



## PLAN DE MOBILITÉ DE L'OUEST (PMO)

30 SEPTEMBRE 2016

331

DQ8.9

Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif

6211-14-009

### Réponse à une demande adressée au BAPE

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

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

### Plan de mobilité de l'ouest

En février 2011, l'AMT a amorcé des études d'ingénierie visant à documenter le projet du Train de l'Ouest. Ces travaux ont notamment conduit l'AMT, le MTQ et les partenaires à lancer un processus de travail plus large et concerté pour améliorer la mobilité des personnes dans l'ouest de l'île de Montréal. Un Bureau des partenaires a ainsi été mis en place, en août 2012, et a constitué une instance d'échange et de mise en commun des besoins de mobilité dans ce secteur. Les travaux du Bureau des partenaires ont servi à dresser un portrait clair des besoins et enjeux de mobilité et un diagnostic cohérent de la mobilité dans l'ouest. Forts de cette compréhension concertée et partagée des besoins, de même que des objectifs ciblés par la démarche du Plan de mobilité de l'Ouest (PMO), les partenaires ont élaboré différents scénarios de desserte en réponse aux besoins ciblés.

### Parties prenantes :

Agence métropolitaine de transport (AMT); Ministère des transports du Québec (MTQ); Aéroport de Montréal (ADM); Société de Transport de Montréal (STM); Association québécoise du transport municipal et inter municipal (AQTIM); Communauté métropolitaine de Montréal (CMM); Ville de Montréal; Ville de Dorval; Représentant des municipalités de l'Ouest; Canadien National (CN); Chemins de fer Canadien Pacifique (CFCP); VIA Rail.

## ANALYSE DES BESOINS ACTUELS ET PRÉVISIBLES

### Situation actuelle

La mobilité sur le territoire à l'étude est influencée par un contexte dominé par l'étendue et la faible densité de la population qui y habite. L'offre de transport y est variée (autobus, train, métro et auto). Le réseau routier est caractérisé par une trame discontinue compte tenu de la présence de barrières physiques importantes tel l'aéroport, les gares de triage, les réseaux autoroutiers et ferroviaires. Par ailleurs, le pôle aéroportuaire Montréal-Trudeau est 100% tributaire du réseau routier et de sa congestion tant pour les déplacements en voiture qu'en transport collectif.

### Constat

Le Bureau des partenaires conclut que, si rien ne change, le contexte prévu en 2031 aura un impact majeur sur la mobilité des personnes. Face à ce constat, les partenaires reconnaissent qu'il faut adapter l'offre de TC pour conserver un niveau de mobilité acceptable et supporter le développement économique, ce qui, en soit, constitue l'essence du PMO.

Fort de cette compréhension concertée et partagée des besoins de même que des objectifs ciblés par la démarche du PMO, le comité technique a élaboré différents scénarios de desserte en réponse aux besoins ciblés. Quatre scénarios de

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

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

Chaque scénario inclut une série de mesures visant l'amélioration de la mobilité dans l'ouest de l'île, tel qu'illustré dans les cartes en annexe. Ces scénarios devaient fait l'objet d'un dossier d'opportunité identifiant la meilleure option. Ces études n'ont pas été réalisées et les coûts détaillés sont donc inconnus.

