



Financement du transport collectif métropolitain

Rapport de la commission du transport

La priorisation des projets de
transport en commun

Mai 2013



Communauté métropolitaine
de Montréal



Crédit photos : Louis-Étienne Doré | © CMM
pages : page couverture, 3, 5, 7, 8, 11, 13, 21, 22, 25

ISBN 978-2-924076-12-5 (PDF)
ISBN 978-2-924076-13-2

Dépôt légal : juin 2013
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque et Archives Canada

Mot du président

Au nom de la commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal, il me fait plaisir de soumettre au comité exécutif ce rapport portant sur la priorisation des projets de transport en commun.

En réponse au mandat que lui a confié le comité exécutif, la commission présente, dans ce rapport, des recommandations sur la séquence des investissements et sur le calendrier de réalisation des projets de transport en commun métropolitain à privilégier d'ici 2021, conformément aux orientations, aux objectifs et aux critères découlant du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Rappelons que le présent mandat fait suite aux recommandations que la commission déposait, en août 2012, dans le cadre de son précédent mandat portant sur le financement du transport collectif métropolitain. Le Plan d'action 2012-2017 du PMAD prévoit également une priorisation des projets de transport en commun à partir d'une planification de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), des autorités organisatrices de transport (AOT) et des municipalités.

Pour mener à bien son mandat, la commission a consulté l'AMT et les AOT de l'agglomération de Montréal, de l'agglomération de Longueuil, de Laval ainsi que des couronnes Nord et Sud. La présentation de leurs exercices de planification respectifs a permis de bien saisir les enjeux propres à chaque AOT, à chacune des parties du territoire, ainsi que les priorités de maintien et de développement des différents réseaux, qu'il s'agisse du métro, des trains de banlieue ou des dessertes par autobus.

Fruit de la toute première démarche de priorisation des projets de développement du transport collectif à l'échelle métropolitaine, ce rapport permettra de mieux définir les besoins de financement nécessaires pour assurer le développement durable du transport en commun du Grand Montréal. Il permettra de faire des recommandations au gouvernement du Québec avec pour objectif d'améliorer la mobilité durable des biens et des personnes dans notre région métropolitaine.

Au cours des prochaines années, le réseau routier du Grand Montréal fera l'objet de nombreux travaux de réfection majeurs qui entraveront la circulation. Dans ce contexte, l'augmentation de l'offre en transport collectif apparaît comme une nécessité afin d'offrir une alternative au transport routier et d'assurer la mobilité des biens et des personnes. Aussi, à court terme, la commission priorise le développement de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus. Ces mesures peuvent être mises en place rapidement et peuvent avoir un impact important dans la mobilité de nos usagers. Il s'agit, en outre, d'un investissement dans l'économie durable de notre région métropolitaine.

Je profite de l'occasion pour remercier les porte-parole des organisations qui ont participé aux travaux de la commission. Je tiens également à remercier mes collègues de la commission pour leur dévouement et pour leur intérêt manifeste à l'égard de la question du développement du transport en commun dans le Grand Montréal.



Guy Pilon
Maire de Vaudreuil-Dorion

Table des matières

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS	3
1 INTRODUCTION	7
1.1 Contexte	7
1.2 Mandat sur la priorisation des projets de TC.....	9
1.3 Démarche auprès des organismes de transport	11
2 PRIORITÉS D'INTERVENTIONS DES AOT	13
2.1 Agence métropolitaine de transport.....	13
2.2 Société de transport de Montréal.....	18
2.3 Société de transport de Laval.....	18
2.4 Réseau de transport de Longueuil.....	19
2.5 Conseil intermunicipal de transport Laurentides	19
2.6 MRC Les Moulins – URBIS Transport Urbain Les Moulins.....	20
2.7 MRC de L'Assomption – Réseau de transport collectif régional	20
2.8 Table des préfets et élus de la Couronne Sud.....	21
3 CONSTATS ET RECOMMANDATIONS	22
3.1 Critères de planification des AOT.....	22
3.2 Maintien des actifs et poursuite des projets de développement en cours de réalisation.....	22
3.3 Prolongements du métro.....	23
3.4 SLR dans l'axe du pont Champlain.....	24
3.5 Voies réservées et mesures préférentielles pour les autobus	25
3.6 Plan de mobilité de l'Ouest.....	29
3.7 Mesures d'atténuation de la congestion routière.....	29
3.8 Impacts financiers	30

Liste des tableaux

Tableau 1.	Projets des organismes de transport du Grand Montréal – Horizon 2020	10
Tableau 2.	Horaire des rencontres avec les organismes de transport.....	12
Tableau 3.	Projets de développement du transport collectif Priorités identifiées par les AOT	26
Tableau 4.	Projets de développement prioritaires du transport collectif de la CMM pour l'horizon 2021 du PMAD.....	28
Tableau 5.	Séquence d'investissement des projets – Horizon 2021	31
Tableau 6.	Répartition des contributions municipales aux coûts d'exploitation du Train de l'Est selon les tronçons.....	34
Tableau 7.	Estimation du financement annuel pour l'exploitation de la ligne du Train de l'Est.....	34

Liste des acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
AQTIM	Association québécoise du transport intermunicipal et municipal
BHNS	Bus à haut niveau de service
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CITL	Conseil intermunicipal de transport Laurentides
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
DPS	Dossier de présentation stratégique
FORT	Fonds des réseaux de transport terrestre
GES	Gaz à effet de serre
MPM	Matériel pneumatique Montréal
MR	Matériel roulant
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PPP	Partenariats public-privé
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes

Liste des figures et plan

Figure 1.	Chantier du Train de l'Est.....	14-15
Figure 2.	Plan de mobilité de l'Ouest – Zone d'étude	15
Figure 3.	SRB Pie-IX.....	16
Figure 4.	Nouvelles voitures MPM-10.....	18
Figure 5.	Services rapides par bus projetés par le RTL.....	19
Figure 6.	Prolongements du métro à l'étude.....	24
Figure 7.	Plan québécois des infrastructures.....	32
Plan 1.	Projets de développement prioritaires du transport collectif de la CMM – Horizon 2021 du PMAD.....	29

Liste des annexes

Annexe A.	Lettre type d'invitation aux organismes de transport.....	37
Annexe B.	Présentations des organismes de transport.....	41
Annexe C.	Communiqué de presse du ministère des Transports du Québec.....	159
Annexe D.	Rapport ADEC – Résumé du cadre financier actuel entourant le financement des équipements et services métropolitains de transport en commun.....	165

PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PMO	Plan de mobilité de l'Ouest
PQI	Plan québécois des infrastructures
PQMD	Politique québécoise de la mobilité durable
PTI	Programme triennal d'immobilisations
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTCR	Réseau de transport collectif régional
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SADR	Schéma d'aménagement et de développement révisé
SRB	Service rapide par bus
SLR	Système léger sur rail
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TC	Transport en commun
TPECS	Table des préfets et élus de la Couronne Sud
VR	Voie réservée



SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation 1 : le maintien des actifs et la poursuite des projets de développement en cours de réalisation

La commission recommande que le maintien des actifs et que la poursuite des projets de développement en cours de réalisation, soit le Train de l'Est et le SRB Pie-IX, constituent une priorité incontournable afin d'assurer l'atteinte des orientations et des objectifs du PMAD en matière de transport en commun.

Recommandation 2 : les prolongements du métro

La commission recommande :

- D'amorcer, dans l'horizon 2021 du PMAD, les prolongements du métro, selon la séquence qui sera identifiée par le gouvernement du Québec;
- De pérenniser le Bureau de projet pour le prolongement du réseau de métro en place et de lui confier le mandat de la réalisation des prolongements du métro et de la poursuite des études.

Recommandation 3 : le SLR dans l'axe du pont Champlain

- La commission appuie le choix d'introduire un mode SLR dans l'axe du pont Champlain et l'inclut dans sa séquence d'investissements à l'horizon 2021, concomitant à la date prévue d'ouverture du nouveau pont Champlain;
- La commission recommande que le choix du tracé respecte les orientations, les objectifs et les critères du PMAD.

Recommandation 4 : les SRB et les voies réservées

La commission recommande :

- Le développement à court terme (horizon de cinq ans) de mesures préférentielles pour autobus, de type SRB ou voies réservées, sur les axes suivants :
 - boulevard de la Concorde, sur le territoire de la STL;
 - boulevard Taschereau, sur le territoire du RTL;
 - autoroutes 30/132/138/134/boulevard Taschereau, sur la couronne Sud;
 - rues Sherbrooke et Notre-Dame à Repentigny;
 - autoroute 25 Nord;
 - autoroute 15.

- Le développement de mesures préférentielles pour autobus, de type SRB ou voies réservées, sur l'autoroute 19 et l'axe Notre-Dame à Montréal, selon l'échéancier de réalisation du MTQ.
- De planifier et de réaliser dans ces axes des mesures d'amélioration aux accès aux modes lourds du TC (terminus d'autobus) et aux stationnements incitatifs.
- Que dans les milieux urbains, ces projets s'accompagnent d'une revalorisation du domaine public par un aménagement de qualité.
- L'optimisation de l'efficacité énergétique des autobus dans le cadre du remplacement ou de l'acquisition de nouveaux autobus.

Les axes privilégiés par la commission correspondent aux priorités identifiées par les AOT et sont présentés au tableau ci-bas :

Projets de développement prioritaires du transport collectif de la CMM pour l'horizon 2021 du PMAD

Projets de développement	Horizon	AOT	Planification AMT	PQI MTQ	Référence Plan
Train de l'Est	2014	STM – Couronne Nord	En cours de construction	Programmé	T
SRB Pie-IX	2014-2015	STM – STL	En cours	Programmé	SRB Pie-IX
Voie réservée boulevard de la Concorde	2013-2018	STL	Comité d'axe à mettre en place	Non programmé	VR Con
Voie réservée boulevard Taschereau	2013-2018	RTL	Comité d'axe en cours	Non programmé	VR T
Voies réservées A-30/R-132/R-138/R-134/ boulevard Taschereau	2013-2018	Couronne Sud	Comité d'axe à mettre en place	Non programmé	VR CS
Voies réservées Sherbrooke et Notre-Dame à Repentigny + réaménagement terminus Radisson	2013-2018	Couronne Nord (MRC de L'Assomption)	Comité d'axe à mettre en place	Non programmé	VR She
Voie réservée A-25 Nord + réaménagement terminus Radisson	2013-2018	Couronne Nord (MRC Les Moulins)	Comité d'axe à mettre en place	Non programmé	VR A25
Voie réservée A-15 avec stationnements incitatifs	2013-2018	Couronne Nord (CIT Laurentides)	Comité d'axe en cours	Non programmé	VR A15
Amélioration de la desserte TC et de l'aéroport Pierre-Eliot-Trudeau	2013-2018	STM – Couronne Sud	Plan de mobilité de l'Ouest en cours	Non programmé	PMO
SLR Axe A-10	2013-2021 ¹	STM – RTL – Couronne Sud	Bureau des partenaires	Non programmé	SLR
Métro – Amorcer les prolongements selon la séquence identifiée par le gouvernement	2017-2021	STM – RTL – STL – Couronne Sud – Couronne Nord	Bureau de projet Études transmises au gouvernement au printemps 2013	Non programmé	M
Voies réservées sur A-19 et Notre-Dame (Montréal)	2013-2021 ²	Couronne Nord – STL	Comité d'axe à mettre en place	Non programmé	
Mesures temporaires et permanentes pour le TC dans le cadre des travaux routiers du MTQ	2013-2021 ³	STM – RTL – STL – Couronne Sud – Couronne Nord	Comité de mobilité des personnes et des biens	Non programmé	

¹ Selon l'échéancier de reconstruction du pont Champlain.

² Selon l'échéancier de réalisation des projets du MTQ.

³ Idem.

Recommandation 5 : le Plan de mobilité de l'Ouest

Compte tenu de l'importance du territoire à l'étude et du plan d'interventions qui sera proposé, la commission recommande que la CMM donne un avis sur le Plan de mobilité de l'Ouest en regard de sa conformité au PMAD, selon les dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* quant aux interventions gouvernementales.

Recommandation 6 : les mesures temporaires et permanentes dans le cadre des grands chantiers d'infrastructures de transport

La commission recommande de prévoir la mise en place de mesures temporaires et permanentes de transport collectif dans le cadre des grands chantiers d'infrastructures de transport prévus sur le territoire de la CMM pour atténuer l'impact des chantiers de construction et attirer de nouvelles clientèles au transport en commun.

Recommandation 7 : la séquence de réalisation des projets 2013-2021

La commission recommande, pour la période 2013-2021, la séquence de réalisation des projets de transport en commun métropolitain, telle que présentée au tableau à la page suivante.

Recommandation 8 : un Plan québécois des infrastructures (PQI) sur dix ans

La commission invite le gouvernement à maintenir, dans son PQI, une planification financière des infrastructures sur dix ans, conforme à l'horizon de planification des priorités d'interventions du transport collectif de la CMM et de la séquence d'investissements proposée.

Recommandation 9 : les impacts financiers sur les municipalités et prise de décisions

La commission recommande que l'évaluation détaillée des coûts en immobilisation et en exploitation des projets de transport en commun métropolitain ainsi que les impacts financiers pour les municipalités concernées soient présentés à ces dernières avant que soit prise la décision quant à la réalisation de ces projets.



Séquence d'investissement des projets – Horizon 2021

PROJETS DE MAINTIEN DES ACTIFS	Projets prioritaires	Coût (en milliards de \$) ⁴			
		Coût total PMAD	Engagé	2013-2021	Ulérieur 2022-2031
RÉSEAU DU MÉTRO					
Remplacement des voitures MR-63 et programmes Réno ⁵	√	4,0	0,5	3,5	-
Remplacement des voitures de métro MR-73		2,5	-	0,9	1,6
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE					
Remplacement matériel roulant + centres d'entretien et garages	√	1,0	0,2	0,8	-
RÉSEAU D'AUTOBUS					
Entretien des infrastructures et renouvellement des parcs d'autobus	√	2,3	-	2,3	-
AUTRES PROJETS					
Projets administratifs et service clientèle tous réseaux	√	0,5	-	0,5	-
SOUS-TOTAL MAINTIEN DES ACTIFS		10,3	0,7	8,0	1,6
PROJETS DE DÉVELOPPEMENT					
RÉSEAU DU MÉTRO					
Prolongements du métro ⁶	√	5,6	-	1,8	3,8
Matériel roulant additionnel		0,9	-	-	0,9
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE					
Train de l'Est	√	0,7	0,4	0,3	-
Plan de mobilité de l'Ouest	√	0,9	-	0,9 ⁷	-
Planification de l'AMT	√	0,5	-	0,5	-
RÉSEAU TRAMWAY ET SLR					
Réseau tramway Montréal ⁸		1,0	-	-	1,0
SLR A-10 (lié à la construction du pont Champlain)	√	1,5	-	1,5 ⁹	-
RÉSEAU D'AUTOBUS					
SRB Pie-IX	√	0,3	-	0,3	-
Voies réservées + équipements + acquisition d'autobus	√	1,2	-	1,2	-
SOUS-TOTAL DÉVELOPPEMENT		12,6	0,4	6,5	5,7
TOTAL		22,9	1,1	14,5	7,3

⁴ Selon les enveloppes budgétaires figurant au PMAD.

⁵ Ce montant comprend l'acquisition de 342 nouvelles voitures en remplacement des MR-63, la modification aux ateliers d'entretien et l'ajout de 126 voitures de métro pour augmenter l'offre de service à la suite du prolongement du métro.

⁶ Selon l'hypothèse d'un programme de réalisation sur 15 ans, dont un tiers serait réalisé durant la période 2017-2021 et les deux tiers durant la période 2022-2031, pour un total de 5,6 G\$ (enveloppe du PMAD).

⁷ Montant correspondant à l'enveloppe budgétaire prévue au PMAD pour le projet du Train de l'Ouest.

⁸ La commission s'interroge sur la portée métropolitaine de ce projet, selon le trajet et le territoire qui sera desservi.

⁹ Le coût de réalisation varie entre 1,45 G\$ et 2,11 G\$, selon l'option retenue (AMT).



1 INTRODUCTION

1.1 Contexte

1.1.1 Approbation des plans stratégiques de l'AMT et des sociétés de transport

En janvier 2012, le comité exécutif de la Communauté confiait à la commission du transport le mandat d'évaluer les plans stratégiques de l'AMT et de la STM soumis pour approbation par le conseil de la Communauté. La commission a évalué la contribution de ces plans à l'atteinte des objectifs, des priorités, des critères et des cibles fixés par la CMM en matière de planification du transport en commun dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement. En mai 2012, la commission du transport a déposé ses recommandations au comité exécutif de la CMM.

Sur la base des rapports de la commission, le conseil de la CMM a approuvé les plans stratégiques de l'AMT et de la STM en juin 2012, sous les résolutions CC12-017 et CC12-018.

Le Plan stratégique 2020 de la STM priorise le maintien des actifs, dont le renouvellement des voitures de métro et la modernisation des équipements et des stations du métro. De plus, à la demande de la commission, une priorisation des projets de maintien des actifs, d'optimisation et de développement a été faite par la STM.

Le Plan stratégique Vision 2020 de l'AMT identifie l'ensemble des projets structurants prioritaires de la CMM, dont le renouvellement des voitures de métro, les prolongements du métro et l'implantation de mesures pour les services d'autobus.

Le 12 mars 2013, la Société de transport de Laval (STL) transmettait, pour approbation par le conseil de la CMM copie de son Plan stratégique 2013-2022. Par la résolution CE13-082, le comité exécutif de la CMM a confié à la commission du transport le mandat d'évaluer le plan stratégique de la STL soumis au conseil de la CMM pour approbation.



1.1.2 Financement du TC métropolitain

En novembre 2011, le comité exécutif de la CMM confiait à la commission du transport le mandat (résolution CE11-143) d'évaluer les nouvelles sources de revenus qui pourraient être mises en place pour pourvoir au financement adéquat du transport collectif métropolitain et de lui déposer ses recommandations à cet effet. La commission du transport de la CMM a déposé son rapport au comité exécutif en août 2012.

À la suite du dépôt du rapport de la commission du transport de la CMM, le comité exécutif recommandait, par la résolution CE12-129 :

De demander au ministre des Finances, à la suite de l'invitation qu'il adressait aux élus du Grand Montréal dans le budget 2012-2013, de majorer de 0,5 cent par année, au cours des dix prochaines années et en tenant compte du rythme des investissements, la taxe sur l'essence dédiée à la part municipale du financement du transport en commun métropolitain dans le territoire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT);

De demander au ministre des Finances d'indexer la taxe sur les droits d'immatriculation, de procéder à une modulation de cette taxe selon le nombre de cylindrées des véhicules et d'y soumettre les véhicules commerciaux sur l'ensemble du territoire de l'Agence métropolitaine de transport;

De suggérer au gouvernement du Québec d'augmenter de l'équivalent d'une majoration de 2 cents par litre d'essence, à l'échelle du Québec, le budget consacré au transport en commun, cette augmentation pouvant notamment se faire par une contribution plus importante du Fonds des réseaux de transport terrestre;

De compléter au cours de la prochaine année, en collaboration avec les partenaires de la Communauté métropolitaine de Montréal que sont les autorités organisatrices de transport, les villes, l'Agence métropolitaine de transport et le ministère des Transports du Québec, l'ordonnancement et le calendrier de réalisation des projets d'investissement en tenant compte des études en cours concernant le métro, les trains de banlieue et les voies réservées pour autobus;

D'amorcer, dès maintenant, en collaboration avec les partenaires déjà mentionnés, les études relatives à la tarification routière métropolitaine ainsi que les autres études portant sur la taxation du stationnement sur le territoire de l'AMT, la contribution additionnelle du secteur privé sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, la captation de la valeur foncière et l'harmonisation de la tarification métropolitaine; De demander au gouvernement du Québec de réviser la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport conformément à la proposition adoptée par le conseil de la Communauté en février 2010;

De transmettre au ministre des Transports, au ministre des Finances et au ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire une copie de cette résolution et du rapport de la commission du transport de la Communauté portant sur le financement du transport en commun métropolitain;

De transmettre aux partis politiques du Québec une copie de cette résolution et du rapport de la commission du transport portant sur le financement du transport en commun métropolitain.

1.2 Mandat sur la priorisation des projets de TC

Le présent mandat de la commission du transport s'inscrit dans le cadre des recommandations sur le financement du TC métropolitain. Cette préoccupation quant à la nécessité d'établir un calendrier des investissements est aussi inscrite au Plan d'action 2012-2017 du PMAD (Action 2.1.2 : Une priorisation des projets de transport en commun à partir d'une planification de l'AMT, des AOT et des municipalités).

Conformément au mandat donné par le comité exécutif (résolution CE13-011) :

La commission devra recommander une séquence d'investissements et un calendrier de réalisation des projets de transport en commun, conformément aux orientations, aux objectifs et aux critères découlant du PMAD, sur la base des priorités suivantes :

- 1. Le maintien des actifs;*
- 2. Les projets de développement en cours de réalisation (Train de l'Est et SRB Pie IX);*
- 3. Les projets de développement en planification, en fonction de critères d'achalandage, de coûts et d'équité régionale.*

La commission devra formuler des recommandations à cet effet au comité exécutif.

La commission devra déterminer la séquence de réalisation des projets à partir des planifications des AOT et de l'AMT afin qu'ils puissent être évalués du point de vue de l'achalandage, des avantages, des coûts d'exploitation et des investissements requis pour la Communauté, conformément aux orientations découlant du PMAD. Dans le cadre de son mandat, la commission pourra consulter, à huit clos, les AOT, l'AMT et le MTQ et d'autres organismes de transport ou municipaux au besoin.

Les organismes municipaux de transport en commun (AOT) et l'AMT ont identifié les projets de transport en commun requis pour assurer la mobilité des personnes dans un horizon de dix ans. Ces projets ont été inscrits dans le PMAD adopté en décembre 2011 par les élus de la Communauté comme étant les éléments structurants de l'urbanisation afin d'assurer une consolidation de l'urbanisation du Grand Montréal. Un total de 22,9 G\$ d'investissements est nécessaire pour réaliser l'ensemble des projets identifiés par les organismes

de transport du Grand Montréal, dont 10,3 G\$ sont requis pour maintenir et améliorer les actifs actuels, et 12,6 G\$ sont requis pour développer l'offre de transport en commun (voir le tableau 1).

La commission devra ainsi tenir compte des plans récemment adoptés par plusieurs des AOT du Grand Montréal, dont :

- Le Plan stratégique 2020 de la STM;*
- Le Plan stratégique (Vision 2020) de l'AMT;*
- Le Plan de mobilité durable pour la couronne Sud de la TPECS;*
- Le Plan de mobilité durable du CITL.*

Ces plans précisent les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs du transport collectif du PMAD et convergent en termes de principes et de projets.

De plus, la commission devra également tenir compte des études actuellement en cours et dont les résultats sont attendus à court terme. À ce chapitre, notons :

- Le bureau de projet mis en place pour établir un ordre de priorités et pour réviser les coûts associés aux projets de prolongement des lignes du métro (lignes bleue, orange et jaune). Ces projets représentent à eux seuls plusieurs milliards de dollars de travaux et constituent donc une part importante de l'enveloppe de 22,9 G\$. On peut aisément supposer l'importance des recommandations qui découleront des travaux de ce bureau de projet sur les besoins en financement.*
- Le bureau des partenaires du Pont Champlain qui doit, entre autres, faire des recommandations quant aux améliorations de service en transport en commun à mettre en place entre la Rive-Sud et l'île de Montréal dans le cadre de la reconstruction du pont. Le choix du mode de TC à privilégier sera connu à l'été 2013. Le début des travaux de reconstruction du pont est projeté pour 2017.*

La commission doit déposer ses recommandations au comité exécutif au plus tard le 10 mai 2013.

La commission tient à ajouter qu'il faut tenir compte du Bureau des partenaires – Plan de mobilité de l'Ouest qui doit définir un plan d'action à court, moyen et long termes afin d'améliorer les services de transport collectif pour l'ouest de l'île de Montréal et le secteur de Vaudreuil-Dorion.

Tableau 1. Projets des organismes de transport du Grand Montréal – Horizon 2020 (en milliards de dollars)

Immobilisations TC – Horizon 2020	Coût (en G\$)	Décision à prendre	
PROJETS DE MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES ACTIFS		En cours	Séquence à établir
RÉSEAU DU MÉTRO			
Remplacement des voitures MR-63 et programmes Réno	4,0	√	
Remplacement des voitures de métro MR-73	2,5		
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE			
Remplacement du matériel roulant + centres d'entretien et garages	1,0	√	Suite aux MR-63
RÉSEAU D'AUTOBUS			
Entretien des infrastructures et renouvellement des parcs d'autobus	2,3	√	
AUTRES PROJETS			
Projets administratifs et service clientèle tous réseaux	0,5	√	
TOTAL MAINTIEN ET AMÉLIORATIONS DES ACTIFS	10,3		
PROJETS DE DÉVELOPPEMENT			
RÉSEAU DU MÉTRO			
Prolongements du métro <i>(Protocole 2009 entre Montréal, Laval et Longueuil)</i>	5,6		Étude Bureau de projet
Matériel roulant additionnel	0,9		Étude Bureau de projet
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE			
Train de l'Est <i>(Mise en service prévue en 2014)</i>	0,7	√	
Plan de mobilité de l'Ouest <i>(Annoncé par le gouvernement du Québec en 2011)</i>	0,9		Étude Bureau partenaires
Planification de l'AMT	0,5		Études Comités Axes
RÉSEAU TRAMWAY ET SLR			
Réseau initial tramway Montréal	1,0		À l'étude
SLR A-10 <i>(Lié à la reconstruction du pont Champlain annoncée par le gouvernement fédéral en 2011)</i>	1,5		Étude Bureau partenaires
RÉSEAU D'AUTOBUS			
SRB Pie-IX	0,3	√	
Mesures préférentielles et voies réservées + équipements + acquisition autobus	1,2		Études Comités Axes
TOTAL DÉVELOPPEMENT	12,6		
TOTAL – ENSEMBLE DES PROJETS	22,9		

1.3 Démarche auprès des organismes de transport

En mars 2013, la commission a tenu deux journées de rencontres avec les AOT du Grand Montréal, l'AMT et le MTQ afin que ces derniers puissent rendre compte de l'état actuel de leur planification et de leurs priorités d'interventions (voir le tableau 2). Chacun des organismes de transport a été invité à présenter à la commission les informations à jour sur les données de base des projets tels que l'achalandage prévu, le potentiel de transfert modal, l'échéancier de réalisation, le coût de réalisation, les contraintes et enjeux de réalisation. Une lettre type d'invitation est annexée au présent rapport. Mentionnons qu'à l'exception du RTL, dont la démarche de planification en vue de réviser son plan stratégique de transport en commun sera complétée en 2013, toutes les AOT ont récemment adopté une stratégie de déploiement des transports collectifs pour leur territoire :

- le Plan stratégique Vision 2020 de l'AMT (novembre 2011);
- le Plan stratégique 2020 de la STM (septembre 2011);
- le Plan stratégique 2013-2022 de la STL (mars 2013);
- le Plan de mobilité durable des MRC et des municipalités du territoire de la couronne Sud (février 2012);
- le Plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020 du CIT Laurentides (juillet 2010);
- le Plan de transport de la MRC Les Moulins (printemps 2013);
- le Plan de transport du Réseau de transport collectif régional de la MRC de L'Assomption (2012).

Les échanges avec les organismes de transport ont permis de mieux documenter l'état d'avancement des divers projets du point de vue de l'achalandage, des avantages, des coûts d'exploitation et des investissements requis pour la CMM, conformément aux orientations découlant du PMAD. Les organismes de transport ont présenté leur planification et leurs priorités d'interventions. Les recommandations de la commission du transport quant à l'identification d'une séquence de réalisation des projets de TC reposent donc sur ces informations transmises lors de ces rencontres et sur une analyse des plans adoptés ou en cours de réalisation par les organismes de transport.



Tableau 2. Horaire des rencontres avec les organismes de transport¹⁰

Séance du 11 mars 2013	Séance du 12 mars 2013
<p>Agence métropolitaine de transport</p> <p>M. Michel Veilleux Vice-président, Planification et innovations</p> <p>M. Pierre-Luc Paquette Vice-président, Communications et marketing</p>	<p>Table des préfets et des élus de la Couronne Sud</p> <p>M. Sébastien Gagnon Directeur général</p>
<p>Réseau de transport de Longueuil</p> <p>M. Guy Benedetti Directeur général</p>	<p>CIT Laurentides</p> <p>M. François Cantin Maire de la Ville de Blainville</p> <p>M^{me} Nicole Houle Directrice générale</p>
<p>Ministère des Transports du Québec (Financement du TC)</p> <p>M^{me} Ginette Sylvain Directrice générale adjointe des projets stratégiques</p>	<p>Société de transport de Laval</p> <p>M. Guy Picard Directeur général</p>
<p>MRC Les Moulins</p> <p>M^{me} Anouck Racette Directrice au transport collectif</p>	<p>MRC de L'Assomption</p> <p>M. Michel Julien Directeur du transport</p> <p>M. Denis Fafard Directeur, aménagement et environnement MRC de L'Assomption</p> <p>M. Ghislain Bélanger Directeur adjoint, Service d'urbanisme et de développement du territoire Ville de Repentigny</p>
<p>ADEC (Cadre financier du TC métropolitain)</p> <p>M^{me} Lucie Fournier Comptable agréée</p>	<p>Société de transport de Montréal</p> <p>M. Michel Labrecque Président</p> <p>M. André Porlier Adjoint au président</p> <p>M. Carl Desrosiers Directeur général</p> <p>M^{me} Céline Desmarteaux Responsable des dossiers métropolitains</p>

¹⁰ Les présentations des organismes sont fournies en annexe.



2 PRIORITÉS D'INTERVENTIONS DES AOT

2.1 Agence métropolitaine de transport

Une série de projets et d'études sont en cours dans le cadre de la mise en œuvre du Plan stratégique Vision 2020 de l'AMT. Ces initiatives touchent l'ensemble des réseaux du transport en commun métropolitain :

- autobus métropolitains : voies réservées, mesures préférentielles, stationnements incitatifs, terminus;
- métro et autres modes guidés : prolongement du réseau, maintien des infrastructures, renouvellement des voitures, axe de l'A-10;
- trains de banlieue : développement de nouveaux services, acquisition et entretien du matériel roulant, amélioration et maintien des infrastructures, des gares et des stationnements;
- autres actifs métropolitains : accessibilité, amélioration de l'information, systèmes d'aide à l'exploitation, intermodalité.

L'AMT a présenté l'état d'avancement des principaux projets et études à la commission.

2.1.1 Prolongements du métro – Bureau de projet

L'étude des prolongements du métro (ligne 2 [orange], ligne 4 [jaune] et ligne 5 [bleue]) est sous la responsabilité conjointe de l'AMT et du MTQ, dans le cadre du Bureau de projet pour le prolongement du réseau de métro. Deux phases d'études ont été réalisées et la troisième phase des études est en cours.

Phase 1 (terminée en 2011) :

- Revue des études antérieures
- Adoption du plan de travail et du programme d'études

Phase 2 (terminée en 2012) :

- Définition des problématiques et des besoins en matière de transport, de développement durable et de développement urbain
- Identification du corridor favorisé pour chacune des lignes

Phase 3 (en cours) :

- Établissement d'une séquence de mise en œuvre (conception, construction et exploitation) des prolongements tenant compte des contraintes, des risques, des coûts et des bénéfices de chaque prolongement à l'étude

Les résultats des diverses études réalisées à ce jour n'ont pas été transmis à la commission par l'AMT. En juin 2013, l'ensemble des résultats sera transmis par l'AMT au gouvernement du Québec pour décision.

2.1.2 SLR A-10 – Pont Champlain – Bureau des partenaires

Le 11 avril 2011, le ministre des Transports du Québec annonçait la création du Bureau des partenaires – Pont Champlain, piloté par l'AMT et le MTO. Le Bureau des partenaires doit notamment déterminer le mode de TC à mettre en place dans le cadre de la reconstruction du pont Champlain. Le choix doit se faire dans une optique à court, moyen et long termes (horizon 2061).

Les études en cours au Bureau des partenaires visent à cerner les problématiques et les besoins, à définir, à un niveau conceptuel, les options de réalisation les plus pertinentes, et à recommander le mode de transport collectif le plus approprié, comprenant aussi l'élaboration des tracés préliminaires, la localisation des stations et terminus, les systèmes d'exploitation et les différents paramètres d'opération essentiels à la performance du système. Les études en cours sont au stade des études préparatoires. Dans une étape ultérieure, des études plus poussées devront affiner les propositions de tracés sur la base du mode de transport qui sera retenu par le gouvernement du Québec. L'identification préliminaire de tracés pour le mode SLR sert notamment à l'évaluation des temps de déplacement, de l'achalandage, du respect des critères de performance, des impacts, des coûts, de l'échéancier global et des risques encourus.

Lors de sa rencontre avec la commission, l'AMT indiquait que le choix du mode de TC à mettre en place sur le nouveau pont Champlain sera annoncé par le gouvernement du Québec d'ici juin 2013, tel que demandé par le ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, M. Denis Lebel. Le 19 avril, le ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire du Québec, M. Sylvain Gaudreault, a annoncé que le gouvernement du Québec privilégie un système léger sur rail comme mode de transport collectif sur le futur pont Champlain. Pour le gouvernement, ce choix s'inscrit dans une vision de l'avenir des transports au 21^e siècle et reflète les orientations gouvernementales en matière d'environnement, d'aménagement urbain et de développement économique. Le ministre a également annoncé la création d'un bureau de projet piloté par l'AMT pour concrétiser la mise en place du SLR.

2.1.3 Train de l'Est

Le projet est en cours de réalisation par l'AMT. Selon l'information transmise par l'AMT, l'état d'avancement global du projet est de 68,6 %. Le budget de réalisation du projet est estimé à 671,4 M\$, dont 431 M\$ ont été dépensés à ce jour. Le projet est financé à 75 % par le gouvernement du Québec et à 25 % par la région (Fonds d'immobilisations de l'AMT).

La mise en service du Train de l'Est est prévue pour 2014. L'achalandage du Train de l'Est est estimé à :

- 3 565 passagers en pointe du matin (achalandage court terme);
- 1 028 nouveaux usagers (soit près de 30 % de l'achalandage prévu);
- 5 500 passagers en pointe de l'après-midi (charge maximale prévue).

Selon l'AMT, il reste encore certaines contraintes à la progression des travaux, dont :

- l'acquisition de terrains;
- la conclusion d'ententes avec les partenaires et riverains;
- l'obtention de divers permis;
- divers problèmes de constructibilité.

