation, de l'éclairage et autres travaux sur les stationnements incitatifs des gares de train de banlieue.

INVESTISSEMENTS (en millions)					CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,670	0,620	0,670	1,305	3,265	0,816	2,449	-

Précision : ± 30 %



La Politique québécoise du transport collectif consacre un volet à la sécurité et à la sûreté du transport en commun, suggérant l'élaboration d'un plan de sûreté pour chacune des infrastructures de transport, et l'implantation de nouvelles technologies permettant notamment une meilleure surveillance des installations.

Améliorer la sécurité et la sûreté

L'AMT maximisera son efficacité en matière de sécurité et sûreté. L'objectif est de se doter d'une vision en identifiant les nouveaux enjeux en sûreté et ainsi, d'assumer son rôle de chef de file en transport collectif sur l'ensemble de la région métropolitaine.

Transport Canada donnera son aval à l'ensemble ou à certaines demandes de subventions de son projet Transit Sûreté qui aura un impact sur les façons de faire en transport de masse durant les prochaines années. Ce projet servira donc de toile de fond à l'AMT lors de l'élaboration de ses prochaines stratégies et orientations en matière de sécurité et sûreté.



PROJET AUTORISÉ

G.1 Centre de contrôle et systèmes de caméras dans les stationnements

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

- G.2 Réalisation d'une analyse de risques, plan de mesures d'urgence et plan de sûreté
- G.3 Amélioration des communications radios
- G.4 Amélioration de la communications pour le public
- G.5 Télésurveillance
- G.6 Clôtures
- G.7 Amélioration de l'éclairage
- G.8 Évacuation et intervention
- G.9 Maintien et amélioration des mesures de sûreté

PROJET AUTORISÉ

G.1 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'installations de système 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. Entre autres, une augmentation du sentiment de sécurité des usagers et la diminution des infractions sont observables, 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 et la sûreté des usagers.

Dans cette optique, plusieurs autres sites seront dotés de nouvelles installations de caméra de surveillance ou subiront des améliorations à ce niveau dans les années à venir, notamment :

- nouvelles caméras aux stationnements De Mortagne et Sainte-Julie (réfection) ;
- réfection dans le cadre des travaux de l'échangeur A-10 et du Terminus Panama ;
- nouvelles caméras dans la voie réservée de l'autoroute 10 dans l'axe du corridor Champlain ;
- nouvelles caméras dans les gares comme Parc, Bois-de-Boulogne, Vendôme, Roxboro, Sunnybrooke, DuRuisseau, Montpellier, Mont-Royal ;
- réaménagement du COS et réfection des systèmes en vue de répondre aux nouveaux besoins de sécurité/sûreté et d'urgence.

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

- les terminus Radisson, Angrignon, Henri-Bourassa Nord ;
- les futurs sites tels que Montarville, Varennes, Georges-Gagné (réfection) ;
- gares des lignes de trains de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Delson-Candiac.

Également, la mise en place de projets spéciaux est prévue tels que :

- la création d'un guide de standards d'aménagement sécuritaire pour les sites de l'AMT ;
- l'intégration de certaines fonctions et technologies au COS tels que les alarmes de DAT et de billetteries sont actuellement évaluées ;
- l'ajout de caméras dans les voitures de train ;
- l'affichage dynamique à vocation sûreté/sécurité dans les terminus, trains et stationnements ;
- l'achat de panneaux radar et de remorques pour contrer la problématique de vitesse dans les stationnements ;
- la formation annuelle du personnel de sécurité sur tout le réseau en plus de la formation sur les nouveaux tronçons Blainville–Saint-Jérôme et le Train de l'Est.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,650	1,000	0,750	1,500	3,900	3,900	-	-

Précision : ± 30 %

PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

G.2 Réalisation d'une analyse de risques, plan de mesures d'urgence et plan de sûreté

Ce projet consiste en la réalisation d'une analyse de risques pour l'ensemble du réseau de trains de banlieue et du RTMA. Découlant de cette analyse, un plan de mesures d'urgence devra être développé pour le réseau de trains et une mise à jour du plan d'urgence du RTMA, devra être faite. Finalement, un plan de sûreté (à la lumière des exigences de Transports Canada) devra chapeauter l'ensemble des mesures et protocoles s'appliquant sur tout le réseau de l'AMT.

L'objectif premier de ce projet est de bien identifier l'ensemble de risques, menaces et vulnérabilité sur le réseau de l'AMT, notamment en ce qui a trait au terrorisme. Par la suite, l'objectif poursuivi est de clarifier les méthodes, les mesures d'intervention et d'atténuation en cas d'incident terroriste. Ce projet servira ainsi à clarifier les niveaux d'intervention ainsi que les rôles des intervenants.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,820	-	-	-	0,820	0,205	-	0,615

Précision : ± 30 %

G.3 Amélioration des communications radios

Les objectifs de ce projet sont principalement d'étendre la communication à l'ensemble des installations de l'AMT, de couvrir adéquatement les zones, à ce jour, sans réception, d'augmenter le nombre d'équipements et de systèmes radios, d'assurer la compatibilité des systèmes entre les différents partenaires et finalement d'obtenir une communication radio fluide et claire, en tout temps.

Ce projet comprend donc quatre sous-projets :

- communication radio et interopérabilité des systèmes dans le tunnel du Mont-Royal ;
- communication radio et interopérabilité des systèmes dans les tunnels du métro Laval ;
- communication radio des inspecteurs de l'AMT ;
- système d'enregistrement d'appel au Centre d'opération et de surveillance et au Service à la clientèle de l'AMT.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	2,580	-	-	-	2,580	0,645	-	1,935

Précision : ± 30 %

G.4 Amélioration de la communication pour le public

Le présent projet comporte trois sous-projets visant à rendre plus facile la communication au public en cas d'évacuation ou d'incident :

- ajout de sept téléphones d'urgence dans le tunnel Mont-Royal et de sept lumières clignotantes les identifiant ;
- fabrication et installation de 350 pancartes directionnelles dans le tunnel Mont-Royal ;
- étude faisabilité pour l'installation de boutons-paniques dans les voitures des trains.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,210	-	-	-	0,210	0,053	-	0,157

Précision : ± 30 %

G.5 Télésurveillance

Le but de ce projet est d'ajouter ou d'améliorer les systèmes de caméras (existants ou non) aux endroits stratégiques du réseau de l'AMT. Ce projet vise ainsi à prévenir des événements de nature terroriste et criminelle, aider les services policiers dans leurs enquêtes avant ou suite à un événement. Les huit sites suivants ont été ciblés en fonction de leur achalandage et leur fonction intermodale :

- amélioration du système de caméra au terminus Centre-Ville ;
- amélioration et numérisation du système de caméra au terminus Longueuil ;
- installation d'un système de caméra avec détection de mouvement dans les quatre principaux sites de garages, soit Vaudreuil, Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire, Saint-Eustache ;
- installation de 24 caméras de surveillance et d'un système de visionnement numérique à la gare Lucien-L'Allier ;
- étude de réalisation dans le cadre d'un projet d'installation de caméras de surveillance et un système de reconnaissance sur les quais 9-10, 11-12 et 21-22 de la gare Centrale ;
- installation de quatre caméras aux entrées du tunnel du Mont-Royal.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,130	-	-	-	1,130	0,283	-	0,847

Précision : ± 30 %

G.6 Clôtures

Afin de rendre les quatre principaux sites de garages plus sécuritaires et d'exercer un meilleur contrôle des allés et venues, l'AMT désire présenter deux projets en lien avec l'installation de clôtures :

- installation de 1 100 mètres de clôtures additionnels de type « maille » dans les sites de garage suivants : Mont-Saint-Hilaire, Saint-Jérôme, Vaudreuil, Saint-Eustache ;
- étude de réalisation dans le cadre d'un projet d'installation de clôtures intelligentes sur l'ensemble des sites de garage.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,145	-	-	-	0,145	0,036	-	0,109

Précision : ± 30 %

G.7 Amélioration de l'éclairage

L'ajout d'éclairage dans certains sites ciblés répond à un besoin de prévention. Un éclairage adéquat permet de rehausser le sentiment de sécurité des usagers et des employés, d'assurer une meilleure protection des installations et des biens et de fournir une meilleure qualité d'images à la télésurveillance en place.