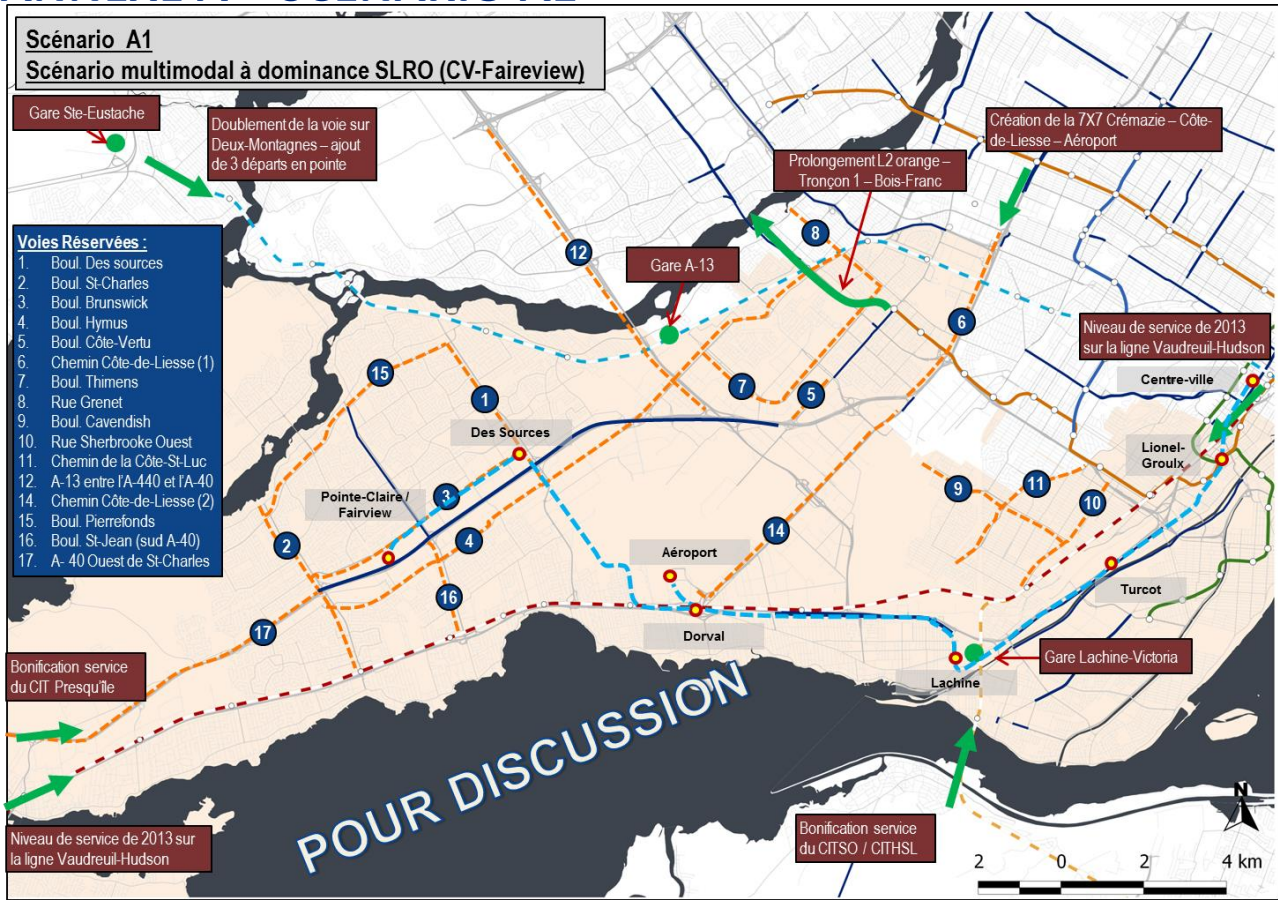
**Pour chacun de ces quatre scénarios, les coûts ont été estimés en tenant compte de l'ensemble des mesures proposées. Il serait donc hasardeux de tenter d'établir des comparaisons