

De : Desjardins, Ludwig

Envoyé : 3 octobre 2016 08:58

À : Caroline Cloutier (caroline.cloutier@bape.gouv.qc.ca) <caroline.cloutier@bape.gouv.qc.ca>

Objet : RE: Questions de la commission

Importance : Haute

Bonjour Madame Cloutier,

Nous vous transmettons par courriel les réponses aux questions de la commission transmises le 28 septembre dernier. Les versions électroniques des documents étant trop volumineuses, nous vous les ferons parvenir via notre site FTP dans quelques minutes. Les copies papier des documents suivront par courrier.

Nous nous excusons des délais et espérons que cela saura satisfaire les attentes de la commission.

Cordialement,

Demande	Documents déposés
1) La ligne Deux-Montagnes fonctionne près de sa capacité maximale aux périodes de pointe (PR3.4, p. 14), ce qui laisse peu de place pour l'accueil de nouveaux usagers dans le futur. a. Combien de personnes peuvent être déplacées vers le centre-ville à la période et à l'heure de pointe du matin dans la situation actuelle (veuillez préciser les plages horaires de la période et de l'heure de pointe) ? De ce nombre, combien sont assises et combien sont debout ?	Nous avons documenté les réponses dans une note portant sur la capacité et plans de développement des lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson.

<p>b. Est-ce que l'AMT envisageait des solutions pour augmenter l'offre le long de la ligne Deux-Montagnes avant l'arrivée du projet REM, comme par exemple de se doter de wagons à deux étages ?</p> <p>c. Le cas échéant, quel était le gain en terme de capacité de transport additionnelle lié à ces solutions ? Quels étaient les coûts associés à leur réalisation ? Ces solutions avaient-elles un impact sur la fréquence des trains et le temps de parcours des usagers entre la gare Deux-Montagnes et la Gare Centrale ? Ces solutions avaient-elles un impact sur le confort des usagers ?</p>	
<p>2) Concernant la ligne Vaudreuil-Hudson, le représentant de CDPQ Infra mentionnait en audience qu'il y avait encore de la capacité sur la ligne Sainte-Anne-de-Bellevue (DT2, M. Jean-Marc Arbaud, p. 112).</p> <p>a. Combien de personnes peuvent être déplacées vers le centre-ville à la période et à l'heure de pointe du matin dans la situation actuelle (veuillez préciser la plage horaire de la période et de l'heure de pointe) ? De ce nombre, combien sont assises et combien sont debout ?</p> <p>b. Il semble que l'AMT envisageait des solutions pour augmenter l'offre en transport le long de la ligne Vaudreuil-Hudson avant l'arrivée du projet REM et qu'elle avait évalué les coûts liés à leur réalisation (DB28). Quel était le gain en capacité de transport additionnelle lié à chacune des solutions abordées dans le document DB28 ?</p> <p>c. Le document intitulé Plan de mobilité de l'ouest qui a été remis à la commission est très succinct (DB28). Peu d'explications accompagnent les scénarios présentés. Veuillez déposer un rapport plus détaillé précisant notamment les objectifs et les analyses soutenant l'ensemble des résultats présentés.</p>	<p>Nous avons documenté les réponses dans une note portant sur la capacité et plans de développement des lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson.</p> <p>Le Plan de mobilité de l'Ouest a consisté en un exercice de concertation avec les partenaires visant à définir des scénarios de desserte pour l'ouest de l'île. Quatre scénarios ont été identifiés, chacun inclut une série de mesures visant l'amélioration de la mobilité dans l'ouest de l'île. Ces scénarios devaient fait l'objet d'un dossier d'opportunité identifiant la meilleure option. Puisque la démarche n'a pas abouti, les études n'ont pas été réalisées et le dossier d'opportunité n'a pas été produit, il n'existe pas de document final présentant le Plan de mobilité de l'Ouest.</p> <p>Nous avons documenté les objectifs et la démarche du Plan de mobilité de l'Ouest à même le document original (DB28) et vous transmettons une version révisée de ce document.</p>
<p>3) Veuillez fournir un portrait détaillé des lignes Deux-Montagnes, Vaudreuil-Hudson et Mascouche quant à leur achalandage, à leurs services et à leurs équipements et infrastructures.</p>	<p>Vous trouverez ces informations au Rapport annuel 2015 de l'AMT aux pages 9 et 10. Nous vous transmettons aussi un document sommaire présentant l'offre de service sur ces trois lignes (Portrait_train.ppt)</p>