- étude de réalisation dans le cadre d'un projet d'amélioration de l'éclairage dans le tunnel du Mont-Royal ;
- ajout d'éclairage et signalétique pour les sorties sur les quais 11-12 et 21-22 de la Gare Centrale ;
- ajout d'éclairage dans les quatre principaux sites de garages.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	0,330	-	-	-	0,330	0,083	-	0,247

Précision : ± 30 %

G.8 Évacuation et intervention

L'amélioration des mesures d'intervention dans les installations de l'AMT répond à la priorité numéro un de l'AMT en matière de sûreté, soit la protection des usagers, de son personnel ainsi que de ses partenaires et ce, autant de façon préventive que réactive. Pour ce faire, l'AMT aimerait mener trois études de réalisation dans le cadre de la mise en marche de trois projets distincts, visant à améliorer la sécurité des personnes en cas d'évacuation dans le tunnel du Mont-Royal en plus de prolonger le trottoir d'évacuation dans ce dernier.

- étude de réalisation dans le cadre d'un projet d'installation de « jet-fan » dans le tunnel ;
- étude de réalisation dans le cadre d'un projet d'installation de colonnes sèches pour l'approvisionnement en eau en cas d'incendie dans le tunnel ;
- étude de réalisation dans le cadre d'un projet d'achat d'un véhicule « rail-route » adapté pour le transport de secours et dégagement dans le tunnel ;
- construction d'un trottoir d'évacuation sur la longueur du tunnel.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	1,120	-	-	-	1,120	0,280	-	0,840

Précision : ± 30 %

G.9 Maintien et amélioration des mesures de sûreté

Il est important de spécifier que l'actuel programme du fédéral est sur une base de deux ans et que les projets soumis doivent être complétés pour l'été 2008. C'est pourquoi l'ensemble des projets est ventilé sur les années 2006 à 2008. Une enveloppe budgétaire sera cependant requise pour le maintien et l'amélioration constante des mesures de sûreté. On pense entre autres à :

- nouvelle formation du personnel ;
- amélioration et achats de technologies de sûreté pour le réseau actuel et les nouvelles lignes de trains de banlieue (Montréal/Blainville–Saint-Jérôme et Train de l'Est) ;
- mise à jour des systèmes de communication existants ;
- installation de caméras à bord des trains ;
- etc.

INVESTISSEMENTS (en millions)						CONTRIBUTIONS		
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
-	-	0,200	0,200	-	0,400	0,400	-	-

Précision : ± 30 %

FINANCEMENT 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 grands projets de développement des infrastructures de transport collectif nécessitent 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) ;
- l'étude de la desserte de l'Ouest de l'Île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau ;
- le prolongement de la ligne 2 ouest (orange) du réseau de métro dans l'arrondissement Saint-Laurent (Ville de Montréal) ;
- 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.
- l'accessibilité au réseau de métro de Montréal aux personnes à mobilité réduite.

Le financement de telles infrastructures doit faire l'objet d'ententes particulières entre les différents paliers gouvernementaux. Ainsi, ces projets d'infrastructures majeures sortent du cadre de la planification triennale pour les années 2007 à 2009.

Ils requièrent des investissements importants qui 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.

L'AMT est impliquée dans la poursuite de ces projets et 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.

PROJETS INSCRITS

AU PTI 2007-2008-2009

Conformément à ses règles budgétaires, l'AMT utilise le Fonds d'immobilisations métropolitain pour payer la partie non subventionnée des investissements. Le Fonds est alimenté par des contributions municipales totalisant 24,4 M\$ en 2007, à raison de 0,01 \$ par 100 \$ du rôle d'évaluation foncier.



Les investissements majeurs créent une pression importante à court terme sur le Fonds d'immobilisations et génèrent un financement permanent à combler de 94,3 M\$ en 2007 (TABLEAU 4) ayant un impact sur la gestion des liquidités de l'AMT.

Le financement permanent à combler représente le solde cumulatif non subventionné des investissements en immobilisations qui devra être comblé à même les sources de financement permanent des exercices à venir tels les subventions, les contributions municipales et les revenus divers.

Les contributions municipales de 24,4 M\$ en 2007 et 28,9 M\$ pour les années subséquentes sont tout juste suffisantes pour payer comptant ou financer la partie non subventionnée des investissements planifiés de l'AMT, notamment les investissements majeurs (TABLEAU 5).

La réalisation complète de ces projets nécessite un financement à long terme créant un service de dette récurrent de 25,4 M\$ à partir de 2012.

Financement des projets inscrits au PTI 2007-2008-2009

TABLEAU 5

PROJETS	Période d'amortissement	Investissement total	Investissements Part AMT	Service de la dette
		(en millions de \$)	(en millions de \$)	(en millions de \$)
Partie autofinancée du prolongement du métro vers Laval	10 ans	18,3	18,3	1,4
Accroissement de la ligne MTL/Deux-Montagnes – Matériel roulant	20 ans	112,7	28,2	2,2
Accroissement de la ligne MTL/Deux-Montagnes – Infrastructures	10 ans	65,0	16,2	1,8
Site de garage et centre d'entretien	10 ans	105,0	26,2	3,2
Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 28 voitures passagers neuves à deux niveaux	20 ans	96,0	24,0	1,8
Acquisition de 12 locomotives neuves	20 ans	89,2	22,3	1,7
Plan d'intervention à moyen terme sur le renouvellement de la flotte – Remplacement des 80 voitures passagers de séries 1000 et 1200	20 ans	300,0	75,0	5,8
Autres investissements	Divers	120,4	70,9	7,5
Total	-	906,6	281,1	25,4

Budget des opérations et du financement permanent à combler

TABLEAU 4

FINANCEMENT PERMANENT

(en milliers de \$)	BUDGET 2007	PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART PRÉVISION 2006/BUDGET 2006
SUBVENTIONS DU MTQ	193 214,5	159 922,5	340 321,1	(180 398,6)
CONTRIBUTIONS MUNICIPALES	24 413,8	20 338,0	20 338,0	-
AUTRES SUBVENTIONS	8 284,3	130,0	3 975,0	(3 845,0)
AUTRES	2 000,0	1 581,0	1 581,0	-
TOTAL	227 912,6	181 971,5	366 215,1	(184 243,6)

INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

	BUDGET 2007	PRÉVISION 2006	BUDGET 2006	ÉCART PRÉVISION 2006/BUDGET 2006
PROLONGEMENT DU RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL VERS LAVAL	73 800,0	141 960,0	170 000,0	(28 040,0)
MAINTIEN DU PATRIMOINE - RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL	3 325,0	8 961,3	12 260,0	(3 298,7)
PROLONGEMENT DE LA LIGNE 5 VERS PIE-IX ET DE LA LIGNE 2 OUEST - ÉTUDES	-	-	-	-
TRAINS DE BANLIEUE				
Flotte de trains (Cinq lignes)	26 970,0	1 000,0	56 786,0	(55 786,0)
Ligne Montréal/Deux-Montagnes	7 500,0	225,0	16 450,0	(16 225,0)
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	5 560,0	65,0	5 710,0	(5 645,0)
Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme	7 850,0	20 970,0	33 018,0	(12 048,0)
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	18 765,0	1 100,0	11 250,0	(10 150,0)
Ligne Montréal/Delton-Candiac	250,0	-	1 300,0	(1 300,0)
Ligne Montréal/Laval-Terrebonne-Mascouche	-	-	42 860,0	(42 860,0)
Train de l'Est	37 000,0	2 500,0	44 500,0	(42 000,0)
Autres	13 684,0	316,0	8 355,0	(8 039,0)
ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS				
Axes autoroute 25 et boulevard Pie-IX	3 330,0	1 640,0	4 560,0	(2 920,0)
Axes autoroute 20 et route 132	12 570,0	350,0	5 555,0	(5 205,0)
Axes autoroute 10 et autoroute Bonaventure	5 765,0	3 310,0	6 278,3	(2 968,3)
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke-Est de Montréal	3 500,0	64,0	1 714,0	(1 650,0)
RTMA - Développement du réseau	3 000,0	100,0	2 000,0	(1 900,0)
RTMA - Autres interventions	6 010,0	700,0	3 025,0	(2 325,0)
INNOVATION				
Services d'information à la clientèle	4 245,0	150,0	2 635,0	(2 485,0)
Système d'aide à l'exploitation	5 865,0	1 315,1	2 590,0	(1 275,0)
Services généraux à la clientèle	325,0	110,0	125,0	(15,0)
ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE	885,0	300,0	250,0	50,0
SÉCURITÉ ET SÛRETÉ	6 985,0	600,0	650,0	(50,0)
AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE	-	-	2 750,0	(2 750,0)
FRAIS D'INTÉRÊTS SUR LE FINANCEMENT	4 060,0	3 005,0	4 775,0	(1 770,0)
TOTAL	251 244,0	188 741,4	439 396,3	(250 655,0)
TOTAL - INSUFFISANCE DU FINANCEMENT PERMANENT SUR LES INVESTISSEMENTS DE L'EXERCICE	(23 331,4)	(6 769,9)	(73 181,2)	66 411,4
TOTAL - FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER AU DÉBUT DE L'EXERCICE	(70 921,9)	(64 152,0)	(64 152,0)	-
GRAND TOTAL - FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER À LA FIN DE L'EXERCICE	(94 253,3)	(70 921,9)	(137 333,2)	66 411,4



PROJETS DE MAINTIEN DU PATRIMOINE DU MÉTRO

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. 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 de 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 remplacement du matériel roulant nécessitent des investissements majeurs totalisant plusieurs 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 504,0 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'ajoute une contribution municipale de 67,1 M\$, ce qui totalise 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.

