



PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2011/2012/2013

ADOPTÉ - 12 novembre 2010



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ADM	Aéroports de Montréal
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
AQTIM	Association québécoise du transport intermunicipal et municipal
AQTR	Association québécoise pour le transport routier
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CAR	Certificat d'autorisation de réalisation
CCC	Centre de contrôle centralisé
CP	Chemins de fer Canadien Pacifique
CPE	Centre de la petite enfance
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
COS	Centre d'opérations et de surveillance
CPTAQ	Commission de la protection du territoire agricole du Québec
CRTL	Conseil régional de transport de Lanaudière
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DAT	Distributrice automatique de titres
GES	Gaz à effet de serre
HQ	Hydro-Québec
LRS	Longs rails soudés
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
MPA	Mesures préférentielles actives
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NJT	<i>New Jersey Transit</i>
OCDM	Office de consultations publiques de Montréal
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun
PPU	Programme particulier d'urbanisme
PTI	Programme triennal d'immobilisations
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTC	Réseau de transport de la Capitale
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTM-A	Réseau de transport métropolitain-Autobus
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs
SHM	Société de Havre de Montréal
SLR	Système léger sur rail
SPFL	Société des ponts fédéraux limitée
SRB	Service rapide par bus
STI	Système de transport intelligent
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TOD	<i>Transit Oriented Development</i>
VAE	Voiture à alimentation électrique
VGQ	Vérificateur général du Québec

Imaginer, étudier, bâtir, transporter : un programme toujours d'actualité

Comme planificateur des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal, tout comme responsable de l'ensemble des équipements métropolitains, nous devons constamment agir sur plusieurs fronts : assurer les services au quotidien, mener à terme les projets en cours, et planifier l'avenir des transports collectifs. Des enjeux qui, à leur façon, sont tous importants, prioritaires. Le plan de travail est étendu, et les ressources limitées. Les choix à faire sont donc souvent difficiles. Pour réaliser la majorité des projets, le soutien du ministère des Transports du Québec est d'ailleurs primordial, puisque c'est de lui que viennent 75 % du financement des projets, le reste étant financé par notre Fonds d'immobilisations.

Planifier l'avenir des transports collectifs, la voie durable

Il faut dès maintenant préparer l'avenir des transports collectifs. Et souvent, il passe par la planification de modes lourds de transport collectif, comme le métro. Un choix gagnant à long terme, tant sur le plan économique qu'environnemental. Le bureau de projet pour le développement du réseau de métro, mis sur pied par la ministre des Transports en 2009, étudiera donc d'ici 2013 les possibilités de prolongement des lignes 2 orange, 4 jaune et 5 bleue. Cette dernière fait même déjà l'objet d'un projet d'étude d'ingénierie détaillée pour la construction d'un premier tronçon (phase I) entre Saint-Michel et Lacordaire, ce qui représente l'ajout de trois stations.

Plusieurs autres études importantes sont également sur la table à dessin, en particulier pour la modernisation du réseau de transport métropolitain par autobus, un mode de transport léger, économique, qui permet de transporter un grand nombre de gens à des heures flexibles et à moindre coût. Nous travaillons au développement du réseau de voies réservées aux autobus – l'exemple le plus parlant étant le projet d'implantation d'un corridor métropolitain de voies réservées aux autobus dans l'axe du boulevard Pie-IX à Montréal et à Laval –, au réaménagement complet de l'entrée au centre-ville dans l'axe du corridor métropolitain Bonaventure, et au développement d'un nouveau terminus à proximité de l'actuel terminus Centre-ville, à saturation depuis plusieurs années. Nous étudions aussi, en partenariat avec Hydro-Québec, la possibilité d'électrifier le réseau de trains de banlieue.

Les trains de banlieue : un réseau en pleine modernisation

Plusieurs projets en cours de réalisation s'échelonnent sur plusieurs années et demandent par conséquent confiance et patience de la part des citoyens avant qu'ils puissent en voir tous les bienfaits. C'est le cas du renouvellement de la flotte de trains de banlieue. Le contrat pour l'achat de 160 voitures multinationales a été passé en décembre 2007, les premières voitures sont arrivées en novembre 2009 et seront déployées progressivement sur toutes les lignes d'ici la fin de 2012. Selon les témoignages recueillis auprès des clients, capacité d'accueil et confort sont au rendez-vous. À ces nouvelles voitures, il fallait de nouvelles locomotives bimodes, gage d'un service plus fiable. Depuis la signature du contrat en août 2009 avec Bombardier, les locomotives sont en cours de fabrication et les premiers spécimens arriveront en 2012. Un troisième projet, et non des moindres, est la création d'une 6^e ligne : le Train de l'Est. Il s'agit là aussi d'un projet de longue haleine, qui pose des défis techniques, mais qui accueillera ses prochains clients en 2012. Pour exercer un meilleur contrôle de qualité de la maintenance, nous travaillons aussi à développer nos propres centres d'entretien et sites de garage.

Les équipements métropolitains : un engagement constant

La santé de l'ensemble du réseau métropolitain – réseau de transport métropolitain par autobus et réseau de trains de banlieue confondus – dicte un engagement constant dans le maintien du patrimoine : les terminus, les voies réservées, les stationnements incitatifs, les gares, les rails, etc., tout doit être en parfait état pour assurer les services au quotidien. Il nous faut aussi constamment améliorer les services, en ajoutant par exemple des abris pour protéger les clients des intempéries, en installant des tableaux d'affichage dynamique dans nos équipements, ou encore en procédant à la révision de tout le système OPUS.

Faire un choix citoyen

Les projets d'envergure ne manquent pas. Des projets qui pourraient faire la différence pour l'attrait des transports collectifs sur les citoyens. Des investissements à long terme, qui portent la marque du développement durable. Des projets qui doivent être un choix gouvernemental, et donc un choix citoyen.

Table DES MATIÈRES

LE PTI 2011-2012-2013 EN BREF	10
SYNTHÈSE DU PTI 2011-2012-2013	17
PROJETS D'IMMOBILISATIONS (PTI 2011-2012-2013).....	23
RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS.....	25
RÉSEAU DE MÉTRO	27
Projets admissibles à une subvention.....	29
Bureau de projet – Développement du réseau de métro	29
Prolongement de la ligne 5 bleue – Phase I – Saint-Michel à Lacordaire – Ingénierie détaillée.....	30
Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé.....	30
AUTRES MODES GUIDÉS.....	31
Projet admissible à une subvention	33
Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR	33
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	35
FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN.....	37
Projets autorisés.....	39
Réparation de systèmes défaillants des voitures de série 400 (MR90) – Ligne Deux-Montagnes	39
Acquisition de 160 voitures multiniveaux neuves.....	40
Acquisition de 20 locomotives bimodes neuves	40
Programme de réhabilitation des systèmes critiques des voitures automotrices – Étude	41
Système de contrôle des mouvements sécuritaires de trains – Étude	41
Fiabilisation et amélioration des locomotives F59.....	41
Révision des voitures passagers de série 700	42
Mise aux normes du système d'avertissement sonore des locomotives.....	42
Projets admissibles à une subvention.....	43
Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant	43
Location/acquisition et réfection de 7 locomotives usagées	45
Achat et réfection de 6 locomotives usagées.....	45
Acquisition de 10 locomotives bimodes neuves	46
Acquisition de 24 voitures passagers neuves	46
Véhicule rail-route pour l'entretien du système caténaire	46
INFRASTRUCTURES COMMUNES	47
Projets autorisés.....	49
Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue	49
Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount	49
Travaux d'infrastructures dans les corridors du CP	50
Rénovation et mise aux normes des systèmes électriques et caténaire – Étude	51
Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude	51
Lien piétonnier reliant le CUSM, la station de métro Vendôme et la gare – Étude.....	51
Projets admissibles à une subvention.....	52
Acquisition d'emprises ferroviaires	52
Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil	52
Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2.....	53
Réaménagement de la gare Montréal-Ouest – Phase I	53
Gare intermodale Windsor	53
Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier	54
Abris de trains aux différents sites de garage de nuit	54
Groupes électrogènes aux différents sites de garage	54
Programme Réno-tunnel.....	55
Programme d'efficacité énergétique – Trains de banlieue	55
Programme Réno-structures – Ponts	55
LIGNE DEUX-MONTAGNES	57
Projet autorisé	59
Gare A-13 – Étude	59
Projets admissibles à une subvention.....	60
Prolongement du service de la ligne Deux-Montagnes vers Saint-Eustache	60
Installation d'une plate-forme d'inspection automatisée au site de garage Saint-Eustache	60
Gare Île-Bigras – Réhabilitation	60
Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement.....	61
Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds	61
Étagement de la jonction de l'Est	61
Gare Sunnybrooke – Aménagement d'un quai	62

LIGNE VAUDREUIL-HUDSON	63
Projets autorisés	65
Gare Saint-Lazare – Études d’opportunité et de marché	65
Gare Île-Perrot – Relocalisation de la gare – Étude	65
Gare Beaconsfield – Réaménagement du terminus – Étude	65
Gare Valois – Réaménagement du terminus – Étude	65
Projets admissibles à une subvention	66
Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l’infrastructure ferroviaire/accroissement de la capacité	66
Mise à niveau des aménagements des gares de la ligne Vaudreuil-Hudson	66
Gare Vaudreuil – Aménagement permanent	67
Gare Baie-d’Urfé – Nouveau stationnement	67
Gare Beaufort – Agrandissement du stationnement	67
Allongement des quais – Phase III	68
LIGNE BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME	69
Projets autorisés	71
Gare Blainville – Amélioration de l’accessibilité – Étude	71
Gare Sainte-Thérèse – Amélioration de l’accessibilité – Étude	71
Doublement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité	72
Gare Rosemère – Amélioration de l’accessibilité – Étude	72
Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d’une nouvelle gare – Étude	72
Projets admissibles à une subvention	73
Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement	73
Aménagement de la gare Mirabel	73
Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l’accessibilité	74
Connexion de la ligne Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal	74
Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Blainville–Saint-Jérôme	75
Site de garage Saint-Antoine – Ajout d’une voie de garage	75
Réfection des quais – Ligne Blainville–Saint-Jérôme	76
LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE	77
Projets autorisés	79
Gare Saint-Lambert – Réaménagement des infrastructures – Étude	79
Centre d’échange intermodal Longueuil/Saint-Hubert	79
Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent – Phases I et II	80
Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent	80
Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Mont-Saint-Hilaire	81
Projets admissibles à une subvention	82
Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent du quai sud et de la passerelle	82
Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent	82
Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent	82
LIGNE CANDIAC	83
Projets autorisés	85
Gare Lachine-Victoria – Étude	85
Gare Kahnawake – Étude	85
Projets admissibles à une subvention	86
Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle	86
Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent	86
Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent	87
Gare Delson – Aménagement permanent	87
Site de garage de la ligne Candiac – Aménagement permanent	87
Gare Candiac – Aménagement permanent	88
DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU	89
Projets autorisés	91
Train de l’Est (ligne Mascouche)	91
Desserte secteur de L’Assomption – Étude de faisabilité	91
Desserte secteur Chambly-Marieville – Études d’opportunité et de marché	92
Desserte secteur Boisbriand – Études d’opportunité et de faisabilité	92
Électrification d’un tronçon du réseau de trains de banlieue – Études d’avant-projet	93
Développement du réseau de trains de banlieue – Études	93
Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d’opportunité et de faisabilité	93
Desserte secteur La Prairie – Études d’opportunité et de faisabilité	94
Desserte secteur Saint-Jean-sur-Richelieu – Études de préfaisabilité et d’opportunité	94
Projets admissibles à une subvention	95
Desserte de l’ouest de l’île de Montréal et de l’aéroport P.-É.-Trudeau vers le centre-ville	95
Desserte secteur parc industriel Saint-Laurent – Gare A-40	96
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS	97
INFRASTRUCTURES COMMUNES	99
Projets autorisés	101
Entretien majeur des équipements métropolitains	101
Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains – Étude	101
Projets admissibles à une subvention	102
Terminus Centre-ville – Développement d’un nouveau terminus	102
Programme d’efficacité énergétique – RTM-A	102

AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX	103
Projet autorisé	105
Corridor A-25 – Étude d’amélioration des transports collectifs.....	105
Projets admissibles à une subvention.....	106
Voie réservée dans l’axe Pie-IX à Montréal et à Laval	106
Stationnement Terrebonne – Terrain satellite	106
AXES A-20 ET ROUTE 132.....	107
Projets autorisés.....	109
Corridor boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude	109
Axe en site propre Bord-de-l’Eau-Roland-Therrien-De la Savane – Étude	109
Route 132 secteur Boucherville – Approche de l’intersection Montbrun vers Varennes – Mesures préférentielles – Étude	109
Projets admissibles à une subvention.....	110
Terminus et stationnement Sainte-Julie	110
Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles	110
Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly-Saint-Hubert – Phases I et II	111
Stationnement incitatif à Varennes	111
AXES A-10 ET A-BONAVENTURE.....	113
Projets autorisés.....	115
Amélioration du corridor pour autobus de l’A-10 – Études.....	115
Amélioration du corridor Taschereau – Étude	115
Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude.....	116
Projets admissibles à une subvention.....	117
Corridor métropolitain Bonaventure	117
Route 132 secteurs Delson et Saint-Constant – Voie réservée et stationnements	117
Stationnement La Prairie – Agrandissement	118
AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL	119
Projet autorisé	121
Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC de L’Assomption – Étude	121
Projets admissibles à une subvention.....	122
Rue Notre-Dame à Repentigny – Voie réservée et mesures préférentielles	122
Stationnement Rive-Nord Est-Place Repentigny – Acquisition	122
Stationnement Repentigny.....	123
Corridor dans l’axe sud-est de Montréal – Implantation d’une voie réservée en site propre.....	123
Stationnement incitatif – L’Assomption	124
DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU	125
Projets autorisés.....	128
Développement du RTM-A – Études particulières	128
Mesures préférentielles actives (MPA) pour autobus – Étude	128
Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Arrondissement Saint-Laurent – Étude	129
Agrandissement du stationnement Namur – Étude	129
Stationnements incitatifs sur le territoire du CIT Sorel-Varennes – Secteurs Verchères et Contrecoeur – Étude	129
Accroissement de la capacité d’exploitation au terminus Montmorency – Étude.....	129
Développement du réseau de service rapide par bus – Études	130
Voie réservée dans l’axe de l’A-13 – Étude.....	130
Projets admissibles à une subvention.....	131
Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage	131
Stationnement incitatif sur l’A-30/route138	131
Voie réservée route 116	132
Châteauguay – Centre d’échange – Agrandissement de stationnement.....	132
Bureau de projet – Mesures de mitigation – Échangeur Turcot	132
RTM-A – Mesures préférentielles.....	133
INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE	135
AMÉLIORATION DE L’INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE	136
Projets autorisés.....	137
Systèmes de jalonnement dynamique aux stationnements incitatifs – Étude	137
Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II.....	137
Modernisation du système de sonorisation – Étude.....	138
Stationnement d’incitation pour vélo – Étude	138
Accès Internet à bord des trains de banlieue – Étude et projet pilote	138
Identification des aménagements requis pour favoriser l’intermodalité dans les équipements métropolitains – Étude	139
Projets admissibles à une subvention.....	140
Diffusion d’information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable.....	140
Intégration de l’information sur l’état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT	140
Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II	141
Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains – Phases I et II	141
Système d’aide à l’exploitation et d’information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II.....	141
Programme d’ajout d’abris et de marquises sur les quais des gares	142
Programme d’ajout d’abris sur le RTM-A.....	142
Ajout de supports et d’abris à vélo aux installations	142

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION	143
Projets autorisés.....	144
Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes	144
Amélioration du cadre technologique de l'AMT.....	144
Progiciel de gestion intégré – SAP	145
Réseau intégré de télécommunications – Étude	145
Système de télémessure pour les locomotives des trains de banlieue – Étude	146
Système de télémessure pour les voitures de passagers des trains de banlieue – Étude	146
Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) intégré – Étude	147
Vidéosurveillance à bord des trains de banlieue – Étude.....	147
Projets admissibles à une subvention.....	148
Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS.....	148
Sécurité des infrastructures et des systèmes.....	148
Normalisation des infrastructures STI aux équipements métropolitains.....	148
Nouveau centre d'opérations et de surveillance (COS) intégré.....	149
ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE	151
Projets admissibles à une subvention.....	152
Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant.....	152
Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue	153
SÛRETÉ.....	155
Projets autorisés.....	157
Amélioration des mesures de sûreté	157
Bornes d'identification de véhicules – Étude.....	157
Plans de mesures d'urgence des sites du Train de l'Est (ligne Mascouche) – Étude.....	158
Installation de systèmes de sécurité sur les distributrices automatiques de titres OPUS – Projet pilote	158
Projets admissibles à une subvention.....	159
Acquisition de véhicules auto-patrouille et élaboration d'un programme de gestion de la flotte de véhicules	159
Mise aux normes du système de radiocommunications dans le tunnel Mont-Royal	159
FINANCEMENT PROJETS INSCRITS AU PTI 2011-2012-2013	161
ANNEXE A ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS	165
ANNEXE B INITIATIVES PROPOSÉES PAR LES PARTENAIRES EXTERNES.....	169

Au cœur de la mission de l'AMT

AMÉLIORER DE FAÇON CONTINUE L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Afin de remplir sa mission, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) planifie des projets de développement des infrastructures de transport en commun, présentés chaque année dans son Programme triennal d'immobilisations (PTI). Le PTI 2011-2012-2013 fait donc état des projets planifiés, selon un découpage en deux grandes catégories : les projets autorisés et les projets admissibles à une subvention. Les projets sont répartis en six grandes catégories qui reflètent les grands champs d'action de l'AMT, à savoir le réseau de métro et autres modes guidés, le réseau de trains de banlieue, le réseau de transport métropolitain-autobus, les innovations et les améliorations aux services offerts à la clientèle, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et la sûreté. Chaque projet comprend une description des travaux, appuyée de son impact financier estimé.

Projets autorisés :

projets ou études financés à 100 % par l'AMT ou dont le financement a été confirmé par le ministère des Transports du Québec (MTQ) ou une autre entité.

Projets admissibles à une subvention :

projets pour lesquels aucune autorisation n'a encore été confirmée par le MTQ ou une autre entité.

LE PTI 2011-2012-2013 en bref

PROGRAMMATION AMT : 4 796,068 M\$ (TABLEAU 1)

• 1 308,172 M\$ en projets autorisés • 3 487,896 M\$ en projets admissibles à une subvention

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

• 35,96 M\$ de contributions municipales au Fonds d'immobilisations en 2011, en hausse de 7,6 % par rapport au budget 2010

PROJETS AUTORISÉS

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : 1 214,813 M\$

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN : 619,543 M\$

Réparation de systèmes défaillants des voitures de série 400 (MR90) – Ligne Deux-Montagnes
Acquisition de 160 voitures multiveaux neuves
Acquisition de 20 locomotives bimodes neuves
Programme de réhabilitation des systèmes critiques des voitures automotrices – Étude
Système de contrôle des mouvements sécuritaires de trains – Étude
Fiabilisation et amélioration des locomotives F59
Révision des voitures passagers de série 700
Mise aux normes du système d'avertissement sonore des locomotives

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 64,389 M\$

Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue
Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount
Travaux d'infrastructures dans les corridors du CP
Rénovation et mise aux normes des systèmes électriques et caténaire – Étude
Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude
Lien piétonnier reliant le CUSM, la station de métro Vendôme et la gare – Étude

LIGNE DEUX-MONTAGNES : 0,153 M\$

Gare A-13 – Étude

LIGNE VAUDREUIL-HUDSON : 0,541 M\$

Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché
Gare Île-Perrot – Relocalisation de la gare – Étude
Gare Beaconsfield – Réaménagement du terminus – Étude
Gare Valois – Réaménagement du terminus – Étude

LIGNE BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME : 1,760 M\$

Gare Blainville – Amélioration de l'accessibilité – Étude
Gare Sainte-Thérèse – Amélioration de l'accessibilité – Étude
Doublement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité
Gare Rosemère – Amélioration de l'accessibilité – Étude
Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude

LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE : 40,226 M\$

Gare Saint-Lambert – Réaménagement des infrastructures – Étude
Centre d'échange intermodal Longueuil/Saint-Hubert
Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent – Phases I et II
Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent
Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Mont-Saint-Hilaire

LIGNE CANDIAC : 0,309 M\$

Gare Lachine-Victoria – Étude
Gare Kahnawake – Étude

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 487,892 M\$

Train de l'Est (ligne Mascouche)
Desserte secteur de L'Assomption – Étude de faisabilité
Desserte secteur Chambly-Marieville – Études d'opportunité et de marché
Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité

Électrification d'un tronçon du réseau de trains de banlieue – Études d'avant-projet
Développement du réseau de trains de banlieue – Études
Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité
Desserte secteur La Prairie – Études d'opportunité et de faisabilité
Desserte secteur Saint-Jean-sur-Richelieu – Études de préféabilité et d'opportunité

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS : 12,577 M\$

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 5,934 M\$

Entretien majeur des équipements métropolitains
Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains – Étude

AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX : 0,206 M\$

Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs

AXES A-20 ET ROUTE 132 : 0,258 M\$

Corridor boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude
Axe en site propre Bord-de-l'Eau-Roland-Therrien-De la Savane – Étude
Route 132 secteur Boucherville – Approche de l'intersection Montbrun vers Varennes – Mesures préférentielles – Étude

AXES A-10 ET A-BONAVENTURE : 1,409 M\$

Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Études
Amélioration du corridor Taschereau – Étude
Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude

AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL : 0,210 M\$

Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC de L'Assomption – Étude

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 4,560 M\$

Développement du RTM-A – Études particulières
Mesures préférentielles actives (MPA) pour autobus – Étude
Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Arrondissement Saint-Laurent – Étude
Agrandissement du stationnement Namur – Étude
Stationnements incitatifs sur le territoire du CIT Sorel-Varennes – Secteurs Verchères et Contrecoeur – Étude
Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude
Développement du réseau de service rapide par bus – Études
Voie réservée dans l'axe de l'A-13 – Étude

INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 73,171 M\$

AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 12,092 M\$

Systèmes de jalonnement dynamique aux stationnements incitatifs – Étude
Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II
Modernisation du système de sonorisation – Étude
Stationnement d'incitation pour vélo – Étude
Accès Internet à bord des trains de banlieue – Étude et projet pilote
Identification des aménagements requis pour favoriser l'intermodalité dans les équipements métropolitains – Étude

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION : 61,079 M\$

Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes
Amélioration du cadre technologique de l'AMT
Progiciel de gestion intégré – SAP
Réseau intégré de télécommunications – Étude
Système de télémesure pour les locomotives des trains de banlieue – Étude
Système de télémesure pour les voitures des trains de banlieue – Étude
Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) intégré – Étude
Vidéosurveillance à bord des trains de banlieue – Étude

SÛRETÉ : 7,611 M\$

Amélioration des mesures de sûreté
Bornes d'identification de véhicules – Étude
Plans de mesures d'urgence des sites du Train de l'Est (ligne Mascouche) – Étude
Installation de systèmes de sécurité sur les distributeurs automatiques de titres OPUS – Projet pilote

PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION

RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS : 132,714 M\$

RÉSEAU DE MÉTRO : 124,014 M\$

- Bureau de projet – Développement du réseau de métro
- Prolongement de la ligne 5 bleue – Phase I – Saint-Michel à Lacordaire – Ingénierie détaillée
- Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé

AUTRES MODES GUIDÉS : 8,700 M\$

- Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : 2 487,424 M\$

FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN : 570,469 M\$

- Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant
- Location/acquisition et réfection de 7 locomotives usagées
- Achat et réfection de 6 locomotives usagées
- Acquisition de 10 locomotives bimodes neuves
- Acquisition de 24 voitures passagers neuves
- Véhicule rail-route pour l'entretien de la caténaire

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 570,838 M\$

- Acquisition d'emprises ferroviaires
- Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil
- Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2
- Réaménagement de la gare Montréal-Ouest – Phase I
- Gare intermodale Windsor
- Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier
- Abris de trains aux différents sites de garage de nuit
- Groupes électrogènes aux différents sites de garage
- Programme Réno-tunnel
- Programme d'efficacité énergétique – Trains de banlieue
- Programme Réno-structures – Ponts

LIGNE DEUX-MONTAGNES : 112,898 M\$

- Prolongement du service de la ligne Deux-Montagnes vers Saint-Eustache
- Installation d'une plate-forme d'inspection automatisée au site de garage Saint-Eustache
- Gare Île-Bigras – Réhabilitation
- Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement
- Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds
- Étagement de la jonction de l'Est
- Gare Sunnybrooke – Aménagement d'un quai

LIGNE VAUDREUIL-HUDSON : 35,961 M\$

- Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire/accroissement de la capacité
- Mise à niveau des aménagements des gares de la ligne Vaudreuil-Hudson
- Gare Vaudreuil – Aménagement permanent
- Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement
- Gare Beaufort – Agrandissement du stationnement
- Allongement des quais – Phase III

LIGNE BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME : 218,984 M\$

- Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement
- Aménagement de la gare Mirabel
- Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accessibilité
- Connexion de la ligne Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal
- Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Blainville-Saint-Jérôme
- Site de garage Saint-Antoine – Ajout d'une voie de garage
- Réfection des quais – Ligne Blainville-Saint-Jérôme

LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE : 19,794 M\$

Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent du quai sud et de la passerelle
Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent
Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

LIGNE CANDIAC : 62,091 M\$

Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle
Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent
Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
Gare Delson – Aménagement permanent
Site de garage de la ligne Candiac – Aménagement permanent
Gare Candiac – Aménagement permanent

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 896,389 M\$

Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-É.-Trudeau vers le centre-ville
Desserte secteur parc industriel Saint-Laurent – Gare A-40

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS : 727,380 M\$

INFRASTRUCTURES COMMUNES : 211,949 M\$

Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus
Programme d'efficacité énergétique – RTM-A

AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX : 312,166 M\$

Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval
Stationnement Terrebonne – Terrain satellite

AXES A-20 ET ROUTE 132 : 20,803 M\$

Terminus et stationnement Sainte-Julie
Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles
Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly–Saint-Hubert – Phases I et II
Stationnement incitatif à Varennes

AXES A-10 ET A-BONAVENTURE : 133,571 M\$

Corridor métropolitain Bonaventure
Route 132 secteurs Delson et Saint-Constant – Voie réservée et stationnements
Stationnement La Prairie – Agrandissement

AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL : 23,348 M\$

Rue Notre-Dame à Repentigny – Voie réservée et mesures préférentielles
Stationnement Rive-Nord Est–Place Repentigny – Acquisition
Stationnement Repentigny
Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre
Stationnement incitatif – L'Assomption

DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU : 25,543 M\$

Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage
Stationnement incitatif sur l'A-30/route 138
Voie réservée route 116
Châteauguay – Centre d'échange – Agrandissement de stationnement
Bureau de projet – Mesures de mitigation – Échangeur Turcot
RTM-A – Mesures préférentielles

INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 51,142 M\$

AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE : 31,248 M\$

Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable
Intégration de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT
Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II
Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains – Phases I et II
Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II
Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares
Programme d'ajout d'abris sur le RTM-A
Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations

SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION : 19,894 M\$

Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS
Sécurité des infrastructures et des systèmes
Normalisation des infrastructures STI aux équipements métropolitains
Nouveau centre d'opérations et de surveillance (COS) intégré

ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE : 84,780 M\$

Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant
Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue

SÛRETÉ : 4,456 M\$

Acquisition de véhicules auto-patrouille et élaboration d'un programme de gestion de la flotte de véhicules
Mise aux normes du système de radiocommunications dans le tunnel Mont-Royal

TABLEAU 1

Sommaire du Programme triennal d'immobilisations 2011-2012-2013 de l'AMT

(en milliers de \$)	PROJETS EN COURS DÉPENSES AU 01/01/2011	PROJETS 2011-2013		TOTAL PROJETS 2011-2013	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS		TOTAL	%
		AUTORISÉS	ADMISSIBLES		AUTORISÉS	ADMISSIBLES		
RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS								
Réseau de métro	1 696,0	-	102 015,0	102 015,0	-	20 303,0	124 014,0	93,4%
Autres modes guidés	250,0	-	8 450,0	8 450,0	-	-	8 700,0	6,6%
TOTAL	1 946,0	-	110 465,0	110 465,0	-	20 303,0	132 714,0	100,0%
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE								
Flotte de trains de banlieue et centres d'entretien	448 833,0	211 578,0	377 226,0	588 804,0	11 533,0	140 842,0	1 190 012,0	32,1%
Infrastructures communes	33 953,0	51 223,0	378 150,0	429 373,0	-	171 901,0	635 227,0	17,2%
Ligne Deux-Montagnes	10 020,0	103,0	102 883,0	102 986,0	-	45,0	113 051,0	3,1%
Ligne Vaudreuil-Hudson	951,0	438,0	35 113,0	35 551,0	-	-	36 502,0	1,0%
Ligne Blainville-Saint-Jérôme	7 615,0	1 193,0	174 670,0	175 863,0	-	37 266,0	220 744,0	6,0%
Ligne Mont-Saint-Hilaire	17 331,0	24 493,0	17 696,0	42 189,0	-	500,0	60 020,0	1,6%
Ligne Candiac	8 395,0	154,0	53 851,0	54 005,0	-	-	62 400,0	1,7%
Développement et consolidation du réseau								0,0%
Train de l'Est (ligne Mascouche)	221 570,0	256 930,0	-	256 930,0	-	-	478 500,0	12,9%
Autres	5 421,0	6 943,0	99 315,0	106 258,0	-	794 102,0	905 781,0	24,5%
TOTAL	754 089,0	553 055,0	1 238 904,0	1 791 959,0	11 533,0	1 144 656,0	3 702 237,0	100,0%
RTM-AUTOBUS								
Infrastructures communes	1 129,0	5 934,0	108 416,0	114 350,0	-	102 404,0	217 883,0	29,4%
Axes A-25 et boulevard Pie-IX	9 919,0	154,0	302 299,0	302 453,0	-	-	312 372,0	42,2%
Axes A-20 et route 132	1 246,0	217,0	17 637,0	17 854,0	-	1 961,0	21 061,0	2,8%
Axes A-10 et A-Bonaventure	4 192,0	826,0	100 840,0	101 666,0	-	29 122,0	134 980,0	18,2%
Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke // Est de Montréal	14 349,0	189,0	9 020,0	9 209,0	-	-	23 558,0	3,2%
Développement et consolidation du réseau	1 200,0	3 954,0	24 949,0	28 903,0	-	-	30 103,0	4,1%
TOTAL	32 035,0	11 274,0	563 161,0	574 435,0	-	133 487,0	739 957,0	100,0%
INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE								
Amélioration de l'information et des services offerts à la clientèle	7 868,0	6 604,0	18 606,0	25 210,0	-	10 262,0	43 340,0	34,9%
Système d'aide à l'exploitation	18 276,0	42 614,0	16 819,0	59 433,0	367,0	2 897,0	80 973,0	65,1%
TOTAL	26 144,0	49 218,0	35 425,0	84 643,0	367,0	13 159,0	124 313,0	100,0%
ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE								
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	1 755,0	-	83 025,0	83 025,0	-	-	84 780,0	100,0%
TOTAL	1 755,0	-	83 025,0	83 025,0	-	-	84 780,0	100,0%
SÛRETÉ								
Sûreté	4 765,0	3 024,0	4 278,0	7 302,0	-	-	12 067,0	100,0%
TOTAL	4 765,0	3 024,0	4 278,0	7 302,0	-	-	12 067,0	100,0%
TOTAL GLOBAL	820 734,0	616 571,0	2 035 258,0	2 651 829,0	11 900,0	1 311 605,0	4 796 068,0	100,0%

Synthèse

DU PTI 2011-2012-2013

Le Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2011-2012-2013 et années ultérieures présente des investissements totaux de 4 796,068 M\$, soit 1 308,172 M\$ pour les projets autorisés et 3 487,896 M\$ pour les projets admissibles à une subvention. Le budget des projets pour 2011 est de 910,643 M\$, dont 507,334 M\$ admissibles à une subvention. Certains projets comportent des engagements ultérieurs à 2013, totalisant des investissements projetés de 1 323,505 M\$.

Les subventions accordées antérieurement par le MTQ ont permis à l'AMT de réaliser ou d'amorcer de nombreux projets. Le PTI 2011-2012-2013 met l'accent sur le développement à long terme ainsi que sur le maintien du patrimoine actuel des services de transport métropolitain.

Pour 2011, l'AMT prévoit des contributions municipales de 35,96 M\$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 7,6 % par rapport au budget 2010. Elles serviront à financer la part payable par ce Fonds. Ces augmentations découlent de la hausse importante du rôle d'évaluation foncière. Pour la majorité des projets, le MTQ assume 75 % des dépenses admissibles en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

TABLEAU 2

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

(en milliers de \$)	PRÉVISION 2012		BUDGET 2011		BUDGET 2010		VARIATION	VARIATION
	\$	%	\$	%	\$	%	2012 vs 2011	2011 vs 2010
Conseil d'agglomération de Montréal	21 709	55,5%	19 960	55,5%	18 733	56,1%	8,8%	6,5%
Conseil d'agglomération de Longueuil	3 889	9,9%	3 624	10,1%	3 431	10,3%	7,3%	5,6%
Ville de Laval	3 807	9,7%	3 526	9,8%	3 196	9,6%	8,0%	10,3%
Couronne sud	3 293	8,4%	3 032	8,4%	2 763	8,3%	8,6%	9,7%
Couronne nord	5 363	13,7%	4 882	13,6%	4 428	13,3%	9,9%	10,3%
Couronne ouest	1 044	2,7%	939	2,6%	861	2,6%	11,2%	9,1%
TOTAL	39 105	100,0%	35 963	100,0%	33 412	100,0%	8,7%	7,6%

TABLEAU 3

Programme triennal d'immobilisations 2011-2012-2013

RÉSEAU DE MÉTRO ET AUTRES MODES GUIDÉS

RÉFÉRENCE INTERNE	(en milliers de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2011	2011	2012	2013	TOTAL 2011-2012-2013	APRÈS 31-12-2013	TOTAL
RÉSEAU DE MÉTRO									
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
3500-8001	Bureau de projet – Développement du réseau de métro	100%	632,0	4 408,0	3 828,0	3 132,0	11 368,0	0,0	12 000,0
3200-7001	Prolongement de la ligne 5 bleue – Phase I – Saint-Michel à Lacordaire – Ingénierie détaillée	100%	800,0	15 000,0	27 000,0	38 000,0	80 000,0	10 000,0	90 800,0
2000-1037	Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé	75%	264,0	345,0	299,0	10 003,0	10 647,0	10 303,0	21 214,0
TOTAL			1 696,0	19 753,0	31 127,0	51 135,0	102 015,0	20 303,0	124 014,0
AUTRES MODES GUIDÉS									
PROJET ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION									
5000-9007	Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway–tram-train–SLR	100%	250,0	4 150,0	4 300,0	0,0	8 450,0	0,0	8 700,0
TOTAL			250,0	4 150,0	4 300,0	0,0	8 450,0	0,0	8 700,0
TOTAL – RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL ET AUTRES MODES GUIDÉS			1 946,0	23 903,0	35 427,0	51 135,0	110 465,0	20 303,0	132 714,0

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉFÉRENCE INTERNE	(en milliers de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2011	2011	2012	2013	TOTAL 2011-2012-2013	APRÈS 31-12-2013	TOTAL
LOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN									
PROJETS AUTORISÉS									
1100-5503	Réparation de systèmes défaillants des voitures de série 400 (MR90) – Ligne Deux-Montagnes	0%	381,0	2 017,0	3 199,0	2 044,0	7 260,0	454,0	8 095,0
1900-5501	Acquisition de 160 voitures multiveaux neuves	75%	301 980,0	42 370,0	13 385,0	4 760,0	60 515,0	0,0	362 495,0
1900-5502	Acquisition de 20 locomotives bimodes neuves	75%	91 303,0	61 124,0	61 633,0	7 277,0	130 034,0	10 313,0	231 650,0
1100-5504	Programme de réhabilitation des systèmes critiques des voitures passagers automobiles – Étude	0%	0,0	309,0	309,0	0,0	618,0	0,0	618,0
1900-8001	Système de contrôle des mouvements sécuritaires de trains – Étude	0%	0,0	103,0	0,0	0,0	103,0	0,0	103,0
1900-5507	Fiabilisation et amélioration des locomotives F59	0%	1 386,0	3 245,0	2 564,0	0,0	5 809,0	0,0	7 195,0
1200-5504	Révision des voitures passagers de série 700	0%	1 382,0	1 649,0	2 605,0	2 601,0	6 855,0	766,0	9 003,0
1900-5508	Mise aux normes du système d'avertissement sonore des locomotives	0%	0,0	384,0	0,0	0,0	384,0	0,0	384,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
1100-6001	Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant	75%	49 600,0	31 150,0	29 050,0	115 100,0	175 300,0	130 500,0	355 400,0
1200-9003	Location/acquisition et réparation de 7 locomotives usagées	75%	2 691,0	622,0	524,0	827,0	1 973,0	0,0	4 664,0
1900-5509	Achat et réparation de 6 locomotives usagées	75%	0,0	6 364,0	8 713,0	0,0	15 077,0	0,0	15 077,0
1900-5505	Acquisition de 10 locomotives bimodes neuves	75%	0,0	38 467,0	28 421,0	41 157,0	108 045,0	6 031,0	114 076,0
1900-5504	Acquisition de 24 voitures passagers neuves	75%	110,0	26 767,0	19 851,0	28 798,0	75 416,0	4 311,0	79 837,0
1900-5506	Véhicule rail-route pour l'entretien de la caténaire	75%	0,0	1 415,0	0,0	0,0	1 415,0	0,0	1 415,0
TOTAL			448 833,0	215 986,0	170 254,0	202 564,0	588 804,0	152 375,0	1 190 012,0
INFRASTRUCTURES COMMUNES									
PROJETS AUTORISÉS									
n.d.	Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue	0%	0,0	5 498,0	5 002,0	5 002,0	15 502,0	0,0	15 502,0
1200-5002	Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount	75%	6 422,0	8 933,0	18 100,0	0,0	27 033,0	0,0	33 455,0
1900-5002	Travaux d'infrastructures dans les corridors du CP	75%	6 607,0	7 537,0	0,0	0,0	7 537,0	0,0	14 144,0
1100-5003	Rénovation et mise aux normes des systèmes électriques et caténaire – Étude	0%	85,0	379,0	0,0	0,0	379,0	0,0	464,0
5000-8016	Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude	0%	52,0	463,0	0,0	0,0	463,0	0,0	515,0
1200-8003	Lien piétonnier reliant le CUSM, la station de métro Vendôme et la gare – Étude	0%	0,0	309,0	0,0	0,0	309,0	0,0	309,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
5000-8011	Acquisition d'emprises ferroviaires	50%	4 758,0	12 164,0	56 916,0	0,0	69 080,0	0,0	73 838,0
1200-5004	Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil	75%	2 110,0	10 000,0	10 000,0	5 671,0	25 671,0	10 000,0	37 781,0
1200-4514	Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2	75%	0,0	109,0	1 165,0	0,0	1 274,0	0,0	1 274,0
1200-4515	Réaménagement de la gare Montréal-Ouest – Phase I	75%	500,0	4 500,0	25 000,0	25 000,0	54 500,0	0,0	55 000,0
1200-4509	Gare intermodale Windsor	75%	1 015,0	3 339,0	8 756,0	154 323,0	166 418,0	158 953,0	326 386,0
1200-4506	Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier	75%	104,0	1 269,0	1 292,0	1 060,0	3 621,0	2 948,0	6 673,0
5000-8014	Abris de trains aux différents sites de garage de nuit	75%	12 000,0	18 000,0	5 000,0	0,0	23 000,0	0,0	35 000,0
5200-6001	Groupes électrogènes aux différents sites de garage	75%	0,0	100,0	3 200,0	0,0	3 300,0	0,0	3 300,0
5000-5100	Programme Réno-Tunnel	75%	300,0	6 453,0	5 253,0	3 001,0	14 707,0	0,0	15 007,0
5200-9002	Programme d'efficacité énergétique – Trains de banlieue	75%	0,0	463,0	3 537,0	3 582,0	7 582,0	0,0	7 582,0
5000-5001	Programme Réno-structures – Ponts	75%	0,0	2 910,0	2 998,0	3 089,0	8 997,0	0,0	8 997,0
TOTAL			33 953,0	82 426,0	146 219,0	200 728,0	429 373,0	171 901,0	635 227,0
LIGNE DEUX-MONTAGNES									
PROJET AUTORISÉ									
1100-4503	Gare A-13 – Étude	0%	50,0	103,0	0,0	0,0	103,0	0,0	153,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
1100-4506	Prolongement du service de la ligne Deux-Montagnes vers Saint-Eustache	75%	173,0	404,0	5 035,0	16 934,0	22 373,0	0,0	22 546,0
1100-6002	Installation d'une plate-forme d'inspection automatisée au site de garage de Saint-Eustache	75%	0,0	82,0	592,0	131,0	805,0	45,0	850,0
1100-4504	Gare Ile-Bigras – Réhabilitation	75%	600,0	1 123,0	0,0	0,0	1 123,0	0,0	1 723,0
1100-1016	Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement	75%	25,0	41,0	1 362,0	0,0	1 403,0	0,0	1 428,0
1100-5001	Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds	75%	1 172,0	9 795,0	31 556,0	0,0	41 351,0	0,0	42 523,0
1100-5002	Étagement de la jonction de l'Est	75%	8 000,0	22 000,0	9 200,0	0,0	31 200,0	0,0	39 200,0
1100-4507	Gare Sunnybrooke – Aménagement d'un quai	75%	0,0	600,0	4 028,0	0,0	4 628,0	0,0	4 628,0
TOTAL			10 020,0	34 148,0	51 773,0	17 065,0	102 986,0	45,0	113 051,0

TABLEAU 3 (SUITE)

Programme triennal d'immobilisations 2011-2012-2013

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)

RÉFÉRENCE INTERNE		SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2011	2011	2012	2013	TOTAL 2011-2012-2013	APRÈS 31-12-2013	TOTAL
(en milliers de \$)									
LIGNE VAUDREUIL-HUDSON									
PROJETS AUTORISÉS									
1200-4513	Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché	0%	103,0	103,0	0,0	0,0	103,0	0,0	206,0
1200-4517	Gare Ile-Perrot – Relocalisation de la gare – Étude	0%	0,0	206,0	0,0	0,0	206,0	0,0	206,0
1200-1501	Gare Beaconsfield – Réaménagement du terminus – Étude	0%	0,0	77,0	0,0	0,0	77,0	0,0	77,0
1200-1502	Gare Valois – Réaménagement du terminus – Étude	0%	0,0	52,0	0,0	0,0	52,0	0,0	52,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
1200-5001	Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire/accroissement de la capacité	75%	200,0	9 000,0	800,0	0,0	9 800,0	0,0	10 000,0
1200-4516	Mise à niveau des aménagements des gares de la ligne Vaudreuil-Hudson	75%	0,0	327,0	902,0	921,0	2 150,0	0,0	2 150,0
1200-1004	Gare Vaudreuil – Aménagement permanent	75%	228,0	9 683,0	1 702,0	0,0	11 385,0	0,0	11 613,0
1200-1001	Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement	75%	13,0	41,0	1 983,0	0,0	2 024,0	0,0	2 037,0
1200-1002	Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement	75%	41,0	29,0	1 335,0	0,0	1 364,0	0,0	1 405,0
1200-4511	Allongement des quais – Phase III	75%	366,0	216,0	8 174,0	0,0	8 390,0	0,0	8 756,0
TOTAL			951,0	19 734,0	14 896,0	921,0	35 551,0	0,0	36 502,0
LIGNE BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME									
PROJETS AUTORISÉS									
1300-1005	Gare Blainville – Amélioration de l'accessibilité – Étude	0%	36,0	36,0	31,0	0,0	67,0	0,0	103,0
1300-1006	Gare Sainte-Thérèse – Amélioration de l'accessibilité – Étude	0%	44,0	33,0	26,0	0,0	59,0	0,0	103,0
1300-5004	Doublement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité	0%	103,0	412,0	515,0	0,0	927,0	0,0	1 030,0
1300-1007	Gare Rosemère – Amélioration de l'accessibilité – Étude	0%	66,0	50,0	39,0	0,0	89,0	0,0	155,0
1100-8002	Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude	0%	318,0	51,0	0,0	0,0	51,0	0,0	369,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
1600-1001	Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement	75%	410,0	1 885,0	0,0	0,0	1 885,0	0,0	2 295,0
1600-4502	Aménagement de la gare Mirabel	75%	70,0	532,0	2 228,0	2 294,0	5 054,0	0,0	5 124,0
1300-1003	Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accessibilité	75%	1 527,0	8 269,0	0,0	0,0	8 269,0	0,0	9 796,0
5000-8013	Connexion de la ligne Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal	75%	2 596,0	5 589,0	2 447,0	85 321,0	93 357,0	37 266,0	133 219,0
1300-5003	Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Blainville-Saint-Jérôme	75%	2 300,0	40 000,0	7 200,0	0,0	47 200,0	0,0	49 500,0
1600-6002	Site de garage Saint-Antoine – Ajout d'une voie de garage	75%	145,0	1 905,0	0,0	0,0	1 905,0	0,0	2 050,0
1300-4521	Réfection des quais – Ligne Blainville-Saint-Jérôme	75%	0,0	1 395,0	7 687,0	7 918,0	17 000,0	0,0	17 000,0
TOTAL			7 615,0	60 157,0	20 173,0	95 533,0	175 863,0	37 266,0	220 744,0
LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE									
PROJETS AUTORISÉS									
1400-4517	Gare Saint-Lambert – Réaménagement des infrastructures – Étude	0%	0,0	103,0	0,0	0,0	103,0	0,0	103,0
1400-4511	Centre d'échange intermodal Longueuil / Saint-Hubert	75%	3 000,0	15 000,0	1 700,0	0,0	16 700,0	0,0	19 700,0
1400-4516	Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent – Phases I et II	75%	7 000,0	774,0	0,0	0,0	7 774,0	0,0	7 774,0
1400-4515	Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent	75%	3 333,0	416,0	0,0	0,0	416,0	0,0	3 749,0
1400-5002	Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Mont-Saint-Hilaire	75%	2 400,0	6 000,0	500,0	0,0	6 500,0	0,0	8 900,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
1400-4518	Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent du quai sud et de la passerelle	75%	0,0	0,0	0,0	4 374,0	4 374,0	500,0	4 874,0
1400-4513	Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent	75%	864,0	7 426,0	500,0	0,0	7 926,0	0,0	8 790,0
1400-4514	Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent	75%	734,0	5 000,0	396,0	0,0	5 396,0	0,0	6 130,0
TOTAL			17 331,0	34 719,0	3 096,0	4 374,0	42 189,0	500,0	60 020,0
LIGNE CANDIAC									
PROJETS AUTORISÉS									
1500-4507	Gare Lachine-Victoria – Étude	0%	155,0	51,0	0,0	0,0	51,0	0,0	206,0
1500-4508	Gare Kahnawake – Étude	0%	0,0	103,0	0,0	0,0	103,0	0,0	103,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
1500-8001	Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack / Lacolle	75%	2 000,0	8 000,0	8 658,0	0,0	16 658,0	0,0	18 658,0
1500-4506	Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent	75%	2 419,0	1 418,0	6 662,0	0,0	8 080,0	0,0	10 499,0
1500-4504	Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent	75%	1 357,0	6 453,0	0,0	0,0	6 453,0	0,0	7 810,0
1500-4503	Gare Delson – Aménagement permanent	75%	203,0	281,0	74,0	1 609,0	1 964,0	0,0	2 167,0
1500-6001	Site de garage de la ligne Candiac – Aménagement permanent	75%	2 230,0	2 948,0	12 252,0	0,0	15 200,0	0,0	17 430,0
1500-4505	Gare Candiac – Aménagement permanent	75%	31,0	1 896,0	3 600,0	0,0	5 496,0	0,0	5 527,0
TOTAL			8 395,0	21 150,0	31 246,0	1 609,0	54 005,0	0,0	62 400,0
DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU									
PROJETS AUTORISÉS									
1800-1001	Train de l'Est (ligne Mascouche)	75%	221 570,0	209 563,0	47 367,0	0,0	256 930,0	0,0	478 500,0
1800-8001	Desserte secteur de L'Assomption – Étude de faisabilité	0%	206,0	309,0	0,0	0,0	309,0	0,0	515,0
1400-8003	Desserte secteur Chambly-Marieville – Études d'opportunité et de marché	0%	52,0	154,0	0,0	0,0	154,0	0,0	206,0
1300-8003	Desserte secteur Boisbriand – Études d'opportunité et de faisabilité	0%	179,0	129,0	0,0	0,0	129,0	0,0	308,0
5000-8015	Électrification d'un tronçon du réseau de trains de banlieue – Études d'avant-projet	0%	1 500,0	1 500,0	3 500,0	0,0	5 000,0	0,0	6 500,0
5000-8012	Développement du réseau de trains de banlieue – Études	0%	298,0	476,0	476,0	0,0	952,0	0,0	1 250,0
1500-8002	Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité	0%	16,0	139,0	0,0	0,0	139,0	0,0	155,0
1500-8004	Desserte secteur La Prairie – Études d'opportunité et de faisabilité	0%	173,0	85,0	0,0	0,0	85,0	0,0	258,0
1500-8005	Desserte secteur Saint-Jean-sur-Richelieu – Études de pré-faisabilité et d'opportunité	0%	25,0	175,0	0,0	0,0	175,0	0,0	200,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
1200-8001	Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-E.-Trudeau vers le centre-ville	75%	2 972,0	19 792,0	23 032,0	33 936,0	76 760,0	794 102,0	873 834,0
1700-4503	Desserte secteur parc industriel Saint-Laurent – Gare A-40	75%	0,0	6 255,0	16 300,0	0,0	22 555,0	0,0	22 555,0
TOTAL			226 991,0	238 577,0	90 675,0	33 936,0	363 188,0	794 102,0	1 384 281,0
TOTAL – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE			754 089,0	706 897,0	528 332,0	556 730,0	1 791 959,0	1 156 189,0	3 702 237,0

TABLEAU 3 (SUITE)