<p>4) Le stationnement incitatif de la station Panama est passé de 1 353 places en 1996 à 958 places en 2013 (DA50, p. 38).</p> <p>a. Cette diminution des places de stationnement a-t-elle eu un effet sur l’achalandage du transport collectif ou sur la fréquentation du stationnement incitatif Chevrier ?</p> <p>b. Quels autres facteurs ont eu un effet sur l’achalandage pendant la période 1996 à aujourd’hui ?</p>	<p>Nous avons documenté les réponses dans une note portant sur les stationnements Panama et Chevrier.</p>
<p>5) L’objectif de CDPQ Infra est que l’usager? paie un tarif comparable à la situation actuelle (PR5.1, p. 28). Avez-vous évalué l’impact sur les revenus et les dépenses de votre organisation de transport en commun compte tenu de la possibilité de perdre des tronçons de desserte entre les stations du REM et le centre-ville ou de devoir ajouter ou modifier des trajets pour acheminer la clientèle du REM jusqu’aux stations ?</p>	<p>Les impacts précis de l’avènement du REM sur la fréquentation du réseau de trains de banlieue sont toujours l’objet d’études. L’AMT, ainsi que les autres transporteurs, ont collaboré avec CDPQI pour définir le dimensionnement de son service et de ses équipements. Un exercice d’évaluation des impacts du REM sur les réseaux de transport collectif a aussi été amorcé. Toutefois, ces analyses sont encore à un stade très préliminaire. En effet, CDPQI n’a pas encore terminé ses études d’achalandage, qui sont un intrant essentiel à ces analyses. Nous estimons que la réalisation des analyses sur l’impact du REM sur l’achalandage et les revenus dans la région métropolitaine prendront encore plusieurs mois.</p>
<p>6) En réponse à une question posée par le MDDELCC, le promoteur indique que l’analyse des impacts du REM sur la ligne du train de l’Est et sur la ligne Vaudreuil-Hudson est de la responsabilité de l’AMT (PR5.4.1, p. 45). Quel est l’impact appréhendé de la mise en service du REM si l’on tient compte des achalandages projetés et de la proportion de ces achalandages qui proviendrait des usagers actuels du transport collectif ?</p>	
<p>7) En complément aux informations contenues dans le document intitulé Satisfaction de la clientèle et transmis à la commission (DB10), veuillez déposer les enquêtes de satisfaction complètes des lignes Mascouche, Vaudreuil-Hudson, Deux-Montagnes et des lignes desservant l’axe A-10 (Rive-Sud/Centre-ville de Montréal).</p>	<p>Nous vous transmettons deux documents :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rapport de l’Enquête à bord des trains 2015 - Rapport de l’Enquête à bord de l’Express Chevrier 2015



innovations

Tél. : 514 287-2464, poste 4473 | Téléc. : 514 287-2460 | www.amt.qc.ca

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

Avant d'imprimer, pensez à l'environnement!



15-17 MAI

MONTREAL 2017

GLOBAL PUBLIC
TRANSPORT SUMMIT

SOMMET MONDIAL DES TRANSPORTS PUBLICS

Soyez du rendez-vous! uitpsummit.org

CONFIDENTIALITÉ - Ce courriel est confidentiel et ne s'adresse qu'à son destinataire.
S'il vous a été transmis par mégarde, veuillez le détruire et m'en aviser aussitôt. Merci!