



## PLAN DE MOBILITÉ DE L'OUEST (PMO)

31 AOÛT 2016

### Réponse à une demande adressée au BAPE

Lors de la séance d'audience du mardi 30 août 2016, une question a été adressée à l'AMT au sujet 1) de la faisabilité de développer un axe de transport collectif guidé, sur un axe dédié, le long du corridor de l'actuelle ligne de train Vaudreuil-Hudson et 2) du coût associé à un tel projet s'il était réalisé avec un mode léger de type SLR.

D'entrée de jeu, mentionnons que l'AMT n'a jamais étudié un projet spécifique de ce type. Toutefois, dans le cadre du Plan de mobilité de l'Ouest et conjointement avec le Bureau des partenaires formé en 2012, diverses options ont été envisagées, sur une base préliminaire, pour améliorer la mobilité dans l'ouest de l'île. Nous soumettons donc les informations suivantes avec une mise en garde importante; aucune des options étudiées par l'AMT dans le passé ne correspond à un développement de type SLR le long du corridor de la ligne de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson.

### Plan de mobilité de l'ouest

En 2012, l'AMT, le MTQ et plusieurs partenaires ont entamé un processus de travail avec comme objectif d'améliorer la mobilité des personnes résidentes de l'Ouest de l'île de Montréal. Un Bureau des partenaires a été mis en place, en août 2012, dans le but de servir d'instance d'échange et de mise en commun des besoins de mobilité dans ce secteur. Les travaux du Bureau des partenaires ont permis de dresser un portrait clair des besoins et enjeux de mobilité et d'établir un diagnostic cohérent de la mobilité dans l'ouest.

Dans ce contexte, quatre scénarios de desserte multimodaux ont été développés. Ces scénarios ont été nommés selon la dominance du mode mis de l'avant. Les scénarios sont les suivants :

- Scénario A1 - Dominance Système léger sur rail (SLRO) reliant le Centre-ville de Montréal au Centre Fairview à Pointe-Claire (SLR long) (annexe A);
- Scénario A2 - Dominance Système léger sur rail reliant le Centre-ville de Montréal à l'aéroport Trudeau (SLR court) (annexe B);
- Scénario B - Dominance Train mettant de l'avant le service de train de banlieue sur la ligne existante Vaudreuil-Hudson (annexe C);
- Scénario C - Dominance Bus privilégiant le développement du service par autobus dans l'Ouest de Montréal complété par une légère amélioration des services sur la ligne Vaudreuil Hudson (2 semi-express en pointes AM et PM) (annexe D).

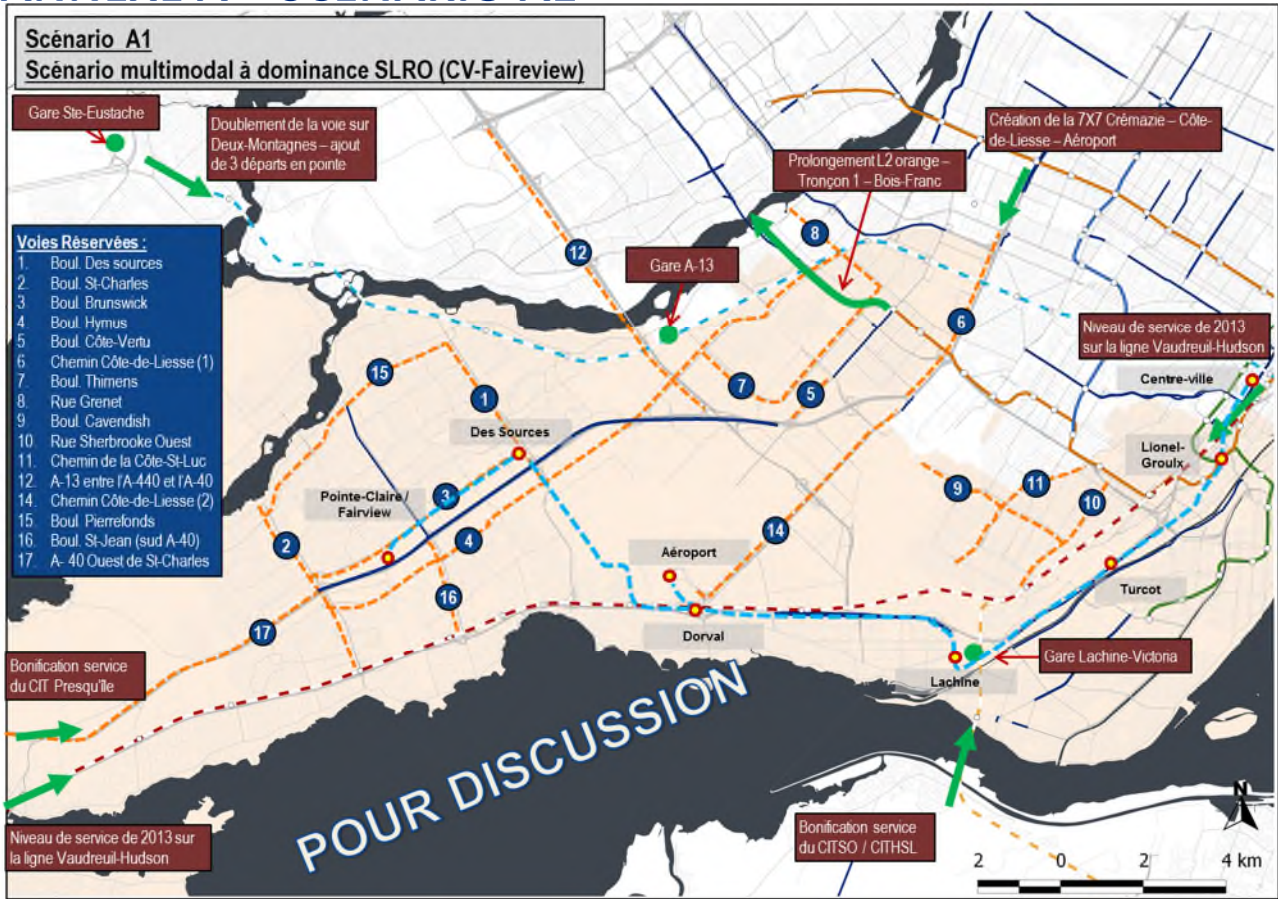
Chaque scénario inclut une série de mesures visant l'amélioration de la mobilité dans l'ouest de l'île, tel qu'illustré dans les cartes en annexe.