Programme triennal d'immobilisations 2011-2012-2013

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

RÉFÉRENCE INTERNE (en milliers de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2011	2011	2012	2013	TOTAL 2011-2012-2013	APRÈS 31-12-2013	TOTAL
INFRASTRUCTURES COMMUNES								
PROJETS AUTORISÉS								
n.d. Entretien majeur des équipements métropolitains	0%	0,0	2 462,0	1 581,0	1 200,0	5 243,0	0,0	5 243,0
2000-8008 Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains – Étude	0%	0,0	563,0	128,0	0,0	691,0	0,0	691,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
2000-8002 Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus	75%	1 129,0	1 725,0	4 979,0	99 421,0	106 125,0	102 404,0	209 658,0
2000-9002 Programme d'efficacité énergétique – RTM-A	75%	0,0	66,0	1 111,0	1 114,0	2 291,0	0,0	2 291,0
TOTAL		1 129,0	4 816,0	7 799,0	101 735,0	114 350,0	102 404,0	217 883,0
AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX								
PROJET AUTORISÉ								
2000-8005 Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs	0%	52,0	154,0	0,0	0,0	154,0	0,0	206,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
2000-2033 Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval	75%	9 782,0	32 422,0	129 481,0	133 365,0	295 268,0	0,0	305 050,0
2000-1033 Stationnement Terrebonne – Terrain satellite	75%	85,0	2 104,0	4 927,0	0,0	7 031,0	0,0	7 116,0
TOTAL		9 919,0	34 680,0	134 408,0	133 365,0	302 453,0	0,0	312 372,0
AXES A- 20 ET ROUTE 132								
PROJETS AUTORISÉS								
2000-2058 Corridor boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude	0%	41,0	62,0	0,0	0,0	62,0	0,0	103,0
2000-2059 Axe en site propre Bord-de-l'Eau-Roland-Therrien-De la Savane – Étude	0%	0,0	52,0	51,0	0,0	103,0	0,0	103,0
2000-2050 Route 132 secteur Boucherville – Approche de l'intersection Montbrun vers Varennes – Mesures préférentielles – Étude	0%	0,0	52,0	0,0	0,0	52,0	0,0	52,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
2000-1016 Terminus et stationnement Sainte-Julie	75%	500,0	10 000,0	1 350,0	0,0	11 350,0	0,0	11 850,0
2000-2014 Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles	75%	168,0	142,0	282,0	699,0	1 123,0	1 961,0	3 252,0
2000-2052 Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly – Saint-Hubert – Phases I et II	75%	450,0	4 000,0	0,0	0,0	4 000,0	0,0	4 450,0
2000-1023 Stationnements incitatifs à Varennes	75%	87,0	1 164,0	0,0	0,0	1 164,0	0,0	1 251,0
TOTAL		1 246,0	15 472,0	1 683,0	699,0	17 854,0	1 961,0	21 061,0
AXES A-10 ET A-BONAVENTURE								
PROJETS AUTORISÉS								
2000-2055 Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Études	0%	245,0	240,0	0,0	0,0	240,0	0,0	485,0
2000-2060 Amélioration du corridor Taschereau – Étude	0%	41,0	103,0	62,0	0,0	165,0	0,0	206,0
2000-1514 Terminus et stationnement Brossard/Panama – Étude	0%	297,0	421,0	0,0	0,0	421,0	0,0	718,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
2000-2056 Corridor métropolitain Bonaventure	75%	287,0	20 823,0	26 907,0	41 540,0	89 270,0	29 122,0	118 679,0
2000-1024 Route 132 secteurs Delson et Saint-Constant – Voie réservée et stationnements	75%	3 292,0	4 147,0	1 933,0	4 673,0	10 753,0	0,0	14 045,0
2000-1031 Stationnement La Prairie – Agrandissement	75%	30,0	39,0	43,0	735,0	817,0	0,0	847,0
TOTAL		4 192,0	25 773,0	28 945,0	46 948,0	101 666,0	29 122,0	134 980,0
AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL								
PROJET AUTORISÉ								
2000-8007 Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC de L'Assomption – Étude	0%	21,0	105,0	84,0	0,0	189,0	0,0	210,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
2000-2021 Rue Notre-Dame à Repentigny – Voie réservée et mesures préférentielles	75%	101,0	523,0	1 870,0	0,0	2 393,0	0,0	2 494,0
2000-1015 Stationnement Rive-Nord Est-Place Repentigny – Acquisition	75%	90,0	832,0	0,0	0,0	832,0	0,0	922,0
2000-1034 Stationnement Repentigny	75%	697,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	697,0
2000-2015 Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre	75%	13 350,0	103,0	103,0	0,0	206,0	0,0	13 556,0
2000-1041 Stationnement incitatif – L'Assomption	75%	90,0	40,0	5 549,0	0,0	5 589,0	0,0	5 679,0
TOTAL		14 349,0	1 603,0	7 606,0	0,0	9 209,0	0,0	23 558,0
DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU								
PROJETS AUTORISÉS								
2000-8009 Développement du RTM-A – Études particulières	0%	200,0	375,0	375,0	0,0	750,0	0,0	950,0
5000-8008 Mesures préférentielles actives (MPA) pour autobus – Étude	0%	168,0	502,0	0,0	0,0	502,0	0,0	670,0
2000-8006 Mesures préférentielles A-40 - Secteurs Vaudreuil/Arrondissement Ville Saint-Laurent – Étude	0%	83,0	35,0	34,0	0,0	69,0	0,0	152,0
2000-1039 Agrandissement du stationnement Namur – Étude	0%	0,0	258,0	0,0	0,0	258,0	0,0	258,0
2000-1042 Stationnements incitatifs sur le territoire du CIT Sorel-Varennes – Secteurs Verchères et Contrecoeur – Étude	0%	52,0	51,0	0,0	0,0	51,0	0,0	103,0
2000-1520 Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude	0%	103,0	309,0	0,0	0,0	309,0	0,0	412,0
2000-8001 Développement du réseau de service rapide par bus – Études	0%	0,0	500,0	500,0	500,0	1 500,0	0,0	1 500,0
2000-2051 Voie réservée dans l'axe de l'A-13 – Étude	0%	0,0	25,0	257,0	233,0	515,0	0,0	515,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION								
2000-8003 Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage	75%	157,0	226,0	227,0	57,0	510,0	0,0	667,0
2000-1040 Stationnement incitatif sur l'A-30/route 138	75%	95,0	430,0	5 425,0	0,0	5 850,0	0,0	5 950,0
2000-2057 Voie réservée route 116	75%	53,0	152,0	100,0	2 656,0	2 908,0	0,0	2 961,0
2000-1035 Châteauguay – Centre d'échange – Agrandissement de stationnement	75%	35,0	574,0	74,0	756,0	1 404,0	0,0	1 439,0
2000-8011 Bureau de projet - Mesures de mitigation - Échangeur Turcot	100%	0,0	2 000,0	5 000,0	3 000,0	10 000,0	0,0	10 000,0
2000-8010 RTM-A – Mesures préférentielles	75%	254,0	2 995,0	1 277,0	0,0	4 272,0	0,0	4 526,0
TOTAL		1 200,0	8 432,0	13 269,0	7 202,0	28 903,0	0,0	30 103,0
TOTAL RTM - A		32 035,0	90 776,0	193 710,0	289 949,0	574 435,0	133 487,0	739 957,0

TABLEAU 3 (SUITE)

Programme triennal d'immobilisations 2011-2012-2013

INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE

RÉFÉRENCE INTERNE	(en milliers de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2011	2011	2012	2013	TOTAL 2011-2012-2013	APRÈS 31-12-2013	TOTAL
AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE									
PROJETS AUTORISÉS									
5100-8003	Systèmes de jalonnement dynamique aux stationnements incitatifs – Étude	0%	82,0	124,0	0,0	0,0	124,0	0,0	206,0
5100-1502	Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II	75%	5 200,0	4 500,0	870,0	0,0	5 370,0	0,0	10 570,0
5100-8005	Modernisation du système de sonorisation – Étude	0%	103,0	103,0	0,0	0,0	103,0	0,0	206,0
5100-9005	Stationnement d'incitation pour vélo – Étude	0%	103,0	105,0	280,0	0,0	388,0	0,0	488,0
5100-8007	Accès Internet à bord des trains de banlieue – Étude et projet pilote	0%	0,0	416,0	0,0	0,0	416,0	0,0	416,0
5100-8008	Identification des aménagements requis pour favoriser l'intermodalité dans les équipements métropolitains – Étude	0%	0,0	206,0	0,0	0,0	206,0	0,0	206,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
5100-1503	Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable	75%	458,0	105,0	0,0	0,0	105,0	0,0	563,0
2000-2035	Intégration de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT	75%	154,0	395,0	86,0	0,0	481,0	0,0	635,0
5100-9002	Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II	75%	60,0	1 800,0	2 459,0	0,0	4 259,0	0,0	4 319,0
5100-9003	Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains – Phases I et II	75%	29,0	30,0	895,0	922,0	1 847,0	0,0	1 876,0
5100-1501	Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II	75%	783,0	1 802,0	1 133,0	0,0	2 935,0	0,0	3 718,0
1300-4517	Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares	75%	439,0	2 473,0	2 477,0	2 382,0	7 332,0	10 262,0	18 033,0
2000-9001	Programme d'ajout d'abris sur le RTM-A	75%	313,0	1 043,0	144,0	0,0	1 187,0	0,0	1 500,0
5100-9004	Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations	75%	144,0	149,0	153,0	158,0	460,0	0,0	604,0
TOTAL			7 868,0	13 251,0	8 497,0	3 462,0	25 210,0	10 262,0	43 340,0
SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION									
PROJETS AUTORISÉS									
5000-9009	Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes	75%	13 000,0	5 077,0	5 568,0	5 732,0	16 377,0	0,0	29 377,0
5100-1506	Amélioration du cadre technologique de l'AMT	0%	0,0	3 927,0	4 043,0	3 213,0	11 183,0	367,0	11 550,0
5100-1507	Progiciel de gestion intégré – SAP	0%	4 900,0	9 364,0	4 332,0	0,0	13 696,0	0,0	18 596,0
5100-8004	Réseau intégré de télécommunications – Étude	0%	126,0	502,0	0,0	0,0	502,0	0,0	628,0
5100-8006	Système de télémessure pour les locomotives des trains de banlieue – Étude	0%	72,0	31,0	0,0	0,0	31,0	0,0	103,0
5100-8009	Système de télémessure pour les voitures des trains de banlieue – Étude	0%	0,0	155,0	0,0	0,0	155,0	0,0	155,0
5100-8010	Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) intégré – Étude	0%	0,0	515,0	0,0	0,0	515,0	0,0	515,0
5100-8011	Vidéosurveillance à bord des trains de banlieue – Étude	0%	0,0	155,0	0,0	0,0	155,0	0,0	155,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
5100-1505	Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS	75%	64,0	637,0	1 565,0	0,0	2 202,0	0,0	2 266,0
5100-9006	Sécurité des infrastructures et des systèmes	75%	0,0	1 734,0	3 361,0	2 705,0	7 800,0	2 897,0	10 697,0
5100-9007	Normalisation des infrastructures STI aux équipements métropolitains	75%	114,0	5 235,0	0,0	0,0	5 235,0	0,0	5 349,0
5000-9030	Nouveau centre d'opérations et de surveillance (COS) intégré	75%	0,0	160,0	0,0	1 422,0	1 582,0	0,0	1 582,0
TOTAL			18 276,0	27 492,0	18 869,0	13 072,0	59 433,0	3 264,0	80 973,0
TOTAL – INNOVATIONS ET AMÉLIORATIONS DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE			26 144,0	40 743,0	27 366,0	16 534,0	84 643,0	13 526,0	124 313,0

ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

RÉFÉRENCE INTERNE	(en milliers de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2011	2011	2012	2013	TOTAL 2010-2011-2012	APRÈS 31-12-2013	TOTAL
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
5000-3508	Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant	75%	815,0	5 515,0	5 171,0	5 097,0	15 783,0	0,0	16 598,0
5000-4505	Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue	75%	940,0	37 230,0	22 865,0	7 147,0	67 242,0	0,0	68 182,0
TOTAL – ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE			1 755,0	42 745,0	28 036,0	12 244,0	83 025,0	0,0	84 780,0

SÛRETÉ

RÉFÉRENCE INTERNE	(en milliers de \$)	SUBVENTION DU MTQ (%)	AVANT 01-01-2011	2011	2012	2013	TOTAL 2011-2012-2013	APRÈS 31-12-2013	TOTAL
PROJETS AUTORISÉS									
5000-9015	Amélioration des mesures de sûreté	0%	4 587,0	881,0	734,0	734,0	2 349,0	0,0	6 936,0
5000-9026	Bornes d'identification de véhicules – Étude	0%	0,0	206,0	0,0	0,0	206,0	0,0	206,0
5000-9027	Plans de mesures d'urgence des sites du Train de l'Est (ligne Mascouche) – Étude	0%	0,0	216,0	116,0	0,0	332,0	0,0	332,0
5000-9029	Installation de systèmes de sécurité sur les distributeurs automatiques de titres OPUS – Projet pilote	0%	0,0	137,0	0,0	0,0	137,0	0,0	137,0
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION									
5000-9028	Acquisition de véhicules auto-patrouille et élaboration d'un programme de gestion de la flotte de véhicules	75%	0,0	256,0	114,0	25,0	395,0	0,0	395,0
5000-9025	Mise aux normes du système de radiocommunications dans le tunnel Mont-Royal	75%	178,0	3 883,0	0,0	0,0	3 883,0	0,0	4 061,0
TOTAL – SÛRETÉ			4 765,0	5 579,0	964,0	759,0	7 302,0	0,0	12 067,0
TOTAL – PROJETS AUTORISÉS			679 701,0	403 309,0	179 966,0	33 296,0	616 571,0	11 900,0	1 308 172,0
TOTAL – PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION			141 033,0	507 334,0	633 869,0	894 055,0	2 035 258,0	1 311 605,0	3 487 896,0
GRAND TOTAL PTI			820 734,0	910 643,0	813 835,0	927 351,0	2 651 829,0	1 323 505,0	4 796 068,0

Projets

D'IMMOBILISATIONS

(PTI 2011-2012-2013)

Projets autorisés :

projets ou études financés à 100 % par l'AMT ou dont le financement a été confirmé par le MTQ ou une autre entité.

Projets admissibles à une subvention :

projets pour lesquels aucune autorisation n'a encore été confirmée par le MTQ ou une autre entité.

Méthodologie de calcul budgétaire

Afin de s'assurer de la saine gestion financière de ses projets, l'AMT a revu, en 2009, sa méthodologie en ce qui concerne les calculs budgétaires. Cette nouvelle méthodologie s'inscrit dans l'esprit des grands principes édictés par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, qui vise l'utilisation, par les organismes publics, des meilleures pratiques de planification afin de définir les risques et d'estimer les coûts et les échéanciers de la façon la plus complète et réaliste possible. Ainsi, selon cette nouvelle méthodologie, le budget des projets est évalué et réparti selon diverses catégories de coûts, qui sont :

- études et ingénierie détaillée (plans et devis) ;
- gestion de projet ;
- acquisition de terrain ;
- construction ;
- surveillance des travaux ;
- contingences ;
- réserve pour inflation ;
- frais d'intérêts et frais d'émission d'obligations.

À ces coûts s'ajoute une marge de risque qui est tributaire non seulement de la nature même du projet, mais également du degré d'avancement de ce dernier. De fait, les projets inscrits au PTI de l'AMT en sont tous à différentes étapes de leur cycle de vie. Certains sont à l'étape du préconcept et présentent une première évaluation budgétaire. D'autres ont déjà fait l'objet d'appels d'offres et/ou de demandes d'autorisations ministérielles en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et s'appuient donc sur des données budgétaires raffinées. Cette diversité dans la maturité des projets commande l'utilisation d'une méthode de calcul budgétaire qui permette de capturer les risques et le degré de précision des budgets afin de minimiser les fluctuations budgétaires et les incertitudes en termes de planification qui y sont reliées. C'est précisément à cette fin que la nouvelle méthode de calcul budgétaire a été développée.



Réseau de métro et autres modes guidés

Le 16 septembre 2009, le premier ministre du Québec et la ministre des Transports annonçaient la création d'un bureau de projet sur le prolongement du réseau du métro de la région métropolitaine de Montréal. Placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT, ce bureau de projet a pour mandat de réaliser les études et de procéder à l'analyse de l'ensemble des coûts et avantages des projets de prolongement de métro. Conformément à sa vision stratégique de développement des équipements et des services de transport collectif pour soutenir la vitalité économique et la qualité de vie dans la région métropolitaine de Montréal, l'AMT souhaite bonifier le réseau du métro et implanter un réseau de modes guidés qui constituera l'ossature de tout le réseau de transport collectif de la région.

Les modes lourds exercent un attrait indéniable auprès de la clientèle. Cet attrait est également perceptible dans les nombreuses requêtes de divers groupes et acteurs de la scène politique en faveur du prolongement des lignes du métro et de l'implantation de tramways dans la région métropolitaine. Le développement de ces modes répond à un besoin croissant de la clientèle et permettra d'augmenter l'achalandage en transport collectif ; l'expérience du prolongement de métro à Laval en témoigne.

Les grands projets de développement des infrastructures requièrent cependant des investissements importants qui se chiffrent en milliards de dollars pour le maintien, la réfection, le remplacement ou l'accroissement d'infrastructures ou de matériel roulant. L'AMT entend poursuivre les différentes études nécessaires (concept, tracé, analyse coût/bénéfice, analyse économique, avant-projet et autres).

Le financement de tels projets d'infrastructures majeures doit toutefois faire l'objet d'ententes particulières entre les différents paliers gouvernementaux. L'AMT continuera à effectuer des représentations auprès des partenaires pour un financement accéléré des modes lourds et intermédiaires.



RÉSEAU DE MÉTRO

Le réseau de métro constitue l'épine dorsale du système de transport collectif dans la région de Montréal. Ce réseau est aujourd'hui utilisé à sa pleine capacité et plusieurs défis importants sont à relever pour assurer sa qualité : la rénovation des équipements existants, le développement des lignes et services ainsi que le renouvellement de la flotte de matériel roulant. Un réseau de métro moderne et étendu permettra à l'ensemble de la clientèle de la région métropolitaine de se déplacer efficacement, au moyen de services de qualité.

En vertu d'une entente d'une durée de cinq ans (2007-2011) conclue le 23 février 2007 entre la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les municipalités de la CMM et le gouvernement du Québec (décret n° 1093-2007), les parties reconnaissent le rayonnement métropolitain du métro. Elles ont convenu de partager, pour la période concernée par l'entente, le déficit moyen annuel du réseau de métro (incluant le service de dette) évalué à 31,0 M\$ (excluant la contribution de 8,0 M\$ du gouvernement du Québec).

L'expérience récente du prolongement vers Laval, marquée par une fréquentation au-delà des projections, témoigne de la popularité du métro comme mode de déplacement. Les besoins en mobilité de la région métropolitaine sont en croissance et le développement du réseau du métro permettra de répondre en partie à ces besoins. Pour ce faire, l'AMT a créé à l'automne 2009 un bureau de projet pour étudier les opportunités de développement du réseau de métro. Le bureau de projet a déjà démarré les études d'opportunité pour plusieurs tronçons des lignes 2, 4 et 5 et a entrepris en 2010 les études complémentaires et les plans et devis pour l'ajout de trois stations à la ligne 5 bleue.



Projets admissibles à une subvention

- A. Bureau de projet – Développement du réseau de métro
- B. Prolongement de la ligne 5 bleue – Phase I – Saint-Michel à Lacordaire – Ingénierie détaillée
- C. Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé

Projets admissibles à une subvention

Bureau de projet – Développement du réseau de métro

Réf. 3500-8001/3200-7001

L'ouverture, en avril 2007, de trois nouvelles stations de métro à Laval a confirmé l'engouement de la population pour ce type de desserte. Les besoins en mobilité de la région sont en croissance et le déploiement de nouveaux modes lourds constitue, malgré leurs coûts initiaux, une solution efficace et rentable à long terme.

Le 16 septembre 2009, le premier ministre du Québec et la ministre des Transports ont annoncé la création d'un bureau de projet sur le prolongement du réseau du métro de la région métropolitaine de Montréal. Ainsi, la mise sur pied d'un tel bureau de projet permettra à l'AMT et à ses partenaires publics de définir de nouveaux tracés et les priorités de développement du réseau de métro. Au cours des trois années de son mandat, le bureau de projet devra définir les études requises, déterminer les tracés, préciser le nombre et la localisation des stations de métro, définir les besoins en matière de matériel roulant, estimer les coûts d'immobilisations et d'exploitation, et fournir des hypothèses de calendrier de réalisation et de phasage. Ces études permettront au comité de direction du bureau de projet de prendre des décisions éclairées. Les compétences acquises avec le prolongement du métro de Laval seront mises aussi à profit.

Études en cours

Ligne 2 orange – Étude de prolongement vers Bois-Franc et Laval

Le prolongement de la ligne 2 orange vise à mieux desservir par le métro les arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville, ainsi que le nord-ouest de l'île de Montréal, le parc industriel et technologique de Saint-Laurent, et la portion ouest du territoire lavallois. Suite aux conclusions des études réalisées en 2010, l'AMT commencera les études de faisabilité et d'opportunité de ce prolongement vers Laval, qui permettra notamment de créer une nouvelle station intermodale à la gare Bois-Franc, à l'entrecroisement de la ligne Deux-Montagnes. Ce prolongement favorisera la correspondance entre ces deux modes, permettant ainsi d'offrir davantage d'options à la clientèle. Une estimation de l'achalandage généré par ce prolongement sera réalisée à partir des données de la dernière enquête Origine-Destination réalisée en 2008.

Ligne 4 jaune – Étude de prolongement sur le territoire de Longueuil

La ligne 4 jaune compte présentement une seule station sur la Rive-Sud : Longueuil–Université-de-Sherbrooke. Afin d'accroître l'accessibilité au réseau de métro, l'AMT amorcera les études d'opportunité et de pré-faisabilité à partir des études réalisées en 2000 avec la Ville de Longueuil afin de définir le tracé optimal d'un prolongement. Il permettra de relier au réseau de métro le Vieux-Longueuil, de même que les secteurs en développement dans l'axe du boulevard Roland-Therrien. Les études d'achalandage seront également achevées.

Ligne 5 bleue – Étude de prolongement vers Anjou

La ligne 5 bleue se termine présentement à l'est au boulevard Saint-Michel (station Saint-Michel), dans l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension. La phase I du prolongement est prévue entre Saint-Michel et Lacordaire comme il est décrit au projet Prolongement de la ligne 5 bleue – Saint-Michel à Lacordaire – Phase I (ingénierie détaillée) [réf. 3002-700]. L'AMT désire réaliser en parallèle les études d'opportunité et de pré-faisabilité pour la phase II du prolongement, soit à partir de Lacordaire vers l'arrondissement Anjou.

Autres études de développement du réseau

L'AMT souhaite mettre en place un réseau structurant de transport en commun à l'échelle métropolitaine. À cette fin, le bureau de projet étudiera des projets potentiels de développement du réseau de métro.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
100 %	–	0,632	4,408	3,828	3,132	–	12,000	

Prolongement de la ligne 5 bleue – Phase I – Saint-Michel à Lacordaire – Ingénierie détaillée

Réf. 3200-7001

Afin d'accroître l'accessibilité au réseau du métro et de favoriser la correspondance avec le service rapide par bus (SRB) prévu dans l'axe Pie-IX, l'AMT réalisera les études complémentaires nécessaires, ainsi que l'ingénierie préliminaire et détaillée, en vue de réaliser la phase I du prolongement de la ligne 5 bleue du métro, un prolongement de trois stations entre Saint-Michel et Lacordaire.

Les études d'avant-projet permettront de préciser les coûts et l'échéancier de réalisation, en considérant notamment les coûts du prolongement de la ligne 2 orange à Laval. Cette étape est essentielle à l'établissement du dossier d'affaires, qui est composé, d'une part, par la faisabilité technique du projet établie par l'ingénierie détaillée, et d'autre part, par les justifications financières et les analyses bénéfices/coûts. La direction de programme, mise en place par l'AMT et soutenue par les partenaires du projet, la Société de transport de Montréal (STM) ainsi que la Ville de Montréal et ses arrondissements), réalisera les études requises en vue de l'obtention des autorisations finales, aux fins de construction.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
100 %	–	0,800	15,000	27,000	38,000	10,000	90,800	

Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé

Réf. 2000-1037

Dès les premiers jours qui ont suivi l'ouverture du métro à Laval, le stationnement incitatif prévu à la station de métro Montmorency était déjà victime de son succès. Depuis, de 700 à 900 automobiles stationnent dans les rues qui avoisinent la station, ce qui démontre hors de tout doute le besoin d'agrandissement du stationnement. L'ouverture de la nouvelle section du stationnement suivra la mise en service des nouvelles voitures MPM10 sur la ligne 2 orange.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,264	0,345	0,299	10,003	10,303	21,214	



AUTRES MODES GUIDÉS

L'AMT entend poursuivre ses efforts pour le développement d'un réseau de modes guidés complémentaires aux réseaux de métro et de trains de banlieue. Le tramway, le tram-train et le système léger sur rail (SLR), en plus de constituer des moyens de transport attrayants, peuvent jouer un rôle dans la mise en valeur de l'environnement urbain et devenir des outils importants de développement économique.

Dans le cadre de sa mission et de sa loi constitutive, l'AMT favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et l'augmentation de l'efficacité des corridors routiers (art. 21 de la Loi sur l'AMT).

Conformément à la loi qui régit sa constitution et son exploitation, l'Agence planifie, réalise et exécute, aux conditions fixées par le gouvernement du Québec, toute infrastructure de transport collectif terrestre guidé (art. 47 de la Loi sur l'AMT). Elle peut également être désignée comme responsable de l'exploitation de modes terrestres guidés.

L'AMT compte créer le bureau de projet de développement du réseau de tramway-tram-train-SLR, qui aura pour but de planifier un futur réseau régional de modes de capacité intermédiaire, tout en poursuivant les démarches de financement concernant les projets prêts à être réalisés.



Projet admissible à une subvention

A. Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR

Projet admissible à une subvention

Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR

Réf. 5000-9007

L'AMT et ses partenaires ont réalisé plusieurs études sur le sujet au fil des ans. La mise sur pied d'un bureau de projet a pour but de finaliser certaines études déjà entreprises et surtout de planifier un futur réseau régional tout en continuant les démarches de financement pour la réalisation des projets prêts à être réalisés. Ces travaux permettront de définir le mode de capacité intermédiaire optimal (SLR, tramway, SRB), en fonction des caractéristiques spécifiques des axes. À ce sujet, il est proposé de faire appel aux partenaires publics et privés afin de démarrer les études le plus rapidement possible.

Étude en cours

SLR dans l'axe de l'A-10/Centre-ville (Montréal) – Mise à jour de l'étude d'avant-projet

La voie réservée du pont Champlain a été implantée en 1978 comme mesure temporaire. Aujourd'hui, plus de 40 000 déplacements quotidiens sont enregistrés sur une voie réservée à contresens sur une autoroute, en pointe du matin et du soir, et ce, sur le pont le plus achalandé au Canada. Les infrastructures actuelles étant saturées, l'implantation d'un SLR dans l'axe de l'A-10/Centre-ville permettrait de répondre à la demande croissante, due, entre autres, à l'augmentation du prix du carburant et à la lenteur des déplacements automobiles en raison de cette congestion. L'étude d'avant-projet, réalisée par l'AMT et déposée en 2007, évaluait préliminairement le coût d'implantation d'un SLR à 1 001,5 M\$ (dollars courants de 2005). Le bureau de projet assurera la mise à jour des études d'avant-projet déjà réalisées. Toutefois, le pont Champlain a atteint la fin de sa vie utile ; il fait l'objet d'études pour déterminer les scénarios à retenir et les impacts environnementaux encourus, donnant notamment les orientations quant à la possible implantation d'un SLR dans cet axe. Le pont Champlain relevant de la Société des ponts fédéraux limitée (SPFL), l'AMT est tributaire des décisions qui seront prises par cette entité quant à l'avenir de ce pont. Dans ce contexte, l'AMT suivra l'avancement des études et leurs conclusions pour orienter ses efforts et participera activement aux activités de consultation pour promouvoir les bénéfices d'un SLR pour le transport collectif métropolitain.

Autres études de développement d'un futur réseau

Évaluation et identification du potentiel d'implantation d'autres projets de SLR à Montréal, à Laval et sur la Rive-Sud

Plusieurs axes de transport de la région métropolitaine présentent des niveaux d'achalandage actuels et potentiels justifiant le déploiement de modes de capacité intermédiaire. Dans le but de déployer un réseau structurant de transport en commun compétitif à l'automobile, l'AMT souhaite, en continuité avec la mise à jour de son plan stratégique, évaluer l'opportunité d'autres projets de dessertes de mode de capacité intermédiaire ainsi que leur potentiel de développement et de requalification du tissu urbain. À cet effet, les projets proposés par les villes et les partenaires, tels que l'axe Lachine/centre-ville, pourront faire l'objet d'études, particulièrement lorsqu'ils seront proposés dans des axes métropolitains de transport.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	
100 %	–	0,250	4,150	4,300	–	–	8,700



Réseau de trains de banlieue

Depuis 1996, où seules les lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson étaient en service, l'AMT a constamment consolidé et développé le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal. Trois lignes ont été ajoutées (Blainville en 1997, Mont-Saint-Hilaire en 2000 et Delson en 2001), dont deux ont depuis été prolongées : Delson jusqu'à Candiac en 2005 et Blainville jusqu'à Saint-Jérôme en janvier 2007. En mars 2006, le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue, le Train de l'Est (ligne Mascouche), desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne, Mascouche) de la région métropolitaine.