Les contributions municipales provenant des 83 municipalités prévues de 24,4 M\$ en 2007 et de 28,9 M\$ pour les années subséquentes seront tout juste suffisantes pour financer les projets inscrits au PTI 2007-2008-2009 de l'AMT.

Présentement, l'AMT participe, dans une proportion de 12,5 %, au financement de la phase I du projet de remplacement des équipements fixes du métro (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 25,0 % (sans tenir compte d'un financement de la SOFIL) des autres investissements pour le maintien du patrimoine du métro au montant de 1 044,7 M\$, qui requiert, à terme en 2020, des versements annuels récurrents de 78,5 M\$, capital et intérêts, pour rembourser le service de dette afférent à ces projets de maintien du patrimoine du métro. À cet égard, de nouvelles avenues devront être envisagées.

Au printemps 2006, la CMM, les municipalités, les organismes de transport et l'AMT ont amorcé une réflexion sur les coûts d'exploitation et d'immobilisations du transport en commun dans la région de Montréal, incluant particulièrement une analyse financière exhaustive des revenus et des dépenses d'exploitation et d'immobilisations du métro. Les conclusions du rapport devraient être connues d'ici la fin de l'année 2006. Le gouvernement souhaite que cette réflexion donne lieu à l'établissement de consensus régionaux et à des propositions concrètes.

À cette fin, le gouvernement a nommé, en juillet dernier, un mandataire chargé d'accompagner la CMM, les municipalités, les organismes de transport et l'AMT afin d'obtenir un consensus concernant de nouvelles règles de financement dans la région métropolitaine.

Financement des projets de maintien du patrimoine du métro*

TABLEAU 5

PROJETS	Période d'amortissement	Investissement total (en millions de \$)	Investissements non subventionnés** (en millions de \$)	Service de la dette projeté (en millions de \$)
Remplacement des voitures MR-63 (25,0 % de 1 111,9 M\$)	30 ans	1 111,9	275,0	20,3
Réno-Stations (25,0 % de 152,4 M\$)	10 ans	152,4	38,1	2,6
Réno-Systèmes (25,0 % de 1 367,0 M\$)	20 ans	1 367,0	341,8	29,0
Remplacement des voitures MR-73 (25,0 % de 1 300,0 M\$)	30 ans	1 300,0	325,0	22,6
Autres investissements	-	247,5	61,8	4,0
Total	-	4 178,7	1 044,7	78,5

* Selon les données fournies par la STM

** Sans tenir compte de la SOFIL

ANNEXE A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS
actuels et proposés

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

LIGNES MONTRÉAL/	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (PASSAGERS TRAIN)		
		STATIONNEMENTS 2005	PLACES VÉLOS 2005	PLACES AUTOS 2005	RÉSULTATS 2005	PRÉVISION 2006	VARIATION 2006/2005
Deux-Montagnes	12	8	382	5 496	7 648 900	7 844 700	2,6 %
Dorion-Rigaud	19	15	346	3 082	3 076 000	3 167 200	3,0 %
Blainville-Saint-Jérôme	7+3 ¹	5	181	2 593	1 977 600	2 145 900	8,5 %
Mont-Saint-Hilaire	6+1 ²	6	121	2 368	1 357 600	1 400 000	3,1 %
Delson-Candiac	5+3 ¹	4	60	766	523 200	541 000	3,4 %
GRAND TOTAL	49	38	1 090	14 305	14 583 300	15 098 800	3,5 %

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE TRAIN (MONTANTS/DESCENDANTS)		
	PLACES VÉLOS 2005	PLACES AUTOS 2005	ACHALANDAGE AUTOS 2005	% D'OCCUPATION RÉS. 2005	% D'OCCUPATION PRÉV. 2006	RÉSULTATS 2005	PRÉVISION 2006	VARIATION 2006/2005
Deux-Montagnes	137	1 100	253 700	92 %	96 %	1 436 000	1 566 400	9,1 %
Grand-Moulin	37	275	51 900	91 %	90 %	435 500	455 800	4,7 %
Sainte-Dorothée	21	1 023	224 700	91 %	97 %	985 600	1 054 700	7,0 %
Île-Bigras	15	68	15 700	92 %	99 %	166 600	156 200	-6,2 %
Roxboro-Pierrefonds	51	776	165 700	85 %	100 %	1 517 100	1 543 700	1,8 %
Sunnybrooke	21	410	96 400	93 %	97 %	838 200	872 300	4,1 %
Bois-Franc	28	754	164 000	86 %	90 %	779 600	777 500	-0,3 %
Du Ruisseau	14	1 090	242 900	88 %	90 %	783 500	779 800	-0,5 %
Montpellier	14	-	-	-	-	635 200	621 900	-2,1 %
Mont-Royal	30	-	-	-	-	719 900	646 300	-10,2 %
Canora	14	-	-	-	-	349 200	302 500	-13,4 %
Gare Centrale ²	-	-	-	-	-	6 651 400	6 912 200	3,9 %
TOTAL	382	5 496	1 215 000	89 %	95 %	15 297 800	15 689 400	2,6 %

MONTRÉAL/DORION-RIGAUD

Rigaud	7	130	1 500	4 %	4 %	7 400	8 100	9,5 %
Hudson	7	36	6 100	67 %	69 %	18 800	32 300	71,8 %
Vaudreuil	14	321	56 200	87 %	76 %	153 200	256 500	67,4 %
Dorion	10	140	19 100	54 %	51 %	176 400	182 400	3,4 %
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	22	193	20 300	42 %	51 %	106 200	149 200	40,5 %
Île-Perrot	14	150	17 600	47 %	94 %	90 100	133 000	47,6 %
Sainte-Anne-de-Bellevue	28	336	60 200	71 %	58 %	243 400	176 600	-27,4 %
Baie-d'Urfé	15	72	13 200	73 %	80 %	73 600	75 000	1,9 %
Beaurepaire	30	30	7 900	100 %	100 %	127 000	144 700	13,9 %
Beaconsfield	79	465	111 900	96 %	90 %	724 300	701 500	-3,1 %
Cedar Park	22	27	7 200	100 %	100 %	205 700	213 500	3,8 %
Pointe-Claire	24	645	85 000	52 %	55 %	294 600	290 200	-1,5 %
Valois	14	115	17 300	60 %	95 %	235 800	243 000	3,1 %
Pine Beach	16	-	-	-	-	97 500	110 100	12,9 %
Dorval	8	402	80 900	80 %	73 %	304 000	250 600	-17,6 %
Lachine	20	-	-	-	-	196 700	203 100	3,3 %
Montréal-Ouest ¹	8	20	4 000	80 %	88 %	460 700	439 200	-4,7 %
Vendôme ¹	5	-	-	-	-	1 065 100	1 069 500	0,4 %
Lucien-L'Allier ¹	3	-	-	-	-	1 571 900	1 656 000	5,4 %
TOTAL	346	3 082	508 400	67 %	68 %	6 152 400	6 334 000	3,0 %

MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME

Blainville	26	582	122 100	83 %	85 %	413 000	409 400	-0,9 %
Sainte-Thérèse	55	664	142 600	85 %	93 %	538 800	610 800	13,4 %
Rosemère	39	401	76 600	84 %	84 %	430 600	457 800	6,3 %
Sainte-Rose	21	756	100 600	78 %	59 %	359 800	384 300	6,8 %
Saint-Martin	7	190	43 300	95 %	95 %	226 900	257 100	13,3 %
Bois-de-Boulogne	7	-	-	-	-	125 100	168 900	35,0 %
Parc	26	-	-	-	-	1 288 400	1 330 600	3,3 %
Montréal-Ouest ¹	-	-	-	-	-	42 200	68 500	62,3 %
Vendôme ¹	-	-	-	-	-	121 300	143 500	18,3 %
Lucien-L'Allier ¹	-	-	-	-	-	409 300	460 900	12,6 %
TOTAL	181	2 593	364 100	63 %	80 %	3 955 400	4 291 800	8,5 %

MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE

Mont-Saint-Hilaire	14	444	74 300	66 %	70 %	238 100	266 500	11,9 %
McMasterville	28	450	68 700	61 %	64 %	296 400	295 900	-0,2 %
Saint-Basile-le-Grand	28	374	57 000	75 %	69 %	233 000	280 700	20,5 %
Saint-Bruno	14	555	68 700	49 %	48 %	252 900	248 600	-1,7 %
Saint-Hubert	14	225	44 800	79 %	100 %	140 800	166 100	18,0 %
Saint-Lambert	23	320	50 500	63 %	87 %	199 000	147 400	-25,9 %
Gare Centrale ²	-	-	-	-	-	1 354 800	1 394 900	3,0 %
TOTAL	121	2 368	364 100	63 %	69 %	2 715 000	2 800 200	3,1 %

MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC

Candiac	7	110	5 000	31 %	44 %	9 600	34 300	257,3 %
Delson	14	110	14 100	51 %	17 %	56 900	40 200	-29,3 %
Saint-Constant	14	107	11 000	41 %	65 %	146 400	162 900	11,3 %
Sainte-Catherine	28	439	65 500	59 %	58 %	254 700	246 500	-3,2 %
LaSalle	4	-	100	4 %	-	62 500	51 700	-17,3 %
Montréal-Ouest ¹	-	-	-	-	-	34 100	30 000	-12,0 %
Vendôme ¹	-	-	-	-	-	207 600	228 700	10,2 %
Lucien-L'Allier ¹	-	-	-	-	-	274 900	287 700	4,7 %
TOTAL	67	766	95 800	52 %	59 %	1 046 400	1 082 100	3,4 %

GRAND TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	1 097	14 305	2 670 100	77 %	80 %	29 166 600	30 197 900	3,5 %
---	--------------	---------------	------------------	-------------	-------------	-------------------	-------------------	--------------

GRAND TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA)

¹ Gares communes aux lignes Dorion-Rigaud, Blainville-Saint-Jérôme et Delson-Candiac

² Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS (RTMA)

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (PASSAGERS AUTOBUS)		
		STATIONNEMENTS 2005	PLACES VÉLOS 2005	PLACES AUTOS 2005	RÉSULTATS 2005	PRÉVISION 2006	VARIATION 2006/2005
Express Chevrier	3	1	15	1 974	716 422	873 800	22,0 %
Express Le Carrefour	11	1	35	478	257 460	289 700	12,5 %
GRAND TOTAL	14	2	50	2 452	973 882	1 163 500	19,5 %

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

	AUTOBUS		ACHALANDAGE (MONTANTS/DESCENDANTS)	
	RÉSEAUX	CIRCUITS	RÉSULTATS 2005	VARIATION 2005/2004
Angrignon	4	23	6 860 700	-0,1 %
Brossard	4	38	2 040 600	-3,2 %
Côte-Vertu	3	21	10 789 100	n.d.
Henri-Bourassa Nord	3	30	8 572 200	0,7 %
Henri-Bourassa Sud	1	11	7 320 400	-2,5 %
Le Carrefour	2	10	632 700	-4,2 %
Longueuil	5	55	11 121 200	-5,8 %
Radisson	3	17	3 807 200	-0,9 %
Repentigny	1	15	273 000	1,6 %
Centre-Ville	10	82	9 708 100	-2,1 %
Saint-Eustache	2	7	224 600	25,1 %
Sainte-Thérèse	2	14	856 100	5,1 %
Terrebonne	1	20	1 270 600	-2,9 %
TOTAL	41	343	63 476 500	18,0 %

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/Bretelle Tellier	-	1,5	1,5
A25	-	5,0	5,6
A10/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV	oui	10,7	10,8
Avenue du Parc	oui	3,5	3,0
Boul. Newman	-	3,2	3,2
Boul. Pie-IX	oui	8,5	8,5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/R132-138/Bretelle Mercier	oui	6,0	0,3
Boul. Taschereau	oui	5,4	5,4
Bretelle Taschereau	-	0,5	-
Côte-des-Neiges	-	5,1	4,8
Henri-Bourassa	-	8,2	8,3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7,0	6,1
Pont Viau/Boul. Des Laurentides	oui	2,4	1,3
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
R116	-	1,2	1,3
R132/Montbrun	-	2,0	-
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	9,0	8,0
Rue Sherbrooke Est	-	1,6	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
TOTAL		83,4	71,1

STATIONNEMENTS INCITATIFS

	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE AUTO	
	PLACES VÉLOS 2005	PLACES AUTOS 2005	ACHALANDAGE AUTOS 2005	% D'OCCUPATION RES. 2005	% D'OCCUPATION PRÉV. 2006	PRÉVISION 2006	VARIATION 2006/2005
Angrignon	68	733	116 800	63 %	64 %	118 900	1,8 %
Brossard-Chevrier	15	1 974	261 200	52 %	64 %	319 000	22,1 %
Brossard-Panama	76	1 164	273 900	93 %	86 %	253 900	-7,3 %
Chambly	7	247	46 400	75 %	76 %	55 000	18,5 %
Châteauguay	14	350	63 700	72 %	73 %	65 000	2,0 %
De Mortagne	15	125	11 900	38 %	47 %	14 900	25,2 %
Georges-Gagné	14	422	65 000	61 %	69 %	73 900	13,7 %
La Prairie	7	524	100 400	76 %	74 %	97 900	-2,5 %
Le Carrefour	35	478	11 200	9 %	8 %	9 700	-13,4 %
Longueuil	539	1 838	384 200	83 %	69 %	321 100	-16,4 %
Mercier	-	43	7 000	65 %	70 %	7 600	8,6 %
Namur	8	428	96 800	90 %	97 %	104 800	8,3 %
Radisson	14	527	128 800	97 %	100 %	134 700	4,6 %
Repentigny	15	268	35 100	75 %	55 %	37 300	6,3 %
Seigneurial	25	125	12 500	40 %	37 %	11 600	-7,2 %
Saint-Eustache	31	20	2 300	45 %	49 %	2 500	8,7 %
Sainte-Julie	14	196	61 800	100 %	90 %	44 500	-28,0 %
Sherbrooke	-	325	41 700	51 %	44 %	36 100	-13,4 %
Terrebonne	27	716	133 300	74 %	80 %	145 600	9,2 %
TOTAL	924	10 503	1 853 900	71 %	70 %	1 854 000	0,0 %
	2 021	24 808	4 524 000	74 %	75 %	-	-

ANNEXE B

COMMENTAIRES DES PARTENAIRES DE L'AMT
par sujet et en ordre alphabétique d'organisme
(en date du 3 novembre 2006)

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

ACIT

L'ACIT n'a pas de commentaire particulier à formuler au projet d'immobilisations pour les années 2007-08-09, sinon que nous considérons qu'il s'inscrit dans la direction projetée au PTI de l'an dernier à savoir l'accent sur la finalisation du réseau des trains de banlieue avec le projet du Train de l'Est et la modernisation des lignes existantes relevant de projets qui restent à être autorisés (gares, voitures, quais), pour des montants de près de 850 M\$.

► *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec la planification des projets du PTI 2007-2008-2009.*

RTL

Le RTL constate avec satisfaction que l'AMT a retenu, dans son PTI, la plupart des projets soumis par le RTL le 31 mai 2006 dans le cadre de la démarche de consultation préalable à l'élaboration du PTI 2007-2008-2009.

► *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec la planification des projets du PTI 2007-2008-2009 pour le RTL.*

STM

La STM demande d'inclure en priorité les projets de maintien du patrimoine du réseau du métro. Elle croit qu'il serait plus productif que les projets inscrits au PTI soient davantage axés sur le maintien des infrastructures permettant d'atteindre les cibles de fréquentation des réseaux. C'est pour ces motifs que la STM ne peut souscrire au présent projet de PTI.