Figure 1. Chantier du Train de l'Est

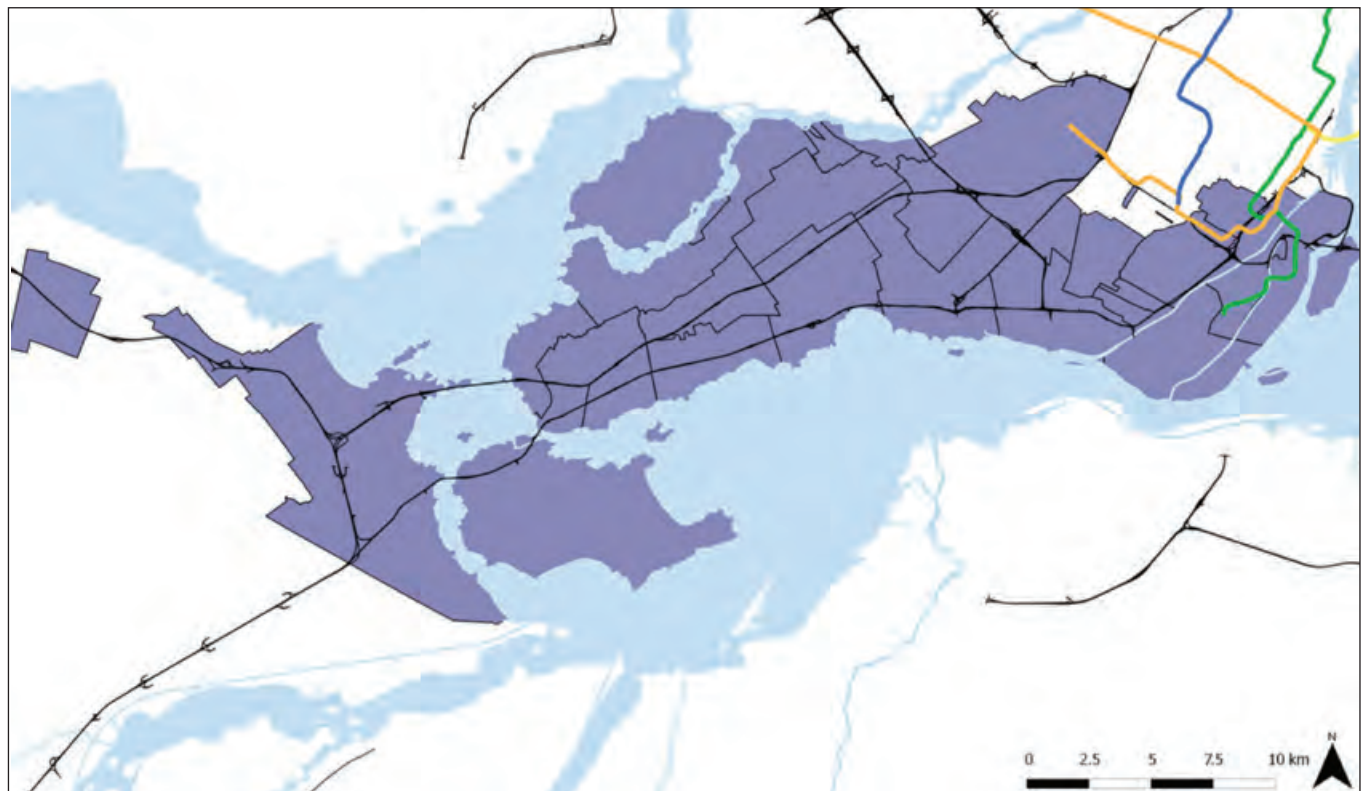


Source: AMT



Source: AMT

Figure 2. Plan de mobilité de l'Ouest – Zone d'étude



Source: AMT

2.1.4 Plan de mobilité de l'Ouest

Afin de définir le projet optimal en transport collectif répondant aux besoins de la clientèle et aux capacités financières des organismes publics, l'AMT a mis en place un bureau des partenaires en septembre 2012. Tel que présenté par l'AMT, le Bureau des partenaires – Plan de mobilité de l'Ouest est une instance d'échange et de mise en cohérence des besoins de mobilité et des solutions de desserte. Le Bureau des partenaires est coprésidé par l'AMT et le MTQ et produira un plan d'action à court, moyen et long termes : le Plan de mobilité de l'Ouest. L'objectif est de définir les interventions en transport collectif permettant d'améliorer à la fois :

- la mobilité des personnes dans l'ouest de l'île de Montréal;
- la desserte de TC à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.

La zone d'étude comprend toute la portion ouest de l'île de Montréal, jusqu'à la Ville de Vaudreuil-Dorion. L'échéancier des études est fondé sur une démarche comptant huit grandes étapes devant mener au dépôt d'un dossier de présentation stratégique (DPS). Le choix des interventions est à venir, et la date de dépôt du DPS n'est pas définie. Le coût des mesures n'est pas encore défini¹¹.

¹¹ Mentionnons qu'une enveloppe de 900 M\$ est prévue au PMAD pour le projet du Train de l'Ouest et que le gouvernement du Québec avait alloué, dans son budget 2010-2011, une enveloppe de 200 M\$ à un projet de navette aéroportuaire.

2.1.5 Centres d'entretien et sites de garage des trains de banlieue

L'AMT pilote la construction de deux centres d'entretien et de sites de garage pour le réseau des trains de banlieue : un centre d'entretien du matériel roulant circulant sur les voies du CP (complexe Lachine) et un centre d'entretien du matériel roulant circulant sur les voies du CN (complexe Pointe-Saint-Charles).

Le complexe de Lachine est le plus avancé des deux projets. Le dossier d'affaires a été déposé et le gouvernement du Québec a autorisé le projet en avril 2012. L'octroi du contrat pour la réalisation du projet en mode conception-construction-financement a été annoncé en novembre 2011. La conception sera achevée cet automne. L'ouverture du complexe de Lachine est prévue pour 2014. Le budget est de 117 M\$, dont 25 M\$ seront financés par PPP Canada.

Les études de faisabilité du complexe de Pointe-Saint-Charles sont terminées. Des consultations publiques sur le projet ont eu lieu à l'automne 2010, et le projet a obtenu l'appui de la population locale et des élus. Le modèle d'affaires est à définir avec Infrastructure Québec. L'AMT nous a indiqué qu'elle a obtenu confirmation par PPP Canada, le 4 octobre dernier, de son intérêt pour le projet. Le coût du projet est estimé à 267 M\$, et l'ouverture du complexe de Pointe-Saint-Charles est prévue pour 2016.

Le coût des deux projets totalise 385 M\$, dont 67,7 M\$ ont été dépensés à ce jour. Ces projets sont financés à 75 % par le gouvernement du Québec et à 25 % par la région (Fonds d'immobilisations de l'AMT). Ce coût est inclus dans l'enveloppe de 1 G\$ du PMAD sous la rubrique du maintien des actifs pour le réseau des trains de banlieue.

2.1.6 Matériel roulant – Réseau des trains de banlieue

Le programme d'acquisition de 160 nouvelles voitures à deux étages, octroyé en 2007, a été complété en 2012. Le programme d'acquisition de 20 locomotives bimodes, octroyé en 2008, sera complété cette année. Le coût des deux projets totalise 600 M\$, financé à 75 % par le gouvernement du Québec et à 25 % par la région (Fonds d'immobilisations de l'AMT).

D'autres investissements sont planifiés par l'AMT qui prévoit faire l'acquisition de 24 unités neuves pour une somme de 88 M\$. De même, un programme de réhabilitation à mi-vie des voitures automotrices de la ligne Deux-Montagnes est en cours de planification. Le coût de ce projet n'est pas connu. Comme il s'agit d'un programme de réfections, le coût du projet sera assumé en totalité par les municipalités de la région (Fonds d'immobilisations de l'AMT).

Figure 3. SRB Pie-IX



Source: AMT

2.1.7 Augmentation de la capacité du tunnel Mont-Royal et connexion de la ligne Blainville–Saint-Jérôme

L'AMT mène une étude afin de définir les mesures à mettre en place pour accommoder l'accroissement de l'achalandage dans le tunnel avec la mise en service du Train de l'Est, l'ajout de départs de la ligne Blainville–Saint-Jérôme et l'ajout de départs de la ligne Deux-Montagnes. Les mesures projetées concernent notamment :

- la modernisation du matériel roulant (locomotives bimodes et voitures multiniveaux);
- la bonification des procédures d'intervention d'urgence;
- la mise à niveau du système de radiocommunication.

Les études d'avant-projet définitif concernant la faisabilité, le budget et l'échéancier sont en cours.

2.1.8 SRB Pie-IX

Il s'agit d'un projet prioritaire pour les partenaires, soit l'AMT, le MTO, la STM, la Ville de Montréal, la Ville de Laval, la STL et la MRC Les Moulins. Les études d'avant-projet définitif sont complétées. Des négociations sont en cours pour la conclusion d'ententes d'exploitation et d'entretien avec les différents partenaires municipaux et les AOT.

Selon l'AMT, l'échéancier révisé de réalisation est 2014-2015. Le coût d'aménagement estimé à 305 M\$ inclut les portions de Montréal et de Laval, et est financé à 75 % par le gouvernement du Québec et à 25 % par la région (Fonds d'immobilisations de l'AMT). Notons que l'implantation du SRB nécessite aussi la remise à niveau du boulevard Pie-IX et de ses infrastructures souterraines à réaliser et à financer par la Ville de Montréal. Ce projet transformera le boulevard Pie-IX en un axe structurant de transport collectif. Il s'accompagnera d'une revalorisation du domaine public par un aménagement de qualité, de même que par de nouveaux développements immobiliers à Montréal-Nord et à Laval. La STM estime l'achalandage en transport collectif à 70 000 personnes par jour¹².

2.1.9 Comités d'axe

Le Plan stratégique Vision 2020 de l'AMT identifie 26 axes où des études visant à identifier des mesures d'amélioration aux TC sont envisagées. À l'heure actuelle, deux comités d'axe sont en place :

- le comité d'axe A-15;
- le comité d'axe Taschereau.

Les autres comités d'axe identifiés au plan stratégique de l'AMT sont :

- l'axe Est/Ouest Grande-Côte/640;
- l'axe A-19/Des Laurentides;
- l'axe Boisbriand;
- l'axe Chomedey/Curé-Labelle;
- l'axe Saint-Martin/Concorde/Notre-Dame;
- l'axe A-40;
- l'axe Adirondack;
- l'axe A-20/A-720;
- l'axe Curé-Poirier/Jacques-Cartier;
- l'axe A-30;
- l'axe A-10;
- l'axe 132/Delson.

Plusieurs projets de voies réservées ou études sont également inscrits au PTI de l'AMT, soit :

- la voie réservée pour autobus sur la rue Notre-Dame (Repentigny) à l'approche du pont Le Gardeur;
- la voie réservée sur l'A-20 à Boucherville (prolongement de l'actuelle voie), entre le poste de pesée à proximité de l'A-30 et le boulevard de Montagne;
- la voie réservée sur le boulevard Cousineau et le chemin de Chambly à Saint-Hubert;
- l'A-25 parachevée, entre Mascouche et le terminus Radisson à Montréal;
- l'axe Bord-de-l'Eau/Roland-Therrien/de la Savane à Longueuil;
- la route 116 à Saint-Bruno-de-Montarville et à Saint-Basile-le-Grand;
- l'antenne Doney dans l'ouest de Montréal;
- l'emprise du CN acquise par l'AMT dans le sud-est de Montréal (autrefois Via-Bus de l'Est);
- le SRB Henri-Bourassa à Montréal.

¹² Selon la STM, ce potentiel d'achalandage repose sur un service express jusqu'au centre-ville empruntant une voie réservée aménagée à cette fin sur la rue Notre Dame.

2.2 Société de transport de Montréal

Les représentants de la STM ont confirmé que leur priorité absolue est le maintien des actifs, dont le renouvellement des voitures de métro et la modernisation des équipements et des stations du métro. L'ampleur des investissements prévus à ce chapitre par la STM reflète cette priorité. Pour la période 2011-2020, la STM prévoit des investissements de l'ordre de 6,2 G\$ pour assurer la pérennité des réseaux. Seulement pour le réseau du métro, les investissements planifiés en maintien des actifs s'élèvent à 4,4 G\$. Il s'agit d'une priorité en continu pour la durée couverte par le Plan stratégique de la STM. Or, selon les informations transmises par la STM, l'évaluation du déficit d'entretien du patrimoine de la STM est en voie d'être complétée et entraînera un ajustement à la hausse des sommes prévues en maintien des actifs.

Le remplacement des voitures de première génération du métro (MR-63) est en cours. La mise en service des premières voitures est prévue en 2014. Les nouvelles voitures seront mises en service graduellement d'ici 2018 sur la ligne orange. Ce projet de 2,5 G\$ est financé à 75 % par le gouvernement du Québec et à 25 % par la région.

Selon la STM, la mise en service des nouvelles voitures et la rénovation des ateliers d'entretien permettront de bonifier l'offre de service de 75 millions de kilomètres en 2012 à 97,2 millions de kilomètres en 2020. La nouvelle configuration des voitures et la possibilité d'augmenter la fréquence du service permettront un gain important de capacité sur la ligne orange. Tel que mentionné dans son plan stratégique, la STM prévoit une hausse de 26 % de l'offre métro grâce à l'ajout notamment des nouvelles voitures de métro MPM-10.

Figure 4. Nouvelles voitures MPM-10



Source : STM

Le remplacement des voitures MR-73 fait partie de la planification de la STM. L'échéancier de ce projet, dont le coût est estimé à 2,4 G\$¹³, est planifié suite au remplacement des MR-63. Ce projet serait également financé à 75 % par le gouvernement du Québec et à 25 % par la région.

La deuxième priorité consiste à compléter les projets de développement en cours de réalisation, dont le Train de l'Est

et le SRB Pie-IX. Complétant les interventions prioritaires susmentionnées, la STM propose de réaliser les projets de développement suivants pour atteindre les cibles de son plan stratégique.

En résumé, la liste ci-dessous présente les priorités de développement des réseaux de TC de la STM pour atteindre les cibles de son plan stratégique. Cette liste a été confirmée lors de la rencontre avec la commission :

1. l'ajout de 126 voitures de métro (2014-2018);
2. les infrastructures au réseau des bus (2010-2016);
3. l'acquisition de bus (2010-2020);
4. le programme de mesures préférentielles pour bus (2010-2020);
5. le SRB Henri-Bourassa;
6. le prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou;
7. le tramway (axe centre-ville/Côte-des-Neiges).

Le Plan stratégique 2020 de la STM propose aussi l'implantation de mesures d'atténuation favorisant le transport en commun pendant et après les travaux de réfection sur les composantes majeures du réseau autoroutier métropolitain (le pont Champlain, le complexe Turcot, l'axe Bonaventure et l'autoroute 40 entre Anjou et Côte-de-Liesse). Aussi, le plan stratégique mentionne d'autres projets structurants au niveau métropolitain pouvant avoir un impact additionnel sur la fréquentation de son réseau, dont les suivants :

- les prolongements du métro (ligne orange vers Laval et ligne jaune);
- le Plan de mobilité de l'Ouest (anciennement le Train de l'Ouest);
- le SLR dans l'axe du pont Champlain.

Quant à l'importance d'une planification intégrée, la STM réitère à la commission la recommandation de la Ville de Montréal et de la STM formulée lors de la consultation publique sur le financement du transport collectif tenue en mai 2012, soit : « de procéder à la priorisation de l'ensemble des projets routiers et des projets de transport collectif inscrits au PMAD ».

2.3 Société de transport de Laval

Le Plan stratégique 2013-2022 de la STL, récemment adopté par son conseil d'administration, est structuré autour de trois stratégies :

1. Déployer une offre de service attrayante et compétitive;
2. Repenser notre vision de la mobilité et de l'environnement;
3. Faire de la STL une entreprise plus écoresponsable.

Le déploiement de l'offre de service s'articule autour des interventions suivantes :

- Augmenter et améliorer l'offre de service de la STL;

¹³ Ce montant comprend l'acquisition de 342 nouvelles voitures de métro en remplacement des MR-63, la modification aux ateliers d'entretien du matériel roulant et l'ajout de 126 voitures de métro, dont 63 pour l'augmentation de l'offre de service et 63 pour un prolongement du métro.

- Améliorer la performance du réseau de la STL;
- Accroître l'accessibilité du réseau régulier de la STL;
- Collaborer aux projets métropolitains.

Quatre axes routiers sont identifiés par la STL pour y aménager des aménagements de Bus à haut niveau de service (BHNS), selon l'ordre de priorité présenté à la commission :

1. Axe Le Corbusier (2016) – axe local;
2. Axe de la Concorde (2018) – axe métropolitain;
3. Axe des Laurentides (2020) – axe métropolitain;
4. Axe Notre-Dame (2021) – axe métropolitain.

Les coûts d'aménagement des BHNS sur les axes métropolitains ne sont pas connus. Les représentants de la STL ont indiqué à la commission que l'axe du boulevard de la Concorde constitue l'intervention prioritaire.

Enfin, le Plan stratégique 2013-2022 de la STL mentionne que le métro constitue l'option de choix pour structurer les secteurs centraux de Laval. La STL constate que les trois nouvelles stations de métro à Laval ont été un succès instantané, tant sur le plan de leur utilisation que celui de leur impact sur le développement du territoire adjacent en favorisant une forme de développement urbain plus dense, un principe de base de l'urbanisme durable. Pour la STL, le développement du métro à Laval doit se poursuivre. La STL entend donc poursuivre sa collaboration aux études sur les prolongements de métro, tant au niveau de son expertise technique que pour partager sa vision du développement de Laval dans l'ensemble métropolitain.

2.4 Réseau de transport de Longueuil

Dans le cadre de sa démarche en vue d'adopter un plan stratégique pour 2013, le RTL a identifié les projets prioritaires de développement du TC pour le territoire de l'agglomération de Longueuil. Le RTL a présenté à la commission les trois projets complémentaires s'adressant à des bassins de clientèle distincts :

1. Ouest de l'agglomération : système léger sur rail (SLR) dans l'axe A-10/pont Champlain;
2. Est de l'agglomération : prolongement du métro;
3. Desserte interne : service rapide par bus (SRB) :
 - a. Taschereau;
 - b. Roland-Therrien (en cours de réalisation);
 - c. Jacques-Cartier;
 - d. Moïse-Vincent.

Pour le RTL, l'axe SRB à prioriser est l'axe sur le boulevard Taschereau.

Figure 5. Services rapides par bus projetés par le RTL



Source : RTL

2.5 Conseil intermunicipal de transport Laurentides

Le Plan de mobilité durable 2010-2015 – Horizon 2020 a été adopté en 2011. Les représentants du CITL ont présenté à la commission les priorités de développement des services locaux et métropolitains de transport en commun. Dix-huit interventions sont ciblées au cours de la période 2010-2015. Elles se répartissent selon quatre axes :

1. Améliorer l'accessibilité au réseau;
2. Améliorer l'adéquation entre les besoins en déplacements et l'offre de service;
3. Anticiper sur la croissance urbaine et l'évolution démographique;
4. Favoriser l'amélioration des équipements et services à caractère métropolitain.

Concernant les services à caractère métropolitain, le plan du CITL souligne que l'accès rapide et à temps constant au réseau de métro constitue la façon privilégiée d'augmenter la part modale des transports collectifs. Cet accès se fait principalement par autobus via le réseau autoroutier. Actuellement, la desserte par autobus sur le réseau autoroutier est coûteuse et non performante puisqu'elle opère dans la congestion tous les jours. Des voies réservées seraient essentielles pour encourager le transfert modal.

En attendant l'implantation de grands projets tels les prolongements de métro et le SLR, le CITL croit qu'il faut immédiatement procéder à des projets simples et rapides à mettre en place tels que des voies réservées et stationnements incitatifs. Fondées sur une analyse des besoins, les priorités à court terme du CITL sont, dans l'ordre :

1. Voie réservée sur l'autoroute 15 avec stationnements incitatifs le long de l'autoroute;
2. Amélioration de la capacité d'accueil des autobus au terminus Montmorency;
3. Voie réservée sur l'autoroute 13;
4. Parachèvement de l'autoroute 19 avec voie réservée.

À moyen terme, des mesures préférentielles sont proposées sur la route 117.

La présence de deux lignes de trains de banlieue fonctionnant en conjonction avec les circuits dédiés au rabattement du CITL constitue une offre de transport attractive. Le CITL appuie donc les initiatives de l'AMT vouées à améliorer les dessertes de trains de banlieue. Enfin, concernant le métro, l'achalandage de la ligne orange devient de plus en plus problématique. Le CITL appuie donc les initiatives suivantes :

- Prolongement de la ligne orange entre les stations Montmorency et Côte Vertu;
- Connexion de Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel pour réduire l'achalandage à la station Concorde du métro.

2.6 MRC Les Moulins – URBIS Transport Urbain Les Moulins

L'élaboration du plan de transport sera complétée au printemps 2013. La représentante d'URBIS a présenté à la commission les priorités d'interventions pour la MRC Les Moulins. Ces priorités sont, par ordre :

1. Réaménagement du terminus Radisson. L'ajout d'un quai au terminus permettrait d'augmenter le nombre de départs sur les circuits offrant une correspondance à la station de métro. Avec une telle mesure, on estime pouvoir augmenter l'achalandage de 45 %.
2. Prolongement de la voie réservée sur l'autoroute 25, direction nord, entre Pie-IX et la montée Saint-François.
3. Aménagement d'un stationnement incitatif au Cinéma Triomphe de 800 places dont 350 pourraient être à usage mixte.
4. Aménagement d'une voie réservée sur la R-337 (chemin Gascon).
5. Aménagement d'un centre d'échange dans le secteur Urbanova, comprenant un stationnement incitatif de 300 à 400 places et un terminus d'autobus de 7 quais.
6. Parachèvement de l'A-19 avec voie réservée pour le transport en commun.
7. Aménagement d'une voie réservée sur l'A-640 (utilisation de l'accotement par autobus).

Les représentants de la MRC Les Moulins soulignent, en conclusion, le besoin de mesures rapides et peu coûteuses qui peuvent faire un changement important dans la mobilité de nos usagers.

2.7 MRC de L'Assomption – Réseau de transport collectif régional

Le Réseau de transport collectif régional (RTCR) est l'entité responsable de produire un plan de transport pour la MRC. Le RTCR dispose d'un plan de transport élaboré conjointement avec l'AMT en 2012. Le développement de l'offre de transport collectif est un élément majeur dans la stratégie du schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC de L'Assomption.

Suite à la présentation des problématiques et des objectifs de développement du TC, les représentants du RTCR et de la MRC ont identifié à la commission leurs priorités d'interventions :

1. le projet du Train de l'Est est la première priorité;
2. l'aménagement d'une voie réservée sur l'axe Sherbrooke, jusqu'au pont Le Gardeur, et sur la rue Notre-Dame, jusqu'à l'intersection Iberville à Repentigny, est la deuxième priorité d'intervention de la MRC. Cette mesure doit s'accompagner d'une augmentation de la capacité pour les autobus au terminus Radisson.

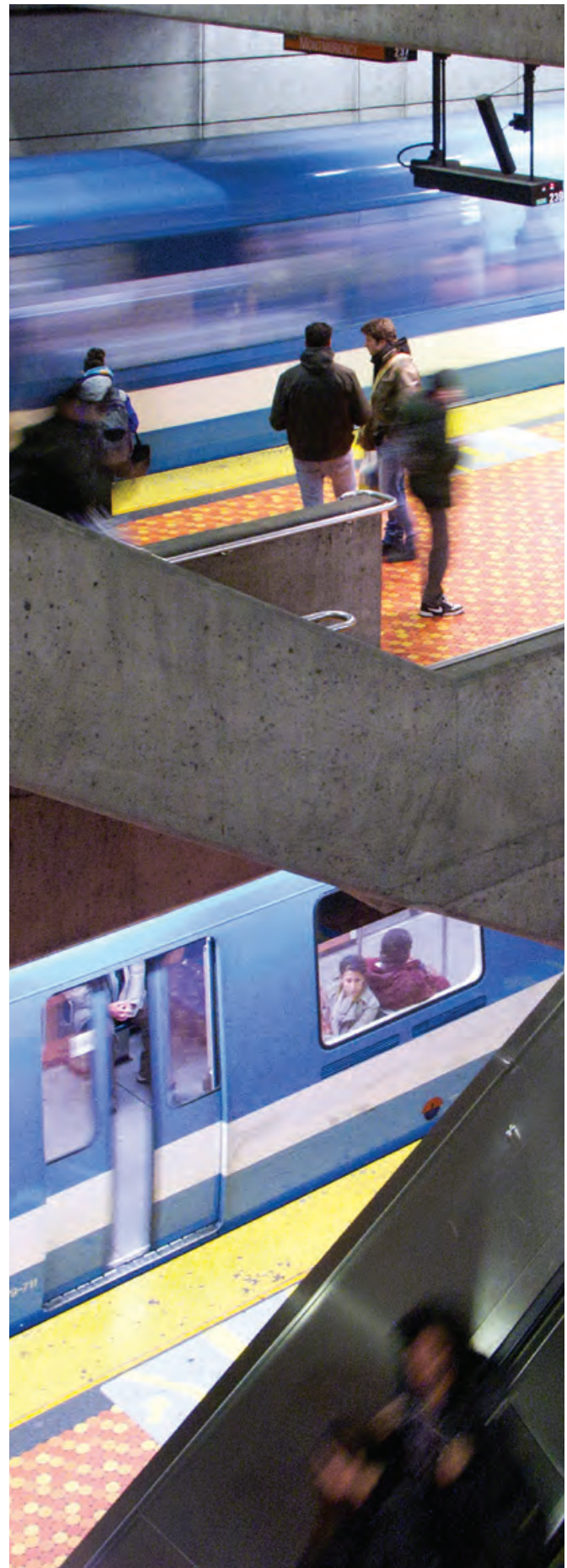
La MRC favorise également le prolongement de la ligne bleue du métro et le prolongement de la ligne orange ouest du métro afin de favoriser la fluidité des usagers provenant de la ligne bleue. La saturation des stationnements incitatifs existants du Centre d'échange et de Place Repentigny est également une préoccupation du RTCR et requiert une intervention à court terme. Enfin, considérant la congestion croissante de la circulation sur les autoroutes 40 et 640 dans le secteur de Repentigny, le RTCR souhaite réaliser une étude d'opportunité quant à l'implantation d'une voie réservée sur ces axes autoroutiers.

2.8 Table des préfets et élus de la Couronne Sud

La Table des préfets et élus de la Couronne Sud (TPECS) a adopté en 2012 le Plan de mobilité durable des MRC et des municipalités du territoire de la couronne Sud afin de définir les principales orientations et interventions en matière de transport pour le territoire de la couronne Sud. Ce plan intègre la planification de la mobilité des personnes et des marchandises au développement du territoire dans une perspective de développement durable. Les projets prioritaires de TC du plan de mobilité durable ont été présentés par les représentants de la TPECS à la commission. Il s'agit, pour la TPECS, de projets qui viendront assurer les synergies essentielles à l'atteinte d'une mobilité optimale et durable au sein de la couronne Sud. Ces projets sont :

1. Système léger sur rail dans l'axe A-10/pont Champlain;
2. Terminus centre-ville 2 (secteur Dalhousie);
3. Prolongement de la ligne jaune du métro;
4. Système rapide par bus (SRB) dans l'axe de l'autoroute 30 vers les axes de TC lourd (axe du pont Champlain et de la ligne jaune du métro) :
 - a. Secteur Ouest – A-30/routes 132-138/pont Honoré Mercier;
 - b. Partie centrale – routes 132-134/boulevard Taschereau;
 - c. Secteur Est – A-30 entre A-10 et A-20;
5. Système rapide par bus (SRB) dans l'axe de l'autoroute 40 vers les axes de TC lourd (métro) : projet à examiner dans le cadre du Bureau des partenaires – Plan de mobilité de l'Ouest;
6. Train de l'Ouest.

Selon les représentants de la TPECS, il est nécessaire de développer un réseau de SRB dans la couronne Sud arrimé aux équipements majeurs de TC. Pour la couronne Sud, l'autobus est un moyen idéal pour développer le transport collectif, puisqu'il peut offrir un service de qualité, abordable et adapté à la structure du territoire et au potentiel d'achalandage. Ces infrastructures seront implantées majoritairement dans les axes autoroutiers desservant les pôles importants et permettant des liens directs. Pour la TPECS, les mesures préférentielles pour les autobus devront être améliorées de manière progressive en fonction des opportunités qui se présenteront, dont les projets de réfection du réseau autoroutier, des bénéfices escomptés et de leur achalandage. Le type d'infrastructure peut varier sur l'ensemble d'un même parcours : circulation mixte, voies réservées, accotements, etc.





3 CONSTATS ET RECOMMANDATIONS

3.1 Critères de planification des AOT

Suite aux présentations des AOT, la commission reconnaît que la planification des AOT a été établie à partir de critères stratégiques (achalandage, satisfaction clientèle, offre de service) selon des principes et méthodes reconnus.

Tel que démontré lors des rencontres, les démarches et les orientations des plans des AOT s'inscrivent dans une approche de développement durable ou de mobilité durable, soutenant une économie concurrentielle et équilibrée, assurant l'équité entre les individus et les générations et limitant l'empreinte environnementale des transports.

Les plans des AOT reconnaissent la nécessité d'une planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports. Les réseaux de transport doivent bien desservir les activités et les activités doivent être localisées à proximité des infrastructures et des services de transport. Ces plans reconnaissent également la nécessité d'une planification intégrée des réseaux de transport (routier, TC) et des besoins en déplacements (personnes, marchandises). Plusieurs organismes de transport ont soulevé ce point lors des rencontres.

Toutes les AOT ont pour objectif d'augmenter l'achalandage du TC. Les divers plans visent à rendre les services de transport en commun plus performants, attrayants et compétitifs afin d'en augmenter son achalandage, autant dans les corridors denses et congestionnés que dans ceux

moins bien desservis. Les plans des AOT énoncent des cibles concernant la réduction des GES. Les AOT soulèvent également que le recours à des sources de financement dédiées demeure un des principaux facteurs de succès.

Ces principes, objectifs et critères rejoignent les préoccupations sur lesquelles la commission souhaite faire ses recommandations. Ainsi, la commission soutient ses recommandations sur la base de la planification et des priorités d'interventions identifiées par les AOT.

3.2 Maintien des actifs et poursuite des projets de développement en cours de réalisation

La commission constate l'effort important des AOT au maintien et à l'amélioration des services et infrastructures existantes, particulièrement aux infrastructures lourdes de TC (métro et trains de banlieue) qui constituent l'armature des réseaux de transport collectif de la région métropolitaine.

La commission prend acte de l'état d'avancement des deux projets majeurs de développement du TC métropolitain actuellement en cours de réalisation sur le territoire de la CMM, soit le Train de l'Est et le SRB Pie-IX. La mise en service du Train de l'Est est prévue pour 2014, tandis que l'échéancier révisé de réalisation du SRB Pie-IX est 2014-2015.

La commission constate également que le renouvellement

et l'amélioration des équipements existants, tels que le remplacement des voitures de métro et le renouvellement du matériel roulant des trains de banlieue, génèrera des impacts importants, et, qu'en ce sens, ces projets contribueront à l'atteinte de plusieurs des objectifs des plans stratégiques des AOT, notamment en contribuant à :

- l'amélioration de la qualité des services offerts aux usagers;
- l'amélioration de la performance énergétique des transports collectifs (réduction des GES);
- l'accroissement de l'achalandage grâce à une offre de service et une capacité de transport accrues.

Recommandation 1 – *La commission recommande que le maintien des actifs et que la poursuite des projets de développement en cours de réalisation, soit le Train de l'Est et le SRB Pie-IX, constituent une priorité incontournable afin d'assurer l'atteinte des orientations et des objectifs du PMAD en matière de transport en commun.*

3.3 Prolongements du métro

Le prolongement récent du métro à Laval a démontré l'impact potentiel que peut avoir un mode de transport collectif lourd comme le métro, aux plans du transport et de l'aménagement.

Sur le plan du développement urbain, l'effet structurant potentiel d'un mode lourd tel que le métro ne fait aucun doute. Il permet de concentrer de grands volumes de déplacements avec relativement peu de nuisance pour les riverains. Dans le nouveau contexte de planification du territoire suscité par l'adoption du PMAD, l'impact des prolongements du métro sur le (re)développement dans le cœur des agglomérations est potentiellement important.

À titre d'exemple récent :

« Le prolongement du métro à Laval a permis de repenser l'aménagement des secteurs autour des stations. Dès 2007, des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) ont été adoptés afin de doter les secteurs des stations de métro Cartier et de la Concorde d'une nouvelle image, au cadre bâti compact, multifonctionnel et convivial. La nouvelle approche d'urbanisme poursuivra en ce sens; c'est-à-dire arrimer le développement urbain à celui des infrastructures de transport collectif et créer des environnements qui minimisent le recours à l'auto. »
(Plan stratégique de la STL)

Sur le plan du transport, les prolongements de lignes de métro s'accompagnent toujours d'une réorganisation des réseaux d'autobus pour assurer l'interface avec les nouvelles stations de métro, améliorant ainsi la desserte du territoire et l'offre de transport collectif.

Récemment :

« L'ouverture de trois stations de métro sur le territoire de Laval a servi de levier à une réorganisation complète du réseau d'autobus. La STL a diversifié et a bonifié considérablement son offre, en passant de 34 à 43 circuits d'autobus qui sont aujourd'hui plus directs, plus rapides et plus fiables. Cette réorganisation a donné lieu à une augmentation de 33,3 % de l'offre de service depuis 2007 et à un achalandage en hausse. »
(Plan stratégique de la STL)

Le prolongement du réseau de métro permettrait d'étendre la composante la plus structurante du réseau de transport en commun de la région. Accompagnés des infrastructures et des services de rabattement par autobus, les bénéfices d'un tel réseau se feront sentir jusqu'aux territoires des couronnes permettant de maximiser les retombées de ces investissements publics. Les prolongements de métro contribuent ainsi à l'amélioration des conditions de déplacements d'une majorité des usagers de transport en commun de la région.

Dans une perspective de développement durable, l'amélioration et le développement du réseau de métro totalement électrifié, incluant la mise en place de services de rabattement, représentent une opportunité sinon une nécessité pour la réduction des GES et pour la protection de l'environnement, le métro étant parmi les modes les moins polluants en ne générant aucune pollution atmosphérique.

La commission constate que tant les sociétés de transport que les CIT intègrent les prolongements du métro dans leurs stratégies de planification. De même, la commission constate que la STM a prévu l'acquisition de 126 nouvelles voitures de métro, dont la moitié sera dédiée à l'augmentation de l'offre de service et l'autre moitié à un prolongement du métro. Selon les représentants de la STM, la participation du gouvernement du Québec au financement de ces voitures est assurée. La commission prend également acte que les résultats des études du Bureau de projet pour le prolongement du réseau de métro seront bientôt transmis par l'AMT au gouvernement du Québec, pour décision.