EN BREF (RÉEL 2009)

- 5 lignes de trains en fonction
- 51 gares
- 38 stationnements incitatifs offrant 16 434 places
- 1 nouvelle ligne en cours de réalisation

ACHALANDAGE RÉEL 2009

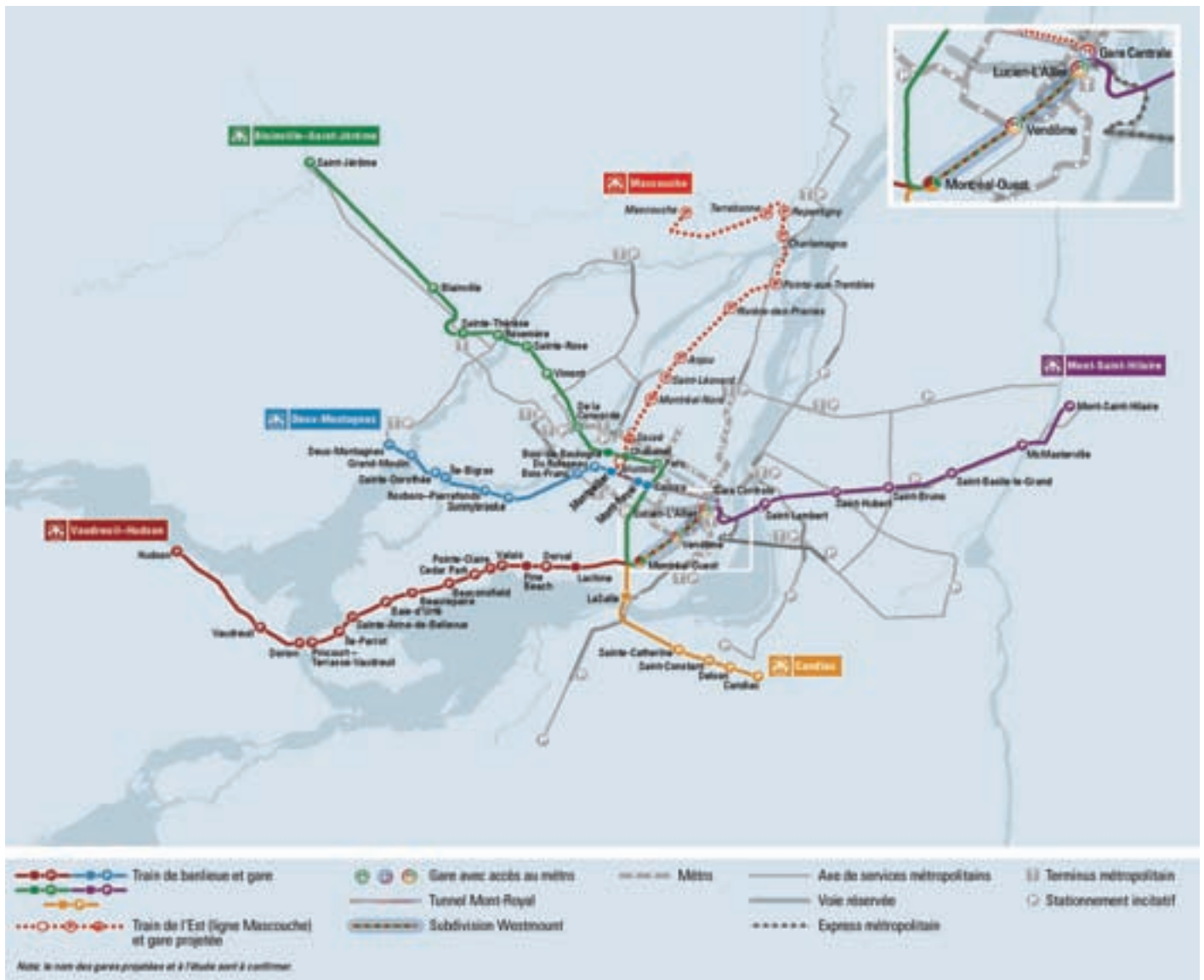
Pointe du matin	30 380
Pointe du soir	28 330
Jour moyen	64 210
Mensuel	1 390 600
Annuel	15 190 500
Annuel (prévision 2010)	15 301 800

Maintenir et développer le réseau pour améliorer les services

Durant ses 14 années d'existence, grâce à l'amélioration de service, l'AMT a fait plus que doubler l'achalandage du réseau, le faisant passer de près de 7 millions à près de 15,2 millions de déplacements en 2009. Depuis plusieurs années, la région métropolitaine de Montréal tient le 6^e rang en importance en Amérique du Nord pour son achalandage des trains de banlieue, après les régions de New York, Chicago, Philadelphie, Boston et Toronto. Afin de répondre aux attentes de la clientèle, des divers acteurs en transport ainsi que des partenaires municipaux et gouvernementaux, l'AMT doit veiller à maintenir et développer le réseau.

Ses défis : Accroître l'utilisation des transports collectifs en augmentant l'achalandage des trains de banlieue • Assurer le maintien et l'amélioration de la performance des services.

Ses objectifs : Offrir la capacité nécessaire pour répondre à la demande sur les lignes existantes • Améliorer les services actuels pour attirer une nouvelle clientèle • Acquérir ou contrôler certaines infrastructures ferroviaires afin de bonifier le service offert à la clientèle • Assurer l'entretien efficace des actifs pour atteindre un haut niveau de performance des services afin de garder la clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle • Remplacer les actifs dont la durée de vie a été atteinte afin d'assurer la performance et la qualité des services • Développer de nouvelles lignes de trains de banlieue pour desservir de nouvelles clientèles.



LIGNE	DEUX-MONTAGNES	VAUDREUIL-HUDSON	BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	CANDIAC	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour	1889 à ce jour	1882 à 1981	1859 à 1988	1887 à 1980	
	Électrification : 1992 à 1995	Rénovations : 1982 à 1989	Remise en service : 1997 Prolongement : 2006	Remise en service : 2000	Remise en service : 2001 Prolongement : 2005	
Opérateur en impartition	CN	CP	CP	CN	CP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet (km)	29,9	51,2	62,8	34,9	25,6	204,4
Départs/jour	49	27	20	14	12	122
Départs/semaine	279	149	100	70	60	658
Gares	12	18	10 (+ 3) ¹	6 (+ 1) ²	5 (+ 3) ¹	51
Stationnements incitatifs	8	14	6	6	4	38
Places de stationnement 2009	5 961	3 736	3 069	2 777	891	16 434
Achalandage 2009	7 245 600	3 462 600	2 124 100	1 693 200	665 000	15 190 500
Prévision achalandage 2010 ³	7 285 100	3 382 300	2 160 900	1 810 700	662 800	15 301 800
Objectif achalandage 2011	7 285 100	3 382 300	2 160 900	1 865 000	682 700	15 376 000

1 Trois gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac

2 Une gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire

3 Estimation de l'achalandage annuel 2010 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage



FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE ET CENTRES D'ENTRETIEN

Moderniser la flotte pour améliorer et accroître les services

Depuis 14 années que l'AMT a la responsabilité de l'exploitation du réseau de trains de banlieue, l'achalandage a plus que doublé. Devant cette croissance confirmée année après année, la planification du maintien en bon état et du développement de la flotte s'est imposée.

C'est d'ailleurs une priorité reconnue par le gouvernement du Québec, qui a accordé, en décembre 2007, le financement pour acquérir 160 voitures multinationales neuves. Outre le remplacement des voitures vieillissantes, cette flotte renouvelée servira à terme à accroître la capacité d'accueil de 70 %. Le déploiement de ces nouvelles voitures a débuté à l'automne 2009 et se poursuivra jusqu'en 2012, lors de la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche).

Par ailleurs, le gouvernement a approuvé le financement en 2008 de l'acquisition de 20 locomotives bimodes (électrique et diesel), actuellement en production chez Bombardier en Allemagne. Elles seront également livrées en 2012.

Assurer l'entretien adéquat de la flotte

Le remplacement du matériel roulant actuel, l'accroissement de la capacité des lignes et l'implantation de nouvelles lignes augmenteront substantiellement la flotte de matériel roulant de l'AMT. Les aménagements de garage et d'entretien du Canadien Pacifique (CP) et du Canadien National (CN) ne pouvant répondre à un tel accroissement, s'est imposée la décision d'implanter des sites de garage et des centres d'entretien pour améliorer la performance et la fiabilité du service, accroître l'efficacité de l'entretien, et ce faisant, assurer la pérennité du réseau de trains.

MATÉRIEL ROULANT ACTUEL

Pour assurer quotidiennement le service de trains de banlieue, l'AMT compte sur 262 unités de matériel roulant de 9 types différents et non compatibles entre eux, soit :

Matériel de traction (39 unités)

- 17 locomotives F40 (1977-1982, louées)
- 5 locomotives GP40 (1987, louées)
- 6 locomotives F59PH (1988-1994, louées)
- 11 locomotives F59PHI (2000-2001)

Voitures (223 unités)

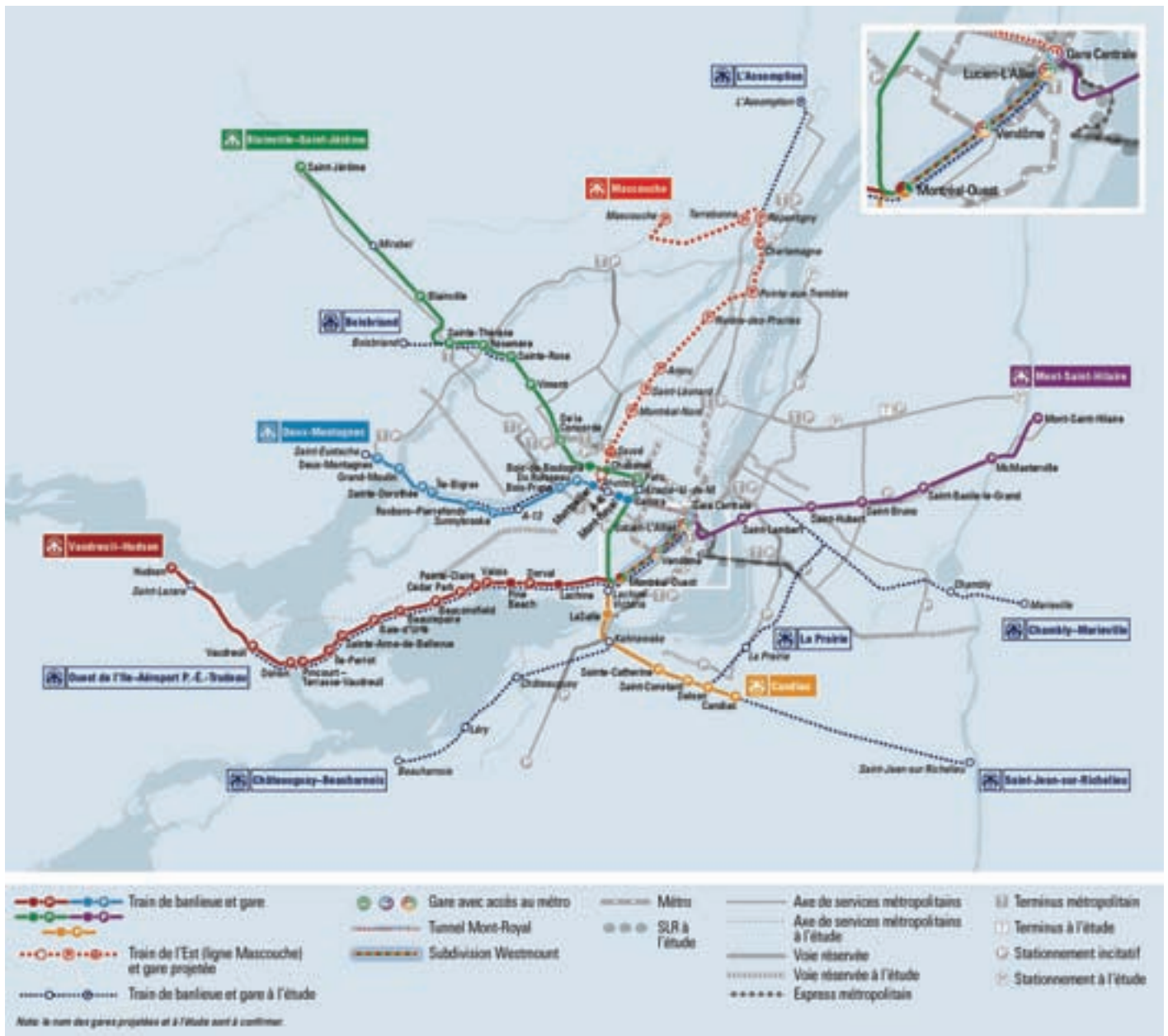
- 141 voitures passagers à deux étages
 - 9 de série 900-900L (1969)
 - 22 de série 2000-2000L (2005)
 - 110 de série 3000-3000L (2009-2010)
- 24 voitures passagers à un étage de série 700 (1989)
- 58 voitures passagers automotrices à alimentation électrique par caténaire de type MR90 (1995)

En entreposage à long terme pour fins de flexibilité ou d'entretien (48 unités) :

- 2 locomotives GC418 (1959)
- 2 voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600 (1958)
- 44 voitures passagers à un étage de série 100-200-1000-1200 (1967-1976)

En attente d'une vente (41 unités) :

- 2 locomotives GC418 (1959)
- 3 voitures à alimentation électrique (VAE) de série 600 (1958)
- 36 voitures passagers à un étage de série 100-1000 (1967-1976)



Projets autorisés

- A. Réparation de systèmes défaillants des voitures de série 400 (MR90) – Ligne Deux-Montagnes (*non illustré*)
- B. Acquisition de 160 voitures multineuves neuves (*non illustré*)
- C. Acquisition de 20 locomotives bimodes neuves (*non illustré*)
- D. Programme de réhabilitation des systèmes critiques des voitures automotrices – Étude (*non illustré*)
- E. Système de contrôle des mouvements sécuritaires de trains – Étude (*non illustré*)
- F. Fiabilisation et amélioration des locomotives F59 (*non illustré*)
- G. Révision des voitures passagers de série 700 (*non illustré*)
- H. Mise aux normes du système d'avertissement sonore des locomotives (*non illustré*)

Projets admissibles à une subvention

- I. Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant (*non illustré*)
- J. Location/acquisition et réfection de 7 locomotives usagées (*non illustré*)
- K. Achat et réfection de 6 locomotives usagées (*non illustré*)
- L. Acquisition de 10 locomotives bimodes neuves (*non illustré*)
- M. Acquisition de 24 voitures passagers neuves (*non illustré*)
- N. Véhicule rail-route pour l'entretien du système caténaire (*non illustré*)

Projets autorisés

Réparation de systèmes défaillants des voitures de série 400 (MR90) – Ligne Deux-Montagnes

Réf. 1100-5503

Les 58 voitures automotrices MR90 utilisées sur la ligne Deux-Montagnes transportent plus de 7,2 millions de passagers par année, soit près de la moitié des usagers du réseau de trains de banlieue. Fabriquées en 1994-1995, elles ont depuis accumulé plus de 700 000 km. Depuis dix ans, ces voitures automotrices ont subi différentes réparations et modifications découlant de défaillances et d'usure prématurée de différents systèmes. Différentes analyses indiquent qu'il faut effectuer des travaux de réhabilitation pour assurer le maintien de la performance du service à moyen et long terme, ce qui est maintenant prévu dans le projet Programme de réhabilitation des systèmes critiques des voitures passagers automotrices – Étude [réf. 1100-5504].

En attendant, des travaux urgents sont nécessaires pour assurer à court terme la fiabilité du service. Depuis les dernières années, plusieurs réparations ont déjà été effectuées. Certaines d'entre elles doivent être effectuées périodiquement d'ici au reconditionnement en profondeur. Elles concernent la réhabilitation de systèmes dont les composants ont atteint leur durée de vie utile ou qui ne sont plus sur le marché. Il s'agit des systèmes électriques et de systèmes d'alimentation auxiliaire, d'air et de chauffage. Tout retard dans l'exécution de ces travaux pourrait avoir un impact important sur la capacité du service alors que cinq rames de dix voitures sont quotidiennement en service et transportent jusqu'à 2 000 passagers par rame. Compte tenu de la présence du tunnel Mont-Royal, aucun autre matériel roulant (de type diesel) ne peut être utilisé en guise de matériel de dépannage. Le report des travaux sur certains composants pourrait également générer une dégradation accélérée d'autres éléments.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,381	2,017	3,199	2,044	0,454	8,095	

Acquisition de 160 voitures multiniveaux neuves

Réf. 1900-5501

Depuis 14 ans que le réseau de trains de banlieue est sous la responsabilité de l'AMT, l'achalandage a plus que doublé, entraînant une saturation des services. À l'automne 2007, l'achalandage en période de pointe atteignait déjà des sommets : dès ce moment, sur les 31 trains en direction de Montréal pendant la période de pointe du matin, 18 trains transportaient des passagers debout, représentant jusqu'à 50 % des usagers par train. Face à cette situation et aux perspectives de développement comme le projet du Train de l'Est (ligne Mascouche), de même que dans le cadre du maintien du patrimoine, il devenait impératif de procéder à l'acquisition de voitures pour répondre à la demande actuelle et anticipée.

C'est pourquoi l'AMT annonçait en décembre 2007, en compagnie du MTQ, l'octroi d'un contrat pour l'acquisition de 160 voitures multiniveaux. Ces nouvelles voitures permettront le renouvellement de la flotte désuète et l'accroissement des services. Le projet inclut également les modifications aux infrastructures et au matériel roulant existant permettant d'intégrer ces nouvelles voitures sur le réseau de l'AMT. La mise en service des 160 voitures a commencé en novembre 2009 et se terminera en 2012, à la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche).

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	301,980	42,370	13,385	4,760	–	362,495	

* Ce budget d'investissements représente le coût de 130 voitures multiniveaux. Le coût des 30 voitures multiniveaux prévues pour le Train de l'Est (ligne Mascouche) est présenté dans le budget de ce projet [réf. 1800-1001].

Acquisition de 20 locomotives bimodes neuves

Réf. 1900-5502

Depuis 14 ans que le réseau de trains de banlieue est sous la responsabilité de l'AMT, l'achalandage a plus que doublé, entraînant une saturation des services. À l'automne 2007, l'achalandage en période de pointe atteignait déjà des sommets : dès ce moment, sur les 31 trains en direction de Montréal pendant la période de pointe du matin, 18 trains transportaient des passagers debout, représentant jusqu'à 50 % des usagers par train. Face à cette situation et aux perspectives de développement comme le projet du Train de l'Est (ligne Mascouche), de même que dans le cadre du maintien du patrimoine, il devenait impératif de procéder à l'acquisition de locomotives bimodes et à l'étude du potentiel d'électrification du réseau pour répondre à la demande actuelle et anticipée.

En août 2008, l'AMT annonçait, en compagnie du MTQ, l'octroi d'un contrat de 223,0 M\$ US pour l'acquisition de 20 locomotives bimodes. Le coût total du projet inclut, entre autres, les provisions pour taux de change et contingences, les douanes, les pièces de rechange, l'ingénierie et la surveillance. Ces nouvelles locomotives bimodes serviront au remplacement des locomotives désuètes, à l'accroissement du service et à la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche)*. Elles permettront aussi d'amener à la Gare Centrale le futur Train de l'Est (ligne Mascouche) et les trains de la ligne Blainville–Saint-Jérôme, ce qui réduira le temps de parcours de cette ligne d'environ 15 minutes. Le projet inclut également les modifications aux infrastructures et au matériel roulant existants pour la mise en service des nouvelles locomotives sur le réseau de l'AMT.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	91,303	61,124	61,633	7,277	10,313	231,650	

* Ce budget représente le coût de 15 locomotives neuves. Le coût des cinq locomotives bimodes prévues pour le Train de l'Est (ligne Mascouche) est présenté dans le budget de ce projet [réf. 1800-1001]. De plus, le contrat des 20 locomotives prévoit deux options contenant chacune l'acquisition de cinq locomotives supplémentaires.

Programme de réhabilitation des systèmes critiques des voitures automotrices – Étude

Réf. 1100-5504

Les voitures MR90 de série 400 ont été fabriquées en 1994-1995. Ces voitures automotrices ont maintenant un historique d'entretien qui permet de déterminer des éléments récurrents d'entretien et d'autres éléments influant sur la fiabilité. Une étude sera menée pour revoir et modifier les systèmes d'alimentation, de propulsion et autres systèmes. Après avoir évalué les approches globales avec le fabricant d'origine de ces voitures automotrices, l'étude servira à préciser les coûts et les modalités de réalisation des travaux, qui pourraient aller jusqu'à un programme de reconditionnement en profondeur de ces voitures automotrices.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,309	0,309	-	-	0,618	

* Note : Une demande de subvention a été déposée auprès de Fonds Chantiers Canada au printemps 2010 afin de financer une portion (0,031 M\$) de l'étude de réhabilitation des voitures passagers automotrices de série 400 (MR90). Le programme prévoit une subvention pouvant atteindre 50 % du projet.

Système de contrôle des mouvements sécuritaires de trains – Étude

Réf. 1900-8001

Depuis plusieurs années, des projets de recherche ont été réalisés dans le monde afin de mettre en place des systèmes de surveillance et de contrôle ayant pour objectif de diminuer le nombre d'incidents et de collisions ferroviaires. En septembre 2008, le gouvernement américain a adopté une loi qui oblige les compagnies ferroviaires à soumettre un plan d'implantation d'un tel système avant mars 2010 et à en compléter sa mise en place d'ici 2015. Du côté canadien, les modifications aux infrastructures et au matériel roulant restent à déterminer pour chaque transporteur. En 2011, l'AMT étudiera les impacts de ces nouvelles mesures afin de s'assurer que les locomotives et les loges de conduite seront en mesure de fonctionner sur les lignes du CN et du CP après 2015. Puisque certaines orientations et technologies restent à préciser et qu'aucune réglementation n'a été entérinée au Canada, la réalisation de l'étude initiale a été repoussée d'une année.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,103	-	-	-	0,103	

Fiabilisation et amélioration des locomotives F59

Réf. 1900-5507

Les locomotives F59 atteindront 10 ans de service d'ici 2011. À l'été 2009, des signes d'usure importants au moteur diesel principal d'une locomotive ont été découverts, d'autres signes laissant croire que les autres locomotives de la flotte étaient dans un état semblable. Sans connaître l'étendue réelle des travaux à effectuer, un programme de fiabilisation des locomotives F59 a alors été lancé afin d'obtenir les fonds nécessaires aux travaux à effectuer dès 2010. Depuis, l'AMT a mené une observation précise de l'état des locomotives F59, ce qui a permis de préciser les travaux à réaliser et d'effectuer une révision budgétaire. Les travaux identifiés représentent uniquement les travaux les plus urgents, soit :

- le remplacement ou la remise à niveau de pompes ;
- le remplacement d'ensembles de puissance du moteur diesel principal ;
- le remplacement de moteurs électriques ;
- la rénovation des groupes électrogènes.

Ces entretiens majeurs recommandés par le fabricant des locomotives sont indispensables pour assurer la fiabilité du service. De plus, étant donné la consommation électrique plus élevée des nouvelles voitures de série 3000, une étude de faisabilité et de conception est prévue afin d'optimiser la puissance des générateurs énergétiques embarqués.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	1,386	3,245	2,564	-	-	7,195	

* Note : Une demande de subvention de l'ordre de 0,225 M\$ a été déposée auprès de Fonds Chantiers Canada au printemps 2010 afin de financer la demande d'étude. Le programme prévoit une subvention pouvant atteindre 50 % du projet.

Révision des voitures passagers de série 700

Réf. 1200-5504

Le parc de matériel roulant utilisé sur la ligne Vaudreuil-Hudson est constitué, entre autres, de 24 voitures de série 700 fabriquées en 1987. Ces voitures n'ont subi aucune modification ou remise à niveau depuis leur mise en service, il y a 23 ans. Pour assurer le confort et la sécurité de la clientèle tout en préservant l'intégrité et la fiabilité de ces voitures pour le reste de leur vie utile (17 ans), les systèmes et composants vitaux suivants doivent être révisés :

- les emmarchements et les vestibules ;
- les portes latérales des vestibules et des extrémités de voitures ;
- l'appareil de choc et de traction ;
- le système de chauffage, de ventilation et de climatisation ;
- l'alimentation électrique de basse et haute tension ;
- les fenêtres ;
- les tampons et les passerelles d'intercirculation ;
- le plancher et le sous-plancher ;
- le système de freinage ;
- les bogies ;
- les sièges ;
- la caisse et la structure ;
- l'habillage intérieur ;
- les systèmes propres à la loge de conduite ;
- le système d'annonce aux passagers ;
- le système de contrôle de protection des portes latérales.

Les voitures de série 700 seront utilisées à long terme sur le service régulier. Avec l'arrivée des voitures multiniveaux 3000 dès 2010, l'AMT saisit l'opportunité qui lui est donnée de retirer temporairement ces voitures du service afin de les rénover, pour les remettre graduellement en service dès 2012, à la suite de la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche). Durant ce retrait temporaire, le reconditionnement de ces voitures pourra être fait sur plusieurs voitures à la fois et il sera possible d'optimiser le rapport qualité-prix du projet. Finalement, afin d'amortir le coût sur plusieurs années, deux vagues de 12 voitures seront remises à neuf à compter de 2011.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	1,382	1,649	2,605	2,601	0,766	9,003	

Mise aux normes du système d'avertissement sonore des locomotives

Réf. 1900-5508

Cette mise aux normes vise à s'assurer de la conformité du matériel roulant avec une nouvelle réglementation de Transports Canada. Cette réglementation exige que, à compter du 1^{er} janvier 2012, les locomotives et voitures loges des trains voyageurs soient équipées d'avertisseurs capables de produire un son de haute et faible intensité. L'étude et les travaux nécessaires doivent être effectués au cours de l'année 2011.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,384	-	-	-	0,384	

Projets admissibles à une subvention

Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant

Réf. 1100-6001/1200-9003

Avec l'arrivée des voitures 3000 et des locomotives bimodes, toutes neuves, la flotte de matériel roulant de l'AMT passera d'environ 200 à plus de 300 unités d'ici 2015. L'AMT doit être prête à accueillir et à entretenir ce nouveau matériel. Elle veut améliorer le contrôle de la qualité de l'entretien pour une meilleure performance et une plus grande fiabilité du service, tout en prolongeant la vie utile du parc de matériel roulant et en rationalisant les coûts d'exploitation.

Jusqu'à récemment, les garages de jour et l'entretien du matériel roulant étaient assurés par deux exploitants, le CN et le CP, dans leurs installations déjà existantes (la Gare Centrale, et les triages Sortin, Saint-Luc et Taschereau). La majorité de ces installations ont été conçues pour effectuer l'entretien du matériel roulant de fret, lequel a priorité sur le matériel de l'AMT. Elles n'offrent ni la disponibilité, ni l'équipement moderne ni le personnel spécialisé pour l'entretien maximal de son équipement.

Avec l'accroissement de sa flotte, l'AMT a aussi besoin d'emplacements plus grands pour garer ses trains près des gares terminales du centre-ville (Gare Centrale et gare Lucien-L'Allier) entre les heures de pointe. Ces sites ne doivent pas être éloignés de plus de 10 km des gares du centre-ville de façon à ce que les trains soient disponibles pour l'heure de pointe du soir. Cette période de repos pour les trains est depuis toujours mise à profit pour procéder aux inspections et entretiens réguliers ainsi qu'aux réparations mineures.