entre ces coûts et ceux du REM ou une de ses antennes.**

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

---

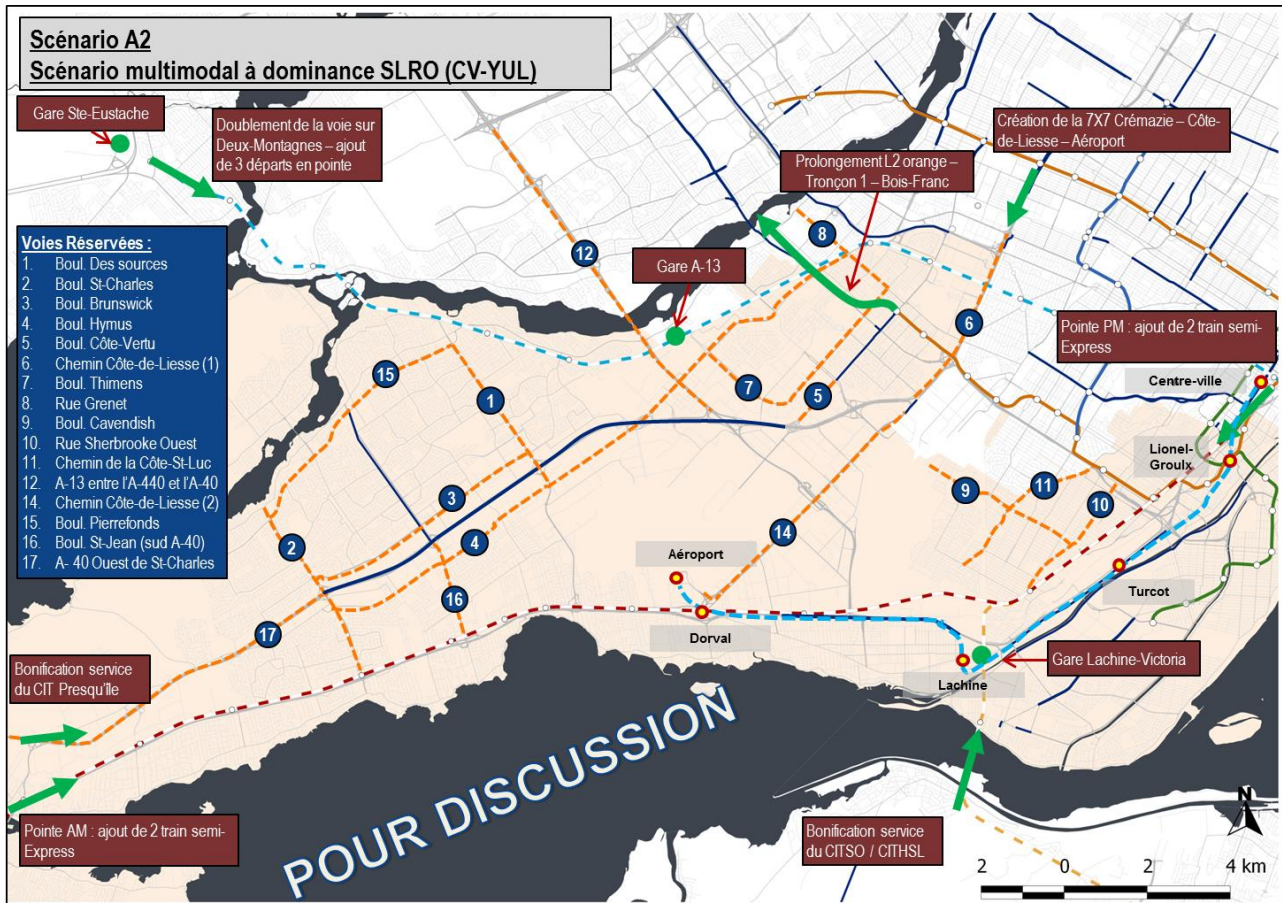
<sup>1</sup> VAN en 2063, estimation de coûts classe D