Recommandation 2 – *La commission recommande :*

1. *D'amorcer, dans l'horizon 2021 du PMAD, les prolongements du métro, selon la séquence qui sera identifiée par le gouvernement du Québec;*
2. *De pérenniser le Bureau de projet pour le prolongement du réseau de métro en place et de lui confier le mandat de la réalisation des prolongements du métro et de la poursuite des études.*

Figure 6. Prolongements du métro à l'étude



Source : AMT

3.4 SLR dans l'axe du pont Champlain

La commission se réjouit de l'annonce du ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, M. Sylvain Gaudreault, de privilégier le système léger sur rail sur le futur pont Champlain ainsi que l'annonce de la création d'un bureau de projet piloté par l'AMT afin de concrétiser la mise en place du SLR.

Selon les informations de l'AMT, un système par bus ne permettrait pas de répondre à la demande future dans un corridor aussi achalandé. Les prévisions d'achalandage dans cet axe majeur de transport indiquent un potentiel de 32 000 déplacements en période de pointe en 2021. Ces prévisions sont jugées conservatrices par l'AMT, étant donné qu'elles ne tiennent pas compte de l'effet d'un péage sur le nouveau pont Champlain ou de la clientèle potentielle liée à une éventuelle intensification du développement à proximité du corridor. Aussi, les analyses indiquent que cet achalandage continuera d'augmenter à plus long terme et qu'il est donc requis de passer à un mode de plus grande capacité de type SLR, afin de répondre à la demande actuelle et future dans cet axe de transport.

Les représentants des AOT concernées par ce projet ont confirmé cette analyse de l'AMT. On y soulève, entre autres, que l'offre actuelle par autobus dans le corridor à l'étude est déjà limitée au regard de la demande. Toute augmentation de l'offre de service par autobus se heurterait à plusieurs problématiques, dont la nécessité d'aménager un second terminus d'autobus au centre-ville. En fait, le niveau de demande actuel se compare à l'achalandage de la ligne jaune du métro.

Le choix du mode SLR par le gouvernement du Québec répond aux orientations de planification de l'ensemble des AOT concernées. À l'instar des AOT, la commission est d'avis que la reconstruction du pont Champlain constitue une opportunité à ne pas manquer pour mettre en place un mode de transport qui permet à la fois de répondre aux objectifs d'accroissement du transport collectif et de densification du développement urbain.

Selon les estimations de l'AMT¹⁴, le coût du projet se situe entre 1,45 G\$ et 2,11 G\$. Ce projet serait financé à 100 % par les paliers gouvernementaux supérieurs. La mise en service du SLR se ferait à l'ouverture du nouveau pont Champlain, prévue en 2021. Les prochaines étapes d'études permettront d'identifier un tracé optimal et de préciser les coûts de réalisation.

Recommandation 3

La commission appuie le choix d'introduire un mode SLR dans l'axe du pont Champlain et l'inclut dans sa séquence d'investissements à l'horizon 2021, concomitant à la date prévue d'ouverture du nouveau pont Champlain;

La commission recommande que le choix du tracé respecte les orientations, les objectifs et les critères du PMAD.

¹⁴ Estimation de nature budgétaire de classe D (niveau de précision de 20 % à 100 %).

3.5 Voies réservées et mesures préférentielles aux autobus

Le réseau de transport par autobus est une composante essentielle de la mobilité du Grand Montréal. Il supporte le plus grand nombre de déplacements de TC de la région métropolitaine. Toutes les AOT de la région métropolitaine offrent des services d'autobus, ce qui permet d'offrir un service de proximité à la grande majorité de la population du Grand Montréal. Dans les couronnes, la desserte en transport collectif repose essentiellement sur les réseaux d'autobus qui offrent souplesse, accessibilité locale et économie.

En plus d'assurer une desserte locale et régionale étendue, les services d'autobus alimentent les modes lourds métropolitains, soit au métro et aux trains de banlieue. Des terminus d'autobus permettent le rabattement efficace des autobus vers le métro ou les trains de banlieue. De plus, la performance des services d'autobus est accrue dans certains couloirs majeurs de déplacements par l'implantation de voies réservées ou de mesures préférentielles aux autobus. Tel que le souligne l'AMT, la commission constate que le réseau métropolitain de voies réservées est actuellement discontinu dans plusieurs portions du territoire, affectant son efficacité et son potentiel de croissance.

La commission est d'avis que les services d'autobus offrent un grand potentiel de croissance de l'achalandage. La commission constate que les stratégies d'interventions des AOT comportent toutes un volet important consacré au développement des services d'autobus, comme en témoigne le tableau synthèse des priorités de développement des AOT (voir tableau 3). On y dénote plusieurs projets d'aménagement de mesures préférentielles et d'amélioration des interfaces avec les modes lourds. La commission est d'avis que plusieurs de ces mesures peuvent être mises en place rapidement et peuvent avoir un impact important dans la mobilité de nos usagers.

Tel que soulevé par les représentants de la STM, la commission reconnaît l'importance d'avoir une planification intégrée des projets d'amélioration et de développement des réseaux de transport routier et de TC. Concernant la planification des projets sur le réseau routier supérieur, celle-ci relève du gouvernement du Québec. Or, selon l'information transmise par le MTQ à la commission, la priorité de financement sur le réseau routier est accordée au maintien des actifs. La planification des interventions du gouvernement du Québec sur le réseau routier de la CMM n'a pas été transmise à la commission. Ainsi, compte tenu du présent mandat de la commission, et compte tenu des informations transmises par le MTQ, la commission n'est pas en mesure de statuer sur les échéanciers de réalisation des projets tels que le parachèvement de l'autoroute 19 et la modernisation de la rue Notre-Dame. Sur ces dossiers, la commission est en attente des décisions gouvernementales et souhaite, conformément aux objectifs du PMAD, que ces projets comprennent des voies réservées ou des mesures préférentielles au transport collectif.



Tableau 3. Projets de développement du transport collectif – Priorités identifiées par les AOT

AMT	STM	STL	RTL
<p>Projets en cours</p> <ul style="list-style-type: none"> • SRB Pie-IX • Train de l'Est • Centres d'entretien des trains <p>Études en cours</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prolongements du métro • TC dans axe du pont Champlain • Train de l'Ouest – Plan de mobilité de l'Ouest • Tunnel Mont-Royal <p>Autres</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mesures d'atténuation de la congestion routière 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ajout de 126 voitures de métro 2. Infrastructures au réseau des bus (local) 3. Acquisition de bus 4. Programme de mesures préférentielles pour bus (local) 5. SRB Henri-Bourassa 6. Prolongement ligne bleue du métro vers Anjou 7. Tramway (axe centre-ville/Côte-des-Neiges) 	<p>Voies réservées – BHNS (bus à haut niveau de service)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voie réservée locale : Corbusier • Voies réservées métropolitaines <ol style="list-style-type: none"> 1. Concorde 2. Laurentides 3. Notre-Dame 	<p>Secteur ouest :</p> <p>Système léger sur rail dans l'axe A-10/pont Champlain</p> <p>Secteur est :</p> <p>Prolongement ligne jaune du métro</p> <p>Système rapide par bus :</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Taschereau b) Roland-Therrien (en cours) c) Jacques-Cartier d) Moise-Vincent
MRC LES MOULINS	MRC L'ASSOMPTION	CITL	TPECS
<ol style="list-style-type: none"> 1. Réaménagement du terminus Radisson 2. Prolongement de la voie réservée A-25 Nord 3. Stationnement incitatif Cinéma Triomphe 4. Voie réservée sur la R-337 (chemin Gascon) 5. Stationnement incitatif/ Centre d'échange Urbanova 6. Parachèvement A-19 avec voie réservée 7. Voies réservées A-40 et A-640 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ajout capacité terminus Radisson 2. Voies réservées axe Sherbrooke (Montréal) et Notre-Dame (Repentigny) 3. Étude d'opportunité voie réservée A-40 et A-640 4. Prolongement de la ligne bleue et de la ligne orange du métro 5. Augmentation capacité stationnements incitatifs Centre d'échange et Place Repentigny 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Voie réservée A-15 avec stationnements incitatifs 2. Ajout capacité terminus Montmorency 3. Voie réservée A-13 4. Parachèvement A-19 avec voie réservée 5. Mesures préférentielles sur la route 117 	<ol style="list-style-type: none"> 1. SLR axe A-10/pont Champlain 2. Terminus centre-ville 2 (secteur Dalhousie) 3. Prolongement ligne jaune du métro 4. SRB A-30 <ol style="list-style-type: none"> a) Secteur ouest – A-30/R-132/R-138/pont Honoré Mercier b) Partie centrale – routes 132-134/boulevard Taschereau c) Secteur est – A-30 entre A-10 et A-20. 5. Train de l'Ouest

Recommandation 4 – *La commission recommande :*

- *Le développement à court terme (horizon de cinq ans) de mesures préférentielles pour autobus, de type SRB ou voies réservées, sur les axes suivants¹⁵:*
 - *boulevard de la Concorde, sur le territoire de la STL;*
 - *boulevard Taschereau, sur le territoire du RTL;*
 - *autoroute 30/routes 132-138-134/boulevard Taschereau, sur la couronne Sud;*
 - *rues Sherbrooke et Notre-Dame à Repentigny;*
 - *autoroute 25 Nord;*
 - *autoroute 15.*
- *Le développement de mesures préférentielles pour autobus, de type SRB ou voies réservées, sur l'autoroute 19 et l'axe Notre-Dame à Montréal¹⁶, selon l'échéancier de réalisation du MTQ.*
- *De planifier et de réaliser dans ces axes des mesures d'amélioration aux accès aux modes lourds du TC (terminus d'autobus) et aux stationnements incitatifs.*
- *Que dans les milieux urbains, ces projets s'accompagnent d'une revalorisation du domaine public par un aménagement de qualité.*
- *L'optimisation de l'efficacité énergétique des autobus dans le cadre du remplacement ou de l'acquisition de nouveaux autobus.*

Ces mesures permettront de rendre les services plus compétitifs par rapport à l'automobile et d'améliorer la qualité et l'offre de service aux usagers. Une enveloppe de 1,2 G\$ est réservée à cette fin.

¹⁵ Ces axes correspondent aux priorités identifiées par les AOT et sont présentés au tableau 4 du présent rapport.

¹⁶ Le développement de voies réservées dans le cadre du parachèvement de l'autoroute 19 et de la modernisation de l'axe Notre-Dame à Montréal émane de considérations de la commission et est conforme au tableau 28 du PMAD qui identifie les tronçons routiers constituant des axes de rabattement par autobus aux infrastructures lourdes du réseau de transport en commun structurant.

Tableau 4. Projets de développement prioritaires du transport collectif de la CMM pour l'horizon 2021 du PMAD

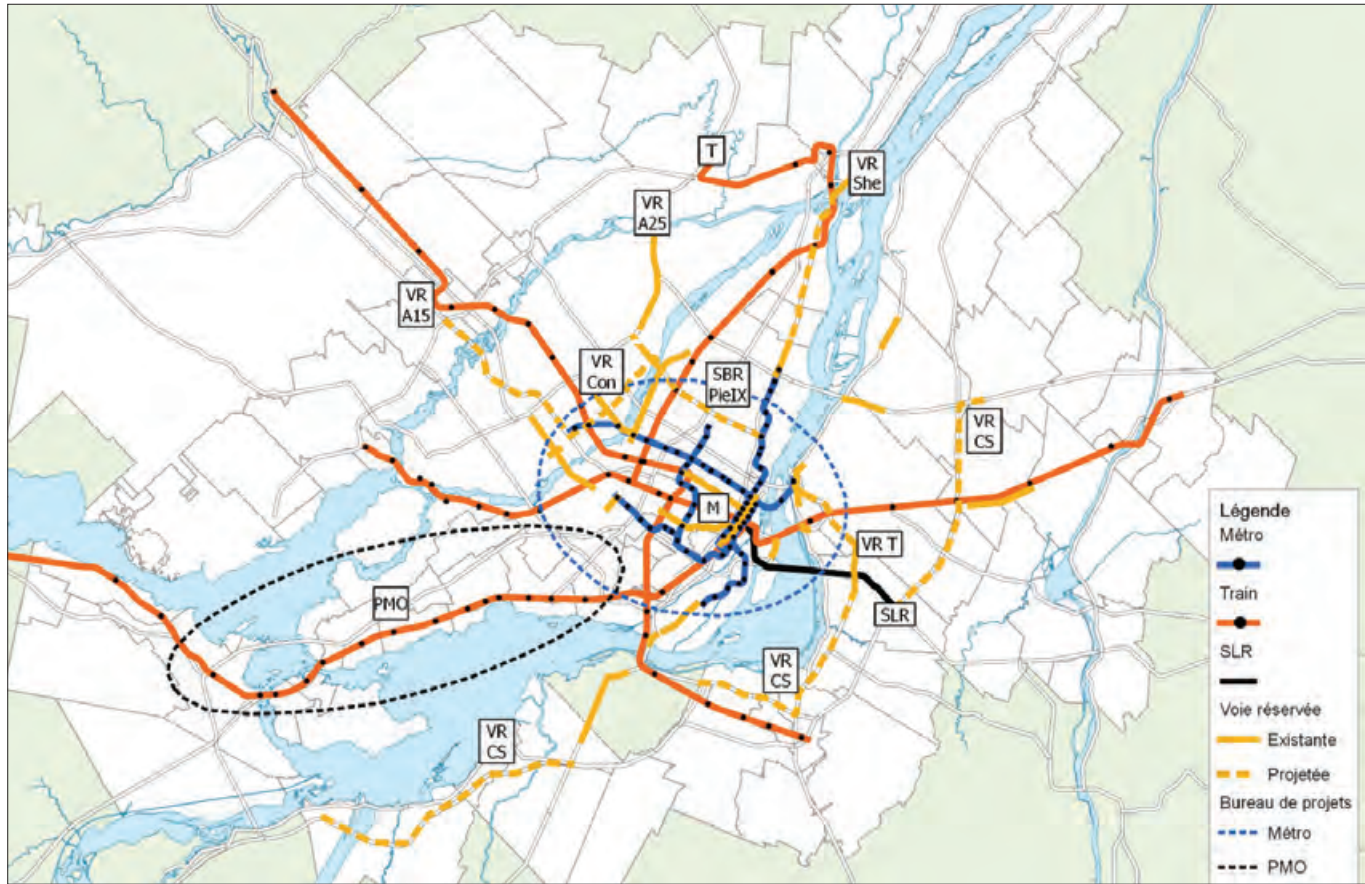
Projets de développement	Horizon	AOT	Planification AMT	PQI MTQ	Référence Plan
Train de l'Est	2014	STM – Couronne Nord	En cours de construction	Programmé	T
SRB Pie-IX	2014-2015	STM – STL	En cours	Programmé	SRB Pie-IX
Voie réservée boulevard de la Concorde	2013-2018	STL	Comité d'axe à mettre en place	Non programmé	VR Con
Voie réservée boulevard Taschereau	2013-2018	RTL	Comité d'axe en cours	Non programmé	VR T
Voies réservées A-30/R-132/R-138/R-134/ boulevard Taschereau	2013-2018	Couronne Sud	Comité d'axe à mettre en place	Non programmé	VR CS
Voies réservées Sherbrooke et Notre-Dame à Repentigny + réaménagement terminus Radisson	2013-2018	Couronne Nord (MRC de L'Assomption)	Comité d'axe à mettre en place	Non programmé	VR She
Voie réservée A-25 Nord + réaménagement terminus Radisson	2013-2018	Couronne Nord (MRC Les Moulins)	Comité d'axe à mettre en place	Non programmé	VR A25
Voie réservée A-15 avec stationnements incitatifs	2013-2018	Couronne Nord (CIT Laurentides)	Comité d'axe en cours	Non programmé	VR A15
Amélioration de la desserte TC et de l'aéroport Pierre-Élliott-Trudeau	2013-2018	STM – Couronne Sud	Plan de mobilité de l'Ouest en cours	Non programmé	PMO
SLR Axe A-10	2013-2021 ¹⁷	STM – RTL – Couronne Sud	Bureau des partenaires	Non programmé	SLR
Métro – Amorcer les prolongements selon la séquence identifiée par le gouvernement	2017-2021	STM – RTL – STL – Couronne Sud – Couronne Nord	Bureau de projet Études transmises au gouvernement au printemps 2013	Non programmé	M
Voies réservées sur A-19 et Notre-Dame (Montréal)	2013-2021 ¹⁸	Couronne Nord – STL	Comité d'axe à mettre en place	Non programmé	
Mesures temporaires et permanentes pour le TC dans le cadre des travaux routiers du MTQ	2013-2021 ¹⁹	STM – RTL – STL – Couronne Sud – Couronne Nord	Comité de mobilité des personnes et des biens	Non programmé	

¹⁷ Selon l'échéancier de reconstruction du pont Champlain.

¹⁸ Selon l'échéancier de réalisation des projets du MTQ.

¹⁹ Idem.

Plan 1. Projets de développement prioritaires du transport collectif de la CMM – Horizon 2021 du PMAD



Source : AMT

N.B. Le plan n'illustre pas les mesures temporaires ou permanentes pour le TC à implanter dans le cadre des travaux routiers du MTQ ou des municipalités.

3.6 Plan de mobilité de l'Ouest

La commission prend acte que le bureau des partenaires identifiera un plan d'intervention à court, moyen et long termes pour tout le secteur ouest de la CMM. La commission appuie l'objectif global d'améliorer les services de transport en commun dans l'ouest de l'île de Montréal et d'améliorer la desserte de TC de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau.

Recommandation 5 – *Compte tenu de l'importance du territoire à l'étude et du plan d'interventions qui sera proposé, la commission recommande que la CMM donne un avis sur le Plan de mobilité de l'Ouest en regard de sa conformité au PMAD, selon les dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme quant aux interventions gouvernementales.*

3.7 Mesures d'atténuation de la congestion routière

En raison des enjeux liés à la mobilité des personnes et au transport des marchandises dans la région métropolitaine, alors que de multiples chantiers viennent aggraver la congestion routière, un comité regroupant les décideurs et les principaux acteurs du domaine des transports a été mis sur pied par le MTQ et la CMM en juin 2011, le comité directeur sur la mobilité des personnes et des biens. Ce comité est coprésidé par le ministre des Transports, le maire de Montréal et président de la CMM ainsi que la mairesse de Longueuil et présidente du RTL.

Au cours des dix prochaines années, les travaux annoncés et à venir du MTQ pour la région de Montréal occasionneront des impacts majeurs sur la circulation. La commission est d'avis que la mise en place de mesures de transport collectif pour atténuer les effets des travaux routiers est une composante essentielle à ces projets de réfection des infrastructures routières. Mais plus encore, ces chantiers de construction constituent une opportunité de renforcer l'offre de service et d'attirer de nouvelles clientèles au transport en commun.

En 2011, 15 mesures pour le transport collectif ont été mises en place au coût de 5 M\$. En 2012, ce sont 18 mesures au coût de 16 M\$. Récemment, dans le cadre de la reconstruction du complexe Turcot, plusieurs mesures permanentes et temporaires ont été annoncées, dont des voies réservées en site propre, sur l'autoroute 20 et sur d'autres artères routières donnant accès au terminus Lionel-Groulx. Le terminus Lionel-Groulx fera aussi l'objet d'un réaménagement. Plusieurs autres mesures sont prévues pour une enveloppe de 40 M\$²⁰. La commission appuie ces initiatives.

Recommandation 6 – *La commission recommande de prévoir la mise en place de mesures temporaires et permanentes de transport collectif dans le cadre des grands chantiers d'infrastructures de transport prévus sur le territoire de la CMM pour atténuer l'impact des chantiers de construction et attirer de nouvelles clientèles au transport en commun.*

Mentionnons que dans le cadre des projets d'infrastructures routières, le MTQ finance 100 % des mesures d'atténuation pour le transport en commun.

3.8 Impacts financiers

3.8.1 Estimation des coûts en immobilisations

Le tableau 5 à la page suivante présente une estimation des coûts en immobilisations de la séquence d'investissements proposée par la commission. Le coût total des projets pour l'horizon 2021 est estimé à 14,5 G\$. Ainsi, cette proposition a pour effet de reporter des projets totalisant 7,3 G\$ à l'horizon 2022 -2031.

La commission tient à préciser qu'elle n'a pas procédé à une révision des coûts des projets. Les coûts des projets en cours (maintien des actifs, Train de l'Est et SRB Pie-IX) ont été confirmés par les AOT concernées. Les coûts des projets de développement proposés sont estimés sur la base des enveloppes budgétaires identifiées au PMAD. Ceux-ci constituent un ordre de grandeur et devront faire l'objet d'une analyse plus détaillée par les AOT concernées, en tenant compte notamment du calendrier de réalisation.

Recommandation 7 – *La commission recommande, pour la période 2013-2021, la séquence de réalisation des projets de transport en commun métropolitain, telle que présentée au tableau à la page suivante.*

²⁰ Communiqué de presse du ministère des Transports du Québec, Montréal, le 25 mars 2013 (CNW Telbec).

Tableau 5. Séquence d'investissements des projets – Horizon 2021

PROJETS MAINTIEN DES ACTIFS	Projets prioritaires	Coût (en milliards de \$) ²¹			
		Coût total PMAD	Engagé	2013-2021	Ulérieur 2022-2031
RÉSEAU DU MÉTRO					
Remplacement des voitures MR-63 et programmes Réno ²²	✓	4,0	0,5	3,5	-
Remplacement des voitures de métro MR-73		2,5	-	0,9	1,6
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE					
Remplacement matériel roulant + centres d'entretien et garages	✓	1,0	0,2	0,8	-
RÉSEAU D'AUTOBUS					
Entretien des infrastructures et renouvellement des parcs d'autobus	✓	2,3	-	2,3	-
AUTRES PROJETS					
Projets administratifs et service clientèle tous réseaux	✓	0,5	-	0,5	-
SOUS-TOTAL MAINTIEN DES ACTIFS		10,3	0,7	8,0	1,6
PROJETS DE DÉVELOPPEMENT					
RÉSEAU DU MÉTRO					
Prolongements du métro ²³	✓	5,6	-	1,8	3,8
Matériel roulant additionnel		0,9	-	-	0,9
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE					
Train de l'Est	✓	0,7	0,4	0,3	-
Plan de mobilité de l'Ouest	✓	0,9	-	0,9 ²⁴	-
Planification de l'AMT	✓	0,5	-	0,5	-
RÉSEAU TRAMWAY ET SLR					
Réseau tramway Montréal ²⁵		1,0	-	-	1,0
SLR A-10 (lié à la construction du pont Champlain)	✓	1,5	-	1,5 ²⁶	-
RÉSEAU D'AUTOBUS					
SRB Pie-IX	✓	0,3	-	0,3	-
Voies réservées + équipements + acquisition d'autobus	✓	1,2	-	1,2	-
SOUS-TOTAL DÉVELOPPEMENT		12,6	0,4	6,5	5,7
TOTAL		22,9	1,1	14,5	7,3

²¹ Sur la base des enveloppes budgétaires identifiées au PMAD.

²² Ce montant comprend l'acquisition de 342 nouvelles voitures en remplacement des MR-63, la modification aux ateliers d'entretien et l'ajout de 126 voitures de métro pour l'augmentation de l'offre de service et pour un prolongement du métro.

²³ Selon l'hypothèse d'un programme de réalisation sur 15 ans, dont 1/3 serait réalisé durant la période 2017-2021 et 2/3 durant la période 2022-2031, pour un total de 5,6 G\$ (enveloppe PMAD).

²⁴ Montant correspondant à l'enveloppe budgétaire prévue au PMAD pour le projet du Train de l'Ouest.

²⁵ La commission se questionne sur la portée métropolitaine de ce projet, selon le trajet et le territoire qui sera desservi.

²⁶ Le coût de réalisation varie entre 1,45 G\$ et 2,11 G\$, selon l'option retenue (AMT).

3.8.2 Impacts pour le gouvernement du Québec

Dans la région de Montréal, le ministère des Transports finance, via le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), sa partie des dépenses d'achats d'équipements et des dépenses d'immobilisations des sociétés de transport et de l'AMT. En résumé, selon les modalités du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), le MTQ accorde une aide financière de :

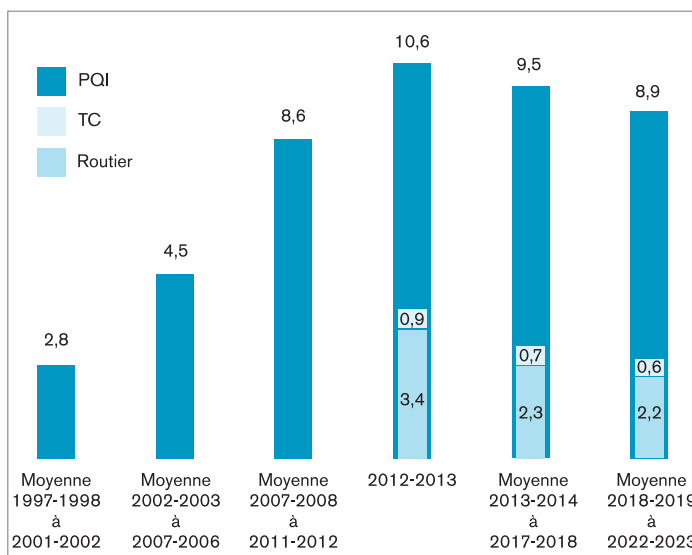
- 50 % pour les achats d'autobus;
- 75 % du coût d'infrastructures des trains ou du matériel roulant ferroviaire, construction de voies réservées, garages, terminus, systèmes intelligents, stationnements incitatifs;
- 100 % des coûts de prolongement du métro et des nouvelles voitures de métro.

Les projets de TC financés par le MTQ sont inscrits au Plan québécois des infrastructures (PQI). Pour son plus récent PQI, rendu public en avril 2013, le gouvernement adopte un horizon de dix ans dans sa planification des infrastructures. Le PQI demeure intégré au processus annuel de planification et de budgétisation gouvernemental. Selon le gouvernement, un horizon de dix ans permet une meilleure planification des impacts financiers des projets majeurs, dont plusieurs seront réalisés sur une période supérieure à cinq ans.

Recommandation 8 – *La commission invite le gouvernement à maintenir, dans son PQI, une planification financière des infrastructures sur dix ans, conforme à l'horizon de planification des priorités d'interventions du transport collectif de la CMM et de la séquence d'investissements proposée.*

Le PQI 2013-2023 planifie des investissements atteignant 92,3 G\$ dans les infrastructures, dont 22,4 G\$ sur le réseau routier (24,2 %) et 6,4 G\$ sur le réseau de transport en commun (7,0 %). Comparativement à la période 2012-2013, on remarque que la moyenne annuelle des investissements en infrastructures sera graduellement réduite au cours des prochaines années comme l'illustre la figure 7. Ce constat s'applique également en ce qui concerne la part des investissements gouvernementaux sur le réseau routier et le réseau de transport collectif.

Figure 7. Plan québécois des infrastructures (PQI)
(en milliards de dollars)



Source : Conseil du trésor, Québec. Traitement CMM

Selon les informations transmises par le MTQ et la STM, le financement des projets suivants est assuré par le gouvernement du Québec, selon les modalités actuelles du programme d'aide gouvernemental :

- le renouvellement des voitures de métro MR-63 et l'achat de 126 voitures additionnelles;
- le programme Réno-système, phases II, III et IV;
- le Train de l'Est et la jonction de l'Est;
- les complexes de Pointe-Saint-Charles et de Lachine;
- le SRB Pie-IX;
- le tunnel Mont-Royal.

La commission constate que plusieurs des projets prioritaires de TC proposés pour l'horizon 2021 ne sont pas inscrits au PQI du gouvernement du Québec, soit :

- les mesures préférentielles (SRB et voies réservées) proposées par la commission;
- le SLR A-10;
- le remplacement des voitures de métro MR-73;
- les prolongements du métro;
- les projets d'amélioration du transport en commun dans le cadre du Plan de mobilité de l'Ouest.

La séquence d'investissements proposée par la commission nécessite d'engager des investissements de l'ordre de 14,5 G\$ pour la période 2013-2021. L'impact financier des nouveaux projets sur le PQI du gouvernement a été estimé par la CMM, conformément aux paramètres financiers de l'actuel programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. Selon cette estimation, les nouveaux

investissements à financer par le gouvernement du Québec représentent un coût moyen de 680 M\$/an pour la période 2013-2021.

Cet effort de développement du TC sur le territoire de la CMM s'inscrit dans un contexte où le gouvernement du Québec a annoncé qu'il proposerait une nouvelle politique qui prendrait le relais de la Politique québécoise du transport collectif qui s'est terminée en 2012. Le ministre des Transports du Québec vient d'ailleurs de lancer un processus de consultation du milieu qui se déroulera jusqu'à la fin du mois de juin. Cette consultation mènera à l'adoption de la nouvelle politique à l'automne prochain, et sa mise en vigueur à compter de janvier 2014. Cette nouvelle politique aurait, notamment, pour objectifs de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de réduire la congestion routière dans les grandes régions métropolitaines. Pour atteindre ces objectifs, il faudrait faire des choix. De l'avis du MTO, « *le développement de l'offre de service en transport en commun est nécessaire pour atteindre les objectifs de réduction des GES et de réduction de la congestion* ²⁷ ». Les interventions prioritaires proposées par la commission du transport reposent sur un diagnostic des problèmes rencontrés par les AOT dans les corridors de déplacements métropolitains. Les interventions proposées sont adaptées au contexte du corridor et visent notamment des gains d'achalandage du TC et la réduction des GES.

3.8.3 Impacts pour la région

Sommaire des règles de financement du TC métropolitain

La partie non financée par le gouvernement du Québec des immobilisations en transport en commun est assumée par le palier municipal, soit au niveau des sociétés de transport pour les projets locaux, soit par le Fonds d'immobilisations de l'AMT en ce qui concerne les projets de TC métropolitain. Le Fonds d'immobilisations de l'AMT est alimenté par les contributions des municipalités, calculées selon la richesse foncière uniformisée (RFU) sur la base de 0,01 \$/100 \$ de RFU.

L'AMT, conformément à sa loi, facture une partie des coûts d'exploitation aux AOT pour l'utilisation des terminus d'autobus, des stationnements incitatifs et des voies réservées de son réseau du RTMA, selon leur utilisation de ces équipements, soit ²⁸:

- 40 % des coûts d'exploitation aux AOT du territoire de l'AMT selon leur part d'utilisation;
- 100 % des coûts d'exploitation aux AOT à l'extérieur du territoire de l'AMT selon leur part d'utilisation.

De même, l'AMT facture 40 % des coûts d'exploitation d'une ligne de trains de banlieue aux municipalités desservies selon deux niveaux de partage ²⁹:

- Partage des coûts entre les tronçons d'une ligne;
- Partage des coûts d'un tronçon entre les municipalités desservies par celui-ci.

Le déficit d'exploitation résiduel des trains de banlieue est assumé à même les sources régionales de financement du TC métropolitain, soit la taxe régionale sur l'essence et les droits d'immatriculation.

Impacts sur les contributions municipales

Au niveau du partage des coûts de réalisation des projets, les contributions municipales au Fonds d'immobilisations de l'AMT devraient s'élever à 40,9 M\$ en 2013. Or mentionnons que depuis 2012, les dépenses en immobilisations de l'AMT sont supérieures aux contributions versées par les municipalités au fonds d'immobilisations. Ainsi, en 2013, les contributions de 40,9 M\$ au fonds d'immobilisations sont inférieures aux dépenses réelles en immobilisations de 55,9 M\$.

Avec les investissements à venir pour la mise en œuvre des projets, dont les projets en cours du Train de l'Est et du SRB Pie-IX, les centres d'entretien pour les trains de banlieue, et autres, l'impact sur les municipalités sera en croissance. L'impact financier des nouveaux projets sur les contributions municipales aux immobilisations a été estimé par la CMM conformément aux paramètres financiers de l'actuel programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. Selon cette estimation, les nouveaux investissements à financer par les municipalités représentent un coût moyen de 285 M\$/an pour la période 2013-2021.

Au niveau des coûts d'exploitation, le développement de l'offre de service du TC métropolitain génèrera des charges additionnelles sur les municipalités. À titre d'exemple, la CMM a estimé les impacts de la mise en service du Train de l'Est sur les contributions des municipalités ³⁰. Selon les règles actuelles de financement du TC métropolitain, les municipalités auront à assumer 40 % des coûts d'exploitation, soit un montant correspondant à 11 486 400 \$ annuellement, réparti entre les municipalités de la couronne Nord desservies par le Train de l'Est et les municipalités de l'agglomération de Montréal.

²⁷ *Les critères de priorisation en transport au Québec*. France Dompierre, directrice du Transport terrestre des personnes, ministère des Transports du Québec. Forum Urba 2015, le 13 décembre 2012.

²⁸ La méthode de répartition des coûts d'exploitation des équipements métropolitains de l'AMT est présentée plus en détail dans le rapport de la firme ADEC résumant le cadre financier entourant le financement des équipements et services métropolitains de transport en commun mis en annexe au rapport.

²⁹ Idem

³⁰ Estimation réalisée par la firme ADEC pour le compte de la CMM. Le rapport est mis en annexe. L'estimation des coûts d'exploitation pour une année type a été validée par l'AMT.

Tableau 6. Répartition des contributions municipales aux coûts d'exploitation du Train de l'Est selon les tronçons

TRONÇON	NOMBRE DE GARES PRÉVUES	POURCENTAGE DU NOMBRE DE GARES	CONTRIBUTIONS DES MUNICIPALITÉS
Tronçon île de Montréal	7	70 %	8 040 480 \$
Tronçon Rive-Nord	3	30 %	3 445 920 \$
Total	10	100 %	11 486 400 \$

Source : ADEC

Les municipalités desservies par le tronçon sur l'île de Montréal devront se partager une contribution de 8 040 480 \$ par année. Celles du tronçon sur la Rive-Nord devront se partager une contribution de 3 445 920 \$ par année.

De plus, à l'instar des autres lignes de trains de banlieue, il restera un déficit résiduel à combler qui est estimé à 7 179 000 \$ annuellement. Ce déficit devra être financé par les sources régionales du TC métropolitain, c'est-à-dire la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation. Mentionnons que le déficit résiduel à combler est fonction du ratio d'autofinancement³¹ du service de la ligne de train.