Une analyse des installations d'autres agences de trains de banlieue en Amérique du Nord, notamment à Toronto, Boston, New Jersey, Los Angeles, San José et New York, a d'ailleurs révélé la désuétude des installations montréalaises actuelles, au détriment du maintien du patrimoine des voitures, des locomotives et de tous les équipements connexes. Par ailleurs, le CN et le CP ne désirant pas poursuivre à moyen terme le contrat d'entretien, l'AMT y a vu l'occasion de trouver de nouveaux fournisseurs spécialisés et de mettre en place des installations aux normes de l'industrie. Elle veut privilégier les solutions techniques les plus performantes en matière énergétique et environnementale et inscrire ce projet dans une démarche de certification reconnue.

Depuis 2005, l'AMT a donc analysé ses besoins en matière de programmation d'entretien, tout en cherchant des sites capables de recevoir ces installations. Elle a d'abord recherché un site unique capable de recevoir l'ensemble de sa flotte. Mais l'analyse a révélé que :

- les réseaux CN et CP ne communiquent pas entre eux à proximité des gares terminales du centre-ville ;
- il n'y a pas de site assez grand, à proximité des gares terminales du centre-ville, relié aux deux réseaux ;
- la logistique de déplacer les trains quotidiennement d'un réseau vers l'autre, aller-retour, pour leur garage et leur entretien est coûteuse et constitue un risque élevé pour la fiabilité du service.

La solution de conserver des sites autonomes pour chacun des réseaux s'est alors imposée.

L'AMT a aussi mandaté la firme PricewaterhouseCoopers (PwC) pour déterminer le modèle d'affaires le plus opportun, dans l'esprit de la nouvelle Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique. Le modèle retenu consiste en la construction des centres d'entretien de l'Agence par un concepteur-constructeur et un contrat de service de moyenne durée pour l'entretien du matériel roulant, qui comprendrait aussi l'entretien régulier des installations.

Deux projets se sont ainsi dessinés : l'AMT ouvrira un centre d'entretien et un site de garage à Lachine (sur une portion du terrain de la cour Sortin) pour le matériel circulant sur les voies du CP, et un autre à Pointe-Saint-Charles pour celui circulant sur les voies du CN. Chacun des sites identifiés possède une réserve de terrain pour une expansion future du parc de matériel roulant (pour son site de Lachine, les besoins totaux de l'AMT se chiffrent par exemple entre 20 et 30 hectares de terrain). De façon à optimiser la fiabilité du service, l'AMT vise la plus grande autonomie possible dans les mouvements entre les gares et les ateliers. Les sites choisis sont les plus performants à cet égard, car ils minimisent les interférences avec le trafic de fret, mais ils nécessiteront peut-être des infrastructures d'accès supplémentaires pour que l'Agence soit totalement indépendante.

Le projet dans son ensemble est évalué à 355,0 M\$, incluant des contingences, l'inflation et les frais financiers. Le projet de Lachine est estimé à 119,0 M\$ et celui de Pointe-Saint-Charles à 236,0 M\$. Ce budget comprend l'acquisition et la préparation des sites, les accès ferroviaires, les garages de jour et la construction des ateliers. Il comprend également des provisions pour des accès ferroviaires améliorés qui pourraient être demandés par les exploitants ferroviaires.

Centre d'entretien et site de garage de Lachine

Le contrat d'entretien du CP venant à échéance en juin 2010, l'AMT a travaillé activement à organiser pour cette date, sur le terrain situé à la cour Sortin acquis en 2009, un service temporaire d'inspection et d'entretien. Elle a aussi sollicité le marché, comme le font ses principaux homologues en Amérique du Nord, selon une procédure d'appel de propositions s'adressant à l'expertise internationale. En février 2010, un contrat a été octroyé à Bombardier, qui a l'entière responsabilité du volet d'entretien du matériel roulant des lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac depuis le 1^{er} juillet 2010, et ce, pour une période de trois ans. La fin de ce contrat coïncidera avec la mise en service du centre d'entretien Lachine. L'AMT pourra alors solliciter le marché pour des services d'entretien à l'intérieur d'installations modernes et adaptées à son matériel roulant.

L'étude d'avant-projet a déjà permis d'établir la programmation du site et son dimensionnement à partir du programme d'entretien de la flotte de l'AMT et des meilleures pratiques de l'industrie. L'AMT développe maintenant, en collaboration avec Infrastructure Québec et le MTQ, la documentation nécessaire au lancement d'un appel d'offres visant la construction en mode clé en main de ce centre d'entretien. La première étape du processus de sélection, soit l'appel de qualification, sera lancée dès que les autorisations gouvernementales appropriées seront reçues.

Le nouveau centre d'entretien pourra recevoir 13 rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pour une rame, un atelier de réparations pour deux locomotives et deux voitures et un lave-train automatisé. Les installations d'entretien seront à la fine pointe de l'industrie et comporteront des équipements lourds comme un pont roulant de 30 tonnes, une table de découplage de 100 tonnes, des systèmes d'inspection automatisés, un lavage pression vapeur, etc. Ces divers équipements permettront d'améliorer le niveau de service d'entretien du matériel roulant et de prolonger sa vie utile.

Les premiers travaux d'aménagement du site de Lachine ont commencé au début de l'année 2010 et l'AMT prévoit entreprendre la construction du centre d'entretien en 2011 pour la parachever en 2013.

Centre d'entretien et site de garage de Pointe-Saint-Charles

Actuellement, le CN gare les trains à la Gare Centrale, qui est à pleine capacité. Il éprouve aussi des problèmes de disponibilité de personnel et d'expertise affectés à l'entretien de matériel roulant de l'AMT, causés principalement par l'attrition du personnel et l'absence de formation pour la relève. Il sera donc incapable d'assurer l'entretien des nouvelles voitures du futur Train de l'Est (ligne Mascouche) ou de soutenir toute hausse de service programmée par l'AMT.

Situé sur les anciens ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles, le nouveau centre d'entretien recevra donc le matériel roulant des lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire, ainsi que le matériel roulant du Train de l'Est (ligne Mascouche) lors de sa mise en service et éventuellement celui de Blainville–Saint-Jérôme si sa gare terminale devient la Gare Centrale. Bien qu'en phase préliminaire, ce projet a été examiné dans le cadre d'une consultation sur le redéveloppement du site des anciens ateliers du CN dans Pointe-Saint-Charles menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

Une étude d'avant-projet a aussi permis d'établir la programmation du site et son dimensionnement à partir du programme d'entretien de la flotte de l'AMT et des meilleures pratiques de l'industrie. L'expropriation du terrain de Pointe-Saint-Charles sera achevée en 2010. La construction devrait débuter en 2011 et se terminer en 2014.

Ce site pourra recevoir 19 rames en garage extérieur, en plus des installations suivantes : un atelier d'inspection pouvant recevoir deux rames complètes, un atelier de réparations pour les interventions régulières pour trois locomotives, trois voitures multinationaux et deux couples de MR90 (composés d'une voiture motrice et d'une voiture remorque), un lave-train automatisé et un atelier de profilage de roue pour l'ensemble de la flotte.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	49,600	31,150	29,050	115,100	130,500	355,400	

Besoins additionnels en matière de matériel roulant

La modernisation du parc de matériel roulant de l'AMT a été lancée en 2007 et 2008 avec l'octroi de contrats de fabrication pour 160 voitures passagers multineaux de série 3000 et 20 locomotives bimodes (électrique et diesel). Le nombre de voitures et de locomotives requises a été défini à l'époque sur la base de prévisions d'accroissement de l'achalandage pour l'horizon 2015.

Or, face à la montée des prix de l'essence, la ministre des Transports du Québec a annoncé, à l'automne 2008, des mesures spéciales pour bonifier les services de transport en commun au Québec. Les fonds accordés à l'AMT visaient l'ajout de service sur les lignes Vaudreuil-Hudson, Mont-Saint-Hilaire et Candiac. Afin d'offrir rapidement des places et des départs additionnels, l'AMT a conclu un contrat pour la location/acquisition de matériel roulant avec le *New Jersey Transit* (NJT). Sept locomotives (cinq locomotives de modèle GP40 et deux de modèle F40) et 25 voitures passagers (de série 5000) ont ainsi été mises en service sur le réseau de l'AMT après avoir fait l'objet de travaux de réfection.

Deux ans plus tard, l'AMT constate que cet ajout de service a généré les résultats escomptés, à savoir que de nombreux citoyens ont fait le choix du transport en commun. L'AMT a procédé à un bilan de son parc de matériel roulant et révisé ses besoins dans l'optique de répondre à la demande et d'accroître l'offre de service au-delà de l'horizon 2015. Des voitures et locomotives additionnelles sont ainsi requises pour assurer la pérennité et la fiabilité du service de trains de banlieue pour l'horizon 2015-2020.

Location/acquisition et réfection de 7 locomotives usagées

Réf. 1900-5503

Un contrat pour la location/acquisition de sept locomotives a été conclu en 2008 avec le *New Jersey Transit* (NJT) afin de disposer rapidement du matériel roulant nécessaire à l'accroissement des services de trains de banlieue. Ce matériel roulant usagé a nécessité des travaux de réfection avant leur mise en service. Ces locomotives usagées sont essentielles jusqu'à la mise en service des locomotives bimodes. Cela dit, en raison de leur condition générale ainsi que de leurs caractéristiques techniques limitées pour l'alimentation électrique des voitures, l'AMT ne prévoit pas les utiliser au-delà de l'horizon 2015.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
75 %	-	2,691	0,622	0,524	0,827	-	4,664

Achat et réfection de 6 locomotives usagées

Réf. 1900-5509

Le parc de locomotives de l'AMT compte 11 locomotives de modèle F59 utilisées sur les lignes Vaudreuil-Hudson et Candiac. En raison de l'accroissement de l'achalandage sur ces lignes, et pour répondre aux besoins futurs de l'AMT, six locomotives supplémentaires sont nécessaires. L'achat de locomotives compatibles et similaires permettra d'harmoniser la flotte de locomotives sur ces deux lignes de trains de banlieue.

En 2010, l'AMT s'est vu offrir l'opportunité d'acquérir six locomotives F59 usagées. Ces locomotives sont au début de leur cycle de vie et, grâce à des travaux de réfection, elles permettront à l'AMT d'assurer la fiabilité des services en plus de constituer une réserve suffisante pour les cycles d'entretien. De plus, ces locomotives permettront le retrait de certaines locomotives louées plus âgées et moins performantes.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
75 %	-	-	6,364	8,713	-	-	15,077

Acquisition de 10 locomotives bimodes neuves

Réf. 1900-5505

L'AMT loue 17 locomotives F40 âgées de 30 ans et plus afin d'assurer le maintien de la performance et de la fiabilité du réseau. En 2008, l'AMT a octroyé un contrat pour la fabrication de 20 locomotives bimodes afin de remplacer ces locomotives louées et d'accroître la capacité du réseau de trains de banlieue. Ce contrat est assorti de deux options pour l'acquisition de cinq locomotives chacune. Afin d'obtenir une flotte plus performante, d'assurer la pérennité et d'accroître la capacité des services, l'AMT souhaite exercer ses deux options d'achat prévues au contrat des locomotives bimodes.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	-	38,467	28,421	41,157	6,031	114,076	

Acquisition de 24 voitures passagers neuves

Réf. 1900-5504

En 2007, l'AMT a octroyé un contrat pour la fabrication de 160 voitures passagers multiniveaux neuves de série 3000 afin de remplacer les voitures à un étage de série 1000 et d'accroître la capacité sur le réseau de trains de banlieue. Le nombre de voitures requises a été défini à l'époque sur la base de prévisions d'accroissement de l'achalandage. Or, il s'est avéré que l'achalandage sur certaines lignes a crû plus rapidement que prévu. C'est pourquoi l'AMT désire acquérir 24 voitures neuves additionnelles.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	0,110	26,767	19,851	28,798	4,311	79,837	

Véhicule rail-route pour l'entretien du système caténaire

Réf. 1900-5506

L'entretien du système d'alimentation électrique par caténaire s'effectue à l'aide d'un véhicule rail-route doté de l'équipement permettant d'effectuer une telle maintenance.

Après plus de 15 ans de service, le véhicule actuellement utilisé a dépassé sa vie utile et subit des bris fréquents. Ceux-ci nuisent à la réalisation du plan d'entretien du système caténaire et limitent la capacité d'intervention avec célérité en cas d'incident. À titre d'exemple, en 2009, le véhicule d'entretien aura été hors service pendant plus de deux mois pour des fins de réparation.

Pour remédier à la situation, l'AMT souhaite procéder à l'achat d'un nouveau véhicule rail-route, qui pourra non seulement être utilisé sur la ligne Deux-Montagnes, mais aussi sur toute autre partie du réseau de l'AMT appelée à être électrifiée. De plus, grâce à certaines des caractéristiques du véhicule, ce dernier pourrait être utilisé pour effectuer certaines interventions d'urgence telles que le déplacement de voitures ferroviaires.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	-	1,415	-	-	-	1,415	



INFRASTRUCTURES COMMUNES

Le réseau de trains de banlieue requiert des investissements qui sont communs à plus d'une ligne. Certaines infrastructures, comme les systèmes de signalisation, les emprises ferroviaires, les caténaires et les gares, requièrent des travaux de réparations majeures ou de remplacement afin de les maintenir en bon état de marche et de limiter leur dégradation. Des travaux indispensables pour assurer une bonne qualité et une fiabilité des services de trains de banlieue, et pour accroître la fréquence des trains.

EN BREF (RÉEL 2009)

• Longueur de voies (km) :	204,4
• Places de stationnement :	16 434
- Asphalte :	10 937
- Gravier :	5 497
• Abris :	110
• Distributrices automatiques de titres :	74
• Kiosques :	52
• Valideuses :	78

Projets admissibles à une subvention

- G. Acquisition d'emprises ferroviaires (*non illustré*)
- H. Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil
- I. Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2
- J. Réaménagement de la gare Montréal-Ouest – Phase I
- K. Gare intermodale Windsor
- L. Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier
- M. Abris de trains aux différents sites de garage de nuit (*non illustré*)
- N. Groupes électrogènes aux différents sites de garage (*non illustré*)
- O. Programme Réno-tunnel
- P. Programme d'efficacité énergétique – Trains de banlieue (*non illustré*)
- Q. Programme Réno-structures – Ponts (*non illustré*)

Projets autorisés

Réparations majeures sur les cinq lignes de trains de banlieue

Réf. n.d.

L'AMT est propriétaire de certaines infrastructures (emprises ferroviaires, caténaires, etc.), de gares et de matériel roulant pour ses lignes de trains de banlieue. Il est nécessaire d'effectuer des travaux d'entretien majeur sur les immobilisations de façon à les maintenir en bon état de fonctionnement et à limiter leur dégradation. La nature de ces dépenses nécessite de prévoir un programme d'interventions ponctuelles.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
-	-	-	5,498	5,002	5,002	-	15,502

Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount

Réf. 1200-5002

Tous les trains de banlieue se dirigeant vers (ou partant de) la gare Lucien-L'Allier (lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac) empruntent les infrastructures ferroviaires de la subdivision Westmount du CP (entre les gares Montréal-Ouest et Lucien-L'Allier), ce qui représente quotidiennement 41 trains transportant des passagers et 26 mouvements à vide (retours à vide et déplacements de/vers le site de garage), dont la majorité se fait en période de pointe du matin et du soir.

Une étude de simulation de pannes de trains a démontré le manque de robustesse du système de signalisation existant et les limites de la configuration actuelle des voies ferrées (aiguillages et liaisons) ; c'est-à-dire que la présence d'un seul train en panne a un effet de retards en cascade sur l'ensemble des autres trains (pour les trois lignes). Cette étude a également démontré que tout ajout de service sur ce tronçon rendrait la situation plus critique et même impraticable. Des investissements sont requis pour améliorer la fiabilité du service actuellement offert aux clients et pour permettre l'accroissement du service de trains de banlieue sur cette subdivision.

Suite à des inspections effectuées par le CP et l'AMT sur la subdivision Westmount, il a été déterminé que plusieurs travaux sont requis pour assurer l'efficacité et la fiabilité du service et pour maintenir la vitesse des trains afin de respecter les horaires entre les gares Lucien-L'Allier et Montréal-Ouest. Ces travaux permettront de réduire les interventions et préviendront les bris responsables des interruptions de service.

Les travaux suivants sont donc nécessaires :

- élimination du nombre de joints de rail par l'installation de longs rails soudés (LRS) ;
- réduction du nombre de joints de rail par le remplacement de rail, de 39 à 90 pieds ;
- remplacement de traverses (dormants) ;
- dégarnissage de la voie et d'aiguillages pour enlever le ballast contaminé et le remplacer par du ballast neuf, ce qui permettra de rétablir le drainage sur la voie et par le fait même, la condition de la voie.

De plus, le système de signalisation ferroviaire en place sur cette subdivision de 7,4 km, utilisé uniquement par les trains de banlieue, a dépassé sa durée de vie projetée. D'importantes interruptions de service se sont produites sur la subdivision Westmount ces dernières années en raison de cet ancien système de signalisation et des interruptions similaires sont à prévoir dans l'avenir si ce système n'est pas remplacé. Le projet consiste donc également à remplacer le système de signalisation ferroviaire en place par un système de dernière génération, à prolonger la 3^e voie (au sud) sur 4,8 km et à installer des liaisons entre les voies. Ceci permettra non seulement d'améliorer la fiabilité et la flexibilité du service en facilitant la rencontre des trains à contresens, mais aussi d'accroître le service de trains de banlieue sur cette subdivision.

Suite aux dernières analyses réalisées au printemps 2010, l'AMT a conclu que les travaux ne peuvent se faire dans l'emprise actuelle du CP et nécessitent l'acquisition d'une lisière de terrain le long de cette voie à la gare Vendôme. En conséquence, un mur de soutènement devra être ajouté, une conduite de fibre optique devra être déplacée et des travaux de drainage et autres travaux connexes devront être effectués. De plus, le quai devra être élargi en raison de la nouvelle distance avec la 3^e voie.

Dans le cadre de la construction du Centre universitaire de santé de McGill (CUSM), la Ville de Montréal entreprendra l'élargissement de la rue Décarie, qui deviendra un des principaux accès à cet hôpital. Ce faisant, le viaduc Décarie situé immédiatement à l'ouest de la gare Vendôme sera reconstruit aux frais de la Ville. L'AMT apportera cependant une contribution de 800 000 \$, qui représente le montant qu'elle aurait dû déboursier de toute façon pour la réfection de ce viaduc en très mauvais état. Ce montant est inclus dans le présent projet.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	6,422	8,933	18,100	-	-	33,455	

Travaux d'infrastructures dans les corridors du CP

Réf. 1900-5002

Suite à des inspections effectuées par le CP et l'AMT sur l'ensemble du réseau des trains de banlieue qui transitent dans les emprises du CP, un programme de travail a été déterminé pour maintenir l'efficacité, la fiabilité et la vitesse des trains afin de respecter les horaires. Dans un premier temps, des travaux préviendront les bris responsables des interruptions de service, ce qui assurera à l'AMT de réduire les interventions majeures au niveau de la voie dans le futur. Puis, il faudra entreprendre des travaux concernant la sécurité pour les usagers et les équipements voisins des emprises ferroviaires.

Les travaux suivants sont à effectuer :

- installation de 38 réchauffe-aiguillages répartis sur les trois lignes (la majorité sera installée en 2010) ;
- travaux sur la structure des ponts de la subdivision Westmount.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	6,607	7,537	-	-	-	14,144	

Rénovation et mise aux normes des systèmes électriques et caténaire – Étude

Réf. 1100-5003

Ce projet se divise en deux volets. Une première étude concerne la rénovation de certains systèmes électriques caténaire ; elle consiste à faire un relevé des différents systèmes critiques et sous-systèmes qui composent la caténaire sur la ligne Deux-Montagnes. Cette étude servira à dresser une liste de priorité des interventions à effectuer afin de garantir la pérennité des systèmes caténaires et à assurer une meilleure fiabilité et qualité de service. Elle sera divisée en cinq phases, soit l'analyse technique, la prévision budgétaire, l'évaluation des nouvelles technologies, un plan directeur et une révision des dessins. Selon les recommandations contenues dans cette étude, un plan d'action sera mis en place afin de moderniser les systèmes et d'éviter les pannes de service prolongées. Ce premier volet est nécessaire pour assurer un service de qualité sur la ligne Deux-Montagnes.

La seconde étude concerne la mise aux normes des installations électriques de l'AMT ; elle vise à s'assurer de la conformité des systèmes électriques de la caténaire avec les nouvelles réglementations du Code électrique (CSA Z462), qui traite principalement des analyses de danger d'éclairs d'arc électrique. Cette étude servira à déterminer l'écart entre cette norme et les installations et façons de faire de l'AMT. L'analyse portera sur la mise en place de pratiques de travail sécuritaires, sur l'utilisation d'équipements de protection ainsi que sur la normalisation des écriteaux utilisés dans les installations électriques actuelles et futures de l'AMT ; elle permettra ainsi à l'Agence de s'assurer de la sécurité de ses opérateurs et de ses employés. Ce deuxième volet est nécessaire pour assurer le respect des normes et la sécurité sur la ligne Deux-Montagnes et sur nos sites de garage.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0,085	0,379	-	-	-	0,464

Accroissement de la capacité du tunnel Mont-Royal – Étude

Réf. 5000-8016

Des analyses antérieures ont permis d'évaluer la capacité du tunnel Mont-Royal en vue de son utilisation par les lignes Deux-Montagnes et Blainville–Saint-Jérôme ainsi que le Train de l'Est (ligne Mascouche). Bien que les infrastructures actuelles du tunnel permettent son utilisation par le matériel roulant prévu sur ces lignes à moyen terme, la capacité du tunnel demeure limitée quant à une expansion à plus long terme.

Une étude sera effectuée pour évaluer les améliorations à apporter au tunnel, aux infrastructures ferroviaires et au matériel roulant, afin d'en accroître substantiellement la capacité. Les impacts sur les réseaux avoisinants devront également être évalués, à savoir sur le plan des infrastructures sur les autres tronçons des lignes Deux-Montagnes, Blainville–Saint-Jérôme et le Train de l'Est (ligne Mascouche), de la capacité des sites de garage et du matériel roulant de l'AMT, du CN et du CP qui y circule.

Cette étude sera amorcée après l'étude en cours visant le maintien et l'amélioration des infrastructures liées au tunnel Mont-Royal [réf. 5000-5100].

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0,052	0,463	-	-	-	0,515

Lien piétonnier reliant le CUSM, la station de métro Vendôme et la gare – Étude

Réf. 1200-8003

Dans le cadre de la construction du Centre universitaire de santé de McGill (CUSM) et du développement du train de banlieue desservant l'ouest de l'île de Montréal, l'AMT réalisera une étude, en partenariat avec la STM et le CUSM, afin d'évaluer la possibilité de construire un nouveau lien, sous forme de tunnel ou de passerelle, permettant d'optimiser les liens piétonniers entre le CUSM, le métro et la gare Vendôme.

MTQ		AUTRES					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	-	0,309	-	-	-	0,309

Projets admissibles à une subvention

Acquisition d'emprises ferroviaires

Réf. 5000-8011

L'AMT a amorcé des discussions en vue de l'acquisition d'emprises ferroviaires du CN et du CP. Ces acquisitions permettront notamment de réaliser des économies dans l'exploitation tout comme dans la réalisation d'aménagements projetés.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
50 %	-	4,758	12,164	56,916	-	-	73,838	

Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil

Réf. 1200-5004

Compte tenu de la volonté d'augmenter l'offre de service sur la ligne Vaudreuil-Hudson entre Lucien-L'Allier et Vaudreuil, des améliorations sur le plan de l'infrastructure doivent être apportées pour améliorer la fiabilité et la souplesse d'opération et pour accroître le nombre de trains empruntant la subdivision Vaudreuil (Montréal-Ouest/Dorion-Hudson) qui est également partagée avec le trafic de marchandises du CP (axe Montréal/Toronto).

Ces améliorations aux infrastructures consistent principalement à mettre en place un système de signalisation automatique à commande centralisée (CCC) qui permettra de circuler sur les deux voies ferrées dans les deux directions et d'installer des aiguillages motorisés avec réchauffeurs d'aiguillage qui permettront de commander à distance les changements de voies en cas de dépassements ou croisements de trains prévus à l'horaire ou résultant de pannes de matériel roulant ou de défaillances d'infrastructures.

L'installation du CCC permet :

- d'améliorer la productivité en augmentant :
 - la capacité du contrôleur de la circulation ferroviaire à assurer le suivi des trains et à modifier le parcours des mouvements ;
 - le nombre d'heures disponibles pour l'entretien sur la voie ;
- d'améliorer la performance et la fluidité des mouvements, car :
 - le chef de train n'a plus à aligner manuellement les aiguillages ;
 - il permet les mouvements bidirectionnels sans réduction de vitesse tout en évitant les interférences ;
- d'améliorer la fiabilité et la sécurité grâce à :
 - une technologie pour réduire les erreurs humaines ;
 - la détection à distance de pannes ou de défaillances.

Les améliorations aux infrastructures incluent les travaux suivants :

- installation d'une signalisation de type commande centralisée (CCC) entre Dorval et Saint-Lazare ;
- ajout de liaisons à double commande à Saint-Lazare afin de réduire les interférences avec les trains de marchandises provenant de Toronto ;
- élimination des passages piétonniers et ajout de systèmes d'avertissement automatique aux gares Dorion et Pincourt-Terrasse Vaudreuil pour améliorer la sécurité des usagers ;
- création d'un nouvel accès (accès est) au centre d'entretien Lachine (Sortin) pour réduire les interférences avec les trains de marchandises allant ou venant de la cour Saint-Luc ;
- ajout de voies de garage de matériel roulant défectueux à Beaconsfield et Sainte-Anne-de-Bellevue (près des détecteurs de boîtes chaudes) ;
- réfection et motorisation d'aiguillages aux endroits stratégiques pour permettre la commande à distance (CCC).