► *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Incluant le remplacement des voitures MR-63 et MR-73, les investissements des projets de maintien du patrimoine du métro totalisent 4 178,7 M\$. Les sources de financement actuelles de 24,4 M\$ du Fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT seront tout juste suffisantes pour financer les projets inscrits au PTI 2007-2008-2009.*

Présentement, l'AMT participe, dans une proportion de 12,5 %, au financement du projet de Réno-Systèmes de la 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 25,0 % (sans tenir compte d'un financement de la SOFIL) des autres investissements pour le maintien du patrimoine du métro au montant de 1 044,7 M\$, qui requiert, à terme en 2020, des versements annuels récurrents de 78,5 M\$, capital et intérêts, pour rembourser le service de dette afférent à ces projets de maintien du patrimoine du métro.

À cet égard, de nouvelles avenues devront être envisagées.

Au printemps 2006, la CMM, les municipalités, les organismes de transport et l'AMT ont amorcé une réflexion sur les coûts d'exploitation et d'immobilisations du transport en commun dans la région de Montréal, incluant particulièrement une analyse financière exhaustive des revenus et des dépenses d'exploitation et d'immobilisations du métro. Les conclusions du rapport devraient être connues d'ici la fin de l'année 2006. Le gouvernement souhaite que cette réflexion donne lieu à l'établissement de consensus régionaux et à des propositions concrètes.

Ville de Montréal

Que les ressources de l'AMT soient limitées et que la taille des projets d'immobilisation du métro soit considérable ne constituent pas, à notre avis, des raisons suffisantes pour exclure cet équipement de la programmation des investissements de l'AMT.

Le métro, un équipement régional, doit être subventionné au même titre que le train. Des solutions pour corriger cette situation peuvent et doivent être envisagées pour que l'AMT contribue au maintien du patrimoine du métro à un niveau acceptable.

► **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT** : Incluant le remplacement des voitures MR-63 et MR-73, les investissements des projets de maintien du patrimoine du métro totalisent 4 178,7 M\$. Les sources de financement actuelles de 24,4 M\$ du Fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT seront tout juste suffisantes pour financer les projets inscrits au PTI 2007-2008-2009.

Présentement, l'AMT participe, dans une proportion de 12,5 %, au financement du projet de Réno-Systèmes de la 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 25,0 % (sans tenir compte d'un financement de la SOFIL) des autres investissements pour le maintien du patrimoine du métro au montant de 1 044,7 M\$, qui requiert, à terme en 2020, des versements annuels récurrents de 78,5 M\$, capital et intérêts, pour rembourser le service de dette afférent à ces projets de maintien du patrimoine du métro.

À cet égard, de nouvelles avenues devront être envisagées.

Au printemps 2006, la CMM, les municipalités, les organismes de transport et l'AMT ont amorcé une réflexion sur les coûts d'exploitation et d'immobilisations du transport en commun dans la région de Montréal, incluant particulièrement une analyse financière exhaustive des revenus et des dépenses d'exploitation et d'immobilisations du métro. Les conclusions du rapport devraient être connues d'ici la fin de l'année 2006. Le gouvernement souhaite que cette réflexion donne lieu à l'établissement de consensus régionaux et à des propositions concrètes.

INDICATEURS – PTI 2007-2008-2009

Ville de Montréal

La documentation fournie par l'AMT ne donne cependant aucune indication sur la rentabilité des investissements.

► **POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT** : Avant la mise en place de tous les projets, il y a des études coûts/bénéfices et des études économiques pour les grands projets qui sont effectuées par l'AMT.

Fait à noter, il faut rappeler que le coût par passager/kilomètre de l'AMT-Train est comparable à celui des sociétés de transport : RTL : 0,28 \$¹, STM : 0,24 \$¹, AMT-Train : 0,28 \$¹.

¹ Source : ACTU 2004

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

CIT Laurentides

Acquisition de locomotives (A.4)

Il est essentiel pour le CITL qu'à court terme le train de Saint-Jérôme/Montréal passe sous le tunnel Mont-Royal avec des locomotives bi-mode. Cette modification permettrait un temps de parcours beaucoup plus intéressant pour les usagers, une économie financière concernant le service de la 935.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Accroissement de la capacité Saint-Jérôme (A.5)

Il est essentiel pour le CITL qu'une cinquième rame soit ajoutée sur le train Saint-Jérôme/Montréal en plus de mettre des voitures à deux niveaux, l'augmentation de l'achalandage a toujours été significative depuis l'implantation de cette ligne.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

CIT Vallée du Richelieu

Nous sommes en faveur d'une consolidation des équipements existants avant d'entreprendre le développement et d'élaborer de nouvelles initiatives (par exemple, compléter les travaux dans les gares existantes avant l'ouverture de d'autres lignes).

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec la priorité de 2007 de l'AMT qui est accordée à l'amélioration des services offerts aux clients grâce à la consolidation des services actuels et au maintien du patrimoine.*

Il est notamment important de procéder à la modernisation des équipements (voitures à plus grande capacité). Cette mesure vise notamment à assurer un meilleur confort aux usagers, une longévité des installations et peut dissuader les actes de vandalisme.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec la planification de l'AMT qui vise à augmenter le service par l'ajout de nouvelles voitures, l'ajout de nouvelles rames ou acquérir des voitures à plus grande capacité, les voitures à deux étages permettant d'accroître la capacité d'accueil tout en réduisant les coûts d'immobilisations et d'exploitation.*

Ville de Côte-Saint-Luc

Gare Côte-Saint-Luc

Dans le passé, il y a eu des discussions sur la possibilité d'implanter une gare de train reliant Côte-Saint-Luc au centre-ville de Montréal. La Ville et ses résidents sont toujours grandement intéressés par le projet, mais l'AMT ne semble faire mention nulle part de ce projet.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : La planification actuelle de l'AMT ne prévoit pas l'implantation d'une gare à Côte-Saint-Luc. À moyen terme, l'AMT analyse plutôt de réorienter la ligne Montréal/Blainville- Saint-Jérôme dans le tunnel du Mont-Royal. L'AMT considère que la ville de Côte-Saint-Luc est bien desservie par le réseau local d'autobus et du métro.*

Ville de Montréal

Aucune indication n'est fournie sur la capacité du réseau de trains et d'autobus régionaux de contrer la croissance des déplacements régionaux par automobile à destination de Montréal dans les prochaines années et ainsi d'alléger l'impact de ces déplacements sur Montréal.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Pour augmenter le service, il faut rajouter de nouvelles voitures, rajouter de nouvelles rames ou acquérir des voitures à plus grande capacité – les voitures à deux étages permettant d'accroître la capacité d'accueil tout en réduisant les coûts d'immobilisations et d'exploitation. Ces interventions nécessitent des investissements importants dans le matériel roulant et bien souvent, dans les infrastructures ferroviaires, en raison des conflits possibles avec les trains de marchandises.*

L'accroissement de la capacité des lignes de trains et des express métropolitains vise à augmenter l'achalandage de près de 16 millions en 2006 à plus de 27 millions en 2011, retirant à terme près de 15 000 automobilistes du réseau routier de la région métropolitaine ou diminuant de 11 millions les déplacements régionaux par automobile à destination de Montréal.

MRC de L'Assomption

La MRC de l'Assomption appuie la Ville de L'Assomption dans ses démarches auprès de l'AMT pour l'ajout de deux départs additionnels à partir d'une gare située dans ladite municipalité de L'Assomption.

La MRC de L'Assomption demande à l'AMT de fournir à la Ville de L'Assomption ainsi qu'à la MRC le calcul des coûts de ces deux scénarios techniques et financiers pour deux départs additionnels à destination de L'Assomption.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : L'AMT effectuera une analyse, en 2007, sur les impacts techniques et financiers d'un scénario avec deux départs additionnels vers L'Assomption. Les résultats de cette analyse seront transmises à la Ville de L'Assomption.*

STM

Intermodalité entre les réseaux de trains de banlieue et d'autobus

Plusieurs nouvelles gares sur le territoire montréalais sont prévues dans la présente programmation. Il s'agit des projets Gare autoroute 13 (B.2c), Gare Outremont /Université de Montréal (B.20), Gare McGill - Études d'avant projet (B.40), Gare Université-de-Montréal – Études d'avant projet (B.42), ainsi que les nouvelles gares du projet Train de l'Est (B.39). Dans tous les cas, la collaboration de la STM s'avère nécessaire pour améliorer les interfaces avec le réseau de surface ou du métro (cheminement piéton, abribus, quais d'embarquement, etc.).