Tableau 7. Estimation du financement annuel pour l'exploitation de la ligne du Train de l'Est

POSTE BUDGÉTAIRE	MONTANT	EN % DES COÛTS D'EXPLOITATION
Recettes usagers	10 050 600 \$	35 %
Contributions municipales	11 486 400 \$	40 %
Sous-Total	21 537 000 \$	75 %
Coûts d'exploitation	28 716 000 \$	100 %
À combler	7 179 000 \$	25 %

Source : ADEC

En résumé, la séquence d'investissements proposée par la commission nécessite d'engager des investissements de l'ordre de 14,5 G\$ pour la période 2013-2021. L'impact financier des projets sur les contributions du gouvernement du Québec et les municipalités aux immobilisations a été estimé par la CMM conformément aux paramètres financiers de l'actuel programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. Selon cette estimation, les nouveaux investissements à financer représentent un coût moyen de 680 M\$/an par le gouvernement du Québec et de 285 M\$/an pour les municipalités de la CMM. Il s'agit d'une estimation conservatrice qui considère, à titre d'exemple, que le financement du SLR est assumé à 100 % par le gouvernement du Québec. Au niveau des coûts d'exploitation, le développement de l'offre de service du TC métropolitain génèrera aussi des charges additionnelles sur les municipalités de la CMM.

Recommandation 9 – *La commission recommande que l'évaluation détaillée des coûts en immobilisation et en exploitation des projets de transport en commun métropolitain ainsi que les impacts financiers pour les municipalités concernées soient présentés à ces dernières avant que soit prise la décision quant à la réalisation de ces projets.*

³¹ Le calcul du déficit résiduel émet l'hypothèse plutôt conservatrice d'un ratio d'autofinancement de 35 % des coûts d'exploitation du Train de l'Est. À titre comparatif, le taux d'autofinancement prévu en 2013, selon le budget de l'AMT, pour l'ensemble du réseau de trains de banlieue déjà en service s'élève à 39,5 %.

LES ANNEXES

Annexe A

Lettre type d'invitation aux organismes de transport



Communauté métropolitaine
de Montréal

Le 26 février 2013

LETTRE TYPE D'INVITATION

1002, rue Sherbrooke Ouest
Bureau 2400
Montréal (Québec)
H3A 3L6

☎ 514-350-2550
☎ 514-350-2599

Objet : Mandat à la commission du transport concernant la priorisation des projets de transport en commun

Madame,
Monsieur,

La commission du transport s'est vu confier par le comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal un mandat concernant la priorisation des projets de transport en commun. La Commission devra formuler à cet effet des recommandations au comité exécutif de la Communauté en mai 2013.

Plus précisément, la Commission devra proposer une séquence d'investissements et un calendrier de réalisations des projets de transport en commun du Grand Montréal à partir des planifications des autorités de transport et de l'AMT, sur la base des priorités suivantes :

1. le maintien des actifs;
2. les projets de développement en cours de réalisation;
3. les projets de développement en planification, en fonction de critères d'achalandage, de coûts et d'équité régionale.

Dans le cadre de ses travaux, la Commission tiendra compte des plans récemment adoptés par l'AMT et les autorités de transport du Grand Montréal, ainsi que des études actuellement en cours dont les résultats sont attendus à court terme. Citons notamment les études du bureau de projet des prolongements du métro et du bureau des partenaires du Pont Champlain qui doivent faire des recommandations quant au développement de services de transport en commun.



Le 26 février 2013

page 2

Les élus de la commission du transport tiendront des séances de travail à huis clos les 11 et 12 mars dans le but d'obtenir les informations à jour sur les données de base des projets tels que l'achalandage prévu, le potentiel de transfert modal, l'échéancier de réalisation, le coût de réalisation, les contraintes et enjeux de réalisation.

Nous désirons connaître vos disponibilités pour rencontrer les élus de la commission du transport à l'une de ces dates mentionnées ci-dessus. M. Yves Phaneuf, coordonnateur au Transport métropolitain de la Communauté métropolitaine de Montréal, vous contactera à cet effet et vous présentera les modalités détaillées de ces rencontres.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Guy Pilon
Maire de Vaudreuil-Dorion
Président de la commission du transport

Annexe B

Présentations des organismes de transport

ANNEXE B-1

Présentation de l'Agence métropolitaine de transport



PRÉSENTATION DE L'AMT

MISSION

Améliorer l'efficacité des déplacements des personnes en favorisant l'utilisation du transport collectif

PRINCIPAUX MANDATS DE L'AMT

- Concevoir et aménager des équipements métropolitains
- Établir ou modifier le réseau de transport métropolitain par autobus
- Augmenter l'efficacité des corridors routiers
- Jouer un rôle d'intégrateur dans la planification, le développement, le financement et la promotion du TC
- Planifier les projets de prolongements de métro et autres modes guidés
- Exploiter le réseau de trains de banlieue

LE TERRITOIRE DE L'AMT



15 organismes
de transport

12 organismes
de transport adapté

83 municipalités et la
réserve de Kahnawake

4 000 km²

3,8 millions d'habitants



ÉQUIPEMENTS DE L'AMT



ÉQUIPEMENTS

5 lignes de train (6^e en 2013)

51 gares

85,2 km de voies réservées
métropolitaines

16 terminus métropolitains

90 arrêts métropolitains

31 000 places de
stationnements

3100 places à vélos

MOBILITÉ

25% de part modale dans la
région de Montréal

48% des clients du transport
collectif utilisent plus de 2
modes



VISION **2020** LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF



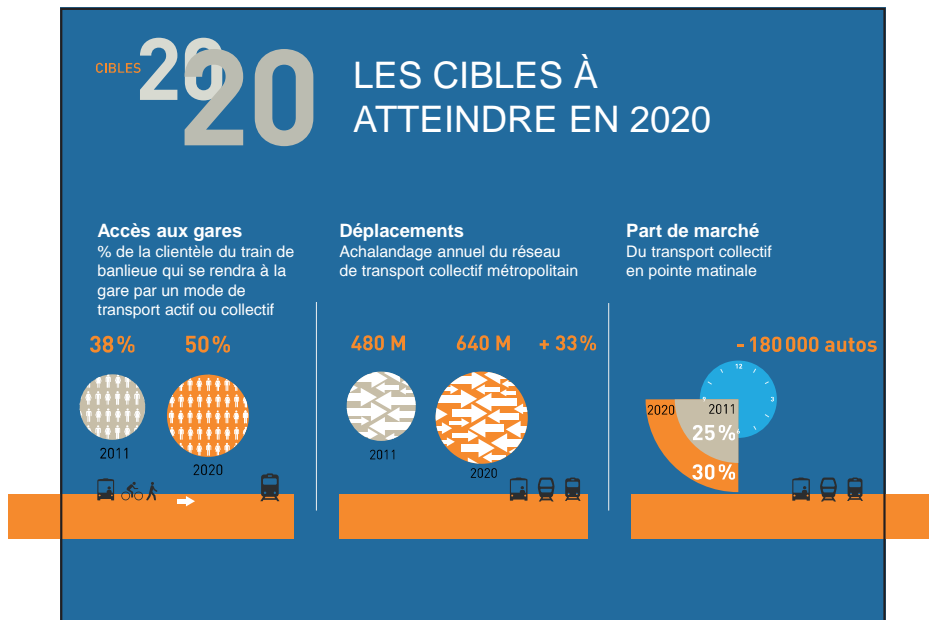
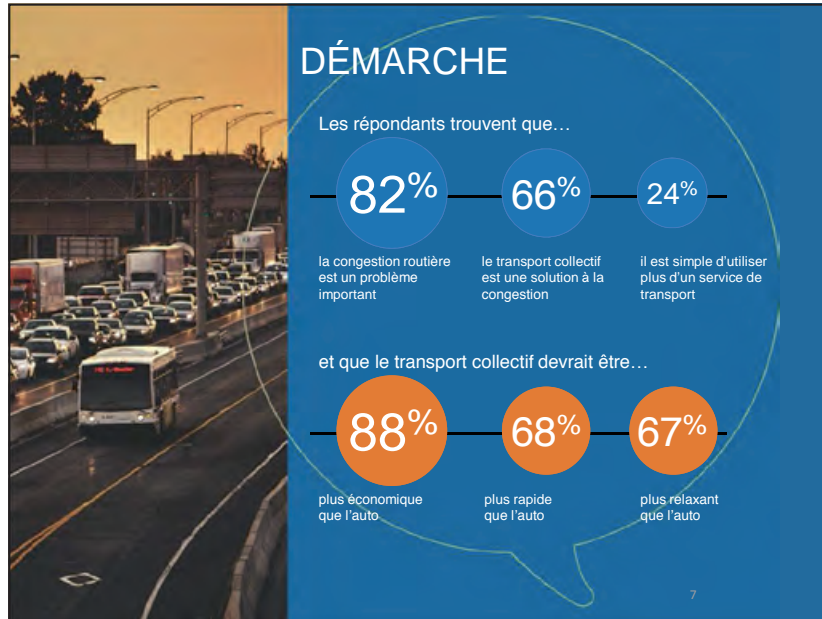
- Adoption par le CA de l'AMT le 11 novembre 2011
- Approbation par la CMM le 14 juin 2012

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT | Présentation à la CMM | 11 mars 2013 | 5

VISION **2020**
DU TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN

Faciliter les déplacements et améliorer la qualité de vie des citoyens de la région métropolitaine de Montréal

- AXE **1** Des déplacements simplifiés pour la clientèle
- AXE **2** Des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie
- AXE **3** Un réseau métropolitain rapide et multimodal





LES INITIATIVES

Autobus métropolitains

- Voies réservées, mesures préférentielles, stationnements incitatifs, terminus

Métro et autres modes guidés

- Prolongement du réseau, maintien des infrastructures, renouvellement des voitures, amorce du projet de SLR A-10

Trains de banlieue

- Développement de nouveaux services, acquisition et entretien du matériel roulant, amélioration et maintien des infrastructures, gares et stationnements

Autres actifs métropolitains

- Accessibilité, amélioration de l'information, systèmes d'aide à l'exploitation, intermodalité

Présentation à la CMM

| 11 mars 2013 | 10



INVESTISSEMENTS MÉTROPOLITAINS

Sélection des projets

- Concertation avec les partenaires
- Consultation des documents d'orientation et de planification

Les grands projets

- Représentent 7,2 G\$ soit environ 42% des investissements de l'AMT sur 10 ans

Les autres initiatives


- Représentent 9,6 G\$ soit environ 58% des investissements de l'AMT sur 10 ans

Présentation à la CMM | 11 mars 2013 | 11 

FINANCEMENT

Mesures de contrôle

- AMT administre et distribue la taxe sur l'essence dédiée aux municipalités
- Majoration de la taxe sur l'essence de 1,5 ¢ / litre par le gouvernement en 2010
- Revenus doivent être distribués en prenant en compte le consensus des élus de la CMM
- S'assurer que les contributions des usagers et des municipalités ne sont pas réduites.
- Pour chaque litre d'essence vendu, l'AMT une taxe de 0,030 \$

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT | Présentation à la CMM | 11 mars 2013 | 12 



SRB PIE-IX


- **Un projet prioritaire pour les partenaires, soit l'AMT, le MTQ, la STM, les villes de Montréal et de Laval, la STL et la MRC des Moulins :**

- ▶ Transformer le boulevard Pie-IX en un axe de transport collectif;
- ▶ Offrir des conditions sécuritaires pour tous les usagers de la route (modes actifs, transports collectifs et modes motorisés)
- ▶ Intégrer les notions d'accessibilité universelle
- ▶ Revaloriser le domaine public par un aménagement de qualité
- ▶ Encourager un projet incubateur de nouveaux développements immobiliers à Montréal-Nord et à Laval

- ▶ 70 000 usagers par jour
- ▶ 14 km de l'autoroute 440 à la rue Notre-Dame
- ▶ 3 stations à Laval et 18 à Montréal
- ▶ Coût prévu : 305 M \$



TRAJET




AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT | Présentation à la CMM | 11 mars 2013 | 15

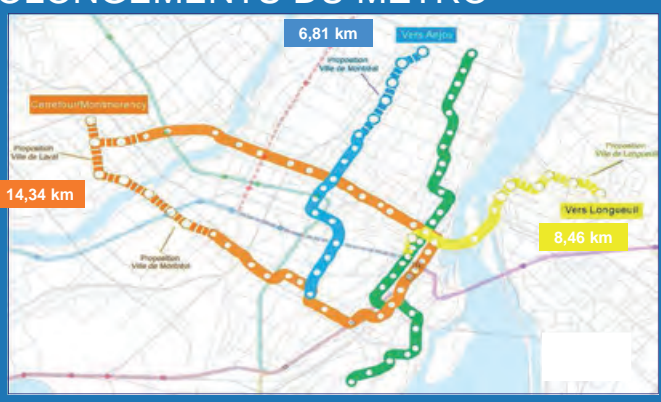
PROLONGEMENTS DU MÉTRO

- Création d'un Bureau de projet pour les prolongements du métro sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT (16 septembre 2009)
- Laval, Longueuil et Montréal ont conclu une entente tripartite faisant du parachèvement du réseau de métro une priorité métropolitaine incontournable :
 - Stratégie de mobilité durable
 - Puissant vecteur de relance économique
 - Consolidation du centre de l'agglomération métropolitaine



AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT | Présentation à la CMM | 11 mars 2013 | 16

PROLONGEMENTS DU MÉTRO



Ligne 2 – Orange (prolongement vers Bois-Franc et Laval)
 Ligne 4 – Jaune (prolongement sur le territoire de Longueuil)
 Ligne 5 – Bleue (prolongement vers Anjou)
 ET Mise à jour des études de 2001 sur un prolongement au centre-ville de Montréal

TRAIN DE L'EST



TRAIN DE L'EST AVANCEMENT DES TRAVAUX

- **Coût total du projet :** **671,4 M\$**
- **Avancement global du projet TdE:** **68,6 %**
 - Avancement des travaux de construction :
 - Train de l'Est : 60,7 %
 - Tronçon Montréal : 51,5 %
 - Tronçon Nord : 67,2 %
 - Acquisition du matériel roulant : 100 %
- **Contraintes à la progression de travaux :**
 - Acquisition de terrains
 - Conclusion d'ententes avec partenaires et riverains
 - Obtention de divers permis
 - Divers problèmes de constructibilité



TRAIN DE L'EST AVANCEMENT DES TRAVAUX



Étagement P. Le Gardeur



Déchargement des rails



Gare Anjou



Jonction de l'Est



LE TUNNEL MONT-ROYAL

- Le tunnel Mont-Royal rencontre les normes de sécurité
- Plan d'action pour parer à une augmentation de l'achalandage
- Mesures en déploiement :
 - Modernisation du matériel roulant (locomotives bimodes et voitures multiniveaux)
 - Bonification des procédures d'intervention d'urgence
 - Mise à niveau du système de radiocommunication
- Avant-projet définitif concernant la faisabilité, le budget et l'échéancier en cours
- Déposé en novembre 2012 à Infrastructure Québec
- Coûts : 25 M\$ au PTI



BUREAU DES PARTENAIRES DU PONT CHAMPLAIN

Bureau des partenaires

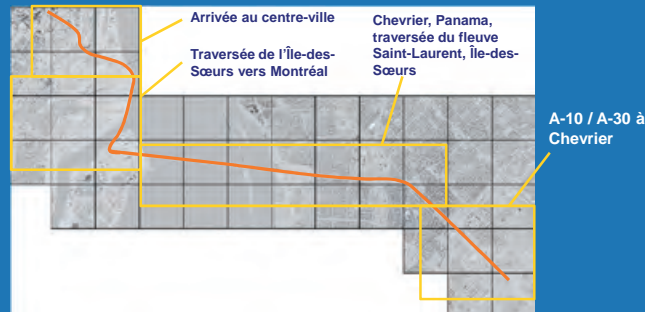
- Créé en avril 2011 par le MTQ
- Accélérer le processus de remplacement du pont Champlain en dégageant une vision concertée de la mobilité des personnes et des marchandises pour ce corridor stratégique :
 - Recommander un système de transport collectif pour le nouveau pont Champlain au ministère des Transports du Québec
 - Transmettre les exigences techniques de ce système à Transports Canada qui dirige la conception du pont



BUREAU DES PARTENAIRES DU PONT CHAMPLAIN

Pont Champlain

- ▶ Axe majeur
- ▶ Stratégique quant aux emplois et à l'économie de la métropole
- ▶ 200 000 usagers quotidiennement... dont 50 000 en transport collectif



PLAN DE MOBILITÉ DE L'OUEST

Bureau des partenaires

- ▶ Créé en septembre 2012 par MTQ-AMT
- ▶ Instance d'échange et de mise en cohérence des besoins de mobilité et des solutions de desserte
- ▶ Couvre un territoire s'étendant de l'ouest du centre-ville de Montréal à la ville de Vaudreuil-Dorion
- ▶ Objectif : définir le projet optimal en transport collectif répondant aux besoins de la clientèle et aux capacités financières des organismes publics



Situation actuelle : 200 M\$ accordés à un projet de navette aéroportuaire VS 20 M\$ à des études de pré-ingénierie pour le Train de l'Ouest

Solution à venir : arrimer les projets pour trouver une solution viable de transport

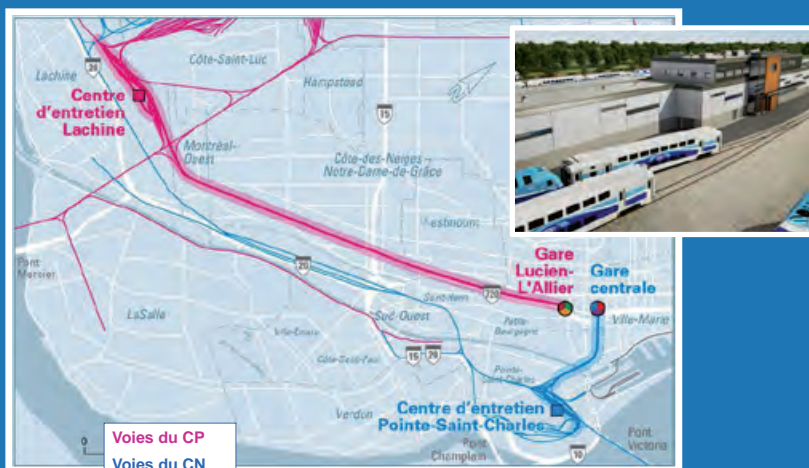


ÉCHÉANCIER PLAN DE MOBILITÉ DE L'OUEST

Phase	Activité	Échéance
1	Mise en place du Bureau des partenaires	Septembre 2012
	Développement de la stratégie de communication	Septembre 2012
	Plan de gestion des enjeux / des risques	<i>En continu</i>
	Bilan études antérieures	Décembre 2012
	Identification des besoins de mobilité pour l'Ouest	Novembre 2012
2	Définition des objectifs et priorités stratégiques d'amélioration de la mobilité de l'Ouest	Décembre 2012
	Définition des solutions de desserte	Février 2013
3	Définition des solutions de desserte (suite)	Février 2013
	Évaluation des solutions de dessertes privilégiées	
	Préparation DPS	
	Mise en place du Bureau de projet pour la préparation du DAI	



CENTRES D'ENTRETIEN



LACHINE : ÉTAT DE LA SITUATION

- **Budget** : 117 M\$ (dont 25 M\$ seront financés par PPP Canada)
- **Livraison prévue** : 2014
- **Statut** : Soumissionnaire retenu annoncé en novembre 2011
 - Contrat attribués pour la conception et la construction à SNC-Lavalin
 - Contrat de 3 ans pour l'entretien
- **Prochaine étape** :
La période de conception sera achevée cet automne.



PSC : ÉTAT DE LA SITUATION

- **Budget** : 267M \$ (demande de soutien financier déposée à PPP Canada)
- **Livraison prévue** : 2016
- **Statut** :
 - ✓ Études de faisabilité terminées
 - ✓ Prise de possession du terrain achevée à l'automne 2010
 - ✓ Consultations publiques achevées : fort appui de la population locale et de ses élus
 - ✓ Avant-projet préliminaire en préparation
 - ✓ Confirmation par PPP Canada, le 4 octobre dernier, de son intérêt pour le projet
 - ✓ Dossier d'affaires initial déposé à l'automne 2012

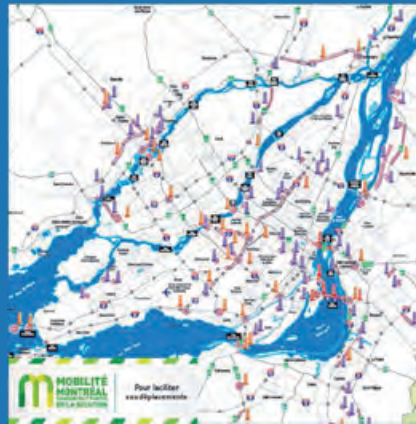
Prochaines étapes :

- ✓ Préparation du dossier d'affaires initial : printemps 2013
- ✓ Approbation du conseil des ministres visée pour l'automne 2013



MESURES D'ATTÉNUATION DE LA CONGESTION ROUTIÈRE

- Annoncées par le Comité sur la mobilité des personnes et des biens, coprésidé par le ministre des Transports, le maire de Montréal et président de la CMM et la mairesse de Longueuil et présidente du RTL
- 20 mesures concernant l'ajout de :
 - ▶ Nouvelles voies réservées;
 - ▶ 480 places de stationnement aux gares de train;
 - ▶ 1 000 places de stationnement aux terminus d'autobus, ainsi qu'une hausse de capacité à certains terminus;
 - ▶ 161 supports à vélo aux gares et aux terminus;
 - ▶ Nouvelles mesures tarifaires.
 - ▶ 2011 : 15 mesures au coût de 5 M\$
 - ▶ 2012 : 18 mesures au coût de 16 M\$
 - ▶ 2013 : à venir



ÉCHÉANCIER


	Activité	Échéance
1.	Stationnement incitatif Saint-Constant	Complétée
2.	Stationnement incitatif Pointe-Claire	Complétée
3.	Stationnement gare Vimont	Complétée
4.	Voie réservée Pie-IX	Complétée
5.	Voie réservée Henri-Bourassa	Complétée
6.	Mesures tarifaires	Complétée
7.	Programme d'espaces de vélo	Complétée
8. et 9.	Mesures tarifaires (OPUS à l'essai et 12 titres mensuels pour le prix de 10)	Complétée
10.	Location d'espaces de stationnement à Laval (<i>mesure potentielle</i>)	Complétée
11.	Voie réservée R-132	<i>Mesure suspendue</i>
12.	Stationnement incitatif Chambly	Complétée
13.	Augmentation capacité Radisson	2013
14.	Voie réservée Concorde	Complétée
15.	Voie réservée R-125	Complétée
16.	Stationnement Saint-Martin	Complétée
17.	Voie réservée Marc-Cantin	2013
18.	Centre d'échanges et stationnement Châteauguay	Complétée
19.	Stationnement et terminus Candiac	2013
20.	Voie réservée A-40	2013





MESURES DE MITIGATION 2013

- Pour l'année 2013, l'AMT et ses partenaires déposeront une liste de mesures de mitigation
- La réalisation de ces mesures est prévue pour l'automne 2013
- Une confirmation du MTQ devrait être reçue vers le début du mois de mars

Présentation à la CMM | 11 mars 2013 | 31 



MERCI DE VOTRE ATTENTION !



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

Annexe B-2

Présentation du Réseau de transport de Longueuil

Priorisation des projets de transport en commun

Présentation à la commission du transport de la CMM
11 et 12 mars 2013



Plan de la présentation

- 1. Mise en contexte - Compréhension du mandat**
- 2. Projets de transport en commun du Grand Montréal**
- 3. Cadre de planification**
- 4. Plan stratégique du RTL 2013-2022**
- 5. Projets prioritaires**
- 6. Principaux enjeux**
- 7. Positionnement du RTL**



1. Compréhension du mandat de la commission du transport de la CMM

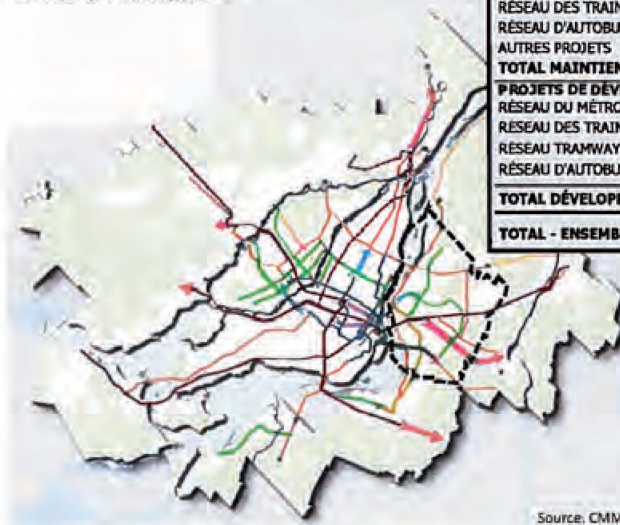
Proposer une séquence d'investissements et un calendrier de réalisation des projets de transport en commun du Grand Montréal à partir des :

- Planifications des autorités de transport et de l'AMT;
- Priorités suivantes :
 1. Maintien des actifs;
 2. Projets de développement en cours de réalisation;
 3. Projets de développement en planification des critères d'achalandage, de coûts et d'équité régionale.



2. Projets de transport en commun du Grand Montréal

Carte 15 du PMAD



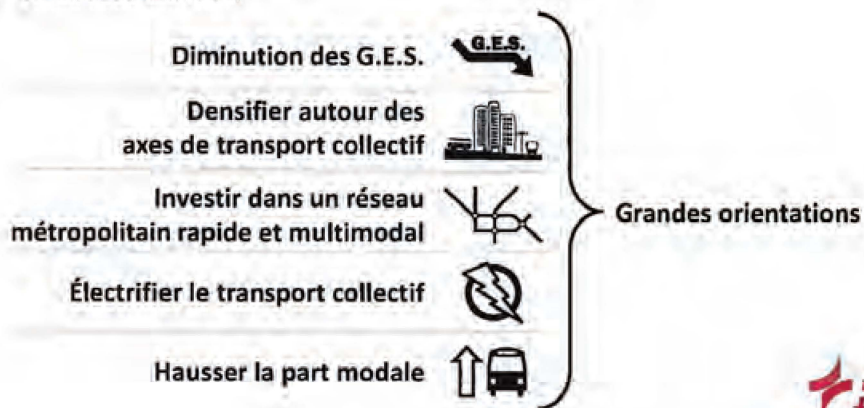
Liste des projets des AOT du Grand Montréal	
Immobilisations envisagées pour la période 2011-2020	
PROJETS MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES ACTIFS	
RESEAU DU METRO	6,5 G \$
RESEAU DES TRAINS DE BANLIEUE	1,0 G \$
RESEAU D'AUTOBUS	2,3 G \$
AUTRES PROJETS	0,5 G \$
TOTAL MAINTIEN ET AMÉLIORATIONS DES ACTIFS	10,3 G \$
PROJETS DE DÉVELOPPEMENT	
RESEAU DU MÉTRO	6,5 G \$
RESEAU DES TRAINS DE BANLIEUE	2,1 G \$
RESEAU TRAMWAY ET SLR	2,5 G \$
RESEAU D'AUTOBUS	1,5 G \$
TOTAL DÉVELOPPEMENT	12,6 G \$
TOTAL - ENSEMBLE DES PROJETS	22,9 G \$

Source: CMM



3. Cadre de planification

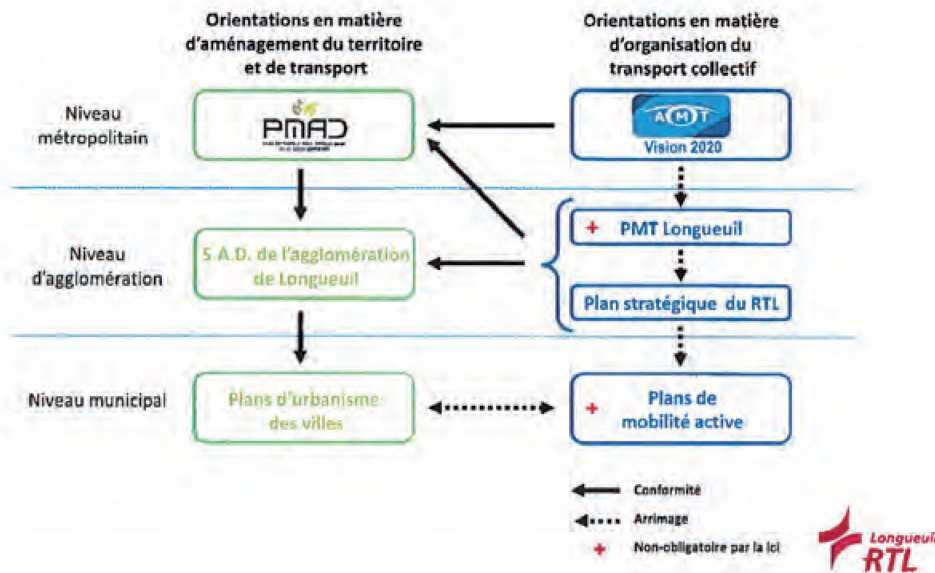
- Plan de développement durable du Québec (MDDEP, 2004)
- Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020 (MDDEFP, 2012)
- Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques (Gouvernement du Québec, 2011)
- Cadre d'aménagement 2001-2021 pour la RMM (MAMROT, 2001)
- Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (CMM, 2011)
- Vision 2020 (AMT, 2012)



4. Plan stratégique du RTL 2013-2022 Grandes étapes

- 1. Cueillette de données pertinente à l'exercice**
Basée sur les travaux et documents faits à ce jour.
- 2. Étude de marché de la mobilité des personnes**
Afin de comprendre les besoins, les motivations, les attentes des usagers et des citoyens.
- 3. Analyse et diagnostic de la situation actuelle et prévue**
- 4. Stratégie globale de mobilité**
Basé sur des choix conciliant les facteurs environnementaux, sociaux et économiques
- 5. Plan de mise en œuvre des actions**
Touchant l'aménagement et la mobilité avec identification de la gouvernance, du financement, et des indicateurs à atteindre

4. Plan stratégique du RTL 2013-2022 Cadre de planification



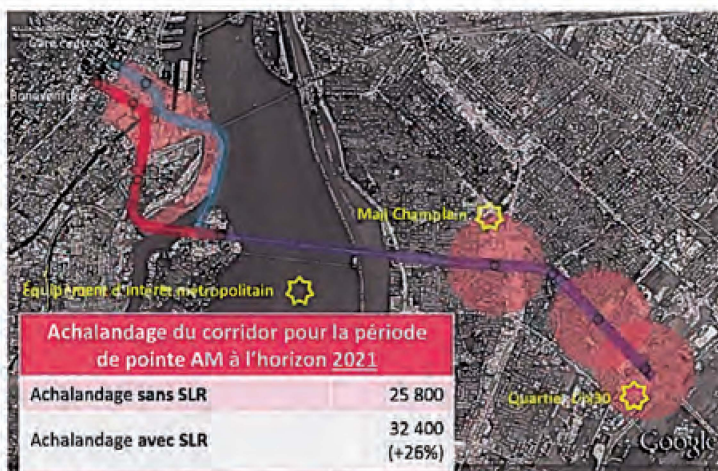
5. Projets prioritaires du RTL



5. Évaluation des bassins de population des projets prioritaires



5. Système Léger sur Rail



Achalandage du corridor pour la période de pointe AM à l'horizon 2021

Achalandage sans SLR	25 800
Achalandage avec SLR	32 400 (+26%)
Transfert modal estimé	2 000
Automobiliste → Bimodal	
Automobiliste → Transport Collectif	

Griffintown, Havre de Montréal
TOD Panama, Chevrier, Quartier Dix30

Source: AMT



Conformité aux grandes orientations

Le projet d'un SLR dans l'axe de l'A10 est une priorité pour la CMM conformément aux positions déjà prises par les élus en avril 2005 (PMAD, p.153)

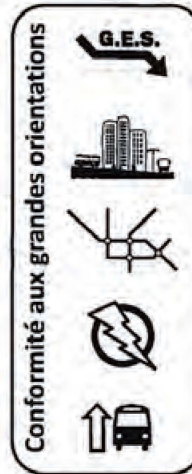
5. Prolongement de la ligne 4 du métro



Achalandage de la ligne 4 pour la période de pointe AM à l'horizon 2031 – Ensemencé

Achalandage sans prolongement	34 300
Achalandage avec le prolongement	38 600 (+13%)
Transfert modal estimé	
Automobiliste → Bimodal	3 100
Automobiliste → Transport Collectif	
Usagers provenant des sites redéveloppés	3 700 (10%)

Source: AMT



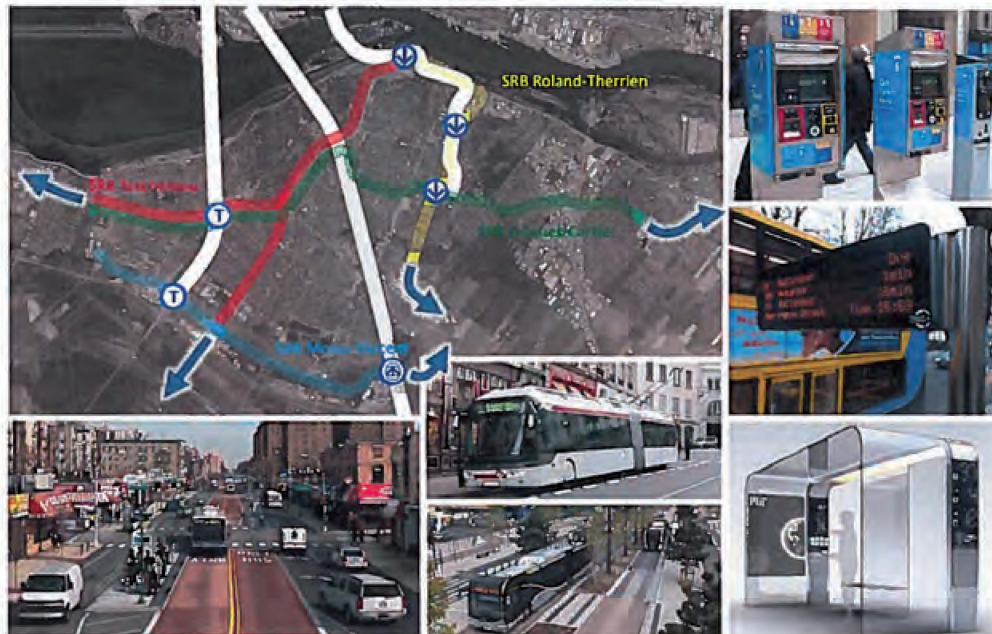
5. Service Rapide par Bus



Sources: Plan d'amélioration des services 2012-2016 du RTL
 PMAD, CMM 2011



5. Service Rapide par Bus



6. Principaux enjeux

- **Financement du transport en commun**
 - **Concertation**
 - **Planification d'ensemble**
 - Territoire
 - Réseaux routiers
 - Réseaux de transports collectifs
- } 3 éléments interreliés

7. Positionnement du RTL

- Projets s'adressant à des **bassins de clientèle distincts** et en **non-concurrence** avec les autres projets métropolitains.
- Projets s'appuyant sur des bases techniques et politiques **cohérentes et rassembleuses**.
- De **nouvelles sources de financement** doivent être identifiés afin d'être en mesure de réaliser les projets de transport en commun.