En plus de ces travaux, le projet de réfection de l'échangeur A-20/A-520 à Dorval prévoit le prolongement de la voie n° 3 (nord) entre Dorval et la gare Pine Beach (aiguillage de vitesse de 45 mph), ce qui permettra également de réduire les interférences avec les trains de marchandises manœuvrant entre Dorval et Saint-Luc.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	2,110	10,000	10,000	5,671	10,000	37,781	

Gare Montréal-Ouest – Nouvelle configuration de l'édicule du quai 2

Réf. 1200-4514

La configuration de l'édicule au centre du quai 2 de la gare Montréal-Ouest entraîne des problèmes de sécurité majeurs depuis que l'exploitation ferroviaire implique l'utilisation des deux côtés du quai 2 avec l'arrêt à cette gare du service des lignes Blainville–Saint-Jérôme et Candiac : la largeur disponible pour circuler le long de l'édicule est réduite à son minimum. De plus, l'édicule nécessite des travaux importants sur le plan de la structure et du vitrage, et ce, à brève échéance. L'AMT assurera la complémentarité aux travaux réalisés par la STM aux boucles Elmhurst et Montréal-Ouest.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	–	0,109	1,165	–	–	1,274	

Réaménagement de la gare Montréal-Ouest – Phase I

Réf. 1200-4515

Le projet du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) sur les terrains du triage Glen où étaient garés et entretenus, pendant le jour, les trains des lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville–Saint-Jérôme et Candiac, a nécessité l'aménagement, par le CP, d'un site temporaire de garage et d'entretien au triage Sortin, à l'ouest de la gare Montréal-Ouest. Ce site a été acquis en 2009 par l'AMT pour y aménager un garage permanent (site Lachine). Ce déplacement de site de garage a eu pour effet d'accroître de 40 % le nombre de trains sur les deux passages à niveau de part et d'autre de la gare Montréal-Ouest, ce qui représente quotidiennement 41 trains transportant des passagers et 26 mouvements à vide (retours à vide et déplacements de/vers le site de garage). La majorité de ces mouvements se fait aux périodes de pointe du matin et du soir, augmentant ainsi les risques de conflits au niveau de la gare Montréal-Ouest et des deux passages à niveau (rues Westminster et Elmhurst).

Afin d'améliorer cette situation, différents projets ont été envisagés, comme le déplacement des quais de la gare Montréal-Ouest et l'aménagement d'un étagement routier pour la rue West Broadway (à l'est de la rue Elmhurst). C'est pourquoi le présent projet vise la réalisation d'études plus détaillées pour confirmer l'ensemble des interventions requises en fonction du développement des services de trains de banlieue, de même qu'une première phase de travaux préparatoires au niveau routier et ferroviaire.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,500	4,500	25,000	25,000	–	55,000	

Gare intermodale Windsor

Réf. 1200-4509

Ce projet consiste à intégrer sur un site commun, au sud du Centre Bell, une gare ferroviaire terminale pour les services de train de banlieue et un terminus d'autobus métropolitain, à même un complexe de bureaux et de commerces développé par un promoteur immobilier. Le projet prévoit déménager l'actuelle gare Lucien-L'Allier au sud de l'ancienne gare Windsor, dont elle reprendrait le nom.

En plus de relier deux stations de métro et le Montréal souterrain, le nouveau pôle intermodal offrira un point d'accès privilégié au nouveau tramway de Montréal prévu sur la rue Peel. L'achalandage total du projet dépasserait les 28 millions de déplacements annuels, donc nettement supérieurs à ceux de la principale station du réseau de Montréal, la station McGill (21 millions de déplacements). Ce pôle intermodal serait situé à l'intérieur du quadrilatère formé des rues Saint-Antoine au nord, Peel à l'est, Saint-Jacques au sud et De la Montagne au nord.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	1,015	3,339	8,756	154,323	158,953	326,386	

* Ce projet est lié au projet Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus [réf. 2000-8002]. Les coûts sont répartis afin de refléter les investissements nécessaires pour chacun des volets du projet.

Réhabilitation et amélioration des quais à la gare Lucien-L'Allier

Réf. 1200-4506

La gare Lucien-L'Allier accueille quotidiennement plus de 11 000 passagers provenant des lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville–Saint-Jérôme et Candiac. Les quais de béton de cette gare terminale sont dans un état de dégradation avancée, l'éclairage est déficient et aucune protection n'est offerte aux usagers contre les intempéries. Également, le quai des voies 1 et 2 est hors service puisqu'il ne respecte pas le dégagement nécessaire aux voitures présentement en service, ce qui limite la capacité actuelle et la flexibilité d'exploitation.

Le projet consiste à rénover les quatre quais (structure, revêtement, drainage et éclairage) et à installer une marquise pour protéger les usagers. Le projet a pour objectifs d'améliorer la sécurité et le confort des usagers et d'assurer le maintien à long terme des installations.¹

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,104	1,269	1,292	1,060	2,948	6,673	

1. Sous réserve des délais de réalisation du projet Gare intermodale Windsor [réf. 1200-4509]

Abris de trains aux différents sites de garage de nuit

Réf. 5000-8014

Des investissements aux sites de garage des cinq lignes de trains de banlieue sont requis pour augmenter la fiabilité et la ponctualité du service de trains de banlieue qui ont fait défaut lors de l'hiver 2008-2009.

Un abri chauffé permettra de sécuriser le premier départ des trains par temps froid. De plus, avec les contrats d'entretien en cours de renouvellement et la construction des centres d'entretien qui ne seront pas prêts avant 2013, l'AMT pourra faire dans ces abris des travaux d'entretien mineur urgents, sans avoir à se rendre aux centres d'entretien actuels ou futurs, ce qui augmentera la fiabilité des équipements et donnera aussi à l'AMT davantage de flexibilité.

Le premier abri permanent a été construit au site de garage Vaudreuil durant l'hiver 2009-2010. L'abri fermé couvre une voie complète de garage ainsi qu'une voie de circulation. L'abri a environ 32 pieds par 1050 pieds, sur une hauteur de 30 pieds. D'autres abris seront installés dans les autres sites de garage au cours de 2010 et 2011. Le concept sera ajusté selon les conditions et besoins propres à chaque site, et en tenant compte des résultats obtenus avec l'abri de Vaudreuil.

L'abri du site de garage Saint-Antoine devrait être prêt au printemps 2011. Les concepts sont en développement pour Saint-Eustache, Delson et Mascouche. Le projet d'abri à Saint-Eustache inclut également un puits d'inspection.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	12,000	18,000	5,000	–	–	35,000	

Groupe électrogène aux différents sites de garage

Réf. 5200-6001

Pour assurer un service ferroviaire fiable sur l'ensemble du réseau des trains de banlieue, il est requis d'éliminer tous risques éventuels qui pourraient compromettre le maintien des horaires. Un des risques identifiés est la fiabilité des potences actuellement en place dans les garages, qui servent à alimenter en 480 volts les rames qui sont en attente sur les voies de garage. En effet, un problème d'alimentation ou un bris sur une des potences compromet le départ des trains et a un effet direct sur le respect des horaires. Une solution envisagée est de munir les sites de garage de groupes électrogènes de grande puissance qui serviraient de solutions de rechange lors de défaillances sur les systèmes d'alimentation permanents. Afin de valider la faisabilité de cette solution, il est requis de procéder à des études de faisabilité en 2011 et d'établir un programme d'acquisition et d'installation.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	–	0,100	3,200	–	–	3,300	

Programme Réno-tunnel

Réf. 5000-5100

Construit en 1917 et mis en opération en 1918, le tunnel Mont-Royal est le lien ferroviaire entre la gare Canora et la Gare Centrale. Le tunnel représente une infrastructure majeure pour l'AMT puisqu'il dessert la ligne Deux-Montagnes, la ligne la plus achalandée du réseau ; il devrait de plus accueillir au cours des prochaines années le Train de l'Est (ligne Mascouche) et la ligne Blainville–Saint-Jérôme. Depuis sa création, la structure n'a subi aucune amélioration majeure, et ce, après plus de 90 années d'opération.

L'AMT se doit d'agir de manière proactive en investissant dans le maintien et l'amélioration des infrastructures liées au tunnel Mont-Royal, de manière à assurer l'efficacité des opérations tout en préservant la sécurité des usagers du transport collectif et des employés, de même que du public en général. Pour ce faire, un comité directeur a été mis en place, regroupant l'AMT, les partenaires et un consultant, afin d'élaborer un plan d'action et ainsi procéder à la rédaction des plans et devis rattachés à l'exécution de ces travaux de rénovation qui seront, quant à eux, prévus dans un programme d'interventions réparti sur les prochaines années.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,300	6,453	5,253	3,001	–	15,007

Programme d'efficacité énergétique – Trains de banlieue

Réf. 5200-9002

Afin de minimiser les coûts d'entretien et d'inventaire et d'atteindre les objectifs de développement durable qui consistent à réduire la consommation d'électricité, l'AMT désire se doter d'un programme d'efficacité énergétique. Dans un premier temps, ce dernier consiste en un programme de remplacement des luminaires au sodium haute pression par des luminaires à diodes électroluminescentes, un programme qui permettra de miser sur l'utilisation de technologies propres et de réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre (GES). Cette première étape du programme d'efficacité énergétique s'applique à 50 gares comptant un inventaire approximatif de 2 000 unités d'éclairage.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	0,463	3,537	3,582	–	7,582

Programme Réno-structures – Ponts

Réf. 5000-5001

Des investissements sont requis pour limiter la dégradation des structures des ponts sur les lignes de trains exclusivement ou partiellement utilisées par l'AMT, les compagnies ferroviaires n'ayant effectué, depuis plusieurs années, que les travaux nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

L'AMT se doit d'agir de manière proactive dans le maintien des infrastructures aussi importantes que les ponts et viaducs routiers ou ferroviaires, de manière à ne pas compromettre la sécurité des usagers du transport collectif et des employés, de même que du public en général. Elle prévoit donc un programme d'inspections et d'interventions ponctuelles.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	2,910	2,998	3,089	–	8,997



LIGNE DEUX-MONTAGNES

En service sans interruption depuis 1918, la ligne Deux-Montagnes, qui est électrifiée depuis son ouverture, a fait l'objet d'une reconstruction complète par le MTQ de 1992 à 1995, au coût de 300,0 M\$. Elle est exploitée par l'AMT depuis 1996.

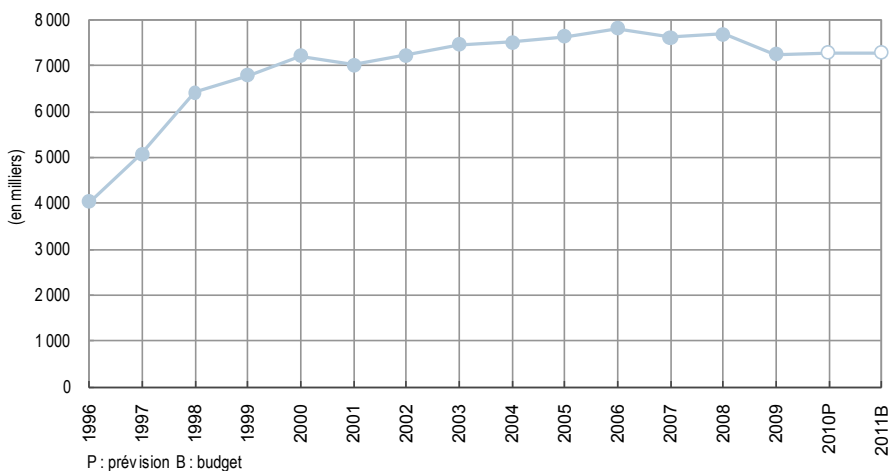
Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Avec plus de 7,2 millions de passagers en 2009, la ligne Deux-Montagnes représente près de 48 % de l'achalandage total du réseau. Pour répondre à la demande potentielle évaluée à plus de 45 000 passagers par jour, les interventions suivantes sont prévues :

- ajouter deux rames à la flotte actuelle ;
- doubler la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc ;
- étager la jonction ferroviaire de l'Est dans l'arrondissement Saint-Laurent ;
- ajouter une gare au niveau de l'A-13 et prolonger le service vers Saint-Eustache.

Ces interventions permettront d'augmenter la capacité de la ligne de 36 % en pointe du matin et du soir.

Achalandage de la ligne Deux-Montagnes entre 1996 et 2010



EN BREF (RÉEL 2009)

- 12 gares, dont 1 commune avec la ligne Mont-Saint-Hilaire
- 8 stationnements incitatifs offrant 5 961 places autos et 373 places vélos
- 29,9 km de voie
- 25 départs en direction de Montréal
- 24 départs en direction de Deux-Montagnes

ACHALANDAGE RÉEL 2009

Pointe du matin	12 980
Pointe du soir	12 210
Jour moyen	29 210
Mensuel	640 700
Annuel	7 245 600
Annuel (prévision 2010)	7 285 100

Projet autorisé

Gare A-13 – Étude

Réf. 1100-4503

L'ajout d'une nouvelle gare et d'un stationnement incitatif sur l'île de Montréal, à proximité de l'A-13, permettrait de répondre à l'accroissement de la demande sur la ligne Deux-Montagnes. Ce projet permettrait également d'encourager, des deux côtés de la rivière des Prairies, les développements du territoire tels que planifiés par les arrondissements de la Ville de Montréal et de la Ville de Laval. La prochaine étape consistera à développer un concept de gare et à préciser une estimation budgétaire des coûts d'acquisition d'un terrain ainsi que des coûts d'aménagement du projet. L'augmentation de la capacité et l'amélioration des infrastructures ferroviaires de la ligne Deux-Montagnes sont des préalables à l'ajout de cette gare. Toutefois, l'AMT prévoit investir dans ce projet en fonction des résultats de la négociation et de la conclusion d'un partenariat financier entre tous les partenaires.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,050	0,103	-	-	-	0,153	

Projets admissibles à une subvention

Prolongement du service de la ligne Deux-Montagnes vers Saint-Eustache

Réf. 1100-4506

Dans le cadre des projets d'accroissement de la capacité de la ligne Deux-Montagnes, l'AMT compte prolonger la deuxième voie ferrée de 0,7 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification) au nord de la gare Deux-Montagnes et aménager une nouvelle gare à Saint-Eustache comprenant deux quais (dalles de béton, éclairage, abris, mobilier), un débarcadère pour les autobus et un stationnement d'environ 1 500 places. L'ouverture d'une nouvelle gare et l'aménagement d'un stationnement incitatif permettraient d'attirer une nouvelle clientèle automobile du territoire de la couronne nord vers le transport collectif et de répondre à la demande excédentaire de la gare Deux-Montagnes. Ce projet a déjà reçu l'appui de la MRC de Deux-Montagnes et de la Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac. L'amélioration des infrastructures ferroviaires de la ligne Deux-Montagnes et la cession des terrains nécessaires par la Ville de Saint-Eustache sont des préalables à ce prolongement de service.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	0,173	0,404	5,035	16,934	-	22,546	

Installation d'une plate-forme d'inspection automatisée au site de garage Saint-Eustache

Réf. 1100-6002

L'AMT inspecte quotidiennement ses voitures passagers et ses locomotives, en particulier l'état des roues et des sabots de frein. Le projet consiste donc en l'installation d'une plate-forme d'inspection automatisée au site de garage Saint-Eustache. Ceci permettrait d'effectuer le suivi quotidien des 58 voitures MR90, en plus de créer des données statistiques pour le suivi de ces voitures. Par ailleurs, les approbations par Transports Canada ainsi que par le CN et le CP seront requises pour effectuer des inspections hebdomadaires, actuellement faites quotidiennement par les wagonniers.

L'installation d'une plate-forme permettra :

- d'effectuer quotidiennement un meilleur suivi de l'usure des roues et des sabots de frein ;
- d'effectuer une meilleure planification du réusinage des roues et des changements de roues ;
- d'engendrer une économie de coût de transport et de manutention ;
- d'engendrer une économie éventuelle en remplaçant les inspections quotidiennes par des inspections hebdomadaires.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	-	0,082	0,592	0,131	0,045	0,850	

Gare Île-Beauséjour – Réhabilitation

Réf. 1100-4504

Les quais de la gare Île-Beauséjour n'ont pas fait l'objet d'une réfection complète lors de la modernisation de la ligne en 1995. Ce projet vise donc la réfection complète et la mise à niveau des quais, des garde-corps, des stationnements, des escaliers et des autres installations, étant donné leur état de dégradation avancé.

Les clients auront ainsi un meilleur accès aux quais et la sécurité sera améliorée pour franchir la rue Chemin du Tour. Près de 650 passagers utilisent quotidiennement ces quais, ce qui représente un achalandage annuel de l'ordre de 164 000 personnes.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	0,600	1,123	-	-	-	1,723	

Gare Bois-Franc – Agrandissement du stationnement

Réf. 1100-1016

Le stationnement de la gare Bois-Franc est présentement utilisé à pleine capacité. Afin de répondre à la demande croissante pour offrir davantage de places, l'AMT ajoutera 110 places en bordure du stationnement actuel. L'arrondissement Saint-Laurent a accueilli favorablement ce projet en modifiant son règlement d'urbanisme. Le projet est conditionnel à l'acquisition de l'emprise ferroviaire de la ligne Deux-Montagnes.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,025	0,041	1,362	–	–	1,428	

Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds

Réf. 1100-5001

Ce projet vise le doublement de la voie entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc afin d'éviter les conflits de rencontre des trains sur la voie simple à cet endroit. Ce projet consiste à doubler la voie ferrée existante en aménageant une voie ferrée additionnelle sur 7,5 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification). Il permettra de faire remonter des trains à contre-charge aux heures de pointe.

Le projet comprend également le prolongement d'un ponceau important, une voie de liaison double, une nouvelle structure au-dessus d'une piste cyclable ainsi que le déplacement d'une voie industrielle du CN. Le tracé tiendra également compte du possible ajout d'une gare près de l'A-13 [réf. 1100-4503] actuellement à l'étude.

Il y aura une augmentation du nombre de trains de banlieue sur cette ligne, ce qui permettra d'accroître la capacité et l'achalandage. Cela se traduira par un meilleur service aux clients sur l'île de Montréal.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	1,172	9,795	31,556	–	–	42,523	

Étageage de la jonction de l'Est

Réf. 1100-5002

L'étageage de la jonction ferroviaire de l'Est est essentiel pour augmenter le nombre de trains passagers sur la ligne Deux-Montagnes, tout en évitant les conflits de croisement à niveau avec les trains de marchandises du CN circulant sur la subdivision Saint-Laurent. Aussi, cet étageage est indispensable à la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche) en 2012. Le projet consiste à aménager une structure pour étager le croisement de la voie du CN (subdivision Saint-Laurent) avec la ligne Deux-Montagnes. Le projet inclut les modifications à apporter aux voies de connexion Nord-Ouest et Sud-Est. Il comprend aussi la réalisation de voies de déviation temporaires afin de maintenir le service ferroviaire du CN et de l'AMT durant les travaux de construction. Ce projet prévoit maintenant la construction d'un mur antibruit. Les travaux débuteront en 2010 et nécessiteront deux saisons de construction.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	8,000	22,000	9,200	–	–	39,200	

Gare Sunnybrooke – Aménagement d'un quai

Réf. 1100-4507

La construction de la nouvelle voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds nécessitera également l'aménagement d'un deuxième quai à la gare Sunnybrooke. Ce second quai est essentiel à la mise en service de cette voie ferrée. Il permettra d'accéder aux trains dans les deux directions, dont les trains à contre-charge aux heures de pointe.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	–	0,600	4,028	–	–	4,628	



LIGNE VAUDREUIL-HUDSON

En service sans interruption depuis 1889, la ligne Vaudreuil-Hudson a fait l'objet d'importantes rénovations par le MTQ de 1982 à 1989. Elle est exploitée par l'AMT depuis 1996. Depuis le 30 juin 2010, le service de trains à la gare Rigaud a pris fin ; toutefois, le service de trains est maintenu à la gare Hudson.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Avec près de 3,5 millions de déplacements en 2009, l'achalandage annuel sur cette ligne représente près de 23 % de l'achalandage total du réseau de trains de banlieue. Pour continuer d'assurer un bon service, la consolidation de la ligne doit se poursuivre, que ce soit par l'allongement des quais, la réfection des infrastructures ferroviaires ou l'agrandissement des stationnements incitatifs, et bien sûr, par l'accroissement de la capacité d'accueil.

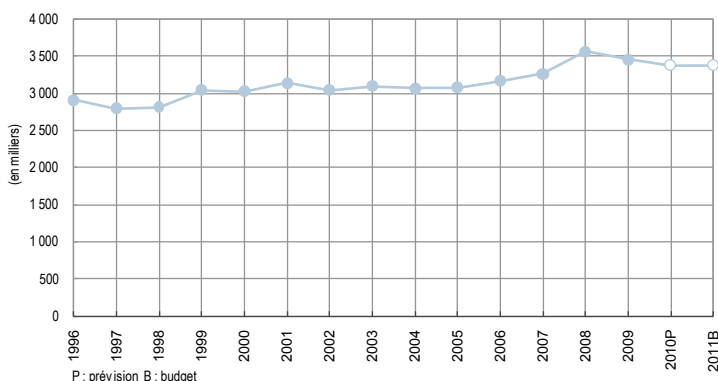
Car depuis 2005, l'achalandage de cette ligne s'est accru de 13 %, principalement en raison du développement du secteur de l'Île-Perrot et de Vaudreuil-Dorion. Pour répondre à la demande croissante, l'AMT a mis en service depuis janvier 2009 une rame additionnelle, composée de voitures usagées à un étage louées de *New Jersey Transit*, ce qui a permis d'ajouter deux trains par jour en période de pointe, accroissant ainsi de 5 % la capacité en période de pointe. Pour maintenir et accroître cette capacité à long terme, l'AMT a aussi commandé de nouvelles voitures multinationales : les premières ont été mises en service en 2010. Une fois le déploiement achevé d'ici la fin de 2011, la capacité en période de pointe sera accrue de plus de 30 %. Des locomotives bimodes neuves sont également attendues pour 2012.

EN BREF (RÉEL 2009)

- 19* gares, dont 3 communes avec les lignes Blainville–Saint-Jérôme et Candiac
* 18 gares depuis le 30 juin 2010
- 15* stationnements incitatifs offrant 3 736 places autos et 442 places vélos
* 14 stationnements incitatifs depuis le 30 juin 2010
- 64,2 km* de voie
* 51,2 km de voie depuis le 30 juin 2010
- 13 départs en direction de Montréal
- 14 départs en direction de Vaudreuil¹

¹ dont un desservant aussi Hudson

Achalandage de la ligne Vaudreuil-Hudson entre 1996 et 2010



P : prévision B : budget

ACHALANDAGE RÉEL 2009

Pointe du matin	7 350
Pointe du soir	6 950
Jour moyen	15 070
Mensuel	326 200
Annuel	3 462 600
Annuel (prévision 2010)	3 382 300



Projets autorisés

- A. Gare Saint-Lazare – Études d'opportunité et de marché
- B. Gare Île-Perrot – Relocalisation de la gare – Étude
- C. Gare Beaconsfield – Réaménagement du terminus – Étude
- D. Gare Valois – Réaménagement du terminus – Étude

Projets admissibles à une subvention

- E. Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire/accroissement de la capacité
- F. Mise à niveau des aménagements des gares de la ligne Vaudreuil-Hudson (*non illustré*)
- G. Gare Vaudreuil – Aménagement permanent
- H. Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement
- I. Gare Beaurepaire – Agrandissement du stationnement
- J. Allongement des quais – Phase III

Projets autorisés

Gare Saint-Lazare – Études d’opportunité et de marché

Réf. 1200-4513

La ville de Saint-Lazare compte actuellement plus de 17 800 habitants. Une croissance démographique représentant près du tiers de la population actuelle est à prévoir au cours des prochaines années. Ainsi, l’AMT désire examiner, en collaboration avec la Ville de Saint-Lazare, l’opportunité d’offrir l’accès à une gare située entre celles de Vaudreuil et de Hudson. Des analyses seront faites au sujet des travaux d’infrastructures requis et une étude de marché sera réalisée afin d’établir l’achalandage potentiel. Les études permettront aussi de déterminer les coûts associés au projet.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,103	0,103	-	-	-	0,206	

Gare Île-Perrot – Relocalisation de la gare – Étude

Réf. 1200-4517

Le MTQ est en train d’élaborer un projet de réfection de l’A-20, qui comprend l’implantation d’échangeurs en fonction des infrastructures ferroviaires. Une fois ces travaux exécutés, il sera difficile de modifier la localisation de la gare Île-Perrot. La gare actuelle étant un peu excentrée, et les quais demandant à être allongés, l’AMT désire évaluer l’opportunité de déménager cette infrastructure avant que ne soient entamés tous travaux d’amélioration des infrastructures en place, ceci afin de prendre la meilleure décision pour la desserte de ce secteur.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,206	-	-	-	0,206	

Gare Beaconsfield – Réaménagement du terminus – Étude

Réf. 1200-1501

Le projet consiste à étudier le réaménagement du terminus d’autobus de la gare Beaconsfield en révisant l’emplacement des arrêts et des axes de circulation autour de la gare. Cette réorganisation permettrait d’améliorer les correspondances, de diminuer le temps de parcours et de sécuriser les mouvements piétons.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,077	-	-	-	0,077	

Gare Valois – Réaménagement du terminus – Étude

Réf. 1200-1502

Dans le cadre de la reconstruction de l’échangeur Des Sources/A-20 par le MTQ, le projet consiste à étudier le réaménagement du terminus de la gare Valois afin d’améliorer les correspondances et de sécuriser les mouvements piétons.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,052	-	-	-	0,052	

Projets admissibles à une subvention

Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l’infrastructure ferroviaire/accroissement de la capacité

Réf. 1200-5005/1200-5001

Le service de trains de banlieue sur le tronçon entre Vaudreuil et Hudson offre présentement un départ quotidien vers Montréal le matin et un retour le soir. La Ville de Hudson a demandé à l’AMT d’ajouter deux départs le matin et deux retours le soir, avec des rames de train partant du site de garage de Vaudreuil. Ces départs additionnels entraînent dix nouveaux mouvements de trains sur ce tronçon, ce qui nécessite des améliorations aux infrastructures ferroviaires, notamment l’ajout de signalisation ferroviaire automatique (Centre de contrôle centralisé (CCC)), la protection automatique de huit passages à niveau (cloches, lumières et barrières), le remplacement de traverses de voie, l’ajout de ballast, le nivellement de la voie, l’ajout et le remplacement des anticheminants par des modèles plus performants et le remplacement des selles cassées.

Au printemps 2010, à la suite de l’inspection détaillée de la voie, l’AMT a ajouté au présent projet la soudure par étincelage du rail existant afin d’éliminer deux joints de rail sur trois. Il est à noter que la présence de joints de rail constitue la principale source de défauts de nivellement de la voie. Ainsi, les travaux de soudure du rail permettront d’éliminer environ 700 joints de rail, d’améliorer la fiabilité du service et de réduire les frais d’entretien futurs.

Le PTI 2010-2011-2012 prévoyait la rénovation des infrastructures ferroviaires sur le tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud. Une partie des travaux de voie prévus étaient situés sur le segment Hudson/Rigaud. Ne faisant pas partie du territoire de l’AMT, la Ville de Rigaud devait défrayer les coûts d’exploitation des trains sur son territoire. Elle a décidé de mettre fin au service de train de banlieue à compter du 30 juin 2010. Le projet de rénovation des infrastructures ferroviaires a donc été révisé pour exclure le segment de Rigaud et a été intégré au présent projet.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,200	9,000	0,800	–	–	10,000	

Mise à niveau des aménagements des gares de la ligne Vaudreuil-Hudson

Réf. 1200-4516

Lors de la modernisation de la ligne de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson en 1985, dont le MTQ était maître d’œuvre, des ententes ont été prises avec les Villes de Dorion, Pincoût–Terrasse-Vaudreuil, Île-Perrot, Baie-D’Urfé, Beaurepaire, Beaconsfield, Dorval, Pointe-Claire, Lachine, Dorval et Montréal-Ouest à l’effet que l’entretien de toutes les infrastructures qui n’étaient pas dans l’emprise ferroviaire relèverait directement des villes pour les gares sur leur territoire respectif. Depuis que l’AMT est responsable de l’exploitation du réseau des trains de banlieue, des gares ont été modifiées ou ajoutées au tronçon de Vaudreuil-Hudson et l’entretien de ces nouveaux aménagements est depuis à la charge de l’AMT, tout comme les gares des autres lignes de trains de banlieue. Les Villes encore liées par les ententes de 1985 souhaitent que l’AMT récupère l’entretien des infrastructures encore sous leur responsabilité.