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : D'accord, la STM sera consultée dans ces dossiers pour améliorer les interfaces avec le réseau de surface ou du métro, particulièrement pour les nouvelles gares du projet du Train de l'Est.*

LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES

CIT Laurentides

Accroissement de la capacité Deux-Montagnes (B.2)

La ligne de train Deux-Montagnes/Montréal compte pour 52 % de l'achalandage total des cinq lignes de train avec plus de 7,6 M\$ de déplacements annuels. Améliorer et accroître la capacité de cette ligne est essentiel à la couronne nord et à Montréal. Que ce soit par l'étagement de la jonction de l'Est, le doublement des voies, l'ajout de gares, l'acquisition de voitures ou l'augmentation de rames ou de voitures, la capacité de ce grand succès doit être accrue.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Gare Saint-Eustache

L'aménagement d'une nouvelle gare à Saint-Eustache est aussi un point qui nous tient à cœur puisqu'il offrirait du stationnement incitatif supplémentaire et permettrait au CITL de mieux aménager un terminus intermodal au bénéfice des usagers.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINTE-JÉRÔME

ACIT

Nous rappelons l'intérêt de l'ACIT pour l'étude concernant la connexion de la ligne Blainville dans le tunnel Mont-Royal, considérant les perspectives de réduction des temps parcours, d'accroissement d'achalandage et de réduction des coûts (ligne train-bus 935) qui en résulteraient.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec ce projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

CIT Laurentides

Connexion Montréal/Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal (B.15)

Il est essentiel pour le CITL que le train passe dans le tunnel pour l'économie majeur du temps de parcours et d'une destination plus ciblée pour la clientèle.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

STL

La STL soutient sans réserve le projet de connexion de la ligne Montréal / Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal. Ce projet permettrait un gain de temps très important pour les passagers qui se destinent au centre-ville de Montréal.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

STM

La situation de certains tronçons du réseau du métro (plus particulièrement la ligne 2 Est et la ligne 1 Est) en termes de saturation de l'offre est de plus en plus difficile. Pour la ligne 2-orange, le prolongement à Laval ne peut qu'amplifier la problématique au cours des années. C'est pourquoi la STM salue certaines initiatives de l'AMT visant à compléter et à supporter l'offre de transport de la ligne 2 en apportant des alternatives intéressantes pour la clientèle. C'est le cas du projet Connexion de la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal - Étude d'avant-projet (B-15). Il nous apparaît donc que ce projet devrait être considéré comme une priorité en terme de développement.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet de connexion de la ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel du Mont-Royal.*

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE

CIT Vallée du Richelieu

Ajouter des départs et des retours supplémentaires du train de banlieue, ligne Montréal/Saint-Hilaire, dans un avenir rapproché afin de répondre à la demande grandissante de ce mode de transport et procéder au remplacement du matériel roulant le plus tôt possible afin d'assurer la fiabilité du service.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Dans son plan de mesures d'amélioration de l'offre de services qui sera soumis au MTO dans le cadre de la nouvelle Politique québécoise de transport collectif, l'ajout des départs et des retours sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire est prévu pour accroître l'achalandage.*

Par ailleurs, le PTI 2007-2008-2009 de l'AMT présente plusieurs projets visant à renouveler sa flotte de matériel roulant.

RTL

Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert

Considérant que le projet d'aménagement d'une gare intermodale dans la zone aéroportuaire de Saint-Hubert fait partie intégrante du plan stratégique du RTL, ce dernier appuie ce projet et souhaite sa réalisation dès que les instances concernées auront donné leur approbation.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Gare Saint-Lambert – Aménagement permanent

Le RTL endosse la démarche de l'AMT qui consiste à aménager de façon permanente les deux stationnements en gravier, les quais et la gare pour le mieux-être des clients-usagers.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Gare Saint-Bruno-de-Montarville

Le RTL est d'accord à collaborer à une étude de relocalisation de la gare à proximité du boulevard Seigneurial afin de permettre à une plus grande partie des résidents de Saint-Bruno-de-Montarville de profiter de ce service de train de banlieue.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Ville d'Otterburn Park

C'est avec grand plaisir que la Ville d'Otterburn Park a constaté que sa demande pour réinstaller une gare dans les limites de la ville a retenu l'attention de l'Agence en tant que projet à étudier.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec cette étude inscrite au PTI 2007-2008-2009.*

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

STM

Le lien créé à la Station Sauvé par le Train de l'Est amène l'arrivée massive de clients dans le métro pouvant ainsi causer un déséquilibre important à la charge de la ligne 2, qui est saturée pour plusieurs stations en amont et en aval de son point de charge maximum situé entre Mont-Royal et Sherbrooke.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : La STM sera consultée pour améliorer les interfaces avec le réseau de surface ou du métro.*

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

CIT Laurentides

L'AMT étudie la possibilité de mettre en place de nouveaux services express pour 2007-2008. Sur notre territoire, il s'agit d'un projet de voie réservée sur l'autoroute 15 et un express reliant Saint-Eustache au métro de Laval. Comme nous avons travaillé à ces mêmes projets, nous tenons à être partie à l'étude puisque, de toute façon, une grande partie de la facture sera payée par notre organisme.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Les partenaires concernés seront consultés au sujet des nouvelles mesures d'amélioration de l'offre de services découlant de la nouvelle Politique québécoise du transport collectif.*

STM

L'offre de stationnements incitatifs

À ce sujet, la STM reconnaît particulièrement la pertinence des projets Stationnement Radisson – Agrandissement (C.23) et Stationnement Namur – Agrandissement (C.37). Pour Radisson, plusieurs clients se stationnent sur la rue et l'ajout de 100 places pourrait favoriser la fidélisation de la clientèle. Pour Namur, l'investissement serait largement justifié par l'important développement résidentiel en cours à Saint-Laurent notamment, jumelé à une capacité résiduelle sur la branche ouest de la ligne orange du métro.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec les projets inscrits au PTI 2007-2008-2009*

Il apparaît toutefois primordial qu'une plus vaste étude sur le développement de stationnements incitatifs sur l'île pour les prochaines années soit lancée à brève échéance. La possibilité de stationnements étagés en surface ou encore sous-terrain devrait faire partie du cadre de travail.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : D'accord, ce projet de développement de stationnements incitatifs sur l'île sera analysé en 2007 dans le cadre des études particulières du RTMA.*

AXE AUTOROUTE 25 ET BOULEVARD PIE-IX

MRC Les Moulins

Voie réservée 25, phase II

Nous sommes heureux de constater que la phase II de la voie réservée de l'autoroute 25 sur le territoire de la ville de Laval figure toujours dans les projets autorisés. Toutefois, nous nous permettons de vous souligner notre insatisfaction quant aux délais associés à sa réalisation. Au départ, les travaux étaient prévus à l'automne 2005. Ils furent retardés jusqu'au printemps 2006 après la découverte d'un massif d'Hydro Québec. Depuis ce temps, pas l'ombre du début de travaux.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec la recommandation de l'AMT. Advenant l'autorisation du ministre, les travaux seront réalisés en grande partie cet automne et complétés en 2007.*

STM

Voie réservée Pie-IX

La STM souhaite que l'AMT passe rapidement à l'action en y implantant une voie réservée en site propre. Il apparaît indéniable que le développement de voie contribuera à compléter l'offre de plus en plus saturée des lignes orange et verte du métro. Étant donné la densité du corridor et sa fonction pour la région, l'axe Pie-IX doit représenter une des grandes priorités de l'AMT.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Depuis la fermeture de la voie réservée à contresens en 2002 pour des raisons de sécurité, les temps de parcours des usagers ont augmenté. Afin de remédier à cette situation et de donner aux résidents des secteurs riverains une alternative viable à l'utilisation de l'auto, l'AMT, en collaboration avec la Ville de Montréal et les arrondissements de Montréal-Nord, Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension, Rosemont/Petite-Patrie et Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, désire évaluer la mise en place d'une voie réservée bidirectionnelle sur le boulevard Pie-IX selon un concept BRT (Bus Rapid Transit).*