Annexe B-3

Présentation du ministère des Transports du Québec



Projets d'infrastructures en transport collectif

Ministère des Transports

11 mars 2013

Transports
Québec

La planification en générale



Orientations gouvernementales

- Discours sur le budget 2013-2014
- *Mieux gérer nos infrastructures* – suites du rapport KPMG-SÉCOR
- Investissements dans le maintien des actifs
- Résorption du déficit d'entretien cumulé



3

Transports
Québec

Principes guidant le scénario envisagé

- Maintien du budget en transport collectif
- Baisse du budget totalement assumée dans le volet routier
- Respect des engagements en cours
- Priorisation des projets incontournables en matière de sécurité
- Révision des projets non démarrés quant à leur portée pour ne retenir que les éléments essentiels à réaliser



4

Transports
Québec

Transport collectif

Les organismes de transport en commun et les municipalités souhaiteraient implanter et développer de nouveaux services de transport en commun

Contribution du gouvernement du Québec (50 % à 100 % des dépenses admissibles) financée par le FORT

La plupart des projets de développement en transport en commun sont des modes lourds subventionnés à 100 % par le MTQ



6

Transports
Québec

Planification des réseaux de transport collectif

- Projets initiés, élaborés et réalisés par les organismes de transport
- Exercice de priorisation des projets par les organismes de transport et le MTQ en fonction principes suivant:
 1. Maintien des actifs
 2. Amélioration des équipements et des infrastructures existants
 3. Développement du réseau

Intégration des projets dans un plan quinquennal soumis par le MTQ au Conseil du trésor – Plan québécois des infrastructures en transport en commun (PQI)



6

Transports
Québec

Plan québécois d'infrastructures (PQI)

Chaque année, le Secrétariat du Conseil du trésor détermine la somme affectée au PQI routier et celle affectée PQI transport collectif

Enveloppes budgétaires pour la période 2013-2018

- PQI transport collectif : 2 976,2 M \$
- PQI transport routier : 11 568,3 M \$



7

Transports
Québec

Les études et projets en cours



8

Transports
Québec

PQI – transport collectif

Enveloppe : 2 976,2 M \$ pour 2013-2018

- 1 696,9 M\$ maintien d'actifs et résorption du déficit d'entretien cumulé (57%)
- 1 279,3 M\$ pour la poursuite des projets en amélioration, remplacement et parachèvement (43%)

9

Transports
Québec 

Projets en transport collectif

- Voitures de métro
- Programme Réno-Système
- Train de l'Est et Jonction de l'Est
- Centres d'entretien Pointe Saint-Charles et Lachine
- SRB – Pie IX
- Tunnel Mont-Royal

10

Transports
Québec 

Projets attendus en transport collectif

- Prolongement des 3 lignes de métro (AMT-STM)
- Pont Champlain
- Mobilité de l'ouest (Aérotrain/Train de l'ouest)
- Tunnel CUSM – métro Vendôme
- Tramway de Québec
- SRB Lévis
- Place Charles-Lemoyne

11

Transports
Québec

Les défis de la nouvelle Politique québécoise de la mobilité durable (PQMD)

Planification et priorisation des projets

12

Transports
Québec

Le bilan de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC)

La PQTC a été un franc succès

L'offre de service a été haussée de 23 %, l'objectif était de 16 %

L'achalandage du transport en commun a été haussé de 11 %, l'objectif était de 8 %

Cette politique a démontré qu'il est possible de hausser rapidement l'offre de service du transport en commun et d'obtenir des résultats tout aussi rapidement quant à l'achalandage

- Une bonne partie de ces progrès ont été réalisés sur le réseau d'autobus



13

Transports Québec

La nouvelle Politique québécoise de la mobilité durable (PQMD)

La PQMD aurait, notamment, pour objectifs de :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES)
- Réduire la congestion routière dans les grandes régions métropolitaines
 - À Montréal, la congestion routière représentait en 2003 un coût d'environ 1,4 milliard de \$
 - On évalue en 2011 que la congestion augmente le temps de 83 % en moyenne

Pour atteindre ces objectifs, il faudrait :

1. Faire des choix
2. Améliorer la planification



14

Transports Québec

La PQMD - Faire des choix

Maintien des actifs : un choix incontournable

- Réseau routier : résorber le déficit d'entretien cumulé
- Transport en commun : assurer que les équipements seront fiables et modernes (ex. : remplacement des voitures de métro, réduction de l'âge moyen du parc d'autobus)

Choisir le transport en commun

- Développer l'offre de service en transport en commun est nécessaire pour atteindre les objectifs de réduction des GES et de réduction de la congestion

15

Transports
Québec

La PQMD - Améliorer la planification

Une approche intégrée à l'aménagement du territoire

- La planification des transports devrait notamment contribuer aux objectifs de densification du territoire et éviter de favoriser l'extension du périmètre urbanisé
- Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement va dans cette direction

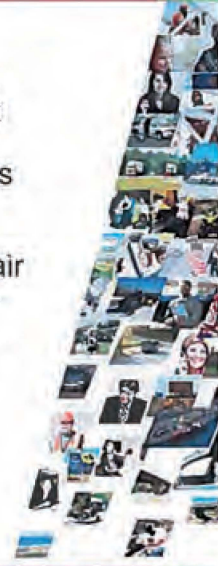
16

Transports
Québec

La PQMD - Améliorer la planification

Une approche métropolitaine

- La perspective métropolitaine devrait prédominer et prendre la forme d'un plan de transport à l'échelle métropolitaine. Ce plan ne peut être l'agrégation des plans locaux
- La planification devrait reposer sur un diagnostic clair des problèmes rencontrés dans chaque corridor de déplacement et elle devrait proposer des solutions adaptées à chaque contexte sans être limitées ou conditionnées par les frontières municipales



17

Transports
Québec

La PQMD - Améliorer la planification

Une approche centrée sur des résultats, sur des objectifs clairs

- Un plan de transport devrait viser à mettre en oeuvre des moyens (projets ou mesures) permettant d'atteindre les objectifs d'une politique de transport
- Ces objectifs devraient viser à solutionner des problèmes précis (ex.: congestion) ou à faire face à des enjeux bien définis (ex.: croissance de la population et des déplacements, GES, etc.)



18

Transports
Québec

La PQMD - Améliorer la planification

Une approche multimodale

- Le système de transport repose sur deux composantes majeures : le réseau routier et le réseau de transport en commun
 - Ils doivent être planifiés comme un tout et les actions posées sur un mode doivent être cohérentes avec les actions et les objectifs poursuivis pour l'autre mode



19

Transports
Québec

La PQMD - Améliorer la planification

Une approche qui agit à la fois sur l'offre et sur la demande de transport

- Agir uniquement sur l'offre de transport, ne permet pas de réduire les problèmes majeurs tels que la congestion et les émissions de GES
 - La PQTC a permis de hausser de 23 % l'offre de service de transport en commun, sans que la congestion routière et les émissions de GES ne soient réduites
- Une approche qui examine et compare toutes les options permettant d'améliorer l'offre de transport en commun



20

Transports
Québec

La PQMD - Améliorer la planification

Un processus de priorisation rigoureux

- Choisir les corridors où intervenir en se basant, notamment, sur les cibles visées :
 - Ex. : le potentiel de réduction de la congestion, le potentiel de gain d'achalandage, la réduction des GES
- Choisir le meilleur mode dans chaque corridor en se basant, notamment, sur :
 - L'intégration urbaine
 - La capacité requise
 - Le coût par déplacement
 - L'intégration au réseau existant

Ce processus devrait permettre de choisir la meilleure option de desserte, dans le meilleur corridor



21

Merci de votre attention !



22

Annexe B-4

Présentation de la MRC Les Moulins

Projets prioritaires 2013-2014



MRC et démographie

	Population en 2001		Population en 2011		Évolution de la population de 2001 à 2011		
	Nombre de personnes	% de la MRC	Nombre de personnes	% de la MRC	Réelle	Taux	TCAM*
Mascouche	30 179	26,8%	42 491	28,6%	12 312	40,8%	3,48%
Terrebonne	82 224	73,2%	106 322	71,4%	24 098	29,3%	2,60%
MRC Les Moulins	112 403	100%	148 813	100%	36 410	32,4%	2,85%

- Taux de variation entre 1966 et 2001 de 576%, ce qui fait d'elle la MRC avec la plus forte croissance sur la couronne nord (Laval, l'Assomption, Ste-Thérèse de Blainville)

Achalandage du transport en commun

- ▶ 6 circuits réguliers vers Montréal et Laval (19-25-35-A25-40-25b)
- ▶ 19 circuits réguliers internes
- ▶ 2 circuits internes/externes (23-11)
- ▶ 2 circuits régionaux, *circuits exploités par le CRTL* (37-125)
- ▶ 2 circuits partagés avec des AOT limitrophes (28-9)

Achalandage	2001	2012	Variation
Transport régulier	1 468 770	2 693 619	+ 83%
Transport adapté	49 221	69 000	+ 40%

Achalandage du transport en commun

▶ Réseau structurant externe



Indicateurs des projets métropolitains

- ▶ Projet
- ▶ Achalandage estimé
- ▶ Potentiel de transfert modal
- ▶ Échéancier de réalisation
- ▶ Avantages / Contraintes
- ▶ Enjeux de réalisation

1. Réaménagement du terminus Radisson

- ▶ Ajout d'un quai au terminus
- ▶ Ajout de départs sur les circuits A25/A25G et 40 (pointe, hors-pointe et fin de semaine)
- ▶ Augmentation de l'achalandage :

(Données en PPAM)	Automne 2013	2015	Variation
Achalandage estimé	1 697	2 467	+ 45%
Nombre de départs	32	46	+44%

- ▶ Transfert modal à 90%
- ▶ Proposer une meilleure offre de service sans la contrainte de partager un quai avec les autres AOT
- ▶ Réalisation à l'automne 2013
- ▶ Frein dans la réponse à la demande

2. Prolongement de la VR A25 Nord

- ▶ Prolongement de la voie réservée direction **nord** entre Pie-IX et la montée Saint-François
- ▶ Mise en service en période de **pointe PM**
- ▶ 49 véhicules d'Urbis emprunteront ce tronçon en pointe PM (14 véh./heures)
- ▶ Achalandage estimé à 2 205 usagers
- ▶ Tranfert modal : 80%
- ▶ Échéancier : automne 2013
- ▶ Temps de parcours optimisé pour les autobus

3. Stationnement incitatif Cinéma Triomphe

- ▶ Nouveau stationnement incitatif pour le secteur Lachenaie
- ▶ Stationnement de 800 places dont 350 pourraient être à usage mixte
- ▶ Dès la mise en service, 9 départs en pointe AM (Circuit 40)
- ▶ Échéancier : printemps 2014
- ▶ Favoriser la bi-modalité et permettre une meilleure desserte du secteur Lachenaie incluant le Domaine du Parc (proche de l'ancienne gare de Charlemagne)
- ▶ L'ajout du quai à Radisson est préalable à la réalisation de ce projet



4. Voie Réservée sur la 337 (chemin Gascon)

- ▶ Une voie réservée en direction nord et sud
- ▶ En période de pointe AM:
 - ▶ 79 véhicules
 - ▶ 3 285 usagers estimés sur cet axe
- ▶ Transfert modal : 90%
- ▶ Optimisation du temps de parcours des circuits internes et externes et désengorgement du chemin Gascon
- ▶ Échéancier : Printemps 2015
- ▶ Une étude a été réalisée pour le réaménagement de cet axe (ville de Terrebonne)

5. Stationnement incitatif / Centre d'échange Urbanova

Stationnement incitatif	Centre d'échange
En connexion directe avec l'A640 et l'A19 et situé sur une collectrice majeure d'Urbanova	Un terminus avec 7 quais
300-400 places estimées	Service aux 15 minutes vers Laval et aux 5 minutes dans le projet Urbanova

- ▶ Contraintes :
 - ▶ Aménagement d'un nouvel échangeur sur la 640 par la ville de Terrebonne
- ▶ Transfert modal : 100%
- ▶ Partage du stationnement avec un futur complexe sportif : utilisation optimale et réduction des îlots de chaleur.



6. Parachèvement de l'A19 avec VR

- ▶ Parachèvement de l'A19 et aménagement d'une voie réservée en direction nord et sud
- ▶ Desserte du métro Cartier ou Montmorency.
- ▶ Bassin de population potentielle : 30 000 habitants dans le développement Urbanova.
- ▶ Nombre estimé de départs en PPAM: 9 à 12, environ 1 autobus aux 15 minutes.
- ▶ Échéancier : 2016
- ▶ Propose une alternative transport collectif efficace pour éviter l'engorgement des axes adjacents et propose une meilleure desserte vers Laval.

7. Voie réservée sur l'A-640

- ▶ Voie réservée sur l'A640 par UAB : utilisation d'accotement par autobus
- ▶ Desserte de l'axe est-ouest aux heures toute la journée (sujet à bonification suivant le rendement)
- ▶ Favoriser et faciliter les connexions entre les différentes villes de la couronne nord.
- ▶ Transfert modal : 90%
- ▶ À terme, pour favoriser les déplacements, le centre d'échange dans Urbanova et un aménagement facilitant dans l'échangeur 640/40 seraient souhaitables.

8. Autres projets

- ▶ Tarification:
 - ▶ Harmonisation des titres
 - ▶ Favoriser l'interzone

- ▶ Information voyageur
 - ▶ Favoriser les échanges entre les AOT pour plus de transparence pour les usagers sur l'ensemble de leur déplacement

Conclusion

- ▶ Contexte d'échange favorable sur la rive nord

- ▶ **Pour** les grands projets métropolitains

- ▶ Besoin de mesures **rapides** et peu **coûteuses** qui peuvent faire un changement important dans la mobilité de nos usagers



Annexe B-5

Présentation de la Table des préfets et des élus de la Couronne Sud

Couronne Sud : ses priorités en transport collectif

Présentation de la Table des préfets élus de la Couronne Sud dans le cadre de la consultation de la COMMISSION DU TRANSPORT portant sur :

« La détermination séquentielle des projets de transport en commun pour le Grand Montréal »



12 mars 2013

Agenda de la rencontre

- 1. Pour des priorités métropolitaines**
- 2. Bref survol du plan de mobilité durable**
 - a) 4 piliers*
 - b) Concept pôle-corridor*
 - c) Nos pôles corridors*
- 3. Les priorités pour la Couronne Sud**





Pour des priorités métropolitaines

Qu'est-ce qu'une priorité métropolitaine?

**L'impact doit être global et justifiable à
l'échelle de la grande région;**

- a) *Impacts économiques majeurs pour toute la région;*
- b) *Contribue à l'atteinte des cibles de réduction des GES;*
- c) *Supporte une masse importante de citoyens à l'échelle de la grande métropole;*



L'impact économique majeur pour toute la région

1. Les ponts Champlain, Jacques-Cartier, le Tunnel LH Lafontaine, les axes de la A-20, de la A-30, de la A-10 et de la A-40 assure un lien commercial entre le Canada et les États-Unis, le Québec et les autres provinces canadiennes, ainsi que la circulation des biens et des personnes de la métropole.
2. Le débit de circulation uniquement sur le pont Champlain est évalué à presque 60 millions de véhicules par année, ce qui lui confère le titre du pont le plus achalandé au Canada et l'un des plus utilisés en Amérique du Nord. Plus de 40 000 passagers quotidiennement en transport en commun.



L'impact économique majeur pour toute la région

3. La métropole est la plaque tournante des déplacements de marchandises par routes, par train, par voie maritime et aérienne, vers l'Ontario et les provinces maritimes, et les marchés américains. L'efficacité des liens routiers et ferroviaires entre les pôles d'activité économique du Grand Montréal ainsi que la continuité des axes qui la traversent sont donc un enjeu majeur pour les déplacements de marchandises.
4. Les deux tiers des échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis sont effectués par camion, pour une valeur de plus de 50 milliards de dollars en 1998;
5. Par exemple, dans les échanges entre le Québec et les États-Unis en 2007, le camion accaparait 59% de la valeur des échanges, suivi du mode ferroviaire avec 19% et du mode aérien avec 15%.
6. plus de 100 000 déplacements de longues distances par camions lourds par semaine empruntant, en totalité ou en partie, l'autoroute 40 sur l'île de Montréal.
7. L'impact économique d'une meilleure part en TC est déterminante (PM)



Sociodémographie de la Couronne Sud

Capital humain:

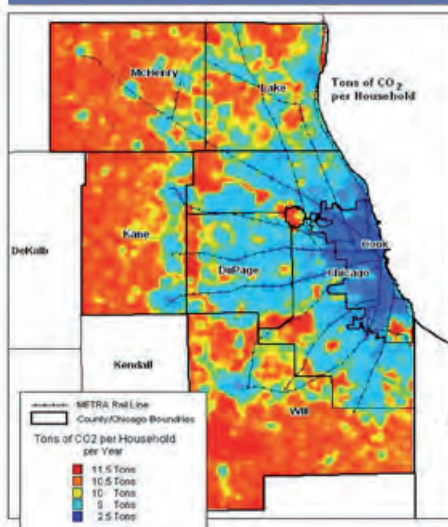
- 456 155 habitants en 2009
- +56% de 1986 à 2006
- 541 000 prévues en 2024 (+ 18%)
- 173 118 ménages en 2009
- 212 000 prévus en 2024 (+22%)
- ~ 12 % de la population de la CMM

Capital économique

- ~125 000 emplois en 2011
- 137 000 à 145 000 emplois prévus en 2026 (+10 à 15%)



Les émissions de Carbone



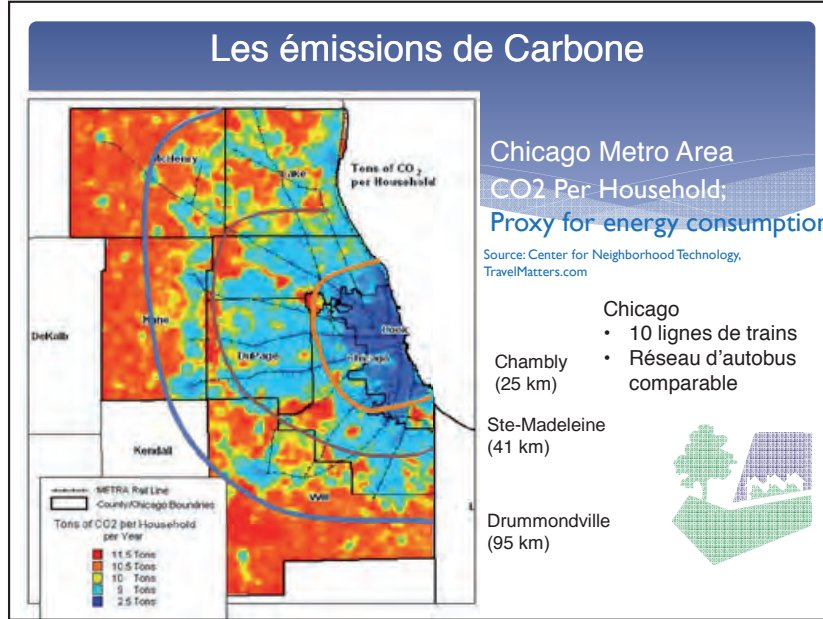
Chicago Metro Area
 CO2 Per Household;
 Proxy for energy consumption

Source: Center for Neighborhood Technology,
 TravelMatters.com

Chicago

- 10 lignes de trains
- Réseau d'autobus comparable





Des priorités ARRIMÉES pour la Couronne Sud

Guidé par le Plan de mobilité durable

Démarche qui s'appuie sur le Concept « Pôle – Corridor »

Principe 1 afin de hausser la qualité de vie de nos concitoyens:

- Intégrer « aménagement / transport des personnes »

Principe 2 pour assurer le déploiement de nos pôles d'activités économiques:

- Arrimage « secteur économique / transport des biens et des marchandises »

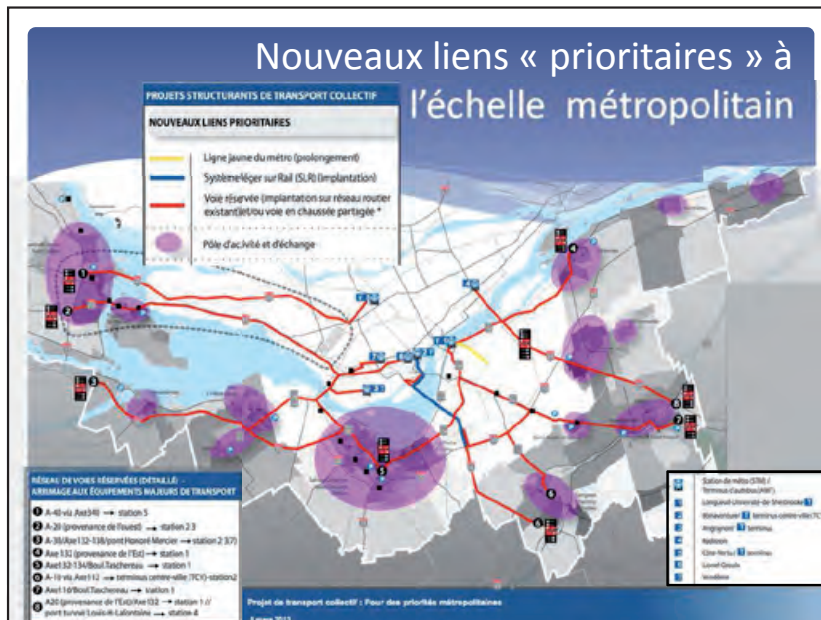


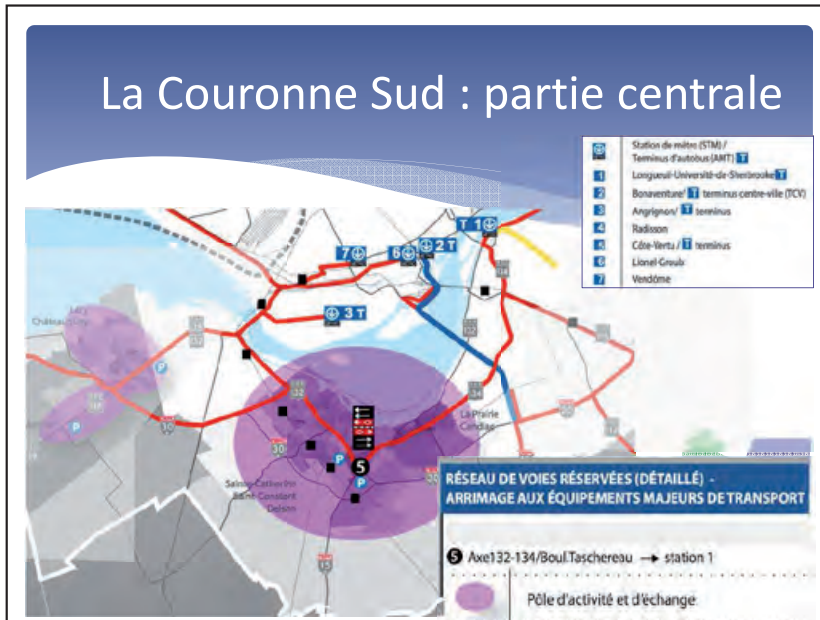
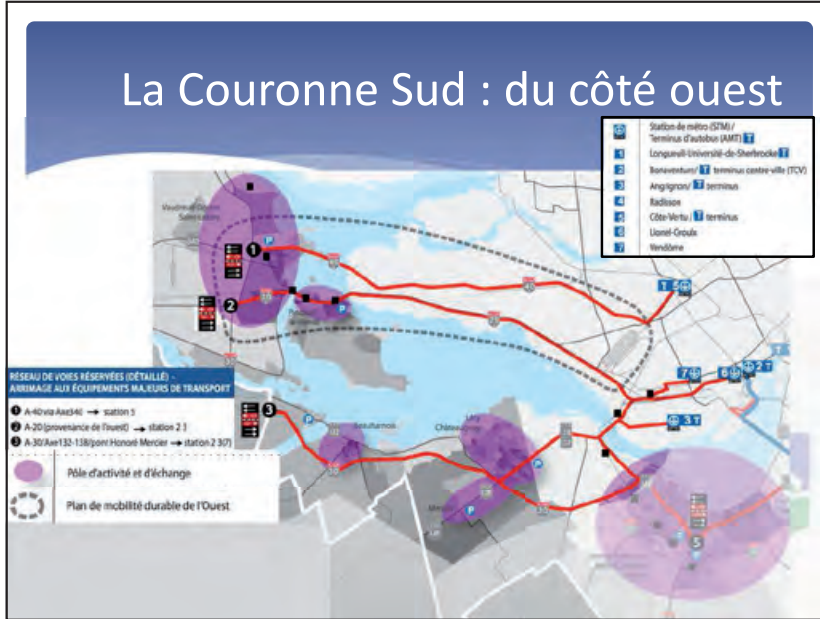
3- Les 4 piliers de la démarche

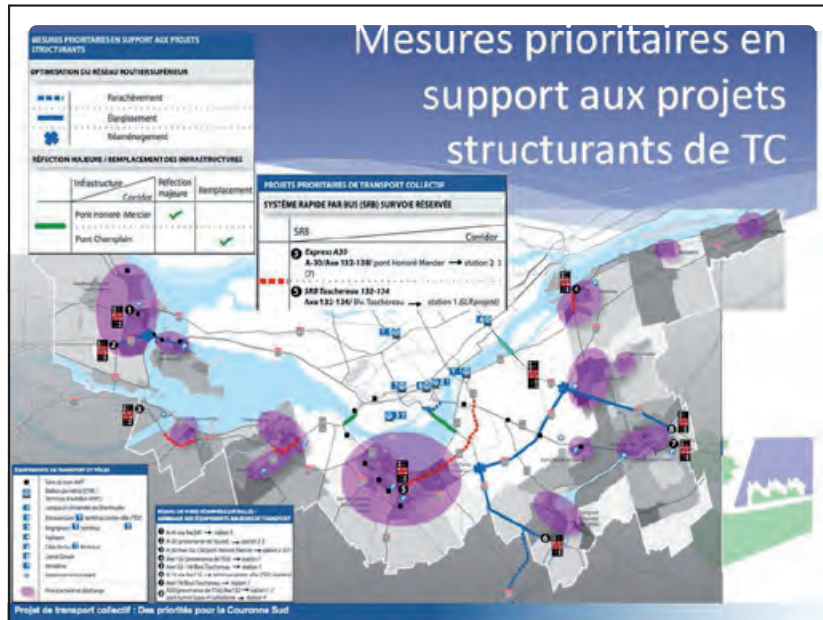
Repose sur 4 piliers :

1. La concertation et la coordination ;
2. L'aménagement du territoire intégré à la planification des systèmes de transport ;
3. La gestion des réseaux par «Pôles / Corridors / Antennes » ;
4. La révision des modes de financement.









Les grands projets prioritaires de la Couronne Sud en transport :

Système de transport de la Couronne Sud

**voies
réservées
arrimés
intégrés**

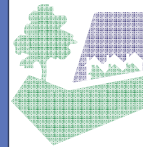
(SRB)
Taschereau

(SRB)
A-30
express

SLR dans l'axe du
Pont Champlain

Prolongement du
Métro à Longueuil

Plan de mobilité de L'Ouest



Plan de mobilité durable Les priorités

1. RÉVISION DES SERVICES INTERMUNICIPAUX ET LOCAUX

Réorganiser le rabattement aux équipements structurants de TC

- intégration des services et des tarifs entre les CIT, l'AMT et la STM
- révision de la grille de tarification métropolitaine
- Révision en profondeur des règles de financement des AOT

Favoriser les liaisons intermunicipales (Est-Ouest) vers les autres pôles d'attraction naturel de la Couronne Sud, soit vers :

- l'agglomération de Longueuil
- l'ouest de l'île de Montréal



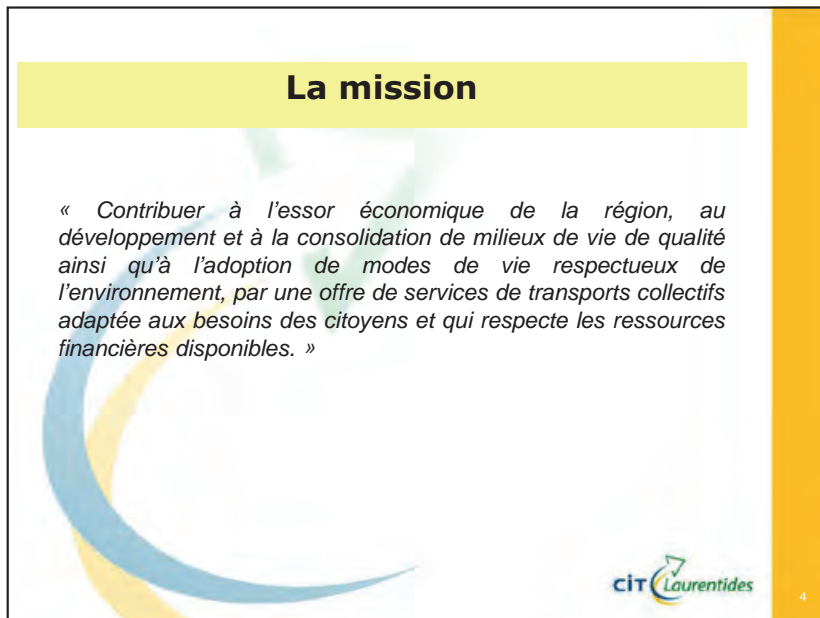
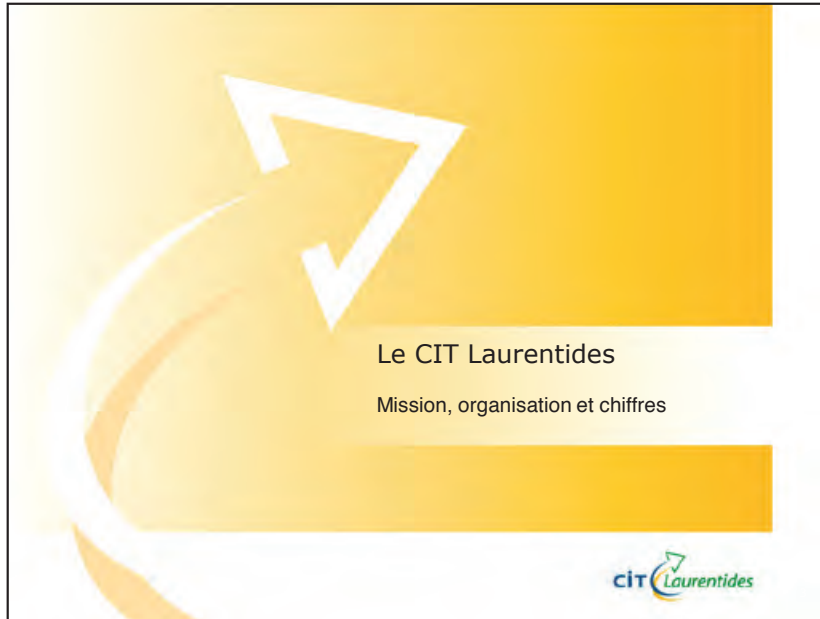
Annexe B-6

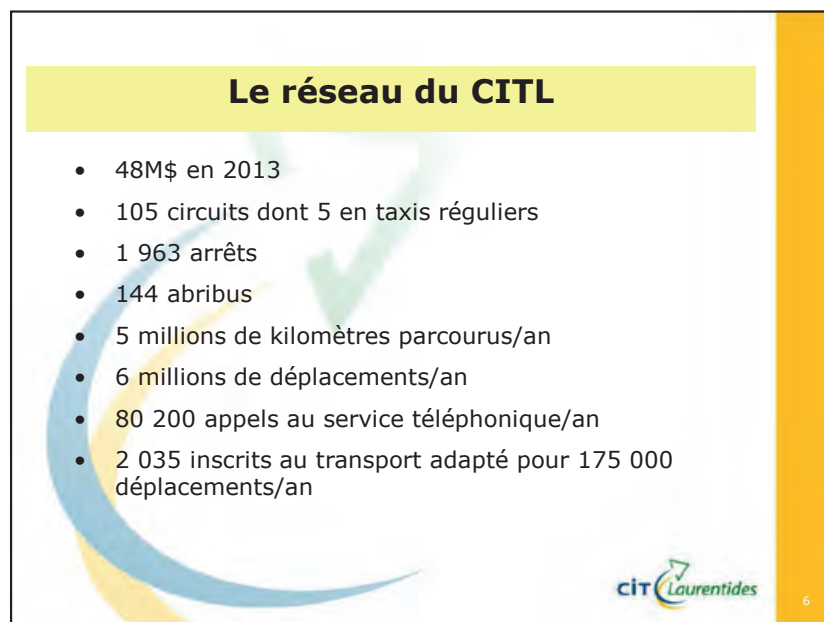
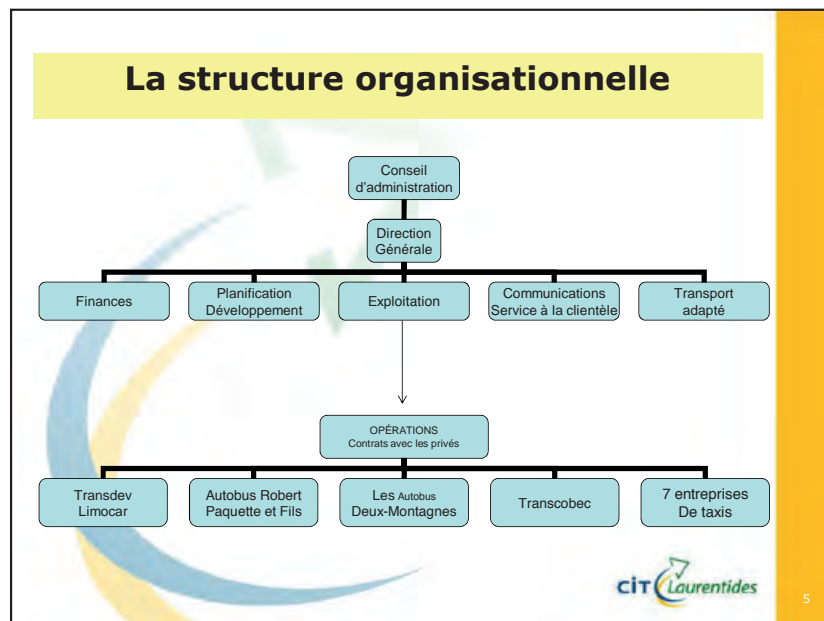
Présentation de la CIT Laurentides



Plan de la présentation

1. Le Conseil intermunicipal de transport Laurentides
 - Le CITL, sa mission, son organisation, quelques chiffres
2. Le plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020
 - Le diagnostic
 - Le plan d'affaires
 - Le plan de développement de l'offre de service
3. Les priorités locales
4. Les priorités métropolitaines
5. Conclusion





FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Évolution des contributions au CITL

	2005	2012
USAGERS	5,7M\$	11,2M\$ ↑ 97%
VILLES	7,5M\$	16,9M\$ ↑ 125%
GOUVERNEMENT	4,0M\$	11,5M\$ ↑ 187%
Taxe sur l'essence		1,5M\$
AUTRES	0,3M\$	0,6M\$ ↑ 100%
TOTAL	17,5M\$	41,7M\$ ↑ 138%



7

Le plan de mobilité durable
 2010-2015 horizon 2020



LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE 2010-2015 HORIZON 2020:

- Est un instrument de concertation et de mobilisation;
- Est un guide d'actions, de moyens et d'investissements des prochaines années;
- Confirme l'intention des membres du conseil d'administration et des gestionnaires du CITL d'assumer la gouverne nécessaire à l'amélioration continue des services de transports collectifs;
- Est le résultat d'une consultation élargie;
- S'inscrit dans la volonté du gouvernement québécois de vouloir offrir de meilleurs choix aux citoyens;
- Respecte les spécificités de chacune des municipalités du territoire du CITL et,
- Positionne les citoyens, les acteurs économiques et institutionnels et les municipalités, au cœur des stratégies et actions.