Le transfert des responsabilités des infrastructures de 13 gares serait effectif dès le 1^{er} janvier 2012. D’ici cette date, des évaluations sont requises au niveau des structures des équipements fixes, de la mécanique du bâtiment et de l’entretien que requièrent les infrastructures civiles. Selon les résultats des évaluations, les travaux à effectuer seront identifiés et priorisés afin d’assurer la sécurité des usagers, d’effectuer la mise aux normes et de contrôler les coûts d’entretien.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	–	0,327	0,902	0,921	–	2,150	

Gare Vaudreuil – Aménagement permanent

Réf. 1200-1004

La gare Vaudreuil a été mise en service en 2003. Son stationnement temporaire a été agrandi à trois reprises pour un total d'environ 600 places. Au courant de 2010, la Ville de Vaudreuil-Dorion achèvera son plan de réaménagement des infrastructures routières dans les secteurs avoisinant la gare. Par la suite, l'AMT complètera de façon permanente ses installations en aménageant son stationnement et en ajoutant un tunnel piétonnier pour que les usagers accèdent au quai en toute sécurité. De plus, cette gare à vocation intermodale sera dotée d'un débarcadère pour les autobus. Ce projet est réalisé grâce à la collaboration et à l'implication de la Ville de Vaudreuil-Dorion et du CIT La Presqu'île et s'intégrera aux développements privés en cours dans ce secteur.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,228	9,683	1,702	–	–	11,613	

Gare Baie-d'Urfé – Nouveau stationnement

Réf. 1200-1001

Le stationnement actuel de la gare Baie-d'Urfé, situé au sud de l'A-20, dessert principalement la clientèle en provenance de Baie-D'Urfé et de Sainte-Anne-de-Bellevue. Afin de mieux desservir la clientèle en provenance des nouveaux quartiers résidentiels (situés au nord de l'A-40) et du parc industriel de Baie-D'Urfé, l'AMT a convenu d'un partenariat avec la Ville de Baie-D'Urfé en vue d'aménager un stationnement de 159 places sur un terrain municipal situé dans le secteur industriel, dans l'axe du boulevard Morgan, entre la voie ferrée et la rue Clark-Graham.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,013	0,041	1,983	–	–	2,037	

Gare Bearepaire – Agrandissement du stationnement

Réf. 1200-1002

Le stationnement de la gare Bearepaire est présentement utilisé à pleine capacité. Afin d'offrir davantage de places, l'AMT examine la possibilité d'aménager une aire de stationnement de 100 places au nord de l'avenue Elm, en partenariat avec la Ville de Beaconsfield.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,041	0,029	1,335	–	–	1,405	

Allongement des quais – Phase III

Réf. 1200-4511

Les rames actuellement utilisées sur la ligne Vaudreuil-Hudson peuvent contenir jusqu'à dix voitures, pour une longueur pouvant atteindre 900 pieds, ce qui correspond au standard en vigueur. Or, les quais de plusieurs des gares de cette ligne sont plus courts. Les usagers descendant à ces gares doivent impérativement descendre par les portes donnant directement sur le quai. S'ils se présentent à une mauvaise porte, et la descente à des endroits non conformes aux normes de sécurité étant proscrite, les voyageurs doivent sortir à la gare suivante, ce qui représente un grand inconvénient. Les travaux prévus constituent la phase III du projet initié en 2003, où les quais des gares Sainte-Anne-de-Bellevue (2003), Dorval (2004) et Pointe-Claire (2005) ont été prolongés. Cette troisième phase consiste à allonger les quais de débarquement et d'embarquement (quai 1) de la gare Cedar Park et à déplacer le quai de débarquement (quai 2) à la gare Île-Perrot à l'est du boulevard Perrot, afin d'offrir aux usagers un environnement sécuritaire. En ce qui concerne le quai de la gare Île-Perrot, une étude de relocalisation de la gare [réf. 1200-4517] sera aussi réalisée afin de déterminer la meilleure solution.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,366	0,216	8,174	–	–	8,756



LIGNE BLAINVILLE-SAINTE-JÉRÔME

En service de 1882 à 1981, la ligne Blainville-Saint-Jérôme a été remise en service par l'AMT en 1997 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. La demande étant confirmée par l'achalandage, la ligne est devenue permanente en 2000. De plus, un prolongement de la ligne de 15,5 km entre Blainville et Saint-Jérôme a été mis en service en 2007. Ce nouveau tronçon accueille chaque matin près de 600 clients.

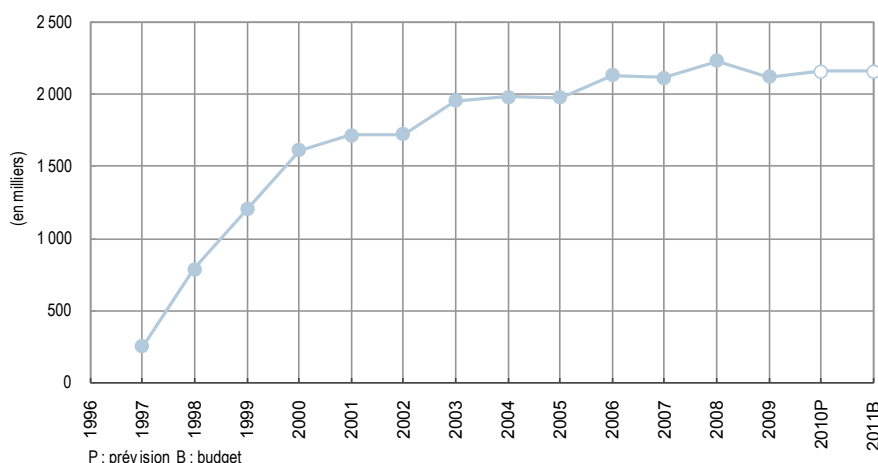
Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service en 1997, cette ligne a connu une croissance de l'achalandage qui ne s'est pas démentie : elle a connu une hausse de l'ordre de 32 % depuis 2000. Des travaux majeurs d'amélioration des infrastructures ferroviaires sont prévus afin d'accroître la capacité et la fiabilité du service. Des accroissements de capacité de stationnement sont également prévus, les 2 025 places sur le territoire du CIT Laurentides étant occupées à 93 %.

Le projet de connexion de la ligne Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal permettra de réduire le temps de parcours vers le centre-ville d'environ 15 minutes, ce qui créera une augmentation majeure de la demande d'achalandage.

Une portion de la commande des 160 voitures multinationales neuves est destinée à cette ligne, et les premières voitures ont déjà été mises en service en 2010. Une fois le déploiement achevé d'ici la fin de 2011, la capacité en période de pointe sera accrue de 75 % en pointe du matin et du soir. Des locomotives bimodes neuves sont également attendues pour 2012.

Achalandage de la ligne Blainville-Saint-Jérôme entre 1996 et 2010



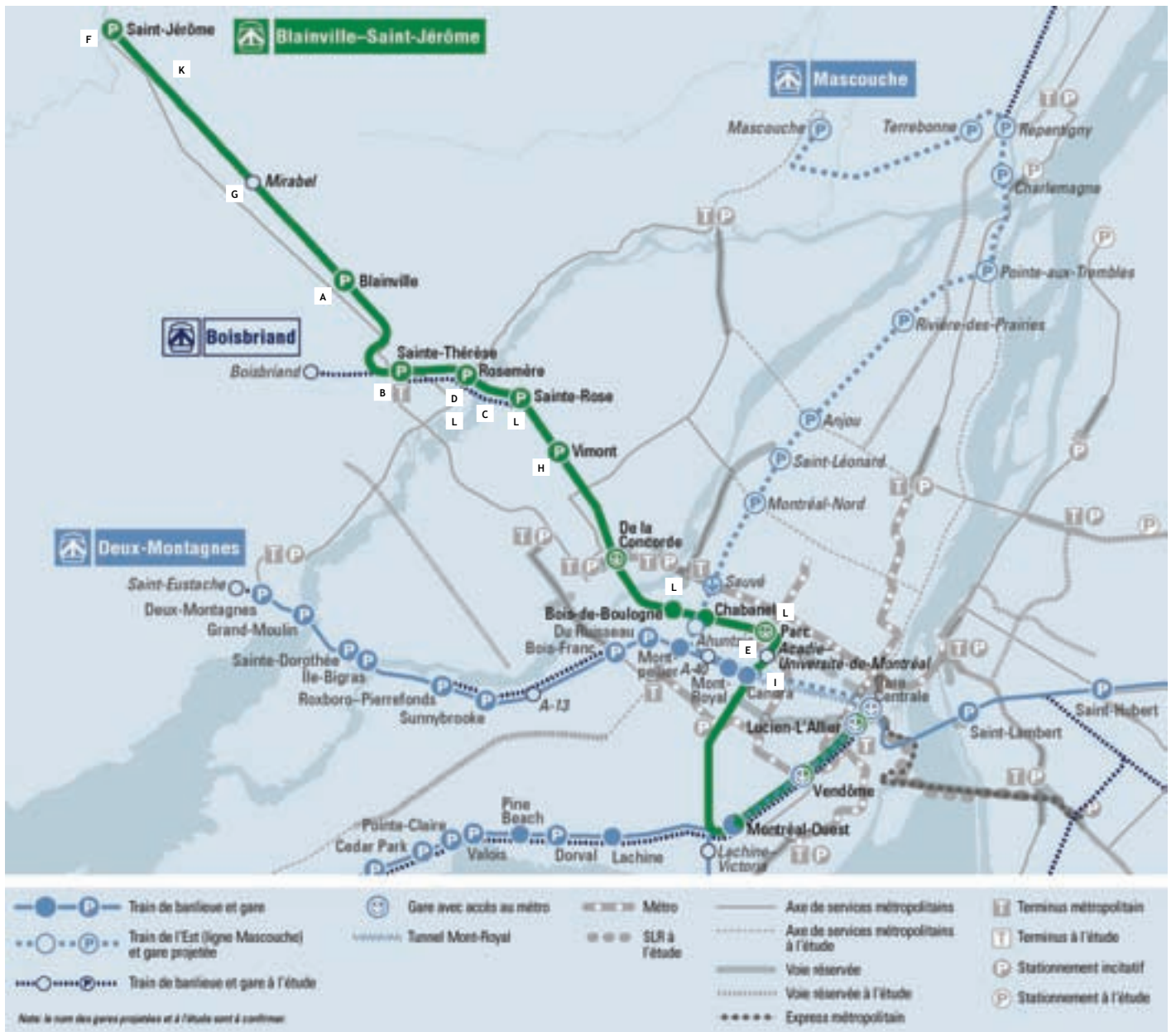
EN BREF (RÉEL 2009)

- 13 gares, dont 3 communes avec les lignes Vaudreuil-Hudson et Candiac
- 6 stationnements incitatifs offrant 3 069 places autos et 279 places vélos
- 62,8 km de voie
- 10 départs en direction de Montréal¹
- 10 départs en direction de Blainville¹

¹ dont 4 desservant la gare Saint-Jérôme

ACHALANDAGE RÉEL 2009

Pointe du matin	4 720
Pointe du soir	4 350
Jour moyen	9 630
Mensuel	204 700
Annuel	2 124 100
Annuel (prévision 2010)	2 160 900



Projets autorisés

- A. Gare Blainville – Amélioration de l'accessibilité – Étude
- B. Gare Sainte-Thérèse – Amélioration de l'accessibilité – Étude
- C. Doublement de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité
- D. Gare Rosemère – Amélioration de l'accessibilité – Étude
- E. Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude

Projets admissibles à une subvention

F. Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement

G. Aménagement de la gare Mirabel

H. Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accessibilité

I. Connexion de la ligne Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal

J. Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Blainville–Saint-Jérôme (*non illustré*)

K. Site de garage Saint-Antoine – Ajout d'une voie de garage

L. Réfection des quais – Ligne Blainville–Saint-Jérôme

Projets autorisés

Gare Blainville – Amélioration de l'accessibilité – Étude

Réf. 1300-1005

L'AMT procède actuellement à l'amélioration des infrastructures et des équipements sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme afin de diminuer la durée de parcours et d'augmenter la capacité d'accueil. Le stationnement de la gare Blainville est actuellement utilisé à 75 % de sa capacité et ne pourra répondre à l'accroissement envisagé. L'AMT a examiné la possibilité d'ajouter des places de stationnement ; elle a aussi étudié plusieurs autres options visant l'amélioration de l'accessibilité et procédera maintenant à la réalisation d'études de faisabilité afin d'élaborer un projet.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,036	0,036	0,031	-	-	0,103	

Gare Sainte-Thérèse – Amélioration de l'accessibilité – Étude

Réf. 1300-1006

L'AMT procède actuellement à l'amélioration des infrastructures et des équipements sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme afin de diminuer la durée de parcours et d'augmenter la capacité. Le stationnement de la gare Sainte-Thérèse est actuellement utilisé à pleine capacité et ne pourra répondre à l'accroissement envisagé. Une étude d'opportunité a permis de considérer plusieurs options, qui devront être priorisées avec les partenaires. Elle sera suivie d'une étude de faisabilité afin de préciser le projet.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,044	0,033	0,026	-	-	0,103	

Doublage de la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Étude de faisabilité

Réf. 1300-5004

Le projet d'accroissement de la capacité sur les infrastructures ferroviaires de la ligne Blainville–Saint-Jérôme ainsi que le projet de liaison ferroviaire (en tunnel) entre cette ligne et la ligne Deux-Montagnes au sud de la gare Canora visent à accroître la capacité, à améliorer la fiabilité du service et à réduire le temps de parcours de la ligne Blainville–Saint-Jérôme.

Toutefois, pour assurer une plus grande marge d'accroissement de capacité, une plus grande flexibilité de service et une meilleure fiabilité, il est envisagé d'améliorer la capacité des infrastructures ferroviaires en doublant la voie ferrée entre Sainte-Rose et Sainte-Thérèse, tout comme elle l'était auparavant. Ce doublement, d'une longueur d'environ 4,7 km, sera fait sur l'ancienne fondation de la voie. Le pont de la rivière des Mille Îles sera également doublé sur les piliers existants. De plus, ce doublement de voie entraînera l'ajout de deux quais aux gares Rosemère et Sainte-Thérèse. L'étude de faisabilité permettra de déterminer les coûts associés à la réalisation de ce projet.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,103	0,412	0,515	-	-	1,030	

Gare Rosemère – Amélioration de l'accessibilité – Étude

Réf. 1300-1007

L'AMT procède actuellement à l'amélioration des infrastructures et des équipements sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme afin de diminuer la durée de parcours et d'augmenter la capacité. Le stationnement de la gare Sainte-Thérèse est actuellement utilisé à pleine capacité et ne pourra répondre à l'accroissement envisagé. Considérant le faible potentiel d'agrandissement et l'accessibilité limitée par la route 344, une étude d'opportunité a permis de considérer plusieurs options permettant d'améliorer le rabattement par autobus, l'intégration de différents modes actifs et le stationnement satellite (Lorraine). Ces solutions devront être priorisées avec les partenaires. Suivra une étude de faisabilité afin de préciser le projet.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,066	0,050	0,039	-	-	0,155	

Gare Acadie/Université-de-Montréal – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude

Réf. 1100-8002

Pour faire suite à l'acquisition des terrains de la gare de triage Outremont par l'Université de Montréal et des projets de construction de nouveaux pavillons et résidences pour étudiants, l'AMT, à la demande de la Ville de Montréal, participe aux études de planification et d'aménagement de ce secteur de l'arrondissement Outremont. La participation de l'AMT concerne l'étude de la faisabilité et de l'opportunité d'aménager une nouvelle gare sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme afin de desservir le nouveau campus projeté dans ce secteur. Aucun stationnement incitatif ne serait aménagé pour cette nouvelle gare.

Une analyse d'opportunité a été effectuée en 2007. Suite au développement du projet fait par l'Université de Montréal, une nouvelle analyse sera entreprise sur la base des résultats de l'enquête Origine-Destination 2008.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,318	0,051	-	-	-	0,369	

Projets admissibles à une subvention

Gare Saint-Jérôme – Agrandissement du stationnement

Réf. 1600-1001

Ce projet consiste à aménager de façon permanente 198 places additionnelles au stationnement existant de la gare Saint-Jérôme. Une entente signée le 27 septembre 2005 entre l'AMT et la Ville de Saint-Jérôme prévoyait la construction d'un stationnement de 318 places à la nouvelle gare Saint-Jérôme (phase I). L'entente prévoyait également un agrandissement du stationnement (phase II) lorsque le taux d'occupation du stationnement aurait atteint plus de 85 %. La Ville de Saint-Jérôme, qui a agi comme maître d'œuvre dans ce projet, a fait construire 376 places de stationnement en 2006 au lieu des 318 places prévues. Depuis l'ouverture de cette gare en 2007, le taux d'occupation dépasse 95 % et plusieurs usagers du train de banlieue doivent stationner leur véhicule dans les rues avoisinantes. La Ville souhaite donc que le stationnement soit agrandi. Pour ce faire, il faudra procéder à l'achat de deux terrains de la Ville de Saint-Jérôme, situés de part et d'autre du stationnement existant. Le projet est maintenant prêt pour la réalisation des plans et devis.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,410	1,885	–	–	–	2,295	

Aménagement de la gare Mirabel

Réf. 1600-4502

Dans le cadre du prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme mis en service en 2007, une gare additionnelle est prévue à Mirabel. Présentement, 290 usagers de la ligne résident entre Blainville et Saint-Jérôme (Mirabel et Sainte-Anne-des-Plaines) et pourraient accéder plus facilement au train de banlieue par une nouvelle gare à Mirabel. Le projet a été initialement prévu en deux phases. La phase I du projet, dont le budget est présenté au tableau des investissements, inclut l'aménagement de quais, un stationnement et une boucle d'autobus avec débarcadère. La phase II consiste en l'agrandissement du stationnement.

Cette nouvelle gare permettrait d'augmenter l'achalandage du transport collectif ainsi que la capacité d'accueil et de stationnement de la ligne tout en réduisant la pression sur les stationnements existants situés plus au sud. L'aménagement de cette gare permettrait aussi de maximiser l'utilisation d'infrastructures existantes et de diminuer la congestion routière sur l'A-15. Selon l'étude de marché réalisée en 1999 et actualisée en fonction de l'évolution de la population, cette nouvelle gare pourrait attirer une clientèle potentielle de près de 525 passagers par période de pointe dans l'horizon 2016.

Suite à la décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), l'AMT a entrepris une nouvelle étude de localisation de la gare. Selon les résultats de cette étude et les démarches amorcées par la Ville, le projet d'aménagement de la gare sera redéfini.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,070	0,532	2,228	2,294	–	5,124	

Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accessibilité

Réf. 1300-1003

La gare Vimont a été aménagée de façon temporaire pour répondre à la demande générée par la fermeture temporaire de l'A-19 en octobre 2006, suite à l'effondrement du viaduc de la Concorde. Cependant, les aménagements actuels sont incomplets et n'offrent pas un niveau d'accueil acceptable pour les clients. De plus, l'accessibilité en voiture et en autobus est déficiente.

Par ailleurs, avec la mise en service du métro à Laval en 2007, la gare Saint-Martin a été fermée et remplacée par la gare intermodale De La Concorde, située à moins de 1,5 km. Une partie des clients de l'ancienne gare Saint-Martin utilise plutôt la gare Vimont.

C'est pourquoi l'AMT entend aménager cette gare de façon permanente en 2011. Le projet comprend les quais, un stationnement incitatif de près de 400 places, un terminus pour autobus de la Société de transport de Laval (STL), une voie d'accès vers les boulevards Bellerose et Dagenais et la délocalisation de la Route verte. Pour faciliter l'accès (entrée et sortie) au stationnement et au terminus d'autobus, il faut installer un feu de circulation à l'intersection du boulevard Bellerose. La Ville de Laval participera au financement de l'amélioration de l'accessibilité à cette intersection. De plus, un nouvel accès à deux voies pourrait être construit dans l'emprise du nouveau boulevard Dagenais, entre le boulevard des Laurentides et la gare. Les besoins à long terme pourraient s'élever à 600 places de stationnement et feront partie d'une phase ultérieure du projet.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	0,950	1,527	8,269	–	–	–	9,796	

Connexion de la ligne Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal

Réf. 5000-8013

Le projet consiste en l'aménagement d'une liaison ferroviaire en tunnel entre la gare Parc, de la ligne Blainville–Saint-Jérôme, et le tunnel Mont-Royal, déjà emprunté par la ligne Deux-Montagnes. En plus d'un nouveau tunnel d'environ 0,5 km, le projet prévoit l'aménagement de quatre aiguillages, la construction et le réalignement d'environ 1 100 m de voies ferrées, la signalisation (CCC) et l'électrification de la voie ferrée.

Cette nouvelle liaison ferroviaire permettra de réduire d'environ 15 minutes le temps de parcours des trains de la ligne Blainville–Saint-Jérôme, qui se situe présentement à 86 minutes. Ce nouveau trajet aboutira à la Gare Centrale au lieu de la gare Lucien-L'Allier. Cette réduction de temps de parcours aura comme effet d'accroître l'achalandage sur cette ligne.

Les coûts finaux seront précisés lors de la préparation des plans et devis.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	2,596	5,589	2,447	85,321	37,266	133,219	

Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Blainville–Saint-Jérôme

Réf. 1300-5003

Le projet consiste à mettre en place un système de signalisation automatique à commande centralisée (CCC) entre la gare Parc et le site de garage Saint-Jérôme, à doubler la voie ferrée entre les gares Saint-Martin et Sainte-Rose, à aménager de nouvelles voies d'évitement à Mirabel, Blainville et Sainte-Thérèse, et à construire de nouvelles voies de liaison à Bois-de-Boulogne et à la jonction Saint-Martin.

À la suite des dernières analyses réalisées au printemps 2010, l'AMT a conclu que des travaux reliés à la sécurité de certains passages à niveau sont requis, en particulier :

- la signalisation du lien inter-quai existant à la gare Bois-de-Boulogne ou son remplacement par un passage piétonnier inférieur en utilisant le trottoir du boulevard Henri-Bourassa ;
- l'amélioration de la sécurité de deux passages à niveau piétonniers à Sainte-Thérèse ;
- la protection automatique de deux passages à niveau privés à Sainte-Thérèse.

Compte tenu de l'ajout des nouvelles gares Saint-Jérôme, Vimont, Chabanel et De La Concorde en 2007, et de celle planifiée à Mirabel, ces infrastructures additionnelles assureront la synchronisation des mouvements et la fiabilité du service. Également, la réduction majeure du temps de parcours produite par la liaison ferroviaire entre la ligne Blainville–Saint-Jérôme et la ligne Deux-Montagnes créera une augmentation importante de la demande, qui nécessitera aussi l'ajout de trains en période de pointe.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	2,300	40,000	7,200	–	–	49,500	

Site de garage Saint-Antoine – Ajout d'une voie de garage

Réf. 1600-6002

Dans le cadre de l'accroissement de la capacité de la ligne Blainville–Saint-Jérôme, il est prévu d'améliorer les infrastructures ferroviaires pour qu'un nombre accru de trains puisse circuler. Deux rames s'ajouteront sur cette ligne avec l'arrivée de la nouvelle flotte de 160 voitures et de 20 locomotives. Actuellement, le site de garage Saint-Antoine permet le garage de cinq rames seulement : le projet vise donc à porter ce total à six.

Présentement, plus de 5 000 usagers utilisent la ligne Blainville–Saint-Jérôme, dont 16 % sont des passagers debout (36 % sur le train le plus chargé). La mise en service de deux nouvelles rames (six au total) permettrait d'accroître la capacité à plus de 9 000 usagers en pointe du matin.

Ce projet doit être réalisé en parallèle avec le projet d'accroissement de la capacité des infrastructures ferroviaires [réf. 1300-5003], nécessaire à l'ajout de service sur la ligne.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,145	1,905	–	–	–	2,050	

Réfection des quais – Ligne Blainville–Saint-Jérôme

Réf. 1300-4521

Suite aux inspections en 2010 de tous les quais de la ligne Blainville–Saint-Jérôme, il s'avère que les quais bâtis en asphalte avec une bordure de bois nécessitent d'importants travaux afin de maintenir un environnement sécuritaire pour les usagers. En effet, ces quais, construits en 1997 lors de la mise en service du lien ferroviaire entre Montréal et Blainville comme mesure d'atténuation à des travaux routiers, avaient été aménagés de façon temporaire. Ainsi, les quais de Rosemère, Sainte-Rose, Bois-de-Boulogne et Parc doivent être reconstruits à court terme avec une bordure de béton pour remplacer la bordure de bois qui s'affaisse vers la voie ferrée, réduisant le gabarit requis pour assurer le passage sécuritaire des trains et des équipements d'entretien. Les quais des gares plus récentes, soit Vimont et De la Concorde, continueront d'être inspectés annuellement et seront reconstruits une fois les six autres quais rénovés.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	1,395	7,687	7,918	–	17,000



LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE

En service de 1859 à 1988, la ligne Mont-Saint-Hilaire a été remise en service par l'AMT en 2000 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. Pour répondre à la demande qui a évolué rapidement, le service de trains a été progressivement accru en fonction de l'évolution de la mise en œuvre des infrastructures et des gares.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

Depuis sa mise en service en 2000, cette ligne connaît une croissance remarquable, avec une hausse de 32 % depuis 2004, pour atteindre près de 1,7 million de déplacements. À l'automne 2008, six trains par jour, dont deux en période de pointe, ont été ajoutés, ce qui a permis d'accroître de 17 % la capacité en période de pointe. Les premières des 160 voitures multinationales neuves destinées à moderniser le réseau ont été mises en service sur cette ligne à partir de novembre 2009, et le déploiement s'est achevé sur cette ligne en 2010 : la capacité en période de pointe s'est ainsi accrue de 75 % en pointe du matin et du soir. Des locomotives bimodes neuves sont également attendues pour 2012.