AXE AUTOROUTE 20 ET ROUTE 132

CIT Vallée du Richelieu

Route 116

Prolonger les voies réservées le long de la route 116 dans les deux (2) directions entre la rue des Cèdres à Saint-Bruno-de-Montarville et la rue Robert à Saint-Basile-le-Grand afin de faciliter les déplacements par autobus le long de cette artère et de réduire le temps de parcours. Sans ces prolongements, le C.I.T.V.R. ne sera pas en mesure d'améliorer sa performance quant à la desserte en autobus. Les contraintes grandissantes dues à la congestion le long de cette route limitent et freinent le développement du réseau actuel. Il n'est pas pensable d'améliorer l'offre de transport vers le terminus de Longueuil en heure de pointe vu l'augmentation du temps de parcours liée à la congestion.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : D'accord, ce projet sera analysé en 2007 dans le cadre des études particulières du RTMA.*

Nous ne sommes pas favorables au développement du corridor de A-20 si ce dernier projet vient concurrencer le train de banlieue ainsi que les autres services du C.I.T. de la Vallée du Richelieu.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Le corridor de l'autoroute 20 répond avant tout aux besoins de déplacements de Sainte-Julie et des environs vers Longueuil et vers le terminus Radisson. Ce marché n'est pas desservi par le CITVR. Par ailleurs, les études d'achalandage ont démontré qu'un éventuel lien par autobus entre McMasterville, Sainte-Julie, Boucherville et Radisson aurait un impact mineur sur l'achalandage des circuits du CITVR vers le terminus Longueuil. Le nouveau lien irait chercher des gens qui se déplacent actuellement par d'autres modes que le transport collectif.*

RTL

Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly

Soulignons que la rentabilité du projet a été démontrée par une analyse bénéfices/coûts réalisée par l'AMT. Pour ces raisons, le RTL considère que ce projet, inscrit au PTI 2007-2008-2009 de l'AMT, fait partie intégrante du projet d'aménagement de la gare Longueuil/Saint-Hubert.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Étude d'amélioration de l'accès au terminus Longueuil

Le RTL appuie le projet qui consiste à mettre en commun les ressources des partenaires impliqués soit l'agglomération de Longueuil, le MTQ et l'AMT dans la réalisation d'une étude qui permettra d'identifier les projets de transformation du réseau routier qui faciliteront l'accès au terminus Longueuil et au stationnement incitatif.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Terminus et stationnement Boucherville

Ce projet a reçu l'assentiment de tous les partenaires impliqués au dossier. Le RTL tient à réitérer son appui à ce projet qui bénéficiera aux clients-usagers du transport collectif.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Bretelle Sherbrooke – Mesures préférentielles

Cette mesure est attendue depuis plusieurs années par le RTL qui souhaite sa réalisation au plus tôt.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Corridor autoroute 20 – Voie réservée et mesures préférentielles

Le RTL souhaite que cette mesure prévue en 2009 soit réalisée plutôt en 2008 car le niveau de congestion à cette intersection est de plus en plus important.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Stationnement Mortagne

Le RTL appuie l'aménagement permanent de ce stationnement incitatif qui devra inclure la mise en place de feux de circulation à la sortie du stationnement et de la rue Ampère pour faciliter la sortie des autobus et des automobiles du stationnement et un aménagement plus efficace pour la desserte par autobus.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

AXE AUTOROUTE 10 ET AUTOROUTE BONAVENTURE

RTL

Consolidation de la fiabilité et développement de l'offre de service dans l'axe de A10/pont Champlain

Le RTL demande à nouveau à l'AMT de consolider la fiabilité de l'offre de service et de développer l'achalandage dans l'axe A10/pont Champlain par la mise en place d'un système léger sur rail pour soulager les problèmes de congestion chronique et de surutilisation de l'autoroute 10 et de pont Champlain.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Les études d'avant-projet du SLR dans l'axe de l'autoroute Bonaventure/pont Champlain sont terminés. Les résultats des études seront déposés auprès des gouvernements supérieurs et seront rendus publics incessamment.*

Réorganisation des quais et du stationnement au terminus Panama

Le RTL considère comme importante la réalisation de ce terminus, prévu pour 2007, qui permettra d'offrir un meilleur confort et une sécurité accrue aux clients-usagers tout en optimisant sa desserte en l'éloignant de la congestion rencontrée au site actuel.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Lien entre le terminus Panama et la bretelle Pelletier

Le RTL appuie la démarche entreprise par l'AMT dans l'élaboration d'un avant-projet pour la réalisation de la bretelle Pelletier inscrit au PTI 2007-2008-2009 dont le budget de réalisation devra apparaître dans le prochain PTI de l'AMT.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Augmentation de la capacité du terminus Centre-ville

Le RTL est d'avis que la réalisation de ce terminus d'appoint devrait débuter le plus tôt possible afin d'améliorer le confort des clients-usagers.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Voie réservée

Le RTL est favorable à l'implantation d'une solution temporaire qui permettrait un lien plus direct entre la voie réservée du pont Champlain et l'autoroute Bonaventure en passant par le pont Clément qui nécessiterait son élargissement. De plus, la voie réservée sur le pont Clément et l'autoroute Bonaventure éliminerait le détour effectué par les autobus via l'accès Wellington et ce, en pointe du matin et du soir.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

RTMA - DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

CIT Laurentides

Développement du RTMA (C.27)

Gare de Rosemère : Il nous apparaît primordial de trouver une solution à l'aménagement adéquat de quais d'autobus pour permettre une intermodalité fluide, efficace et à moindre coût. Les circuits d'autobus du CITL se rabattant à la gare Rosemère ne peuvent être effectués qu'en minibus puisqu'il n'y a aucun aménagement qui permette à un véhicule de gabarit régulier de tourner. Jusqu'à maintenant, l'achalandage exige la sortie de deux minibus sur les circuits vers la gare et ça risque de déborder sur certains départs, l'opération est coûteuse et non efficiente.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Ce projet favorisant l'intermodalité à la gare Rosemère sera analysé dans le cadre d'une étude particulière dont une enveloppe budgétaire est prévue au PTI 2007-2008-2009. Cette étude déterminera l'opportunité et la faisabilité de ce projet.*

Corridor Autoroute 15 (C.28)

La mise en place d'une voie réservée sur l'autoroute 15 rendrait le service de transport en commun beaucoup plus attrayant et aurait un net avantage concurrentiel à l'automobile. En plus, ce service permettrait d'éviter l'engorgement des stationnements aux stations de métro et dans les rues périphériques.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Axe Autoroute 19 (C.29)

Le CITL ayant déjà un service sur le boulevard des Laurentides à Laval, voit d'un très bon œil toute amélioration dans cet axe (mesures préférentielles, voie réservée aux autobus et au covoiturage).

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

MRC Les Moulins

Étude de prolongement de la voie réservée

Nous nous réjouissons de l'intérêt de l'AMT d'étudier la possibilité de prolonger la voie réservée actuelle au-delà du boulevard des Seigneurs vers la ville de Mascouche jusqu'au niveau de l'autoroute 640. Nous vous offrons notre entière collaboration dans le mandat d'étude que l'AMT voudra réaliser.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009*

Stationnement incitatif Terrebonne, phase II

Nous sommes très déçus de constater que la phase II de l'agrandissement du stationnement incitatif de Terrebonne n'a pas encore été réalisée malgré son taux d'occupation qui frise 100 %. L'AMT l'a récemment agrandi de façon temporaire mais nous craignons qu'au début de l'hiver, le stationnement débordé nous obligeant à refuser de la clientèle.

Il faut absolument qu'au plus tard au début du printemps 2007, l'AMT augmente le site à sa capacité maximale de places aménagées de façon permanente dans le but de répondre à la demande actuelle.

De plus, il avait été convenu de réaliser deux quais d'autobus sur le chemin de la Côte Terrebonne. Nous souhaitons aussi que l'AMT construise une boucle pour nos autobus ainsi qu'une aire de régulation pour au moins quatre autobus.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Ce projet de 1 M\$, inscrit au PTI 2007-2008-2009, a été autorisé le 18 octobre dernier par le ministre des Transports. 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. Les travaux seront réalisés au printemps 2007.*

Des discussions seront menées avec la MRC Les Moulins pour réaliser deux quais et une boucle durant la phase II, et ce, à l'intérieur du budget autorisé.