9

Le plan de mobilité

L'exercice fait en 2008:

- Procéder à un diagnostic de la situation du CITL
- Positionner le CITL en tant qu'organisation, dans le contexte de sa région
- Planifier les grandes lignes de l'évolution du services

La méthodologie:

- Analyse sur les données de l'enquête OD 2003
- Enquête à bord des autobus
- Tournée des 15 villes
- Consultation des partenaires (MRC, AOT, AMT, MTQ, établissements d'enseignement)
- Mandat d'accompagnement professionnel et technique



10

Le diagnostic

PRINCIPAUX CONSTATS

↑ 10% du taux de motorisation entre 1998 et 2003

568 vs 507 voitures/ 1000 habitants pour le reste du Québec


718,935 déplacements par jour tout mode (2003)

77% de l'ensemble des déplacements faits en automobile

2% de l'ensemble des déplacements fait en TC (±5,000,000/an)

19,4% des déplacements (140,012) qui entrent sur notre territoire:

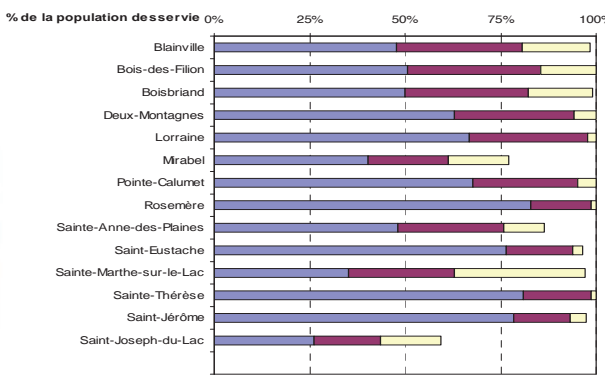
- 44% de Montréal
- 32% de Laval
- 19% des autres municipalités de la Couronne Nord

 11

Le diagnostic


ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU CITL SELON LA DISTANCE À L'ARRÊT (2008)

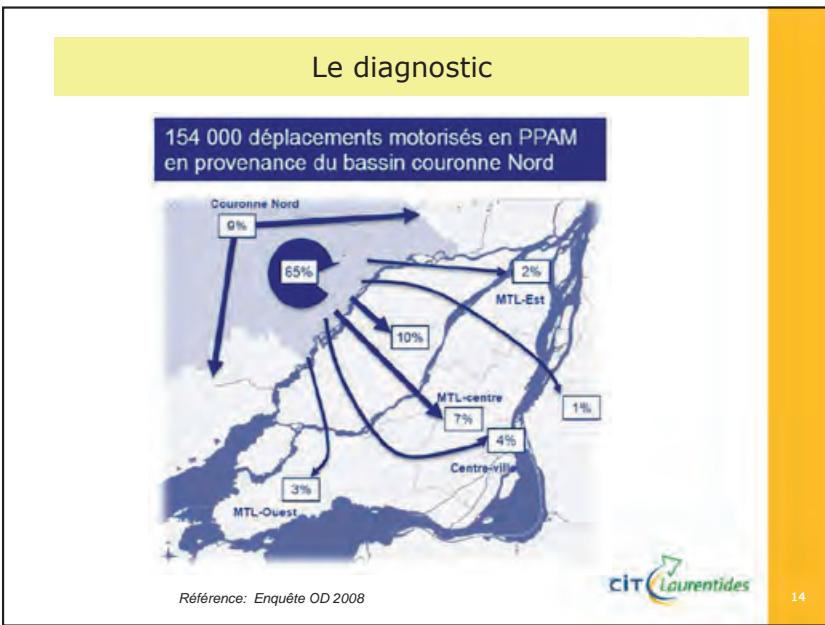
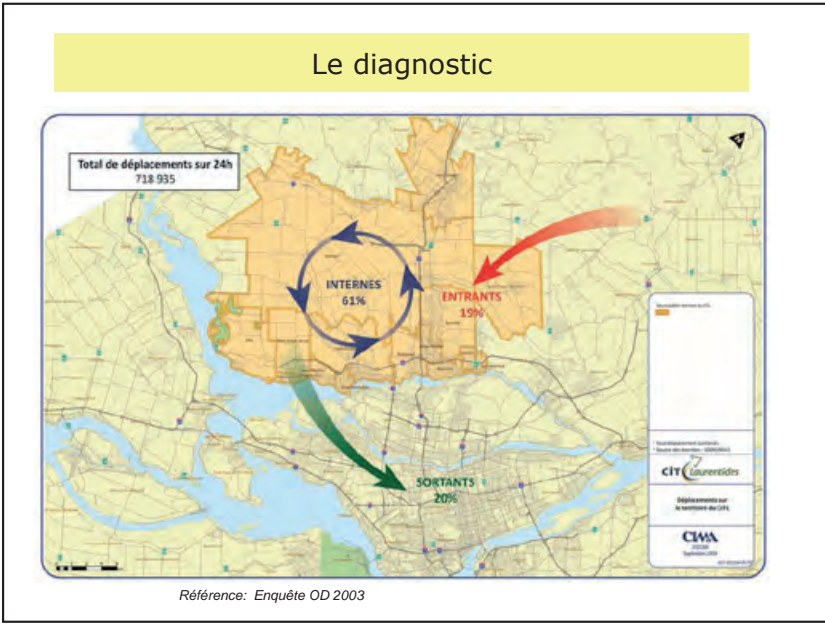
% de la population desservie 0% 25% 50% 75% 100%



Municipalité	0 à 250 m	250 à 500 m	500 à 1000 m
Blainville	~45%	~35%	~20%
Bois-des-Filion	~45%	~35%	~20%
Boisbriand	~45%	~35%	~20%
Deux-Montagnes	~45%	~35%	~20%
Lorraine	~45%	~35%	~20%
Mrabel	~45%	~35%	~20%
Pointe-Calumet	~45%	~35%	~20%
Rosemère	~45%	~35%	~20%
Sainte-Anne-des-Plaines	~45%	~35%	~20%
Saint-Eustache	~45%	~35%	~20%
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	~45%	~35%	~20%
Sainte-Thérèse	~45%	~35%	~20%
Saint-Jérôme	~45%	~35%	~20%
Saint-Joseph-du-Lac	~45%	~35%	~20%

Source : Groupe MADITUC, Évaluation sommaire de l'accessibilité au réseau du CITL

 12



Le diagnostic

PRINCIPALES TENDANCES

- ↑ 15% de la population d'ici 2021 (327,000 en 2006 vs 378,000 en 2021)
- ↑ 55,1% emplois entre 2001 et 2021 sur la Couronne Nord
- 18% de la population de 2021 sera âgée de 65 ans et plus (par rapport à 11% en 2006)
- ↑ 9% titulaires d'un permis de conduire en 2015 au Québec


Le plan d'affaires 2010-2015
horizon 2020 du CITL

Plan d'affaires 2010-2015 – horizon 2020

Objectif : Positionner le CITL dans le contexte de sa région

Cinq axes stratégiques:

1. Développer une culture du transport collectif;
2. Favoriser le développement et la consolidation de milieux de vie de qualité;
3. Contribuer à l'essor économique des municipalités du territoire du CITL;
4. Sauvegarder les ressources, protéger l'environnement;
5. Maintenir une saine gestion d'entreprise.



Plan de développement de
l'offre de service 2010-2015

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE SERVICE

OBJECTIFS - HORIZON 2015		
Aspect	Situation - 2008	Objectif - horizon 2015
Déplacements annuels	4 964 630	9 600 000
Déplacements annuels par habitant	15	26
Couverture du territoire	85% de la population à moins de 500 mètres de marche d'un arrêt en période de pointe	Faire en sorte que 85% de la population ait accès à un arrêt d'autobus à moins de 500 mètres de marche, en période de pointe et hors pointe .
Rabattement train	11% (moyenne gares CITL)	20% des usagers de chacune des gares

Entre 2006 et 2011, le CITL a vu son achalandage augmenter de 58,7%
Déplacements annuels/habitants: en 2012, il y a eu 17 déplacements/an/habitant



19

4 AXES D'INTERVENTION

- **Axe I : Améliorer l'accessibilité au réseau**
- **Axe II : Améliorer l'adéquation entre les besoins en déplacements et l'offre de services**
- **Axe III : Anticiper sur la croissance urbaine et l'évolution**
- **Axe IV: Favoriser l'amélioration des équipements et services à caractère métropolitain**



20

Axe 1: Améliorer l'accessibilité au réseau

- Déjà, plusieurs actions ont été prises afin que le transport en commun s'ajuste aux développements nombreux du territoire du CITL telles que l'implantation de dessertes locales dans des nouveaux secteurs.
- Les stationnements incitatifs aux gares sont à capacité
- La dernière enquête permettait de constater que 23% des usagers du train à la gare de Rosemère y accèdent par les services du CITL



Il faut développer des dessertes pour que les usagers puissent accéder au train par le rabattement autobus.



21

Axe II: Améliorer l'adéquation entre les besoins et l'offre

Adaptation des circuits existants en raison de:

- L'arrivée du train
- Le développement de lignes structurantes
- L'intégration à la dynamique métropolitaine
- La croissance urbaine et démographique

La hiérarchisation du réseau par:

- Des circuits locaux
- Des circuits de rabattement
- Des circuits transversaux
- Des dorsales
- Des lignes express



Depuis la fusion en 2004, les meilleures connexions, la simplification des tarifs, l'augmentation des fréquences ont permis une croissance importante de l'achalandage. Le travail doit se poursuivre dans ce sens.



22

Axe III: Anticiper la croissance urbaine et l'évolution démographique

L'ampleur du développement urbain de nature résidentielle, commerciale et industrielle ainsi que les mutations démographiques imposent au CITL de s'assurer d'une croissance de son offre de service qui réponde aux besoins nouveaux.

- action** →
- **Offrir une desserte aux ménages qui s'établiront dans de nouveaux secteurs sur le territoire du CIT Laurentides**
 - **Desservir le stationnement incitatif prévu avec le prolongement de l'Autoroute 19**
 - **Assurer les déplacements de l'ensemble des personnes âgées en fonction des besoins qui leurs sont propres.**

Axe IV: Favoriser l'amélioration des équipements et services à caractère métropolitain

L'accès rapide et à temps constant au réseau de métro, indépendamment des aléas de la circulation, constitue la façon privilégiée d'augmenter la part modale des transports collectifs.

Trois corridors nord-sud:

- Autoroute 15 / route 117
- Autoroute 19 / Montée Gagnon
- Autoroute 13 / boul. Arthur-Sauvé

Un corridor est-est:

- Autoroute 640 / route 344

- action** →
- La desserte du CITL sur le réseau autoroutier est coûteuse et non performante puisqu'elle opère dans la congestion tous les jours. Des voies réservées sont essentielles pour encourager le transfert modal.**

Axe IV: Favoriser l'amélioration des équipements et services à caractère métropolitain (suite)

La présence de 2 lignes de train fonctionnant en conjonction avec les circuits dédiés au rabattement du CITL, constitue une offre de transport attractive.

Le CITL appuie donc certaines initiatives vouées à améliorer les dessertes de train de banlieue.



- **Bonification des fréquences**
- **Mise en place d'une connexion au tunnel Mont-Royal**
- **Aménagement d'une antenne ferroviaire à Boisbriand**
- **Aménagement de gares à Mirabel et à Saint-Eustache**
- **Aménagement d'un terminus d'autobus à la gare de Deux-Montagnes**
- **Ajout de places de stationnement réservées au covoiturage**



25

Axe IV: Favoriser l'amélioration des équipements et services à caractère métropolitain (suite)

L'achalandage de la ligne Orange devient de plus en plus problématique. Déjà très achalandée, voilà que plusieurs usagers quittent le train pour transférer à la station Concorde. De plus, le terminus Montmorency est devenu nettement trop restreint pour l'ensemble des autobus qui s'y rabattent.

Le CITL appuie donc certaines initiatives vouées au prolongement de la ligne Orange:



- **Prolongement de la ligne Orange entre les stations Montmorency et Côte Vertu**
- **Amélioration de la capacité d'accueil des autobus au terminus Montmorency**
- **Connexion de Blainville/Saint-Jérôme dans le tunnel pour réduire l'achalandage à la station Concorde**



26

PRIORITÉS MÉTROPOLITAINES

L'amélioration de plusieurs déplacements dépendent des interventions métropolitaines.



action

RÉSEAU AUTOBUS

Priorités court terme

- Voie réservée sur l'Autoroute 15 avec stationnements incitatifs le long de l'autoroute
- Amélioration de la capacité d'accueil des autobus au terminus Montmorency
- Voie réservée sur l'Autoroute 13
- Prolongement de l'Autoroute 19 avec voie réservée

Priorité moyen terme

- Mesures préférentielles sur la route 117



27

PRIORITÉS MÉTROPOLITAINES

L'amélioration de plusieurs déplacements dépendent des interventions métropolitaines.



action

RÉSEAU TRAIN DE BANLIEUE

Priorités court terme

- Aménagement de terminus d'autobus à toutes les gares de train de banlieue
- Amélioration des fréquences
- Aménagement d'une gare à Mirabel

Priorités moyen terme

- Aménagement de la connexion dans le tunnel (afin de soulager la ligne Orange)
- Aménagement d'une gare à Saint-Eustache
- Aménagement d'une antenne à Boisbriand



28

PRIORITÉS MÉTROPOLITAINES

L'amélioration de plusieurs déplacements dépendent des interventions métropolitaines.



RÉSEAU MÉTRO

Priorité moyen terme

- Amélioration de la capacité d'accueil à toutes les stations
- Prolongement ligne Orange entre Montmorency et Côte Vertu

Tous s'entendent pour dire que la ligne Orange est la plus achalandée, elle devrait donc être, selon nous, prolongée en priorité puisque la ligne Bleu se rabat sur la ligne Orange

PRIORITÉS MÉTROPOLITAINES

L'amélioration de plusieurs déplacements dépendent des interventions métropolitaines.



TOUS LES RÉSEAUX

Priorités court terme

Tarifification métropolitaine

- Simplification de la tarification métropolitaine afin d'encourager le transfert modal par la réduction du nombre de zones tarifaires

Information voyageurs

- Favoriser et soutenir l'intégration des systèmes d'information aux voyageurs pour une meilleure mobilité de l'ensemble des utilisateurs

INTERVENTIONS EN COURS AU CITL

- Le CITL est le fruit d'une fusion de 4 AOT afin de permettre une meilleure mobilité sur le territoire
- Le CITL a adopté un plan de mobilité durable 2010-2015 horizon 2020, exercice important de planification
- La région a déjà commencé à se modifier pour accueillir les nouveaux arrivants
- Le CITL travaille à l'adéquation des besoins et l'offre par des ajustements constants
- Il encourage le transport actif par l'installation de supports à vélo sur tous les autobus
- Il sensibilise les jeunes au transport en commun en intégrant des étudiants du secondaire



Avec l'augmentation de la population prévue dans les prochaines années, le CITL devra continuer à innover pour relever les défis auxquels il aura à faire face



31

CONCLUSION

Tous les projets identifiés par la région lors de l'exercice du PMAD sont légitimes. Cependant, certains sont très coûteux, demandent beaucoup de planification et ne pourront être implantés avant plusieurs années.

Le CITL croit qu'il faille immédiatement procéder à des projets simples et rapides à mettre en place afin que la population puisse améliorer sa mobilité en attendant l'implantation de grands projets tels les prolongements de métro et le SLR



Souvent sous estimés, les voies réservées et stationnements incitatifs répondent bien à ces critères et offrent une alternative intéressante à l'automobile. Il n'y a qu'à voir l'achalandage sur la voie réservée du Pont Champlain qui est plus élevé que plusieurs lignes de train et autant que certaines lignes de métro.



32

PRIORITÉS (RÉSUMÉ)

Court terme:

Voies réservées A15, A19 et A13, tarification, terminus, capacité d'accueil, fréquences ligne Saint-Jérôme/Blainville, nouvelle gare à Mirabel, information voyageurs

Moyen terme:

Fréquences ligne Deux-Montagnes, ligne Saint-Jérôme/Blainville dans le tunnel, mesures préférentielles sur la 117, gare à Saint-Eustache, antenne ferroviaire à Boisbriand.

Long terme:

Prolongement de métro, ligne Orange en priorité
SLR



DES QUESTIONS ?

Annexe B-7

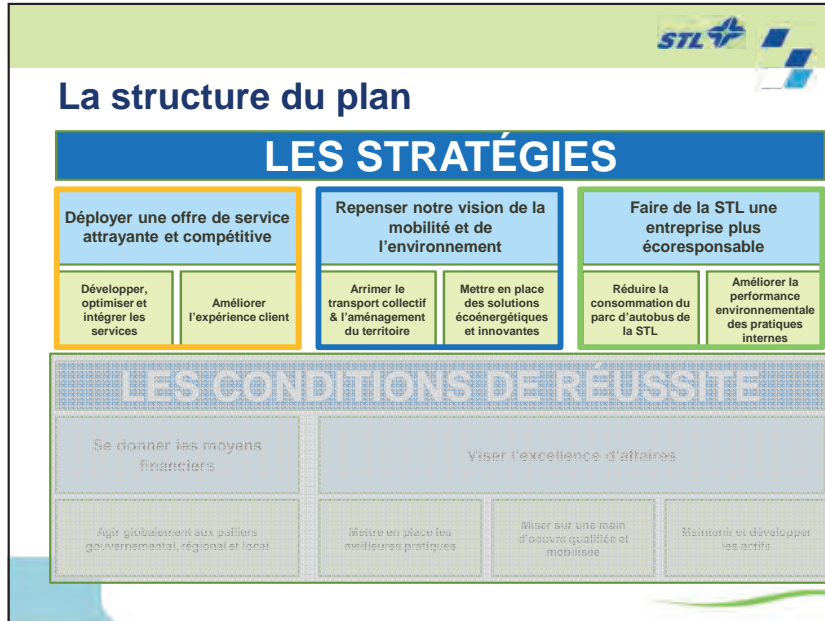
Présentation de la Société de transport de Laval



Les visées et les objectifs

- **LE PLAN STRATÉGIQUE 2013-2022**
 - « Du transport collectif à la mobilité durable »
- **DEUX GRANDS OBJECTIFS**
 - Hausser l'achalandage de **40 %**
 - Diminuer les GES de la STL de **25 %**





DÉVELOPPER, OPTIMISER ET INTÉGRER LES SERVICES

- Augmenter et améliorer l'offre de service de la STL.
- Améliorer la performance du réseau de la STL.
- Accroître l'accessibilité du réseau régulier de la STL.
- Collaborer aux projets métropolitains.

STL			
DÉVELOPPER, OPTIMISER ET INTÉGRER LES SERVICES			
Indicateurs	2012	2015	2022
Km de service commercial (en millions km)	12,1	13,1	15,7
Km BHNS	0	0	34,3
Vitesse commerciale (Km/h-Pam)			
Corbusier (2016)	21,0	19,7	23,6
Laurentides (2020)	22,8	21,5	24,8
Concorde (2018)	19,3	18,7	22,0
Notre-Dame (2021)	19,4	18,7	21,8
Feux Intelligents	0	5	30
Nb lignes accessibles	1	4	18

STL			
AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT			
<ul style="list-style-type: none"> ○ Mieux connaître les besoins de notre clientèle. ○ Améliorer la qualité des services. ○ Développer des outils technologiques assurant une meilleure information à la clientèle. ○ Améliorer la mise en marché des services de la STL. ○ Améliorer les services de transport adapté. 			

AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE CLIENT

Indicateurs	2012	2015	2022
Nb de partenariats	14	17	32
Usagers montants à un arrêt couvert	66 %	69 %	73 %
Taux de ponctualité-Transport régulier	90 %	90 %	92 %
Satisfaction clientèle	79 %	80 %	85 %
Clients recevant un service 5/5	80 %	85 %	90 %
Taux de ponctualité – Transport adapté	95 %	95 %	97 %

ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- S'inscrire à part entière comme partenaire de la démarche « *ÉvoluCité* » de la Ville de Laval.

STL

ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



Résultats attendus

Implication STL « Transit Oriented Development » (TOD) à proximité de la gare Ste-Rose

Participation STL à la planification des nouveaux quartiers résidentiels de Laval (St-François, Ste-Rose, Val-des-Brises)

STL

METTRE EN PLACE DES SOLUTIONS ÉCOÉNERGÉTIQUES ET INNOVANTES



- Proposer des options de recharge à l'auto-solo.
- Promouvoir des initiatives qui influencent les comportements des automobilistes.

STL 

METTRE EN PLACE DES SOLUTIONS ÉCOÉNERGÉTIQUES ET INNOVANTES




Indicateurs	2012	2015	2022
Partenariats avec employeurs	0	9	30
Employés ayant changé leur habitude de mobilité	0	150	500
Activités de sensibilisation	0	30	100
Autobus équipés de support à vélo	23 %	100 %	100 %


STL 

RÉDUIRE LA CONSOMMATION DU PARC D'AUTOBUS DE LA STL






- Évaluer les différents modes de propulsion alternatifs au diesel.
- Évaluer les impacts de la transition vers de nouveaux types de véhicules plus écologiques.
- Instaurer au quotidien des pratiques moins énergivores.

STL 

RÉDUIRE LA CONSOMMATION DU PARC D'AUTOBUS DE LA STL



Indicateurs	2012	2015	2022
Chauffeurs formés en éco-conduite	10 %	70 %	100 %
Consommation carburant (l/100km)	53,7	49,7	39,2

STL 

AMÉLIORER LA PERFORMANCE DES PRATIQUES INTERNES



- S'engager dans une démarche structurée de développement durable.
- Diminuer l'empreinte écologique de l'entreprise.

STL 

AMÉLIORER LA PERFORMANCE DES PRATIQUES INTERNES

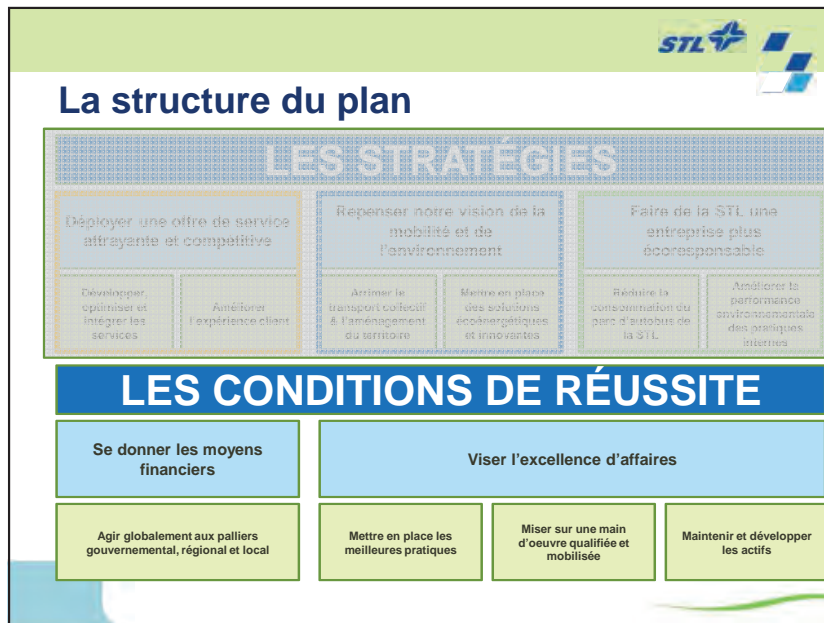


Résultats attendus

- Adhérer à la Charte de développement durable de l'UITP (Union internationale des transports publics) en tant que signataire effectif
- Bilan des émissions de GES de l'entreprise établi
- Maintenir la certification «Ici, on recycle»

CONDITIONS DE RÉUSSITE

STL 

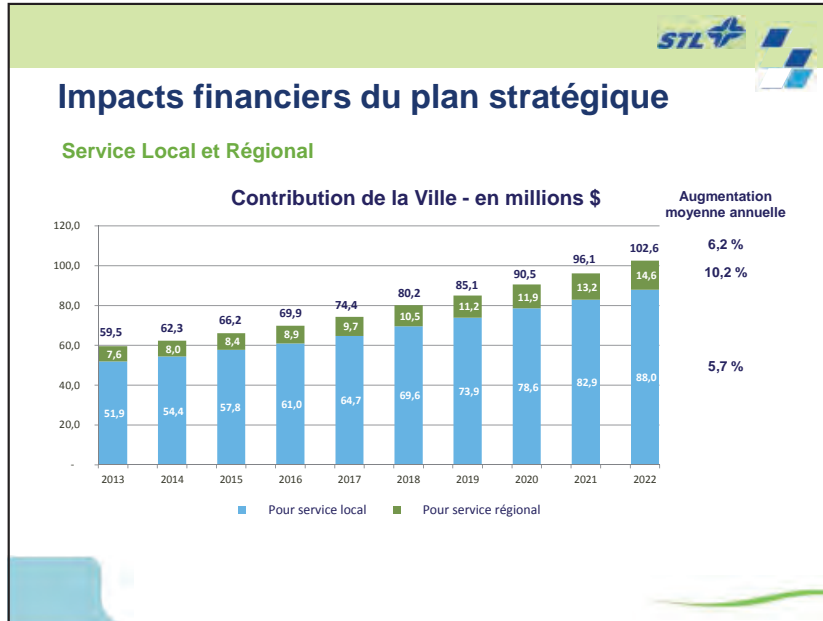


STL

Impacts financiers du plan stratégique

Immobilisations

(En Millions de \$)		2013-2017	2018-2022	Total
Maintien				
	Autobus	45.5	69.8	115.3
	Autres	9.7	7.1	16.8
	Total	55.2	77.0	132.2
Développement				
	Autobus	49.1	59.1	108.2
	Bâtiment	46.0	39.8	85.8
	Voies réservées locales	15.1	0.0	15.1
	Autres	12.8	3.8	16.6
	Total	123.0	102.7	225.7
Total maintien et développement		178.2	179.7	357.9



Annexe B-8

Présentation de la MRC de L'Assomption

Priorisation des projets en transport collectif

Orientations de la MRC de L'Assomption et du Réseau de transport collectif RTCR

Présentation à la Commission du transport de la CMM
12 mars 2013

Table des matières

- MRC l'Assomption, le RTCR, le SADR
- Enjeux de notre transport collectif
 - Schéma des déplacements
 - Structure des déplacements, part modale TC
 - Caractéristiques du réseau routier
 - Achalandage du réseau routier
- Proposition de projets de transport collectif
 - Les principaux axes de transport collectif
 - Planification de la MRC-Axes de transport
- Planification dans une vision globale et intégrée
- Priorisation des projets
- Conclusion

La MRC, Le RTCR et le SADR

- La MRC de l'Assomption compte six municipalités dont quatre sont incluses dans la CMM;
- Une population totale de plus de 122 000 personnes dont environ 85 000 à Repentigny;
- Ayant une délégation de compétences en transport collectif, le Réseau de transport collectif régional RTCR est l'entité responsable de cette tâche.

3

La MRC, Le RTCR et le SADR (suite)

- Le RTCR dispose d'un plan de transport confectionné conjointement avec l'AMT en 2012;
- La MRC de l'Assomption dispose d'un schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) 3^e génération en vigueur et conforme au PMAD de la CMM depuis le 19 décembre 2012;
- La densification, la requalification des espaces urbains, et l'intermodalité entre les modes de transport collectif constituent des enjeux prépondérants du SADR.

4

La MRC, Le RTCR et le SADR (suite)

- L'offre de transport collectif est un élément majeur dans la stratégie du SADR de notre MRC;
- Des mesures sont prévues au SADR afin que les choix d'usage et de lotissement projetés prennent en compte le volet de transport collectif;
- Avec son PMAD, l'accroissement, l'efficacité et l'intermodalité constituent une obligation de la CMM sur l'ensemble de son territoire.

5

Schéma des déplacements MRC de L'Assomption

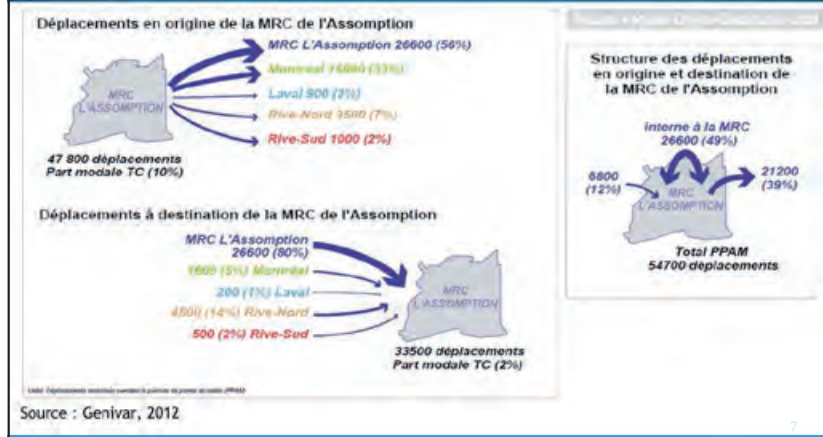
- Évolution de la mobilité des personnes
- Progression constante de sa population
- Croissance constante des déplacements:
 - Nombre des déplacements journaliers en PPAM tous modes confondus ⁽¹⁾:

2003	258 269
2016	273 120

⁽¹⁾ Genivar, 2007a et MTQ 2007

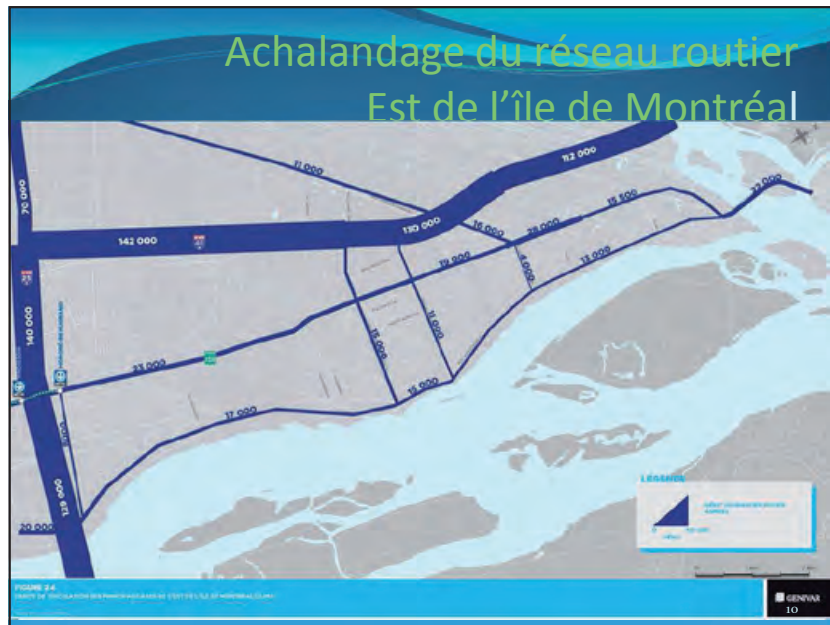
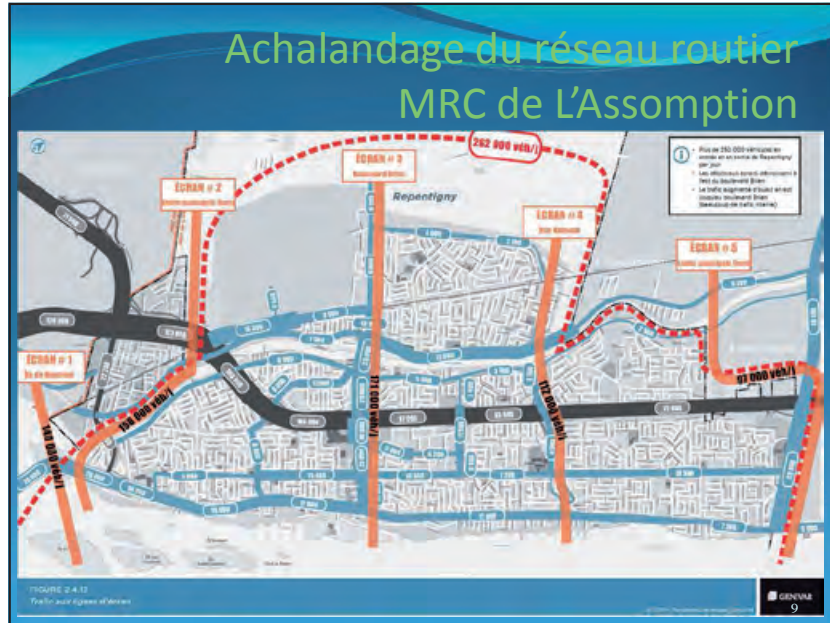
6

Structure des déplacements Part modale TC PPAM, 2008



Caractéristiques du réseau routier

- L'autoroute 40 constitue l'épine dorsale de notre réseau routier;
- Le croisement des autoroutes 40 et 640 crée un nœud de circulation sur le territoire de la MRC;
- Les boulevard de La Rochelle, Brien, Industriel, la rue Valmont et la route 341 interceptent le passage de l'autoroute 40 et causent notamment des goulots d'étranglement à l'intérieur de la trame urbaine de Repentigny.
- Les problèmes routiers obligent d'investir dans le TC

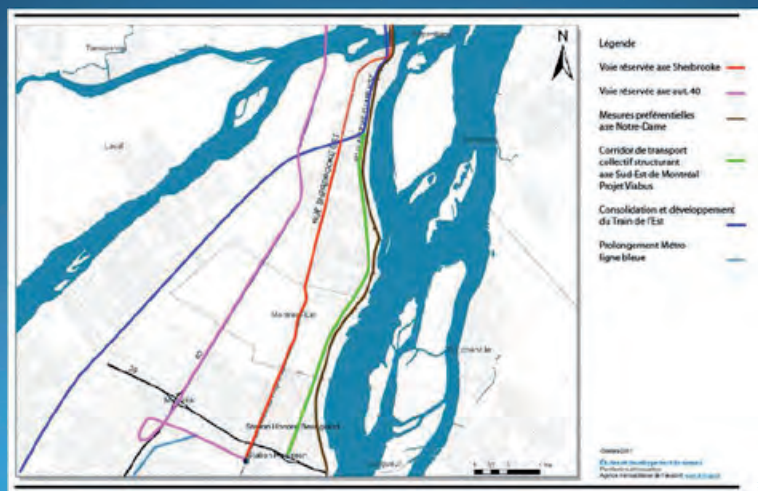


Proposition de projets de transport collectif

- Consolidation et développement du Train de l'Est
- Voie réservée – Axe rue Sherbrooke
- Voie réservée – Axe autoroute 40
- Mesures préférentielles – Axe rue Notre-Dame
- Favoriser le prolongement de la ligne bleue et de la ligne orange
- Des débacardères suffisants au quai Radisson
- Les stationnements incitatifs
- Corridor de transport collectif structurant – Axe Sud-Est de Montréal – Projet Viabus

11

Projets métropolitains de transport- Les principaux axes de transport collectif



12



Planification de la MRC- Axes de transport: Consolidation et développement du Train de l'Est

- Accès à la gare Repentigny depuis l'autoroute 40;
- Agrandissement de l'aire de stationnement de Repentigny (±450 cases prévues – potentiel 1 000 cases);
- Quai d'embarquement et débarquement à Charlemagne et gare de L'Assomption;
- Évaluation des mesures d'accompagnement.