**Pour chacun de ces quatre scénarios, les coûts ont été estimés en tenant compte de l'ensemble des mesures proposées. Il serait donc hasardeux de tenter d'établir des comparaisons entre ces coûts et ceux du REM ou une de ses antennes.**

	Scénario A1 - SLRO CV-Fairview	Scénario A2 - SLRO CV-YUL	Scénario B - Train	Scénario C - Bus
Coûts <sup>1</sup> d'implantation	3,9 G\$	3,5 G\$	2,5 G\$	1,7 G\$

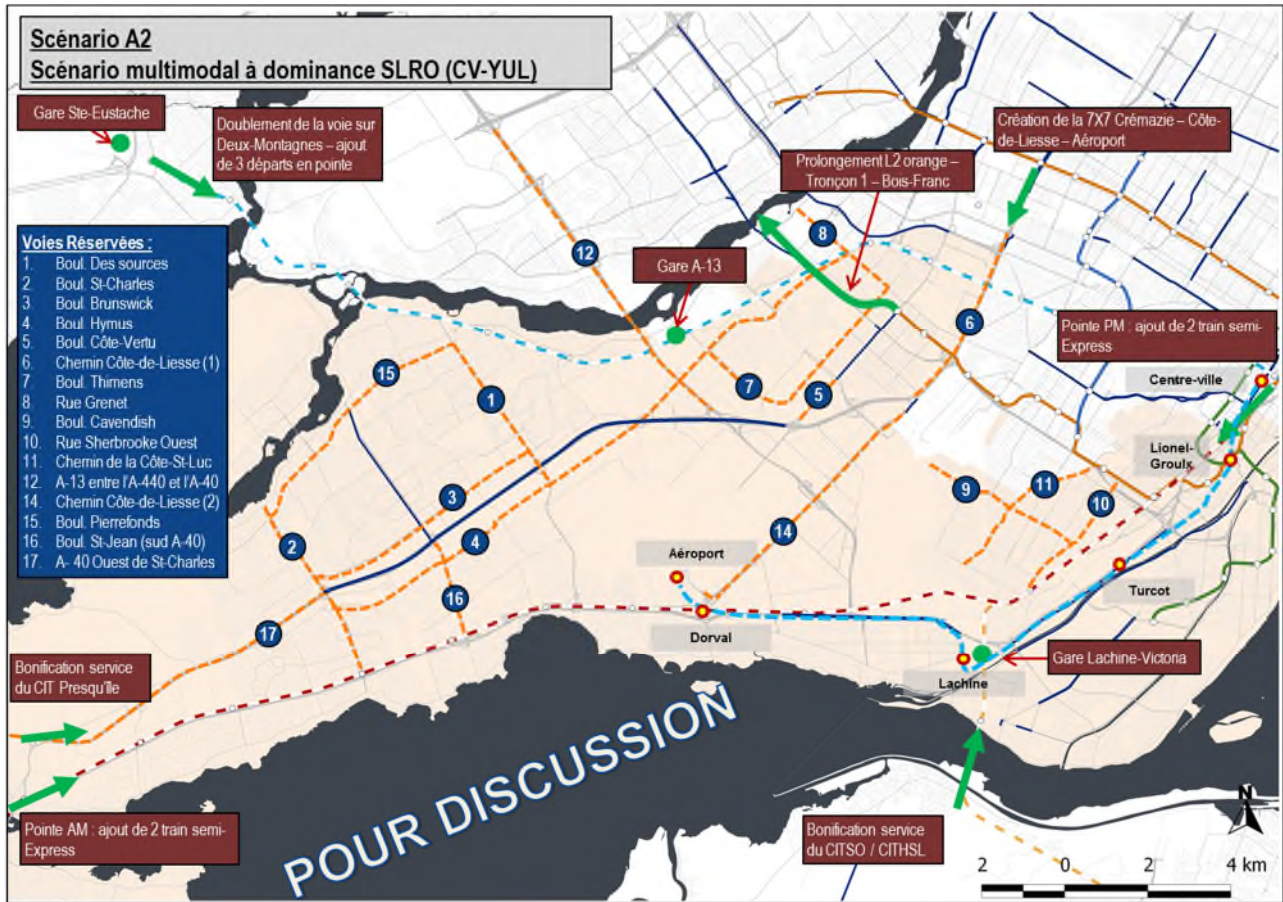
<sup>1</sup> VAN en 2063, estimation de coûts classe D