# ANNEXE A – SCÉNARIO A1<sup>2</sup>



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

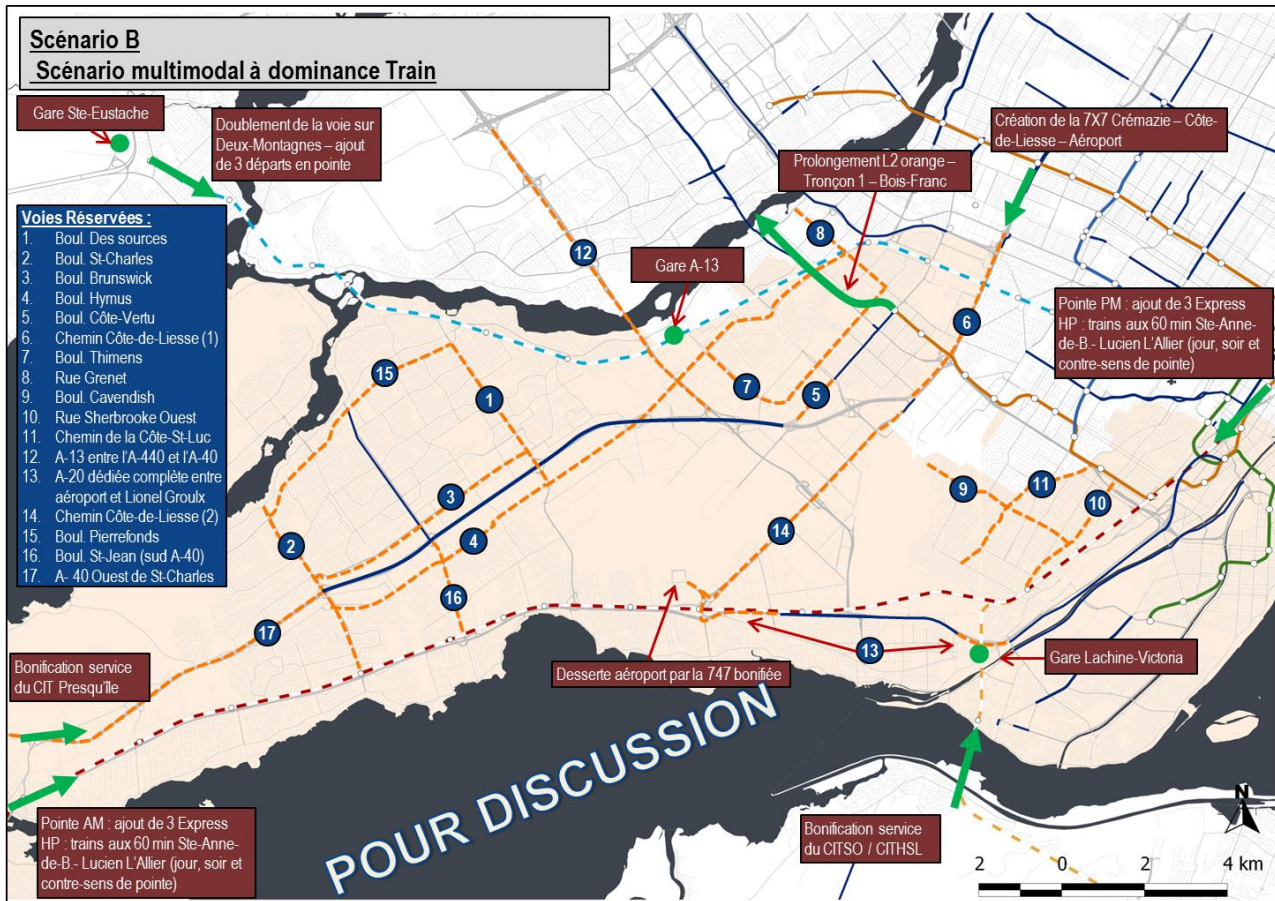
# ANNEXE B – SCÉNARIO A2<sup>3</sup>



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

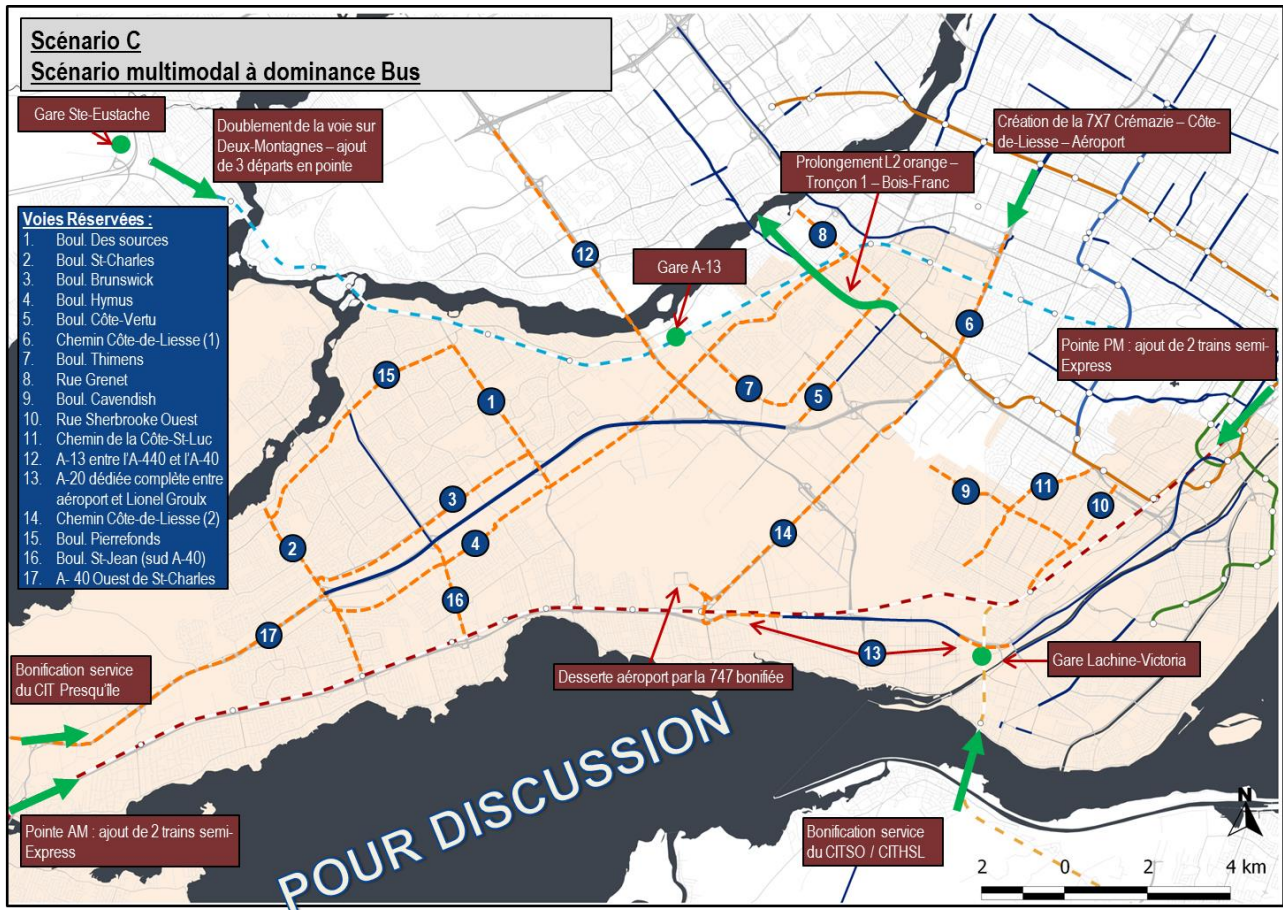


# ANNEXE C – SCÉNARIO B<sup>5</sup>



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

# ANNEXE D – SCÉNARIO C<sup>6</sup>



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