15

Planification dans une vision globale et intégrée

- Optimiser les projets existants dans l'axe de transport déterminé et dans toutes ses ramifications du centre vers la périphérie par la réalisation de projets mineurs mais concrets;
- Choisir l'efficacité et l'augmentation de la qualité du service dans un axe de transport déterminé;
- Optimiser les infrastructures, les aménagements mineurs des équipements de transport collectif;

16

Planification dans une vision globale et intégrée (suite)

- Faire une distinction entre la bonification des services existants et les projets de développement;
- Favoriser une vision de planification globale et intégrée des interventions sur un même axe de transport collectif performant;
- Formation de comités de pilotage pour chacun des axes métropolitains afin de tenir compte de toutes les attentes sur cet axe dès l'étape de planification;

17

Planification dans une vision globale et intégrée (suite)

- Ce comité de pilotage de planification réunirait tous les intervenants d'un axe métropolitain CMM, l'AMT, AOT, MTQ et Municipalités;
- Les projets d'infrastructures majeures ne doivent pas influencer les séquences de planification des projets mineurs dans les axes de transport collectif qui peuvent avoir une incidence très favorable sur la mobilité urbaine.

18

Priorité des projets

- Le projet du Train de l'Est demeure notre première priorité;
- L'axe Sherbrooke avec sa voie réservée jusqu'au pont Le Gardeur et Notre-Dame/Iberville à Repentigny est notre deuxième priorité afin d'assurer l'efficacité de l'axe Sherbrooke;
- Considérant la saturation croissante de l'A-40, une étude d'opportunité de l'intersection l'autoroute 40 et 640 afin d'évaluer toute les problématiques rencontrées et la venue d'une voie réservée sur l'A-40 et l'A-640;

19

Priorité des projets (suite)

- Favoriser le prolongement de la ligne bleue et compléter la boucle de la ligne orange du métro afin de favoriser la fluidité des usagers provenant de la ligne bleue;
- Débarcadère suffisants à la station de métro Radisson;
- La saturation des stationnements incitatifs du Centre d'échange et de Place Repentigny nous incite à une intervention rapide des intervenants.

20

En conclusion

- Plusieurs projets à faibles coûts de réalisation ont fait l'objet de consensus dans la Couronne Nord;

Considérant les besoins actuels et la croissance démographique anticipée, il est important de réaliser ces projets avant que les projets lourds s'accaparent le budget disponible.

- Avec son PMAD, l'accroissement, l'efficacité et l'intermodalité constituent une obligation de la CMM sur l'ensemble de son territoire.

Annexe B-9

Présentation de la Société de transport de Montréal

Priorisation des projets de transport en commun dans la région de Montréal par la Commission du transport de la CMM



M. Michel Labrecque
Président du conseil d'administration
de la Société de transport de Montréal

12 mars 2013

Table des matières

1. Plan stratégique 2020 de la STM
2. Survol de la gestion de portefeuille de projets à la STM
3. Mandat de la Commission
4. Projets de développement du PMAD
5. Conclusion



1 - Le Plan stratégique 2020 : Ambitieux, mais réaliste

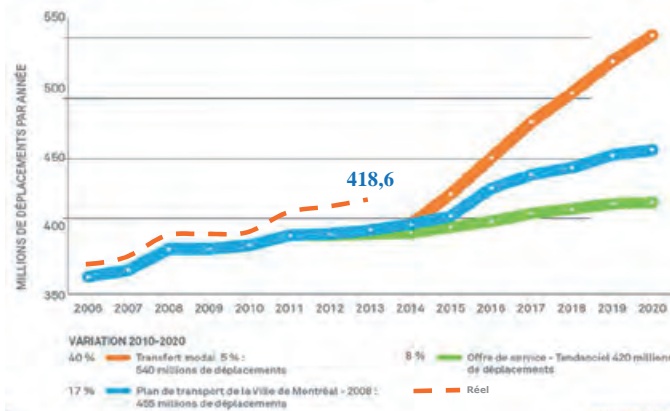


- Une hausse de **40%** de l'achalandage d'ici 2020
- Un transfert modal de **5% de l'auto** vers le TC
- Approuvé par la CMM le 14 juin 2012

3

1 - Le Plan 2020

TROIS SCÉNARIOS DE CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE 2006-2020



4

1 - Des investissements priorités nécessaires à la réalisation du plan

RÉPARTITION DES PROJETS D'INVESTISSEMENTS 2011-2020 DE 11,5 G\$

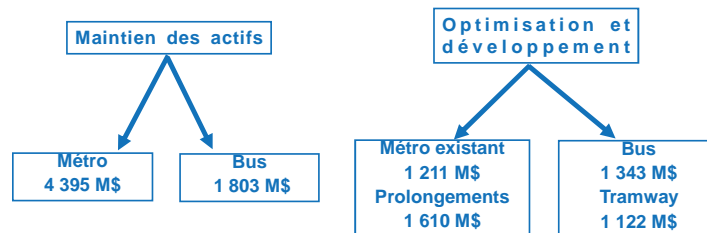
Maintenance des actifs			Optimisation et développement		
Prorata	Projet	M \$	Prorata	Projet	M \$
✓ 1	Remplacement de 342 voitures de métro MPU-10 *	1 513	✓ 8	Ajout de 126 voitures de métro (achalandage * et pontonnage)	557
✓ 7	Modification des stèles MPU-10 *	282	✓ 9	Infrastructure au réseau des bus (nouveaux CT) *	278
✓ 3	René-Systèmes phase I *	122	✓ 10	Acquisition de bus * (partiellement)	565
✓ 4	René-Systèmes phase II * et IV	995	✓ 11	Programme de mesures préférentielles pour bus (MPB) * (partiellement)	181
✓ 5	Remplacement des bus *	717	13	Modification des ateliers pour remplacement du MR-73	654
✓ 9	Station Derré-UGAM-réfection majeure - phase I *	80	15	SRB Henri-Durossa	307
✓ 7	René-Infrastructures métro phase I * et II	500	17	Prolongements du métro	1 610
12	Remplacement des MR-73	917	18	Tramway Centre-ville - Côte-des-Neiges	1 122
✓ 14	Remplacement des systèmes d'exploitation (BUS) *	199	19	Autres projets d'optimisation et de développement	40
10	Refection d'infrastructures Réseau des bus (St-Denis et Crémazie)	444			
20	Autres projets de maintien	443			
	Total par catégorie	6 199		Total par catégorie	5 286

* Projets pour lesquels la STM a obtenu une autorisation du MTQ que ce soit par le PQI ou par le programme SOFIL

5



1 - Des investissements priorités nécessaires à la réalisation du plan



- 58% des projets de maintien priorités sont autorisés ou en voie d'autorisation par le ministère des transports du Québec.
- Près de 20% des projets de développement sont déjà autorisés par le MTQ dont les voitures de métro, l'achat de bus et le programme de MPB.
- En attente des décisions gouvernementales concernant les prolongements de métro.

6



Nouvelles voitures MPM-10



► Respect de l'échéancier, du budget et de l'envergure.
7



Nouveau centre de transport Stinson



8



1 - Comparaison des modes de transport

Mode	Agile	Bus	Bus articulé	Streetcar	STC	Interurbain	Métro
Gabarit (longueur)	8 à 11 mètres	12 m	18 m	18 m	18 m	11 à 18 m (1 voiture) 30 à 40 m	11 m (1 voiture) 19 m (2 voitures) 23 m (3 voitures) 30 m (4 voitures) 37 m (5 voitures) 45 m (6 voitures) 54 m (7 voitures) 63 m (8 voitures)
Capacité places assises	30	30	47	47	47	75	304 624 (par voiture)
Capacité maximale	35	75	105	105	105	203	1300
Passagers (heure/direction de pointe)	De 500 à 750	De 1 000 à 1 500	De 1 500 à 2 500	De 1 500 à 2 500	De 2 000 à 3 000	De 2 000 à 4 000	De 20 000 à 30 000
Distance (inter-arrêts)	De 100 à 250 m	De 150 à 500 m	De 150 à 500 m	De 150 à 500 m	De 400 à 500 m	De 800 à 5 000 m	900 m, en moyenne, entre les stations
Vitesse commerciale	De 10 à 25 km/h	De 10 à 25 km/h	De 10 à 25 km/h	De 10 à 25 km/h	De 17 à 25 km/h	De 17 à 25 km/h	De 25 à 38 km/h
Durée de vie	12 à 14 ans	14 ans	14 ans	20 à 25 ans	14 ans	25 ans	40 ans
Coût unitaire de base du véhicule	500 000 \$ à 670 000 \$ (propulsion diesel) 600 000 \$ (propulsion hybride)	470 000 \$ (propulsion diesel) 900 000 \$ (propulsion hybride)	700 000 \$ (propulsion diesel) 900 000 \$ (propulsion hybride)	1 000 000 \$	De 2 000 000 \$ (propulsion diesel) 4 à 100 000 \$ (propulsion hybride)	Environ 2 000 000 \$	De 2 000 000 \$ à 3 800 000 \$
Émission de GES (g eq.CO2/km)	Environ 900 (propulsion diesel) 1 500 (propulsion hybride)	1 450 (propulsion diesel) 1 500 (propulsion hybride)	1 450 (propulsion diesel) 1 500 (propulsion hybride)	Aucune	2 000 (propulsion diesel) 1 500 (propulsion hybride)	Aucune	Aucune

9

1 - 262 M\$ de financement supplémentaire requis

CADRE FINANCIER 2011-2020 : PRÉVISIONS SELON LES SOURCES ACTUELLES DE FINANCEMENT (M\$)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sources de revenus										
Clients	514	533	549	564	587	643	706	754	802	850
Autres	39	36	37	38	38	40	41	43	45	46
Gouvernements	229	257	298	363	472	511	732	798	872	909
Agglomération de Montréal	390	395	405	415	425	435	445	455	465	475
Taxe sur l'immatriculation des véhicules	19	25	30	30	30	30	30	30	30	30
Taxe sur les parcs de stationnement	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
Quotes-parts indexées	352	351	355	366	375	385	396	406	416	426
Régionales	60	66	66	68	68	66	66	66	66	66
Financement supplémentaire requis	0	64	105	145	182	195	226	254	265	262
Total	1 282	1 373	1 483	1 613	1 782	2 013	2 291	2 392	2 538	2 631

- ▶ La part du client augmentera de 514 M\$ à 850 M\$ en 2020.
- ▶ Le gouvernement du Québec devra augmenter sa contribution de 680 M\$ d'ici 2020 (229 M\$ en 2011 à 909 M\$ en 2020).
- ▶ Malgré l'indexation des contributions municipales, le cadre financier nécessitera 262 M\$ de financement supplémentaire en 2020.

10

2 - Gestion de portefeuille de projets

Objectifs et exemple de critères de priorisation

► Objectifs :

- Choisir des projets alignés aux objectifs stratégiques
- Optimiser les ressources financières et humaines limitées
- Maximiser la valeur générée des projets du portefeuille (bénéfices)

► Exemple de critères pour les projets de développement de services

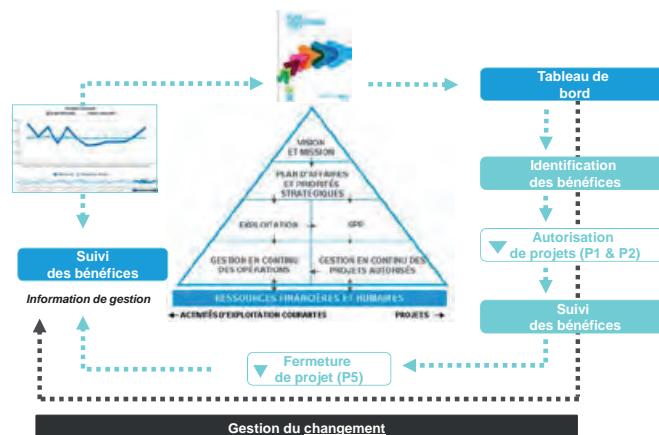
Développer les services	
Critères	Pondération
Achalandage bus/métro	45%
Offre de service bus/métro/tramway	25%
Nombre de déplacements T/A	15%
Développement durable	15%

11



2 - Gestion de portefeuille de projets

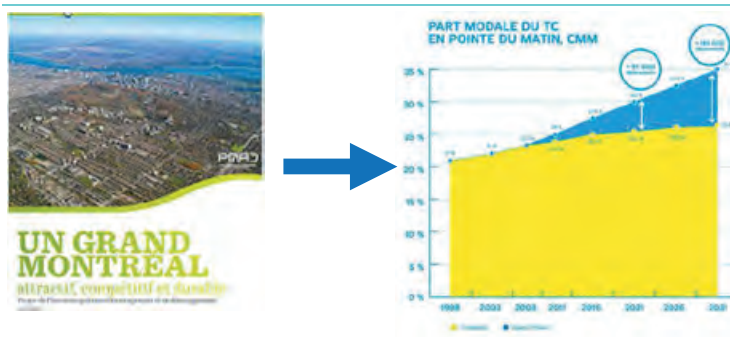
Intégration des différents processus organisationnels en lien avec les objectifs stratégiques



12



3 - PMAD - Objectifs d'achalandage du Grand Montréal



- Transfert modal de **5%** vers le TeC pour atteindre une part modale de 30% en 2020 soit **+ 91 000 déplacements en 2020**.
- Un autre transfert modal de **5%** d'ici 2031 soit **+185 000 déplacements pour une part modale de 35%**.

13

3 - Mandat de la Commission – Ordre des priorités et critères

- Recommander une séquence d'investissements et un calendrier de réalisation des projets de TeC conformément aux orientations, aux objectifs et aux critères découlant du PMAD.
- Projets de maintien et de développement de la région de **22,9 G\$**.
- Priorités :
 - No 1 : Maintien des actifs de **10,3 G\$** (métro, train de banlieue, bus)
 - No 2 : Projets de développement en cours de réalisation de **1,0 G\$** dont :
 - Train de l'Est (AMT) de 700 M\$ - Juin 2014
 - SRB Pie-IX (AMT/STM) avec 12 stations à Montréal pour 180,5 M\$ et 3 stations à Laval pour 124,5 M\$ - Fin 2017
 - No 3 : Les projets de développement planifiés de **11,6 G\$** selon les critères de :
 - Achalandage
 - Coût
 - Équité régionale

14

3 - Prioriser l'ensemble des projets de transport du PMAD

La première recommandation de la Ville de Montréal et de la STM à la Commission du transport de la CMM lors des consultations publiques sur le financement du transport collectif était de :

« procéder à la priorisation de l'ensemble des projets routiers et de transport collectif inscrit dans le PMAD »

TABEAU 27 – Principaux projets d'amélioration du réseau routier métropolitain (en cours ou planifiés)

Projet	Impact (en millions de dollars)	Impact (en millions de dollars)
A-01	Amélioration de l'axe principal (autoroute 10)	1,0
A-02	Transportation de l'axe principal (autoroute 10)	1,0
A-03	Amélioration de l'axe principal (autoroute 10)	4,0
A-04	Amélioration de l'axe principal (autoroute 10)	1,0
A-05	Projet de voirie (autoroute 10)	2,0
A-06	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-07	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-08	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-09	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-10	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-11	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-12	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-13	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-14	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-15	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-16	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-17	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-18	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-19	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-20	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-21	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-22	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-23	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-24	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-25	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-26	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-27	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-28	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-29	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-30	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-31	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-32	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-33	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-34	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-35	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-36	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-37	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-38	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-39	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-40	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-41	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-42	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-43	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-44	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-45	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-46	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-47	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-48	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-49	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-50	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-51	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-52	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-53	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-54	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-55	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-56	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-57	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-58	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-59	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-60	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-61	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-62	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-63	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-64	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-65	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-66	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-67	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-68	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-69	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-70	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-71	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-72	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-73	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-74	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-75	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-76	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-77	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-78	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-79	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-80	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-81	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-82	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-83	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-84	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-85	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-86	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-87	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-88	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-89	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-90	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-91	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-92	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-93	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-94	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-95	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-96	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-97	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-98	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-99	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0
A-100	Projet de voirie (autoroute 10)	1,0

4 - Projets de développement du PMAD à prioriser

► Pour atteindre les cibles du PS 2020, la STM table sur la réalisation des projets de développement suivants :

- MPB, voies réservées passant de 160 km à 370 km, (en cours)
- SRB dont PIE-IX (en cours)
- Acquisition de bus faisant augmenter le parc de 1 700 à 2 100 dont 850 à propulsion hybride (en cours)
- Ajout de 126 voitures de métro dont 63 pour l'augmentation de l'offre et 63 autres pour les prolongements de métro (en cours)
- Prolongements de métro (ligne Bleue vers Anjou et ligne Orange vers Bois-Franc)
- Tramway – première ligne

► D'autres projets structurants auront un impact additionnel sur la fréquentation du réseau STM :

- Prolongements de métro (ligne Orange vers Laval et ligne Jaune au delà de 2020)
- Plan de mobilité de l'ouest (anciennement Train de l'ouest)
- SLR sur l'axe Champlain

4 - Projets de développement du PMAD à prioriser

(en millions de dollars)	PMAD	Plan Stratégique 2020	Déplacements / jour
Maintien des actifs			
Méto - Remplacement des MR-63 et programmes Réno	4 000	3 478	900 000
Méto - Programme de remplacement des MR-73 (à la suite des MR-63)	2 500	917	
Trains de banlieue	1 000		
Bus	2 300	1 360	
Autres projets	500	443	
Sous-total de la catégorie	10 300	6 198	
Projets de développement en cours			
Train de l'est	700		10 000
SRB Pie IX	300		70 000
Mesures préférentielles, voies réservées, équipements et achat de bus	1 200	1 343	Gains de temps de 10 à 20%; 700 000
Matériel roulant du méto additionnel	900	1 211	
Sous-total de la catégorie	13 400	8 752	
Projets de développement en fonction d'un ordre de priorité basé sur des critères d'achalandage, de coûts et selon les objectifs du PMAD			
Prolongements de méto (Phasages selon des multi-critères)	5 600	1 610	60 000 ⁽¹⁾
Plan de mobilité de l'ouest (anciennement Train de l'ouest)	900		
Planification AMT	500		
SLR	1 500		70 000
Tramway	1 000	1 122	70 000 ⁽²⁾
Sous-total de la catégorie	9 500	2 732	
Grand total	22 900	11 484	

Note 1 : Évaluation de la fréquentation des trois stations sur le territoire de Laval

Note 2 : Tiré du Rapport de la CCMM - Groupe de réflexion sur le financement du tramway - octobre 2012

17

5 - Conclusion

- L'alignement stratégique de la STM est conforme aux orientations du PMAD.
- Le maintien du patrimoine est reconnu par tous comme étant la première priorité.
- L'évaluation du déficit d'entretien du patrimoine de la STM est en voie d'être complétée et entraînera un ajustement à la hausse des sommes prévues en maintien des actifs.
- La priorisation des projets du PS 2020 a été établie à partir de critères stratégiques (achalandage, satisfaction clientèle, offre de service) selon des principes et méthodes reconnus.
- Le recours à des sources de financement dédiés demeure un des principaux facteurs de succès. Les principales recommandations de la Commission doivent être mises en œuvre rapidement soit :
 - Augmenter graduellement la taxe sur l'essence de ½ cent
 - Indexer les droits d'immatriculation
 - Compléter les études sur la tarification routière (péages)

18

Merci !!!

19



Annexe C

Communiqué de presse du ministère des Transports du Québec

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE
CNW CODE 01

Transport collectif, aménagement urbain et sécurité

Turcot revu et bonifié – 100 M\$ de nouvelles mesures

Montréal, le 25 mars 2013 – La première ministre du Québec, Pauline Marois, le ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, Sylvain Gaudreault, et le ministre des Relations internationales, de la Francophonie et du Commerce extérieur et ministre responsable de la région de Montréal, Jean-François Lisée, ont présenté des mesures de bonification à Turcot et annoncé le lancement prochain du processus de l'appel de propositions pour l'attribution du contrat conception-construction, lors d'une conférence de presse tenue à Montréal.

Bonifications de l'ordre de 100 M\$

« Les préoccupations exprimées à l'égard d'une meilleure prise en compte du transport collectif auront permis, avec le concours des acteurs concernés, d'ajouter 100 M\$ en bonifications, dont 40 M\$ en transport collectif et 60 M\$ en aménagement du territoire, a annoncé M^{me} Marois. D'autres mesures s'ajouteront également selon l'évolution du chantier et les moments clés du projet. »

Turcot : moteur économique

La première ministre a souligné l'importance stratégique de Turcot comme plaque tournante de l'économie. « C'est un carrefour commercial majeur et sa reconstruction entraînera des bénéfices importants pour l'économie de la métropole et de tout le Québec. Turcot, le plus grand projet routier au Québec, suscitera des retombées économiques de l'ordre de 2 à 3 G\$ et il engendrera la création ou le maintien d'environ 13 000 emplois directs et 8000 emplois indirects. »

Turcot : probité et transparence

« Turcot se fera en respect des lois et des règles dont s'est doté le présent gouvernement pour assurer l'intégrité en matière d'octroi de contrats publics », a mentionné le ministre des Transports et ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, Sylvain Gaudreault. « Les Québécois sont en droit d'exiger que tous les acteurs du projet fassent preuve de probité, de transparence et que les travaux soient réalisés en respect de règles éthiques strictes. Toutes les entreprises invitées à travailler au projet devront obtenir une autorisation de l'Autorité des marchés financiers avant la signature de tout contrat de plus de 40 M\$. Ce projet sera scruté de très près et aucun écart ne sera permis », a insisté M. Gaudreault.

2013-2014 : la cadence des travaux s'accélère

En 2013-2014, la cadence des travaux en mode traditionnel s'accélère avec, notamment, la démolition et la reconstruction du pont d'étagement de la rue Saint-Jacques, la construction du boulevard Pullman et des rues Saint-Rémi et Saint-Jacques, et la construction du pont d'étagement au-dessus du futur corridor ferroviaire qui relie l'A-15 Sud à l'A-20 Ouest. Ce sont 235 M\$ qui seront investis cette année.

Les candidats qualifiés seront connus dans les jours à venir et l'appel de propositions pour le contrat conception-construction sera lancé par Infrastructure Québec prochainement. Afin d'assurer le contrôle des coûts, le budget de réalisation sera limité. « Un plafond budgétaire sera imposé au consortium, après une revue indépendante des estimations qui sont actuellement de l'ordre de 3,7 G\$, ce qui l'obligera à une gestion serrée autant du budget que de l'échéancier, l'un influençant obligatoirement l'autre », a affirmé le ministre Gaudreault.

Montréal y gagne

Le ministre des Relations internationales, de la Francophonie et du Commerce extérieur et ministre responsable de la région de Montréal, Jean-François Lisée, a témoigné des répercussions positives qu'engendra le projet sur le plan municipal. « Turcot représente une belle occasion de repenser un ensemble d'éléments de la trame urbaine, tant pour améliorer la qualité de vie des résidants que pour embellir la métropole et préserver son environnement », a-t-il indiqué. En respect du milieu, Turcot englobe des éléments clés d'aménagement du secteur en favorisant les déplacements locaux et en accordant une attention toute particulière aux piétons et aux cyclistes. Le ministre a ajouté qu'au-delà des infrastructures, Turcot est pensé pour celles et ceux qui l'empruntent, mais aussi pour les citoyens qui vivent dans son voisinage.

La première ministre a réitéré l'engagement de son gouvernement en matière de gestion rigoureuse des contrats. « Le projet Turcot sera réalisé avec toute la rigueur financière requise. Mon gouvernement a fait de la lutte contre la collusion et la corruption une priorité absolue. Ainsi, Turcot sera reconstruit dans le respect des lois et des règles pour assurer la pérennité des infrastructures et des systèmes de transport », a conclu M^{me} Marois.

Turcot est emprunté quotidiennement par 300 000 véhicules, dont pas moins de 30 000 camions. Les travaux majeurs d'infrastructure commenceront en 2015 et se poursuivront jusqu'en 2020. L'échéancier complet, des cartes du projet et les mesures de transport collectif sont disponibles sur le site Internet www.turcot.gouv.qc.ca.

– 30 –

Sources :

Marie Barrette
Attachée de presse
Cabinet de la première ministre
418 643-5321

Yann Langlais-Plante
Attaché de presse
Cabinet du ministre des Transports
et ministre des Affaires municipales,
des Régions et de l'Occupation du territoire
418 643-6980

Christine Fréchette
Attachée de presse
Cabinet du ministre des Relations internationales, de la Francophonie et
du Commerce extérieur et ministre responsable de la région de Montréal
418 649-2319

TRAVAUX

Transport collectif



Dans le cadre de Turcot, le Ministère travaille en collaboration avec la Ville de Montréal, les arrondissements du Sud-Ouest, de LaSalle et de Lachine, la Société de transport de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport afin de mettre en place des mesures préférentielles en transport collectif susceptibles de réduire les répercussions sur la circulation des différentes phases de réalisation des travaux. Ainsi, des mesures permanentes et temporaires sont mises en place afin d'accroître l'efficacité dans l'axe est-ouest. Certaines des mesures temporaires

pourraient par ailleurs devenir permanentes à la fin des travaux de reconstruction de Turcot.

Turcot permettra l'ajout permanent de diverses infrastructures de transport collectif qui se définissent principalement par :

- des voies réservées en site propre*, sur l'autoroute 20, de la limite ouest du projet jusqu'au boulevard Pullman;
- des voies réservées contigües aux voies régulières entre le boulevard Pullman et la sortie Atwater de la route 136;
- des voies réservées sur le boulevard Pullman entre les rues Notre-Dame et De Courcelle;
- une voie réservée sur l'autoroute 20 en direction est entre la rue Bouchard à Dorval et la 10e avenue à Lachine;
- le réaménagement du terminus Lionel-Groulx;
- une sortie réservée aux autobus sur la route 136 à la rue Rose-de-Lima pour un meilleur accès au terminus Lionel-Groulx;
- divers aménagements au réseau local en lien avec l'ajout de ces nouvelles voies réservées permanentes.



De plus, Turcot a été conçu de façon à protéger :

- une emprise pour l'implantation d'une desserte aéroportuaire entre l'aéroport international Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal;
- un corridor pour un éventuel tramway (un projet de la Ville de Montréal).

Plusieurs mesures temporaires ont déjà été mises en place dont :

- une voie réservée aux autobus et aux taxis sur la rue Saint-Patrick, entre les rues Monk et Atwater en direction est, et entre les rues Monk et Dollard en direction ouest;
- une voie réservée aux autobus et aux taxis sur la rue Notre-Dame, de l'avenue Saint-Pierre jusqu'à la rue Monk, en direction est;
- une voie réservée aux autobus sur l'accotement de l'autoroute 20 en direction est, entre la 55e Avenue et la 10e Avenue à Lachine.

Des mesures additionnelles seront mises en place prochainement afin de faciliter les déplacements des usagers du transport collectif :

- une voie de contournement réservée aux autobus à l'intersection de la rue Notre-Dame et du boulevard Angrignon;
- l'optimisation du minutage des feux de circulation sur les axes des rues Saint-Patrick et Notre-Dame.

Également, dans le cadre de la reconstruction de Turcot, le Ministère contribue financièrement à 50% des coûts directs d'exploitation associés à l'augmentation nette de l'offre de service. Ainsi, dans les efforts concertés du MTQ et de la STM afin d'atténuer la congestion routière, le Ministère a financé l'achat de 32 nouveaux autobus pour la STM, spécifiquement dédiés à la desserte de l'ouest de l'île. Quatre lignes de bus express, permettant un gain de temps moyen de 10 minutes, ont été mises en service en avril 2012. D'autres mesures spécifiques seront discutées et implantées en fonction des différentes phases de construction et des impacts potentiels sur la circulation.

Consultez la [carte sur les mesures en transport collectif prévues au projet](#).

En complément aux mesures spécifiques au projet, d'autres mesures d'atténuation complémentaires, ayant un impact sur les volumes de circulation de Turcot, ont été mises en place dans le cadre de Mobilité Montréal en [2011](#) et [2012](#).

En mars 2013, de nouvelles mesures de bonification en transport collectif ont été annoncées. Ces mesures seront mises en place à court et moyen terme dans le corridor de Turcot. Consultez la [liste de ces mesures](#) et la [carte](#).

* « *En site propre* » signifie que la voie réservée est séparée physiquement de la chaussée où circulent les autres véhicules automobiles.

Annexe D

Rapport ADEC – Résumé du cadre financier actuel entourant le financement des équipements et services métropolitains de transport en commun

Communauté métropolitaine de Montréal

Résumé du cadre financier actuel entourant le financement des équipements et services métropolitains de transport en commun

**Rapport final
7 mars 2013**

Les Conseillers ADEC inc.

économie / administration / recherche marketing

560, boulevard Henri-Bourassa Ouest, bureau 311

Montréal (Québec) H3L 1P4

T. 514 332-7606 / F. 514 335-5434 / conseil@adec-inc.ca / www.adec-inc.ca



Table des matières

1	Résumé du cadre financier actuel	1
1.1	Le fonds d'immobilisations	1
1.2	Le fonds d'exploitation	2
2	Modalités et méthode de calcul du partage des coûts d'exploitation	4
2.1	Contributions des Autorités Organisatrices de Transport aux équipements métropolitains	4
2.1.1	Terminus métropolitains	4
2.1.2	Stationnements métropolitains	4
2.1.3	Voies réservées métropolitaines	5
2.2	Contributions municipales aux services métropolitains	5
2.2.1	Services de trains de banlieue	5
2.2.2	Services de l'express métropolitain	6
3	Aides financières aux AOT	7
3.1	Modalités de plafonnement et de paiement de l'ensemble des aides	7
3.2	Aide à l'intégration tarifaire	7
3.3	Aide aux tarifs réduits et étudiants	7
3.4	Aide métropolitaine au métro	8
3.5	Aide métropolitaine aux autobus	8
3.6	Aide métropolitaine au rabatement au train de banlieue	8
3.7	Aide métropolitaine au transport adapté	9
3.8	Modalités du partage de la majoration de la taxe sur les carburants	9
4	Financement du métro	10
4.1	Immobilisations	10
4.2	Exploitation	10
5	Cas de figure : le train de l'Est	11
5.1	Coûts d'immobilisations	11
5.2	Contributions municipales aux coûts d'exploitation	12
5.2.1	Répartition des coûts par tronçon	12
5.2.2	Répartition des coûts entre les municipalités de chaque tronçon	13
5.3	Estimation du financement total de l'exploitation	15
Annexe 1 : Municipalités de l'AMT et estimation des contributions au fonds d'immobilisation de l'AMT pour 2013		17
Annexe 2 : Répartition prévue de la majoration de la taxe en 2012 selon l'AMT		18
Annexe 3 : Répartition du déficit du métro		19

1 Résumé du cadre financier actuel

C'est à l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) qu'incombe la responsabilité de développer, consolider et compléter le réseau métropolitain de transport collectif et le réseau de trains de banlieue.

À cette fin, l'AMT procède à l'acquisition d'équipements et/ou la construction et l'aménagement d'infrastructures d'envergure métropolitaine. C'est également à l'AMT qu'incombe la responsabilité de répartir les coûts et les recettes d'exploitation des équipements et services métropolitains en se servant du cadre financier convenu dont les dispositions sont en rédaction.

L'objectif du présent rapport est de présenter les dispositions du cadre financier et de montrer, par un exemple, son application.

Les opérations financières de l'AMT se divisent en deux fonds :

1. le fonds d'immobilisations : enregistrement et contrôle du financement permanent, comptabilisation des investissements en immobilisations et des contributions pour autres projets métropolitains.
2. le fonds d'exploitation : traitement comptable des opérations courantes relatives à la prestation de services et à son fonctionnement.

1.1 Le fonds d'immobilisations

Le fonds d'immobilisations de l'AMT est alimenté par les contributions :

- ◆ du ministère des Transports du Québec (MTQ) pour chacun des projets.
- ◆ des municipalités, calculées selon la richesse foncière uniformisée (RFU) sur la base de 0,01 \$/100 \$ de RFU.

Le fonds d'immobilisation sert à payer les dépenses d'immobilisations ainsi que le service de la dette contractée pour les investissements passés.

Le fonds d'immobilisations couvre notamment les dépenses pour fins de remplacement et/ou d'acquisition de nouveaux équipements. Par exemple, le fonds d'immobilisation finance les investissements pour les :

- ◆ lignes express métropolitaines;
- ◆ lignes de train de banlieue.

Le maintien/remplacement est financé à 75 % par le MTQ alors que les nouvelles immobilisations sont financées à 100 % par le MTQ.