# ANNEXE A – SCÉNARIO A1<sup>2</sup>



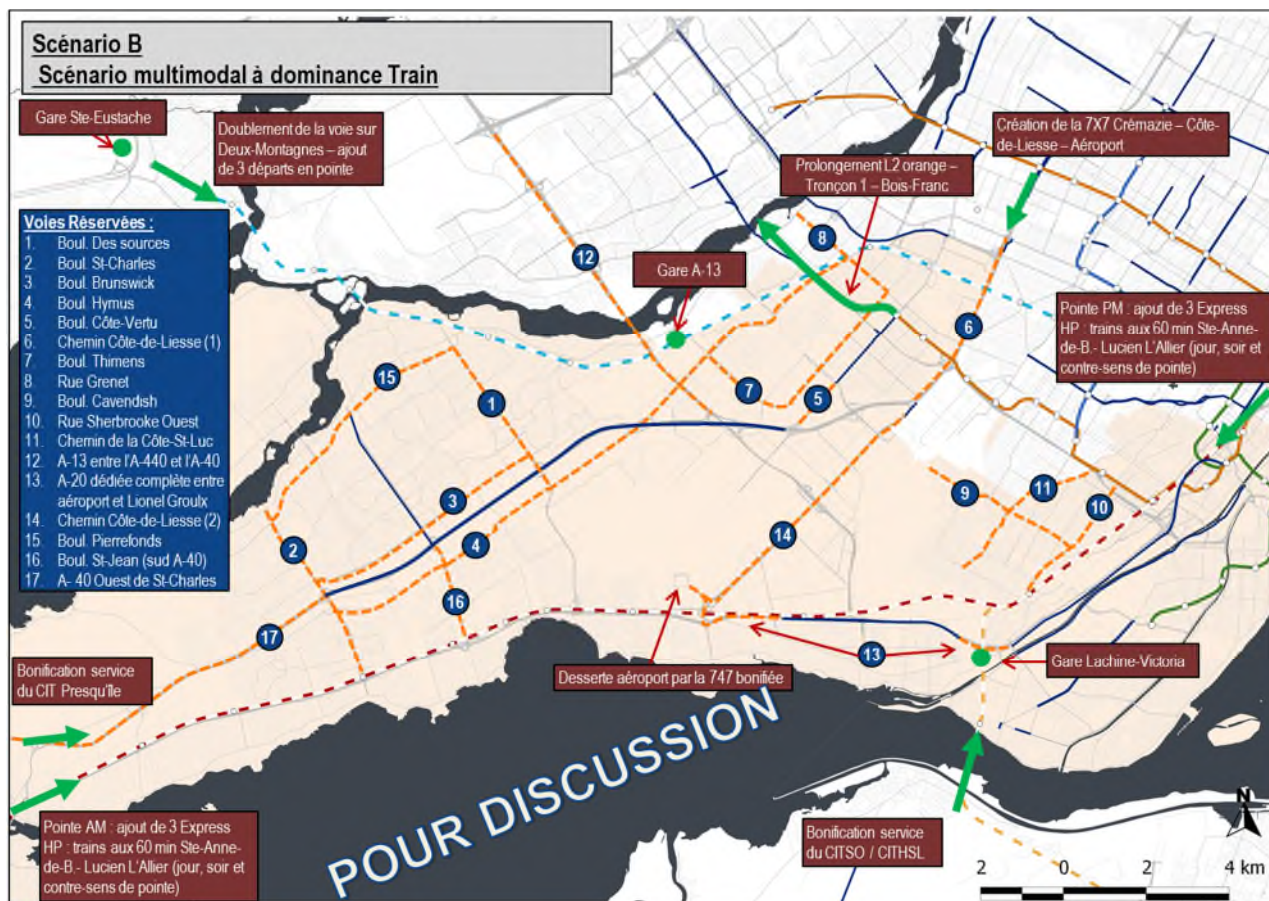
<sup>2</sup> En date du 28 avril 2014

# ANNEXE B – SCÉNARIO A2<sup>3</sup>



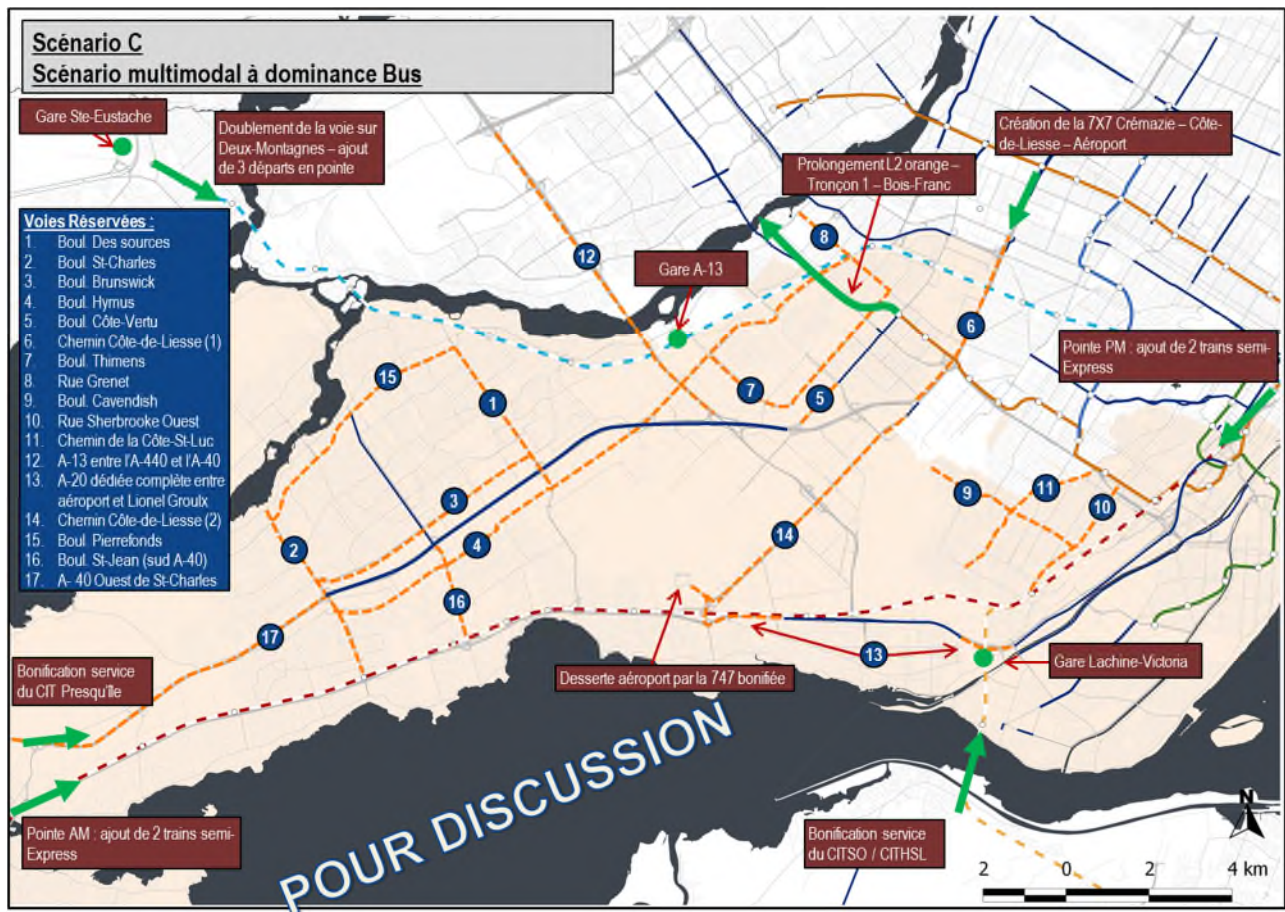
<sup>3</sup>En date du 28 avril 2014

# ANNEXE C – SCÉNARIO B<sup>5</sup>



<sup>5</sup> En date du 28 avril 2014

# ANNEXE D – SCÉNARIO C<sup>6</sup>



<sup>6</sup> En date du 28 avril 2014