Terminus Terrebonne

Nous aimerions que l'AMT se penche sur la problématique du manque de quais au terminus Terrebonne avec l'arrivée prochaine du Train de l'Est. Actuellement, le terminus est doté de quatorze quais plus deux autres aménagés sur le chemin de la Côte Terrebonne. La mise en place du Train de l'Est va sûrement nécessiter l'ajout de quais.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Le Train de l'Est ne desservira pas le terminus Terrebonne, alors la fréquentation par les usagers diminuera ainsi que les besoins en infrastructures à cet endroit.*

RTL

Étude de caractérisation des axes à déplacements métropolitains

Le RTL souhaite entreprendre une analyse complète de son réseau, principalement sur les axes à haut pourcentage de déplacements métropolitains, afin d'identifier les secteurs problématiques du réseau et d'élaborer des mesures préférentielles qui permettront de corriger la situation. Le coût pour la réalisation de cette étude est évalué à 100 000 \$.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : D'accord, cette étude a été ajoutée au PTI 2007-2008-2009 de l'AMT.*

Cette étude comprendra deux volets. Un premier volet consistera à établir une approche automatisée (développement informatique) d'extraction des données opérationnelles par corridor de déplacements métropolitains. Le deuxième volet consistera à identifier les problématiques et les concepts d'aménagement pour les résoudre. Les résultats de cette étude serviront à définir des interventions au prochain PTI de l'AMT.

STM

Étude d'amélioration du transport collectif et du covoiturage – Nouveaux corridors des autoroutes 15, 13, 19, 20 et 40

L'AMT devrait considérer les plans de développement de ses partenaires afin d'éviter les doublons des interventions sur les axes mentionnés. Les projets prévus dans le développement du RPM de la STM recoupent les projets de la présente programmation de l'agence.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : D'accord, une étude au montant de 0,3 M\$ a été ajoutée au PTI 2007-2008-2009.*

En collaboration avec le MTQ, l'AMT amorce donc une étude exhaustive sur l'utilisation plus « durable » du réseau routier supérieur de la région métropolitaine de Montréal. Pour ce faire, une première phase d'étude, l'étude des besoins métropolitains, a été amorcée en 2006 et sera complétée en 2007. Cette première phase d'étude comporte deux principaux volets : (volet 1) documenter des exemples pertinents de corridors routiers et autoroutiers dotés de mesures en faveur des transports collectifs afin de mieux connaître les critères, les outils et les mesures méritant une attention particulière; et (volet 2) identifier les déplacements, les clientèles et les axes de déplacement de la région qui pourraient bénéficier de telles mesures compte tenu de leurs caractéristiques.

Étude d'amélioration du transport collectif et du covoiturage – Nouveaux corridors des autoroutes 15, 13, 19, 20 et 40

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : Un comité de direction tripartite assure le suivi de l'étude d'opportunité et est composé de représentants de l'AMT, du MTQ et de la CMM.*

AUTRES INTERVENTIONS DES AXES – RTMA

STL

Voie réservée Notre-Dame, phases I et II

Nous voulons nous assurer que l'AMT considère que le développement de cet axe constitue une des ses priorités. À cet effet, l'élargissement du boulevard Notre-Dame entre Vincent-Massey et la 75e avenue doit être mis en place dès 2007 pour l'arrivée du métro. De la même façon, nous nous étonnons que la 2e phase de ce projet soit prévue en 2009, plutôt qu'en 2008.

- *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : La phase II, inscrite au PTI, est prévue pour 2009 ou selon l'évolution de la demande, et elle prévoit l'élargissement du boulevard Notre-Dame, entre la 75e Avenue et la rue Vincent-Massey.*

STM

Les projets Corridor Henri-Bourassa – Étude d'avant-projet de mesures préférentielles et Ligne 5 – Étude du prolongement vers Pie-IX (C.33) doivent également être planifiés de façon à ce que leur intégration coïncide avec une augmentation de la capacité d'accueil sur la ligne 2 du métro.

La STM maintient son argumentaire de l'an passé. La STM a déjà proposé une démarche 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 : L'AMT consultera la STM pour que la réalisation de ces projets coïncide avec une augmentation de la capacité d'accueil sur la ligne du métro.*

Localisé sur l'île de Montréal, l'axe Henri-Bourassa est décrété métropolitain. Il est 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.

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.

INNOVATION – INFORMATION ET SERVICE À LA CLIENTÈLE

CIT Laurentides

Système d'information aux voyageurs dans les gares (E.4)

Souvent les gares n'ont pas de bâtisse et les usagers attendent l'hiver au chaud dans leur voiture et n'entendent pas les messages vocaux, c'est pourquoi l'affichage pourrait être plus adéquat. Cependant, les systèmes visuels d'information aux voyageurs nous apparaissent très intéressants non seulement dans les gares mais aussi aux terminus métropolitains. Pour les terminus métropolitains, ils pourraient être plus performants s'ils étaient reliés à un système GPS comme le train de banlieue.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

Harmonisation des horaires des organismes de transport (E.11)

Permettre aux CIT d'avoir accès aux logiciels de gestion des horaires et des assignations serait très apprécié des CIT.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

STL

La STL entend équiper en 2007 l'ensemble de ses autobus d'un système de localisation en temps réel. Il serait intéressant que l'AMT considère, comme elle semble vouloir le faire pour les terminus Longueuil et centre-ville, la mise en place d'un système d'information en temps réel pour les usagers des stations Cartier et Montmorency. De plus, le système Chronobus pourrait également être choisi comme projet pilote d'information téléphonique en temps réel sur les horaires d'autobus.

- ▶ *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : L'AMT terminera en 2007 la mise en place d'un système automatisé et en temps réel de détection et diffusion des perturbations de service sur le réseau de trains de banlieue.*

L'étude de la transposition de ce système aux réseaux d'autobus pourrait être initiée en 2007, notamment pour les circuits express métropolitains.

L'arrimage de ce système de détection des perturbations de service aux systèmes de diffusion de l'information en temps réel des terminus Cartier et Montmorency pourrait aussi être étudié en 2007.

INNOVATION – EXPLOITATION

STL

La STL aura complété en 2007 l'installation de GPS sur l'ensemble de sa flotte. Nous souhaitons donc pouvoir finaliser prochainement nos discussions avec vos représentants afin de pouvoir profiter de ce nouveau programme.

► *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : L'AMT maintient son intention de soutenir financièrement le déploiement de GPS à bord des autobus de la région métropolitaine afin d'assurer la cohérence et l'harmonisation de l'information qui en découle ainsi que pour en favoriser l'arrimage aux grandes applications métropolitaines.*

Ce programme doit être adapté afin de tenir compte des nouvelles dispositions du programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec.

RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL

STM

La STM maintient que les travaux de rénovation du patrimoine du métro demeurent la principale priorité. L'AMT doit la refléter dans sa programmation.

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 portant sur le PTI de l'AMT convergeaient en ce qui a trait aux grandes priorités et au 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 de ces affirmations 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.

La STM maintient que les travaux de rénovation du patrimoine du métro demeurent la principale priorité. L'AMT doit la refléter dans sa programmation.

► *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.*

Ville de Montréal - Arrondissement Saint-Laurent

Étude – Prolongement de la ligne de métro 2 ouest

Nous nous réjouissons de voir inclus un montant de 1 million de dollars pour les études préalables au prolongement de la ligne de métro 2 ouest.

► *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec le projet inscrit au PTI 2007-2008-2009.*

AUTRES PROJETS DU PTI 2007-2008-2009

Ville de Montréal

Quant aux autres projets faisant partie du PTI, un certain nombre d'entre eux nous intéresse plus particulièrement à plusieurs titres :

- Le projet d'étude d'une voie réservée dans l'axe Pie-IX revêt pour la Ville de Montréal un caractère prioritaire de sorte qu'il nous apparaît que les autorisations gouvernementales devraient être obtenues rapidement.
- La Ville manifeste son intérêt à participer activement aux études sur le covoiturage dans un certain nombre d'axes régionaux et souhaiterait que l'échéancier des études en cours soit accéléré.
- La Ville compte également participer aux études sur les prolongements du métro à Anjou et à Bois-Franc.

► *POSITION DE LA DIRECTION DE L'AMT : En accord avec la recommandation de l'AMT. La Ville de Montréal sera invitée à participer à ces diverses études ainsi que les autres partenaires concernés.*





Agence métropolitaine de transport

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

500, Place d'Armes, 25^e étage, Montréal (Québec) H2Y 2W2

Téléphone : (514) 287-2464 • Télécopieur : (514) 287-2460 • Site Internet : www.amt.qc.ca