1.2 Le fonds d'exploitation

Les coûts d'exploitation de l'AMT sont financés à partir des sources suivantes :

- ◆ Recettes provenant des usagers;
- ◆ Contributions des Autorités Organisatrices de Transport (AOT) aux équipements métropolitains qui :
 - ❖ représentent 40% des coûts d'exploitation des terminus métropolitains;
 - ❖ représentent 40% des coûts d'exploitation des stationnements métropolitains;
 - ❖ représentent 40% des coûts d'exploitation des voies réservées métropolitaines.
- ◆ Contributions municipales aux services métropolitains qui :
 - ❖ représentent 50% du déficit (coûts d'exploitation moins les recettes et autres revenus) dans le cas de l'express métropolitain pour chaque ligne.
 - ❖ représentent 40% des coûts d'exploitation du train de banlieue, calculé selon l'approche de l'offre de service.
- ◆ Aides :
 - ❖ Aide à l'intégration tarifaire;
 - ❖ Aide aux tarifs réduits et étudiants;
 - ❖ Aide métropolitaine au métro;
 - ❖ Aide métropolitaine aux autobus;
 - ❖ Aide métropolitaine au rabatement au train de banlieue;
 - ❖ Aide métropolitaine au transport adapté.
- ◆ Sources gouvernementales dédiées :
 - ❖ Droit sur l'immatriculation;
 - ❖ Taxe sur l'essence.

Les sources gouvernementales dédiées, soit le droit sur l'immatriculation et la taxe sur l'essence, servent à éponger les déficits des différents services et équipement métropolitains, à fournir un soutien direct aux diverses AOT de même qu'à couvrir les frais d'administration de l'AMT.

Les sources gouvernementales dédiées s'élèvent à 30 \$ par véhicule de moins de 3 000 kg enregistré sur le territoire de l'AMT (auxquels sont soustraits 2 % pour les frais de gestion par la SAAQ) ainsi que 3 cents par litre d'essence vendu.

Le 3 cents/litre de taxes sur l'essence est divisé en deux composantes de 1,5 cents/litre. La première composante est utilisée afin d'éponger les déficits d'exploitation des équipements et services métropolitains, d'offrir diverses aides et de couvrir les dépenses administratives de l'AMT. La seconde composante est distribuée aux AOT et aux municipalités selon leur quote-part tel qu'illustré à l'Annexe 2. Pour plus de détails, voir la section 3.8.

Ainsi, pour prendre l'exemple d'une ligne de train de banlieue, les sources gouvernementales sont utilisées pour payer la différence entre les coûts d'exploitation totaux de la ligne et les trois autres sources de revenus, que sont les recettes provenant des usagers, les contributions municipales et les différents programmes d'aide applicables.

2 Modalités et méthode de calcul du partage des coûts d'exploitation

2.1 Contributions des Autorités Organisatrices de Transport aux équipements métropolitains

2.1.1 Terminus métropolitains

L'AMT, conformément à la Loi, facture une partie des coûts d'exploitation aux AOT selon leur utilisation du terminus :

- ◆ 40 % des coûts d'exploitation multiplié par leur part d'utilisation aux AOT du territoire de l'AMT.
- ◆ 100 % des coûts d'exploitation multiplié par leur part d'utilisation aux AOT à l'extérieur du territoire de l'AMT.

La fréquentation des quais ou des portes d'embarquement et de débarquement détermine l'utilisation par une AOT.

La répartition des coûts d'exploitation se calcule en deux étapes;

1. les coûts d'exploitation du terminus sont répartis uniformément, en fonction du nombre de quais utilisés ou pour les portes utilisées, selon le terminus.
2. les coûts, pour les quais ou les portes utilisés par plus d'une AOT, sont partagés au prorata de l'utilisation de ces dernières, l'utilisation étant défini selon l'achalandage véhiculaire tiré des horaires planifiés de la période automnale.

2.1.2 Stationnements métropolitains

L'AMT, conformément à la Loi, facture une partie des coûts d'exploitation aux AOT selon leur utilisation de chacun des stationnements :

- ◆ 40 % des coûts d'exploitation multiplié par leur part d'utilisation aux AOT du territoire de l'AMT.
- ◆ 100 % des coûts d'exploitation multiplié par leur part d'utilisation aux AOT à l'extérieur du territoire de l'AMT.

La fréquentation du stationnement par la clientèle d'une AOT pour accéder aux services d'autobus, de métro ou de train détermine l'utilisation du stationnement par cette AOT.

Dans le cas où un stationnement dessert plus d'une AOT, le partage des coûts d'exploitation est effectué au prorata de l'utilisation. Celle-ci est définie selon l'achalandage véhiculaire tiré de l'offre de service planifiée pour la période automnale.

2.1.3 Voies réservées métropolitaines

L'AMT, conformément à la Loi, facture une partie des coûts d'exploitation aux AOT selon leur utilisation de la voie réservée:

- ◆ 40 % des coûts d'exploitation multiplié par leur part d'utilisation aux AOT du territoire de l'AMT.
- ◆ 100 % des coûts d'exploitation multiplié par leur part d'utilisation aux AOT à l'extérieur du territoire de l'AMT.

Une AOT est considérée utilisatrice d'une voie réservée métropolitaine si elle emprunte cette dernière.

Les coûts d'exploitation de chacune des voies réservées sont partagés entre les AOT utilisatrices au prorata de leur utilisation. Celle-ci est définie selon les véhicules-km tiré de l'offre de service planifiée de la période automnale.

2.2 Contributions municipales aux services métropolitains

2.2.1 Services de trains de banlieue

L'AMT, conformément à la Loi, facture 40 % des coûts d'exploitation d'une ligne de trains de banlieue aux municipalités desservies selon deux niveaux de partage :

- ◆ Partage des coûts entre les tronçons d'une ligne.
- ◆ Partage des coûts d'un tronçon entre les municipalités desservies par celui-ci.

Les tronçons, les municipalités desservies et les ententes particulières entre les municipalités d'un même tronçon sont décrétés annuellement par le gouvernement. Le partage du 40 % des coûts d'exploitation entre les tronçons d'une même ligne de train de banlieue dépend d'un critère d'offre. Deux critères sont utilisés, chaque ligne en adoptant un :

- ◆ Les départs-gares sur le tronçon en proportion de l'ensemble de la ligne.
- ◆ Les trains-km sur le tronçon en proportion de l'ensemble de la ligne.

Une municipalité est reconnue être desservie par un tronçon de ligne de train de banlieue si elle est située sur le territoire de l'AMT et si elle rencontre au moins un des 3 critères suivants :

- ◆ Une gare de la ligne de train de banlieue est située sur son territoire.
- ◆ Une gare est située sur le territoire desservi par l'AOT dont est membre la municipalité.
- ◆ La population desservie par l'AOT dont est membre la municipalité compte pour au moins 7 % de l'utilisation de la ligne de train de banlieue.

Finalement, le 40% des coûts d'exploitation d'une ligne de train attribué à un tronçon est réparti entre les municipalités desservies selon une des méthodes suivantes :

- ◆ Une entente entre les municipalités desservies pouvant dépendre du nombre d'utilisateurs provenant de chaque municipalité ou de l'utilisation des gares.
- ◆ Une répartition basée sur la richesse foncière uniformisée (RFU), impliquant que chaque municipalité contribue en fonction de sa part de la RFU totale des municipalités desservies par le tronçon.

2.2.2 Services de l'express métropolitain

L'AMT, conformément à la Loi, facture, pour chaque ligne, 50 % du déficit de l'express métropolitain (coûts d'exploitation moins les recettes et autres revenus) aux municipalités desservies selon une entente entre l'AMT et les municipalités desservies. Lorsque la part des usagers de la ligne qui résident sur le territoire de la municipalité ou de l'AOT excède 1 %, la municipalité est considérée desservie. Le profil de la clientèle de l'express métropolitain par autobus est établi sur une base annuelle à l'aide d'une enquête à bord et ce profil permet d'identifier la municipalité de domicile des usagers et de définir la part d'utilisation des municipalités.

3 Aides financières aux AOT

Comme nous l'avons vu, les revenus provenant des droits d'immatriculation et du \$0,030/litre de taxe sur l'essence permettent à l'AMT d'octroyer des aides financières aux AOT et Sociétés de transport adapté (STA).

3.1 Modalités de plafonnement et de paiement de l'ensemble des aides

Si l'estimation de l'ensemble des aides dépasse les fonds disponibles, le montant dédié au total des aides est sujet à un plafonnement qui est appliqué aux aides suivantes :

- ◆ Aide à l'intégration tarifaire (versement en fin d'année financière);
- ◆ Aide aux tarifs réduits et intermédiaires;
- ◆ Aide au métro;
- ◆ Aide aux autobus;
- ◆ Aide au rabatement au train de banlieue.

3.2 Aide à l'intégration tarifaire

Le manque à gagner administratif engendré par l'adhésion au système tarifaire métropolitain est compensé par l'aide à l'intégration tarifaire.

Le manque à gagner correspond à l'écart, lorsque négatif, entre la part des recettes TRAM (Trains, Autobus et Métro) octroyée à une AOT et la portion des recettes qui auraient été générées par les titres locaux équivalents déduit du rabais tarifaire métropolitain.

3.3 Aide aux tarifs réduits et étudiants

Le manque à gagner administratif engendré par les titres à tarifs réduits et étudiants est compensé par l'aide aux tarifs réduits et étudiants.

Le manque à gagner correspond à l'écart tarifaire consenti entre les tarifs réduits et les tarifs ordinaires.

L'aide aux tarifs réduits et étudiants est répartie entre les zones tarifaires en proportion de la somme des rabais tarifaires consentis aux titres réduits et étudiants de chaque zone. Le montant d'aide pour chaque zone tarifaire est réparti en proportion des passagers-kilomètres parcourus sur les réseaux qui desservent la zone.

3.4 Aide métropolitaine au métro

L'AMT offre une aide financière à la STM pour compenser ses coûts d'exploitation du métro.

Une aide financière de 0,20 \$ est versée à la STM pour chaque déplacement admissible effectué sur le réseau de transport métropolitain du métro. Tous les déplacements sur le réseau du métro sont sujets à l'aide au métro. La STM communique mensuellement à l'AMT les relevés détaillés d'achalandage du métro.

3.5 Aide métropolitaine aux autobus

L'AMT offre une aide à l'exploitation aux AOT du territoire de l'AMT contribuant au Réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA).

Une aide financière de 0,50 \$ est versée aux AOT pour chaque déplacement admissible effectué sur le RTMA.

3.6 Aide métropolitaine au rabatement au train de banlieue

L'AMT offre une aide à l'exploitation aux AOT du territoire de l'AMT offrant un rabatement autobus au train de banlieue.

Une aide financière de 0,50 \$ pour chaque déplacement admissible est versée aux AOT offrant un service d'autobus sur lequel il y a des usagers effectuant une correspondance à une gare de train de banlieue.

3.7 Aide métropolitaine au transport adapté

L'AMT offre une aide de 10 \$ par déplacement métropolitain reconnu pour chacun des Services de transport adapté (STA) situés sur le territoire de l'AMT.

Les données réelles de déplacement sont transmises annuellement par les STA à l'AMT. Ces données sont corroborées via le Formulaire du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées du MTQ.

Cette aide est assujettie à un plafond budgétaire annuel fixé par l'AMT pour chaque STA via son budget d'exploitation.

3.8 Modalités du partage de la majoration de la taxe sur les carburants

Selon le nouveau décret 23-2013, la majoration de la taxe sur le carburant (0,015 \$/litre) est distribuée aux AOT et aux municipalités selon leur quote-part. Celle-ci est basée sur les différences observées entre les résultats de l'application du cadre financier métropolitain en vigueur et l'application d'un cadre financier métropolitain proposé par les élus de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) comprenant la majoration de la taxe. L'écart entre les deux cadres, pour une AOT ou une municipalité données, divisé par l'ensemble des écarts observés pour les AOT et les municipalités définissent sa quote-part. Le tableau de l'Annexe 2 fournit pour 2012 les montants partagés ainsi que les résultats du calcul selon l'AMT.

4 Financement du métro

4.1 Immobilisations

Selon le Programme d'aide au transport collectif des personnes, le prolongement d'une ligne de métro sera financé à 100 % par le MTQ et n'aura aucun impact sur le calcul du service de la dette de la STM.

4.2 Exploitation

L'entente sur le partage du déficit du métro (2007-2011) a été établie selon le cadre financier du transport collectif métropolitain adopté en 2007. Cette entente était d'une durée de cinq ans avec une option de renouvellement pour une autre durée de cinq ans.

Selon cette entente, le déficit métropolisable soumis par la STM est partagé en fonction de l'utilisation, calculé selon l'enquête Origine-Destination (OD)-2003 et/ou celle de 2008.

À ce jour, l'entente n'a pas été renouvelée et le nouveau cadre financier n'est pas en vigueur.

L'annexe 3 présente les pourcentages de partage, par AOT, selon l'enquête OD-2008.

Pour l'instant, aucune entente ne nous permet de déterminer de quelle façon les coûts additionnels d'exploitation d'une nouvelle ligne de métro seraient partagés.

5 Cas de figure : le train de l'Est

Afin d'illustrer le partage de coûts entre les municipalités découlant d'un équipement et service métropolitain, nous présenterons le cas du train de banlieue projeté reliant la Gare Centrale et Mascouche.

5.1 Coûts d'immobilisations

Selon le Plan Triennal d'Immobilisations de l'AMT 2013-2015, le coût en immobilisation du projet s'élève à 671 millions de dollars.

Le programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes du MTQ finance 75 % du coût d'immobilisation de ce projet. Par conséquent, l'AMT doit couvrir 25 % des dépenses d'immobilisation, pour un montant de 168 millions de dollars. Ce montant est déboursé à même le fonds d'immobilisation de l'AMT.

Comme indiqué précédemment, ce fonds est financé par toutes les municipalités du territoire de l'AMT. Le financement est réparti entre les municipalités en fonction de leur richesse foncière uniformisée (RFU). En ce moment, les municipalités paient, annuellement, un cent par 100 \$ de RFU. Lorsque le fonds ne contient pas toutes les liquidités nécessaires à sa part du financement d'un projet, il peut compter sur un financement par emprunt auprès du Ministère des Finances du Québec. Les contributions futures des municipalités au fond serviront alors, en partie, au service de cette dette.

Comme les contributions des municipalités sont fixées chaque année, nous ne pouvons considérer ce projet particulier comme nécessitant un déboursé additionnel pour les municipalités. Par contre, nous pouvons le voir comme un coût d'opportunité. En effet, si le projet n'avait pas lieu, l'argent du fonds d'immobilisation aurait pu être utilisé pour financer d'autres projets.

5.2 Contributions municipales aux coûts d'exploitation

Le projet entraînera des coûts additionnels directs aux municipalités, car celles-ci doivent, selon la loi de l'AMT, déboursier annuellement 40 % des coûts d'exploitation de ce type de service métropolitain. Les municipalités touchées sont celles qui sont desservies par le service.

Le budget 2013 de l'AMT offre un aperçu du coût d'exploitation de la ligne de train de banlieue de l'Est. Le budget assume toutefois que cette ligne ne sera en service que lors du mois de décembre 2013. Par conséquent, les coûts indiqués, de 4 393 000 \$, sont pour un seul mois de service. Selon un responsable de l'AMT, un montant de 2 M\$, inclus dans le coût de 4 393 000 \$, représente une dépense non-récurrente liée à la mise en service. Par conséquent, étant donné que l'objectif de l'exercice est de présenter les contributions municipales lors d'une année type, le coût d'exploitation annuel est obtenu en multipliant par 12 mois le coût de 4 393 000 \$, présenté au budget de 2013, auquel a été retranché le 2 M\$ de coût non-récurrent. Le coût annuel estimé est alors de 28 716 000 \$.

Les recettes proviennent de diverses sources. Pour leur part, les municipalités doivent contribuer un montant correspondant à 40 % de ce montant, soit 11 486 400 \$. La répartition entre municipalités est effectuée en deux étapes. Tout d'abord, ce coût est réparti par tronçon. Puis, le coût attribué à chaque tronçon est partagé entre les municipalités desservies par ce tronçon.

5.2.1 Répartition des coûts par tronçon

Les tronçons d'une ligne de train de banlieue sont déterminés et décrétés par le MTQ. Les tronçons pour le train de l'Est n'ont toujours pas été décrétés par le MTQ, mais selon les méthodes utilisées pour les autres lignes de train de banlieue, il est fort probable que la nouvelle ligne sera partagée en deux tronçons :

- ◆ Premier tronçon : la part de la ligne se trouvant sur l'île de Montréal.
- ◆ Second tronçon : la part de la ligne se trouvant sur la rive Nord.

La répartition des coûts par tronçon est effectuée selon l'une des deux méthodes suivantes. Celles-ci font référence à l'offre de service et non à l'utilisation en soi du service.

- ◆ Méthode 1 : Répartition proportionnelle au nombre de départs-gare sur le tronçon.

- ◆ Méthode 2 : Répartition proportionnelle au nombre de trains-km sur le tronçon.

Selon le budget 2013 de l'AMT, la méthode qui sera utilisée pour le train de l'Est est la première, soit le nombre de départs-gares sur chaque tronçon. Comme tous les départs prévus parcourront le trajet complet de la ligne, la méthode peut être simplifiée en ne comptant que les gares sur les deux tronçons (à l'exception du terminus, c'est-à-dire la Gare Centrale). Le Tableau 5.1 présente la répartition des coûts prévue entre les deux tronçons :

Tableau 5.1
Répartition prévue des coûts d'exploitation de la ligne
de train de banlieue de l'Est entre les tronçons

Tronçon	Nombre de gares prévues	Pourcentage du nombre de gares	Coûts annuels par tronçon
Tronçon Ile de Montréal	7	70%	8 040 480 \$
Tronçon Rive Nord	3	30%	3 445 920 \$
Total	10	100%	11 486 400 \$

Ainsi, les municipalités desservies par le tronçon sur l'île de Montréal devront se partager une contribution 8 040 480 \$ par année, selon le coût d'une année type. Celles du tronçon sur la rive Nord devront se partager une contribution de 3 445 920 \$ par année, toujours selon coût d'une année type.

5.2.2 Répartition des coûts entre les municipalités de chaque tronçon

Le montant attribué au tronçon sur l'île de Montréal, 8 040 480 \$, sera facturé par l'AMT au Conseil de l'Agglomération de Montréal. La facture est partagée entre les 16 municipalités composant l'Agglomération de Montréal en fonction de leur potentiel fiscal. Les quotes-parts générales des différentes municipalités, présentées dans le Budget de fonctionnement 2013 de la Ville de Montréal, sont utilisées pour partager les factures communes de transport en commun. Le Tableau 5.2 détaille la quote-part attribuable à chaque municipalité ainsi que la part des coûts d'exploitation annuels du tronçon qui lui revient.

Tableau 5.2
Répartition prévue des coûts d'exploitation entre
les municipalités du tronçon Ile de Montréal

Municipalité	Quote-part générale selon le Budget de fonctionnement 2013	Coûts attribués par municipalité
Baie-d'Urfé	0,5 %	37 862 \$
Beaconsfield	0,9 %	103 153 \$
Côte-Saint-Luc	1,3 %	132 103 \$
Dollard-Des-Ormeaux	1,8 %	184 005 \$
Dorval	3,4 %	169 845 \$
Hampstead	0,5 %	54 524 \$
Kirkland	1,4 %	108 888 \$
L'Île-Dorval	0,0 %	401 \$
Mont-Royal	2,1 %	166 523 \$
Montréal	81,3 %	6 558 085 \$
Montréal-Est	0,8 %	35 852 \$
Montréal-Ouest	0,2 %	28 010 \$
Pointe-Claire	2,8 %	181 607 \$
Sainte-Anne-de-Bellevue	0,4 %	30 296 \$
Senneville	0,2 %	13 212 \$
Westmount	2,4 %	236 113 \$
Total	100 %	8 040 480 \$

Le tronçon situé sur la rive Nord permettra de desservir 6 municipalités. Une municipalité est considérée comme étant desservie si elle répond à un des trois critères suivants et si elle se situe sur le territoire de l'AMT :

- ◆ Une gare de la ligne de train de banlieue est située sur son territoire.
- ◆ Une gare est située sur le territoire desservi par l'AOT dont est membre la municipalité.
- ◆ La population desservie par l'AOT dont est membre la municipalité compte pour au moins 7 % de l'utilisation de la ligne de train de banlieue.

Dans le cas de la ligne de train de l'Est, l'AOT est le Conseil Régional de Transport de Lanaudière. Parmi les municipalités desservies par cette AOT, celles situées sur le territoire de l'AMT sont Charlemagne, L'Assomption, Mascouche, Repentigny, Saint-Sulpice et Terrebonne.

Ces six municipalités se répartiront donc la facture annuelle estimée de 3 445 920 \$ attribuée à ce tronçon. En l'absence d'une entente particulière entre ces municipalités, le partage se fera au prorata de leur richesse foncière uniformisée (RFU). Le Tableau 5.3 détaille cette répartition en fonction de la RFU de 2012 présentée par le MAMROT.

Tableau 5.3
Répartition prévue des coûts d'exploitation entre les municipalités du tronçon Rive Nord

Municipalité	Richesse foncière uniformisée 2012 (RFU)	Pourcentage de la RFU totale du tronçon	Coûts attribués par municipalité
Charlemagne	491 111 313 \$	1,9 %	65 094 \$
L'Assomption	1 873 984 860 \$	7,2 %	248 388 \$
Mascouche	4 342 281 128 \$	16,7 %	575 548 \$
Repentigny	8 217 026 803 \$	31,6 %	1 089 127 \$
Saint-Sulpice	328 225 100 \$	1,3 %	43 505 \$
Terrebonne	10 745 449 470 \$	41,3%	1 424 258 \$
Total	25 998 078 674 \$	100 %	3 445 920 \$

5.3 Estimation du financement total de l'exploitation

Bien qu'il soit difficile, préalablement à la mise en service de la ligne, d'estimer les recettes provenant des usagers, le Tableau 5.4 vise à estimer la part des diverses sources dans le financement de ce service métropolitain. Les recettes provenant des usagers sont estimées en utilisant une hypothèse plutôt conservatrice de ratio d'autofinancement de la ligne, à 35 %. Cela signifie que ces recettes représentent 35 % des coûts d'exploitation. À titre comparatif, le taux d'autofinancement prévu en 2013, selon le budget de l'AMT, pour l'ensemble du réseau de train de banlieue déjà en service s'élève à 39,5 %. Le tableau 5.4 indique les taux d'autofinancement prévus en 2013 pour les lignes de train de banlieue existantes.

Tableau 5.4
Taux d'autofinancement prévus en 2013 pour les lignes existantes

Ligne	Recettes usagers	Coûts d'exploitation	Taux d'autofinancement
Blainville-Saint-Jérôme	10 870 000 \$	28 545 000\$	38,1 %
Candiac	4 325 000 \$	12 067 000 \$	35,8 %
Deux-Montagnes	22 150 000 \$	44 034 000 \$	50,3 %
Mont-Saint-Hilaire	9 553 000 \$	22 853 000 \$	41,8 %
Vaudreuil-Hudson	11 409 000 \$	39 986 000 \$	28,5 %
Total	58 307 000	147 485 000 \$	39,5 %

Tableau 5.5
Estimation du financement par source de la ligne du train de l'Est

Poste budgétaire	Montant	En % des coûts d'exploitation
Recettes usagers	10 050 600 \$	35 %
Contributions municipales	11 486 400 \$	40 %
Sous-total	21 537 000 \$	75 %
Coûts d'exploitation	28 716 000 \$	100 %
À combler	7 179 000 \$	25 %

Le montant à combler, estimé à 7 179 000 \$ annuellement, devra être financé grâce aux aides gouvernementales (exemple : PAGASTC du MTQ) et à une partie des recettes dédiées provenant de l'AMT, c'est-à-dire la taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation.

Annexe 1 : Municipalités de l'AMT et estimation des contributions au fonds d'immobilisation de l'AMT pour 2013

Municipalité	RFU (2011)	Contribution estimée	% du total	Municipalité	RFU (2011)	Contribution estimée	% du total
Baie-D'Urfé	1 135 196 811 \$	113 520 \$	0,29%	Montréal-Ouest	850 159 900 \$	85 016 \$	0,22%
Beaconsfield	3 119 832 917 \$	311 983 \$	0,80%	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	1 128 026 744 \$	112 803 \$	0,29%
Beauharnois	938 960 100 \$	93 896 \$	0,24%	Oka	535 923 100 \$	53 592 \$	0,14%
Beloil	2 045 860 900 \$	204 586 \$	0,52%	Otterburn Park	769 678 944 \$	76 968 \$	0,20%
Blainville	5 745 824 934 \$	574 582 \$	1,47%	Pincourt	1 302 189 525 \$	130 219 \$	0,33%
Bois-des-Filion	846 653 142 \$	84 665 \$	0,22%	Pointe-Calumet	438 607 200 \$	43 861 \$	0,11%
Boisbriand	2 778 713 300 \$	277 871 \$	0,71%	Pointe-Claire	5 496 783 786 \$	549 678 \$	1,40%
Boucherville	6 220 800 976 \$	622 080 \$	1,59%	Pointe-des-Cascades	102 716 328 \$	10 272 \$	0,03%
Brossard	9 054 959 582 \$	905 496 \$	2,31%	Repentigny	7 615 542 312 \$	761 554 \$	1,94%
Calixa-Lavallée	67 962 100 \$	6 796 \$	0,02%	Richelieu	517 895 300 \$	51 790 \$	0,13%
Candiac	2 488 913 960 \$	248 891 \$	0,63%	Rosemère	2 231 718 492 \$	223 172 \$	0,57%
Carignan	1 064 312 136 \$	106 431 \$	0,27%	Saint-Amable	807 716 520 \$	80 772 \$	0,21%
Chambly	2 339 034 760 \$	233 903 \$	0,60%	Saint-Basile-le-Grand	1 535 957 640 \$	153 596 \$	0,39%
Charlemagne	463 412 700 \$	46 341 \$	0,12%	Saint-Bruno-de-Montarville	3 769 502 625 \$	376 950 \$	0,96%
Châteauguay	3 790 080 944 \$	379 008 \$	0,97%	Saint-Constant	2 223 981 400 \$	222 398 \$	0,57%
Contrecoeur	719 079 153 \$	71 908 \$	0,18%	Saint-Eustache	4 081 296 555 \$	408 130 \$	1,04%
Côte-Saint-Luc	4 008 374 261 \$	400 837 \$	1,02%	Saint-Isidore	264 862 500 \$	26 486 \$	0,07%
Delson	741 490 632 \$	74 149 \$	0,19%	Saint-Jean-Baptiste	319 504 398 \$	31 950 \$	0,08%
Deux-Montagnes	1 352 430 872 \$	135 243 \$	0,34%	Saint-Jérôme	5 789 949 152 \$	578 995 \$	1,48%
Dollard-Des Ormeaux	5 557 272 061 \$	555 727 \$	1,42%	Saint-Joseph-du-Lac	597 744 600 \$	59 774 \$	0,15%
Dorval	5 068 256 228 \$	506 826 \$	1,29%	Saint-Lambert	3 062 409 905 \$	306 241 \$	0,78%
Hampstead	1 654 846 301 \$	165 485 \$	0,42%	Saint-Lazare	2 218 408 335 \$	221 841 \$	0,57%
Hudson	965 508 936 \$	96 551 \$	0,25%	Saint-Mathias-sur-Richelieu	441 563 100 \$	44 156 \$	0,11%
Kirkland	3 274 213 037 \$	327 421 \$	0,84%	Saint-Mathieu	186 559 366 \$	18 656 \$	0,05%
L'Assomption	1 707 435 288 \$	170 744 \$	0,44%	Saint-Mathieu-de-Beloil	375 959 375 \$	37 596 \$	0,10%
L'Île-Cadieux	63 495 174 \$	6 350 \$	0,02%	Saint-Philippe	535 794 799 \$	53 579 \$	0,14%
L'Île-Dorval	12 177 005 \$	1 218 \$	0,00%	Saint-Sulpice	303 514 736 \$	30 351 \$	0,08%
L'Île-Perrot	922 256 498 \$	92 226 \$	0,24%	Sainte-Anne-de-Bellevue	916 235 220 \$	91 624 \$	0,23%
La Prairie	2 453 830 500 \$	245 383 \$	0,63%	Sainte-Anne-des-Plaines	1 050 370 413 \$	105 037 \$	0,27%
Léry	301 360 000 \$	30 136 \$	0,08%	Sainte-Catherine	1 452 001 500 \$	145 200 \$	0,37%
Les Cèdres	581 466 700 \$	58 147 \$	0,15%	Sainte-Julie	3 046 531 530 \$	304 653 \$	0,78%
Longueuil	21 384 570 165 \$	2 138 457 \$	5,46%	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	1 292 465 928 \$	129 247 \$	0,33%
Lorraine	1 147 488 804 \$	114 749 \$	0,29%	Sainte-Thérèse	2 517 845 700 \$	251 785 \$	0,64%
Mascouche	3 741 669 330 \$	374 167 \$	0,95%	Senneville	402 613 000 \$	40 261 \$	0,10%
McMasterville	500 189 424 \$	50 019 \$	0,13%	Terrasse-Vaudreuil	173 048 710 \$	17 305 \$	0,04%
Mercier	1 002 284 115 \$	100 228 \$	0,26%	Terrebonne	10 050 505 900 \$	1 005 051 \$	2,56%
Mirabel	4 439 091 909 \$	443 909 \$	1,13%	Varenes	2 373 102 903 \$	237 310 \$	0,61%
Mont-Royal	5 017 936 403 \$	501 794 \$	1,28%	Vaudreuil-Dorion	3 768 191 986 \$	376 819 \$	0,96%
Mont-Saint-Hilaire	2 332 180 700 \$	233 218 \$	0,59%	Vaudreuil-sur-le-Lac	192 703 730 \$	19 270 \$	0,05%
Montréal	197 428 307 090 \$	19 742 831 \$	50,36%	Verchères	576 027 192 \$	57 603 \$	0,15%
Montréal-Est	1 071 880 109 \$	107 188 \$	0,27%	Westmount	7 150 890 317 \$	715 089 \$	1,82%
Total	392 016 110 623 \$	39 201 611 \$	100%				

Note : Selon le décret applicable au fonds d'immobilisation de l'AMT, les contributions municipales d'une année se basent sur la richesse foncière uniformisée (RFU) antérieure de deux ans. Par conséquent, les contributions de 2013 sont calculées en utilisant la RFU de 2011.

Annexe 2 : Répartition prévue de la majoration de la taxe en 2012 selon l'AMT



État provisoire de l'ensemble de la distribution de la nouvelle taxe de 1,5 ¢/ litre sur l'essence en 2012

Organismes	Contributions municipales métropolitaines (1)				Partage de la taxe de 2012	
	Cadre financier en vigueur	Cadre financier proposé par les municipalités	Écart entre les deux cadres	Part relative des écarts	Partage provisoire 100%	Partage provisoire 75%
STM	63 528 679	36 517 186	27 011 493	62,706%	30 524 790	22 893 593
RTL	11 321 407	6 979 321	4 342 086	10,080%	4 906 847	3 680 135
STL	14 859 310	7 590 409	7 268 901	16,874%	8 214 343	6 160 757
CIT Laurentides	9 129 340	7 762 743	1 366 597	3,172%	1 544 346	1 158 260
CRT Lanaudière	1 957 574	1 586 896	370 678	0,861%	418 891	279 239
MRC Les Moulins	974 559	861 373	113 186	0,263%	127 908	95 931
MRC L'Assomption	941 802	725 523	216 280	0,502%	244 410	183 308
CRTL autre	41 213	0	41 213	0,096%	46 573	0
CIT Sud-Ouest	251 484	258 135	0	0,000%	0	0
CIT Haut-St-Laurent	49 581	56 640	0	0,000%	0	0
CIT Roussillon	2 998 201	2 730 317	267 884	0,622%	302 727	227 045
CIT Le Richelain	1 230 946	581 096	649 850	1,509%	734 374	550 781
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	249 514	159 626	89 888	0,209%	101 579	76 184
CIT Vallée-du-Richelieu	4 513 431	3 249 486	1 263 945	2,934%	1 428 342	1 071 257
Ville de Sainte-Julie	117 447	219 763	0	0,000%	0	0
CIT Sorel-Varennes	233 436	164 479	68 957	0,160%	77 926	58 445
CIT La Presqu'île	2 922 873	3 010 255	0	0,000%	0	0
Municipalités hors CIT	1 146 831	928 493	376 379	0,874%	425 333	277 596
Total	114 510 055	71 794 845	43 076 659	100,000%	48 679 500	36 433 291
Municipalités hors CIT						
Les Cèdres	55 777	111 814	0	0,000%	0	0
St-Isidore	25 359	47 076	0	0,000%	0	0
St-Jean-Baptiste	29 437	44 698	0	0,000%	0	0
St-Lazare	830 998	503 471	327 527	0,760%	370 128	277 596
St-Mathieu	16 687	22 805	0	0,000%	0	0
St-Mathieu-de-Beloeil	33 614	40 462	0	0,000%	0	0
Terrasse-Vaudreuil	63 865	92 325	0	0,000%	0	0
L'Île-Cadieux	5 489	0	5 489	0,013%	6 203	0
Pointe-des-Cascades	10 006	19 713	0	0,000%	0	0
Vaudreuil-sur-le-Lac	18 686	32 580	0	0,000%	0	0
Calixa-Lavallée	8 657	0	8 657	0,020%	9 783	0
St-Mathias-sur-Richelieu	48 255	13 550	34 705	0,081%	39 219	0
Sous-total	1 146 831	928 493	376 379	0,874%	425 333	277 596

(1) Contributions municipales nettes incluant le manque à gagner tarifaire du réseau local d'autobus.

Annexe 3 : Répartition du déficit du métro

Regroupement de municipalités par AOT	Part de l'utilisation – enquête origine-destination (2008)
Hors Communauté Métropolitaine de Montréal	0,122 %
Sainte-Julie	0,299 %
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	0,175 %
CIT du Sud-Ouest	0,579 %
Mercier	0,047 %
CIT Laurentides	1,779 %
CIT Le Richelain	0,434 %
CIT Roussillon	0,382 %
CIT Sorel-Varennes	0,429 %
CIT Vallée-du-Richelieu	0,413 %
CRT Lanaudière	1,658 %
RTL	8,081 %
Laval	6,901 %
STM	78,225 %
Total	100 %

Note : Selon l'enquête OD 2003, la part de la STM se chiffrait à 82 %.



Communauté métropolitaine
de Montréal

1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
Montréal (Québec) H3A 3L6
T 514 350-2550 | F 514 350-2599
www.cmm.qc.ca | info@cmm.qc.ca