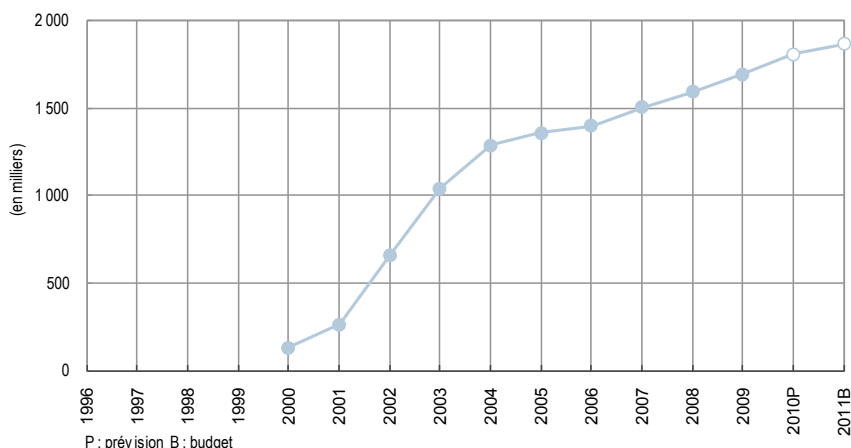
EN BREF (RÉEL 2009)

- 7 gares, dont 1 commune avec la ligne Deux-Montagnes
- 6 stationnements incitatifs offrant 2 777 places autos et 148 places vélos
- 34,9 km de voie
- 7 départs en direction de Montréal
- 7 départs en direction de Mont-Saint-Hilaire

ACHALANDAGE RÉEL 2009

Pointe du matin	3 780
Pointe du soir	3 460
Jour moyen	7 340
Mensuel	156 000
Annuel	1 693 200
Annuel (prévision 2010)	1 810 700

Achalantage de la ligne Mont-Saint-Hilaire entre 1996 et 2010





Projets autorisés

- A. Gare Saint-Lambert – Réaménagement des infrastructures – Étude
- B. Centre d'échange intermodal Longueuil/Saint-Hubert
- C. Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent – Phases I et II
- D. Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent
- E. Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Mont-Saint-Hilaire

Projets admissibles à une subvention

- F. Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent du quai sud et de la passerelle
- G. Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent
- H. Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

Projets autorisés

Gare Saint-Lambert – Réaménagement des infrastructures – Étude

Réf. 1400-4517

La ligne Mont-Saint-Hilaire connaît un achalandage grandissant depuis sa remise en service en 2000. Pour répondre à la demande croissante de la clientèle, l'AMT augmentera progressivement la capacité de ce service de 70 % avec les nouvelles voitures à deux étages et les travaux d'infrastructures ferroviaires. La gare Saint-Lambert possédant un quai d'une longueur réduite, cette situation restreint l'exploitation du service. Une étude d'augmentation de la capacité de la gare, de normalisation des quais et de l'accessibilité sera réalisée pour connaître la nature et le programme des travaux de réaménagement nécessaire. L'identification des différentes composantes permettra d'optimiser le service et de préciser les coûts de réalisation du projet.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
0 %	-	-	0,103	-	-	-	0,103

Centre d'échange intermodal Longueuil/Saint-Hubert

Réf. 1400-4511

L'actuelle gare temporaire Saint-Hubert, mise en service en décembre 2003, accueille quotidiennement 890 passagers et le stationnement incitatif est utilisé à plus de 120 %. Dans le cadre d'un plan de mise en valeur des abords du secteur aéroportuaire de Saint-Hubert, l'AMT, la Ville de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil (RTL) ont convenu d'aménager de façon permanente le centre d'échange intermodal Longueuil/Saint-Hubert. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) visant à redévelopper les terrains commerciaux vacants ou sous-utilisés dans le triangle formé par la voie ferrée, le chemin de Chambly et l'axe Vauquelin-Julien-Lord. Ce nouveau pôle de développement économique aura une densité plus élevée et des fonctions mixtes, ainsi que des aménagements plus conviviaux pour le transport collectif et les modes non motorisés, dans l'optique d'un *Transit Oriented Development* (TOD). Le projet comprend le nouveau centre d'échange intermodal, des places de stationnement incitatif et des aires d'attente et de dépose-minute pour faciliter l'accès en provenance de Longueuil et de Saint-Hubert. Il comprend plusieurs phases afin de prévoir les besoins à long terme du développement urbain.

Au départ, il est prévu d'aménager dans la première phase du projet le centre d'échange intermodal, ainsi qu'un nouveau stationnement de 328 places. Par la suite, l'AMT aménagera de façon permanente le stationnement temporaire existant, incluant un bassin de rétention. À la deuxième phase du projet, l'AMT procédera à l'aménagement d'une boucle d'autobus ainsi que d'un dépose-minute. De plus, suite à la demande de Transports Canada en 2010, le projet inclut maintenant un tunnel piétonnier, en remplacement du concept initial de passerelle. Ensuite, une phase ultérieure prévoit l'aménagement d'environ 700 places additionnelles, selon l'évolution du projet des Halles. Les coûts des études liés à cette phase ultérieure sont inclus au tableau des investissements ci-dessous.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	3,000	15,000	1,700	-	-	19,700

Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent – Phases I et II

Réf. 1400-4516

Lors de la mise en place de la phase initiale du projet de cette ligne, l'aménagement temporaire de la gare Saint-Bruno a été réalisé avec un stationnement en gravier d'environ 350 places. Dans le cadre de l'amélioration progressive du service et en raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à 550 places. L'AMT désire procéder à son aménagement permanent. Divisé en deux phases, le projet comprendra les travaux suivants :

Phase I – Stationnement :

- l'aménagement permanent du stationnement (drainage, bassin de captation, bordures, passages piétonniers, éclairage, caméras et pavage) ;
- l'aménagement d'une aire d'attente et de dépose-minute pour voitures et d'une zone de quais d'autobus ;
- l'aménagement permanent des installations de gare, dont l'installation d'abribus et d'un centre d'information.

Phase II – Quai Nord :

- l'allongement du quai Nord, incluant le mobilier urbain ;
- la mise à niveau des quais (ajouté au projet en 2010) ;
- les travaux civils nécessaires à l'installation de caméras et d'afficheurs dynamiques (ajouté au projet en 2010).

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	7,000	0,774	-	-	-	7,774	

Gare Saint-Basile-le-Grand – Agrandissement et aménagement permanent

Réf. 1400-4515

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service de cette ligne, une nouvelle gare a été aménagée à Saint-Basile-le-Grand en novembre 2003. En raison de l'accroissement de l'achalandage, ce stationnement a été agrandi à environ 350 places. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, qui accueille environ 690 usagers le matin, le stationnement doit être aménagé de façon permanente, pour porter le total à terme à près de 470 places. Les travaux comprendront le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage, ainsi que l'acquisition du terrain, actuellement en location. Nous profiterons aussi de cette période de travaux pour mettre à niveau les quais.

La gare Saint-Basile-le-Grand améliorera la desserte du secteur résidentiel avoisinant et rendra plus accessibles les services commerciaux du secteur. Ce projet a reçu l'appui du conseil municipal de la Ville de Saint-Basile-le-Grand et du conseil d'administration du CIT de la Vallée du Richelieu.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	3,333	0,416	-	-	-	3,749	

Travaux ferroviaires visant à augmenter la capacité de la ligne Mont-Saint-Hilaire

Réf. 1400-5002

Afin d'augmenter le nombre de trains sur la ligne Mont-Saint-Hilaire, l'AMT s'est entendue avec le CN pour faire les aménagements suivants :

- la construction d'une voie d'évitement d'environ 1 500 pieds devant la gare Mont-Saint-Hilaire ; la voie d'évitement sera implantée au nord des deux voies existantes et au sud de la gare Mont-Saint-Hilaire ;
- l'aménagement d'un quai haut et chauffé, du côté nord de la nouvelle voie d'évitement (50 pouces au-dessus du niveau supérieur du rail) ; ce quai permettra aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux trains ;
- l'ajout de voies de liaison entre les deux voies de la ligne Mont-Saint-Hilaire, à l'est du site de garage de l'AMT ;
- la modification de la signalisation.

Ces travaux permettront d'améliorer la sécurité et la fluidité des trains de marchandises et de passagers sur la ligne, en évitant notamment les attentes lors des rencontres entre les différents trains ou lors des manœuvres des trains de l'AMT.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	2,400	6,000	0,500	-	-	8,900

Projets admissibles à une subvention

Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent du quai sud et de la passerelle

Réf. 1400-4518

La réalisation de l'aménagement permanent de la gare Saint-Bruno [réf. 1400-4516] permettra d'augmenter le nombre de places de stationnement, d'allonger et de mettre à niveau le quai Nord, d'aménager une zone de quais d'autobus et un dépose-minute, et de préparer les installations à la pose de caméras et d'afficheurs dynamiques.

Afin de permettre l'embarquement pour des rames de 10 voitures (capacité présente de 6), les travaux suivants devront être exécutés sur le quai Sud :

- l'allongement, la mise à niveau et l'aménagement permanent du quai sud ;
- l'installation de mobilier urbain ;
- l'ajout d'une passerelle aérienne en remplacement de la passerelle temporaire située sous le viaduc enjambant l'A-30.

Les coûts des travaux de ce projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	-	-	-	4,374	0,500	4,874	

Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

Réf. 1400-4513

La gare McMasterville mise en service en 2000 a été aménagée de façon progressive et temporaire dans le cadre de l'amélioration continue du service et en raison de l'accroissement de l'achalandage. Le stationnement a été agrandi à 600 places en 2008. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, le stationnement doit être aménagé de façon permanente, pour porter le total à environ 750 places. Les travaux comprendront le drainage, l'ajout d'un bassin de captation, les bordures, l'éclairage, le pavage, ainsi que l'amélioration de l'accessibilité aux autobus ainsi qu'aux chemins d'accès du stationnement. Nous profiterons aussi de cette période de travaux pour mettre à niveau les quais.

La gare bénéficiera des services d'un CPE agrandi ainsi que de l'accès à un boisé qui placera la protection de l'environnement au cœur du projet d'aménagement. Le concept de réaménagement développé par un comité paritaire a été approuvé par le conseil municipal de la Ville de McMasterville et le conseil d'administration du CIT de la Vallée du Richelieu.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	0,864	7,426	0,500	-	-	8,790	

Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

Réf. 1400-4514

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service de cette ligne, une nouvelle gare a été aménagée à Mont-Saint-Hilaire en septembre 2002. En raison de l'accroissement de l'achalandage, le stationnement a été agrandi à quatre reprises pour atteindre 644 places en 2008. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux usagers à cette gare, le stationnement doit être aménagé de façon permanente et être agrandi à 792 places. Les travaux comprendront le drainage, les bordures, l'éclairage, le pavage ainsi que l'aménagement de quais d'autobus dans le stationnement. Nous profiterons aussi de cette période de travaux pour mettre à niveau les quais. La gare Mont-Saint-Hilaire sera encadrée par un développement domiciliaire ainsi que par un complexe commercial. La Ville de Mont-Saint-Hilaire complétera en 2010 ses investissements dans le secteur de façon à achever son réseau d'égouttement pluvial et différents aménagements publics. Le projet de réaménagement a reçu l'appui des partenaires impliqués de la Ville et du CIT de la Vallée du Richelieu.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	0,734	5,000	0,396	-	-	6,130	



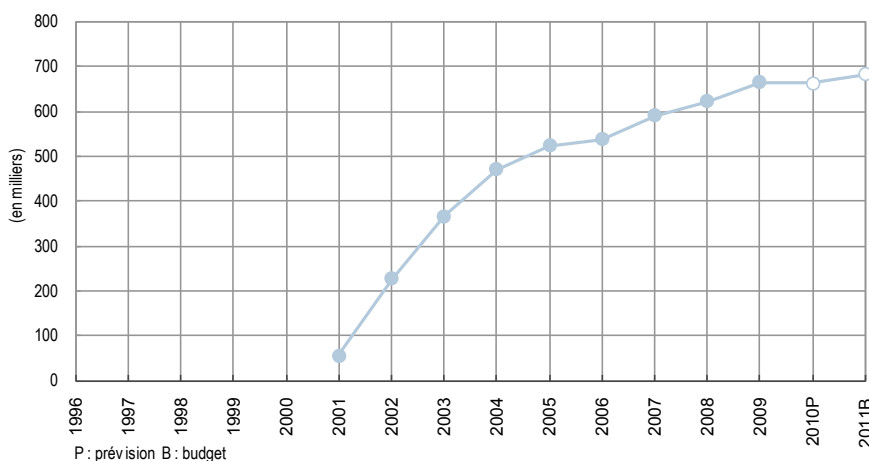
LIGNE CANDIAC

En service de 1887 à 1980, la ligne Cadiac a été remise en service par l'AMT en 2001 comme mesure d'atténuation à des travaux routiers. Pour répondre à la demande qui a évolué rapidement, le service de trains a été progressivement accru en fonction de l'évolution de la mise en œuvre des infrastructures et des gares. En 2005, la ligne a été prolongée de Delson vers Cadiac. Cette ligne a été déclarée permanente en juillet 2009.

Des interventions indispensables pour accroître la capacité d'accueil

La ligne Cadiac a connu une hausse de 27 % depuis 2005, atteignant un total de près de 665 000 déplacements. En janvier 2009, quatre trains par jour ont été ajoutés, dont deux en période de pointe, ce qui a permis d'accroître de 30 % la capacité en période de pointe. Afin de répondre aux besoins toujours grandissants de la clientèle, l'AMT prévoit augmenter l'offre de service sur cette ligne. D'ici la fin de 2011, elle prévoit déployer une partie de la commande de 160 voitures multinationales neuves, ce qui augmentera la capacité d'accueil de 25 %, et même de plus de 50 % en pointe du matin et du soir. Il faut au préalable réaliser des travaux majeurs d'amélioration des infrastructures ferroviaires et civiles afin d'accroître la capacité et la fiabilité du service.

Achalandage de la ligne Cadiac entre 1996 et 2010



EN BREF

- 8 gares dont 3 communes avec les lignes Vaudreuil-Hudson et Blainville-Saint-Jérôme
- 4 stationnements incitatifs offrant 891 places autos et 77 places vélos
- 25,6 km de voie
- 6 départs en direction de Montréal
- 6 départs en direction Cadiac

ACHALANDAGE RÉEL 2009

Pointe du matin	1 550
Pointe du soir	1 360
Jour moyen	2 960
Mensuel	63 000
Annuel	665 000
Annuel (prévision 2010)	662 800



Projets autorisés

- A. Gare Lachine-Victoria – Étude
- B. Gare Kahnawake – Étude

Projets admissibles à une subvention

- C. Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle (*non illustré*)
- D. Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent
- E. Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
- F. Gare Delson – Aménagement permanent
- G. Site de garage de la ligne Candiac – Aménagement permanent
- H. Gare Candiac – Aménagement permanent

Projets autorisés

Gare Lachine-Victoria – Étude

Réf. 1500-4507

Dans le cadre des travaux de l'échangeur Turcot échelonnés sur dix ans, ainsi que dans un souci de développer le transport en commun à Lachine, l'AMT envisage l'implantation d'une nouvelle gare sur la ligne Candiac. Une étude de concept sera réalisée dans l'optique d'optimiser l'ensemble des composantes du projet et son coût de réalisation.

Ce projet comprend l'aménagement d'un quai, d'un stationnement incitatif et de quais d'autobus. Compte tenu de l'élévation de la voie ferrée pour passer au-dessus de différents axes routiers (dont l'A-20), l'aménagement de quais revêt une certaine complexité.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,155	0,051	-	-	-	0,206	

Gare Kahnawake – Étude

Réf. 1500-4508

Dans le cadre du projet de réfection du pont Honoré-Mercier par le MTQ, une nouvelle gare pourrait être aménagée à Kahnawake, sur la ligne Candiac. Une étude devra être effectuée pour réaliser un concept d'aménagement et en évaluer la faisabilité.

L'étude de concept préliminaire a été réalisée. Des discussions sont en cours entre le gouvernement du Québec et Kahnawake sur le financement et les modalités de réalisation de ce projet.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,103	-	-	-	0,103	

Projets admissibles à une subvention

Amélioration des infrastructures ferroviaires – Adirondack/Lacolle

Réf. 1500-8001

L'achalandage du service actuel de la ligne Candiak ne cesse de croître depuis sa mise en service en 2001. Il a atteint en 2009 près de 3 000 passagers par jour.

Afin de répondre à la demande et d'offrir un meilleur service, il est prévu d'accroître la fiabilité et la fréquence des trains. Il est cependant nécessaire d'apporter au préalable des améliorations aux infrastructures ferroviaires.

Le projet, qui est relié au projet d'aménagement d'un site de garage permanent pour la ligne Candiak, inclut entre autres :

- l'amélioration du système de signalisation entre Delson et la jonction Sud (connexion à la subdivision Westmount) ;
- l'ajout d'aiguillages motorisés au sud de Delson et d'une liaison à Seaway pour améliorer la fiabilité et la flexibilité d'exploitation pour les rencontres de trains ou les dépassements en cas de panne ;
- l'amélioration des passages piétonniers et l'ajout de systèmes d'avertissement automatique pour améliorer la sécurité des passagers (pm 39.15, Sainte-Catherine, Saint-Pierre) ;
- l'ajout d'une voie d'évitement pour le trafic de marchandises sur la subdivision Lacolle pour réduire les interférences entre les trains de marchandises et les trains de banlieue ;
- la réfection et la motorisation d'aiguillages aux endroits stratégiques pour permettre la commande à distance (CCC) qui améliore la fluidité des trains ;
- la réalisation de travaux connexes.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	2,000	8,000	8,658	-	-	18,658	

Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent

Réf. 1500-4506

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Sainte-Catherine a été aménagée de façon temporaire. L'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle. Le concept d'aménagement, développé en collaboration avec la Ville de Saint-Constant et un promoteur privé, prévoit qu'elle sera située dans l'environnement d'un nouveau développement domiciliaire. Ce concept devra favoriser le transport actif et l'accessibilité au transport collectif. Afin de desservir adéquatement et de manière sécuritaire le quartier environnant, y compris le nouveau développement domiciliaire, l'AMT désire intégrer à la planification du projet une passerelle devant lier la Rive-Sud de la voie ferrée à la gare.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	2,419	1,418	6,662	-	-	10,499	

Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

Réf. 1500-4504

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Saint-Constant a été aménagée de façon temporaire. Avec le succès qu'a connu le service, soit plus de 100 % de hausse de l'achalandage, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle. Le concept d'aménagement développé s'inscrit dans le plan municipal de revitalisation de la rue Saint-Pierre, incluant un parc linéaire longeant la rivière Saint-Pierre et un développement résidentiel. La nouvelle gare sera déplacée dans un complexe multiservice entièrement réaménagé et agrandi, incluant des services diversifiés (café, épicerie, nettoyeur, garderie, etc.). Dans le cadre de l'accroissement de la capacité de la ligne Cadiac, l'AMT compte aménager un stationnement satellite en partenariat avec le Musée ferroviaire canadien pour rendre plus accessibles les services de transport collectif.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	1,357	6,453	–	–	–	7,810	

Gare Delson – Aménagement permanent

Réf. 1500-4503

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Delson a été aménagée de façon temporaire (quais en bois, surface de stationnement en gravier et éclairage sur fût en bois). Par ailleurs, la présence d'une voie d'évitement qui servait de garage obligeait à placer les quais à une bonne distance de marche du stationnement incitatif, contraignant les piétons à traverser la voie ferrée et la rue Principale pour accéder aux quais. Dans le cadre du réaménagement ferroviaire de ce secteur et de l'enlèvement de la voie d'évitement, il serait opportun de déplacer les quais pour améliorer le service et la sécurité des usagers. Dans ce contexte, l'AMT désire revoir, en collaboration avec la Ville de Delson, l'aménagement de la gare et du stationnement incitatif en vue d'un aménagement permanent qui permettra d'optimiser la capacité du stationnement et d'améliorer la qualité des services offerts.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,203	0,281	0,074	1,609	–	2,167	

Site de garage de la ligne Cadiac – Aménagement permanent

Réf. 1500-6001

À la mise en service de la ligne, les rames de trains étaient garées temporairement à la gare Delson sur une voie d'évitement existante du CP, à proximité de résidences. Comme pour toutes les autres lignes de trains de banlieue, un nouveau site permanent de garage de nuit appartenant à l'AMT doit être aménagé de façon à assurer la sécurité et l'entretien approprié du matériel roulant.

De plus, depuis juin 2010, le CP n'assure plus l'entretien des locomotives et des voitures. L'AMT a dû aménager un site temporaire sur un terrain hors de l'emprise du CP. Les coûts des aménagements temporaires sont également inclus au budget du projet de site permanent.

Ce projet consiste à acquérir un terrain à Cadiac et à y aménager des voies de garage, un puits d'inspection, des postes d'alimentation en carburant et de branchement électrique pour la nuit. Un abri dont le budget est prévu au projet Abris de trains aux différents garages de nuit [réf. 5000-8014] sera également construit au-dessus du puits d'inspection. Le site doit également comporter un bâtiment pour les équipages de trains et des installations minimales pour l'inspection et le nettoyage du matériel roulant. De plus, ce projet est un enjeu pour l'entretien des équipements utilisés sur cette ligne, en dehors de l'emprise du CP.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	2,230	2,948	12,252	–	–	17,430	

Gare Cadiac – Aménagement permanent

Réf. 1500-4505

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Cadiac a été aménagée de façon temporaire. Avec le succès qu'a connu le service, l'AMT désire améliorer la qualité de ses installations afin de retenir sa clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle. La gare, située dans un nouvel environnement, sera intégrée dans un développement domiciliaire, en partenariat avec la Ville de Cadiac, pour rendre plus accessibles les services de transport collectif et le transport actif.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,031	1,896	3,600	–	–	5,527	



DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU

Un grand projet en cours de réalisation : le Train de l'Est (ligne Mascouche)

En mars 2006, le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne et Mascouche) de la région métropolitaine. La popularité de ce nouveau service apparaît sans conteste et nos études révèlent que les nouveaux usagers proviendront à 70 % du territoire de Montréal et à 30 % de la couronne nord-est. Ainsi, les 30 voitures multineaux prévues pour la mise en service de cette ligne permettront d'atteindre une capacité journalière de 5 500 personnes en pointe du matin. Par la suite, des voitures additionnelles sont prévues pour l'accroissement à long terme et permettront d'augmenter de 24 % la capacité d'accueil en période de pointe.

Projets autorisés

Train de l'Est (ligne Mascouche)

Réf. 1800-1001

Ce projet consiste à offrir un service de trains de banlieue aux résidents de l'est de l'île de Montréal ainsi qu'aux résidents des municipalités de Repentigny, Charlemagne, Terrebonne et Mascouche.

Plus précisément, ce projet consiste à offrir, dès sa mise en service, cinq départs le matin et cinq retours l'après-midi, un aller-retour le midi et un autre en fin de soirée, avec des arrêts aux gares Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Charlemagne, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou, Saint-Léonard, Montréal-Nord, Sauvé, Ahuntsic, Mont-Royal et Canora. La gare terminale sera la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal, via la ligne Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier). À moyen terme, l'achalandage est estimé à 5 500 passagers en pointe du matin, soit un potentiel d'achalandage annuel de 2,5 millions de passagers.

Ce projet nécessite les principaux travaux suivants :

- l'aménagement de 11 nouvelles gares, dont neuf avec stationnement ;
- l'ajout de nouvelles voies ferrées dans l'est de Montréal ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires existantes (passages à niveau, aiguillages, signalisation, etc.) ;
- l'aménagement d'un nouveau lien ferroviaire entre Repentigny et Mascouche (environ 13 km) ;
- l'aménagement de sites de garage en bouts de ligne, à Mascouche (garage de nuit) et à la Gare Centrale (garage de jour) ;
- l'acquisition de cinq locomotives neuves de type bimode (électrique et diesel à gabarit réduit) ;
- l'acquisition de 30 voitures 3000 multiniveaux neuves.

Plusieurs études relatives à la demande en transport, au marché ciblé, aux inventaires et aux impacts environnementaux, aux aspects économiques, à la conception des infrastructures ferroviaires et à la conception des gares ont été réalisées en tenant compte des directives émises par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) après la transmission d'un avis de projet de l'AMT. Le tronçon entre Charlemagne et Mascouche a été soumis au processus du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à l'automne 2008. Le certificat d'autorisation de réalisation du projet (CAR) a été émis après publication du décret autorisant la construction du tronçon Nord, conditionnellement au respect de 18 conditions concernant l'environnement. Les premières constructions de gares ont débuté en 2010, suite à des appels d'offres publics. De même, la conception des infrastructures ferroviaires est développée en fonction des diverses considérations des partenaires de l'AMT : le MTQ, les municipalités, le CN et les différents intervenants socioéconomiques. Les travaux d'infrastructures ferroviaires ont commencé à l'été 2009.

La réalisation de ce projet est évaluée à 435,0 M\$, auxquels s'ajoutent des contingences de 43,5 M\$.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	221,570	209,563	47,367	-	-	478,500	

Desserte secteur de L'Assomption – Étude de faisabilité

Réf. 1800-8001

L'offre de service du train de banlieue vers L'Assomption est une opportunité de développement futur complémentaire à la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche). La MRC de L'Assomption souhaite une réflexion structurée sur les retombées que cela pourrait apporter à la MRC en matière de développement urbain et économique. Elle désire aussi que soient évaluées les mesures à mettre en place pour assurer la bonne intégration du projet sur le territoire local. L'AMT a prévu la réalisation d'études (études de marché, d'infrastructures requises, d'achalandage et autres études connexes) afin d'analyser le potentiel de cette extension du réseau de trains de banlieue vers L'Assomption.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,206	0,309	-	-	-	0,515	

Desserte secteur Chambly-Marieville – Études d’opportunité et de marché

Réf. 1400-8003

Au fil des années, l’A-10 et la route 112 sont de plus en plus congestionnées en raison de la croissance continue du nombre d’automobiles. Afin de contrer cette congestion, l’AMT désire examiner, en collaboration avec les municipalités concernées, l’opportunité d’offrir un service de trains de banlieue dans la région de Chambly et potentiellement à Marieville. Des analyses seront faites par rapport aux travaux d’infrastructures requis et une étude de marché sera réalisée afin d’établir l’achalandage potentiel. Ce projet implique des immobilisations importantes pour :

- l’amélioration des infrastructures ferroviaires (voies, signalisation, électrification, structures, etc.) ;
- l’aménagement de gares avec terminus d’autobus et stationnements incitatifs ;
- l’aménagement de sites de garage ;
- l’acquisition de matériel roulant.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0,052	0,154	-	-	-	0,206

Desserte secteur Boisbriand – Études d’opportunité et de faisabilité

Réf. 1300-8003

La ligne Blainville–Saint-Jérôme dessert les municipalités du CIT Laurentides avec des gares à Saint-Jérôme, Blainville, Sainte-Thérèse et Rosemère, lesquelles offrent plus de 2 000 places de stationnement qui sont occupées à plus de 90 % (comptages de l’automne 2008 et 2009). Ces gares sont situées du côté est de l’A-15 et leur accès n’est pas optimal pour les résidents des municipalités situées à l’ouest de l’A-15, comme Boisbriand. Pour les résidents de cette municipalité, la gare la plus proche est celle de Sainte-Thérèse et son stationnement est occupé à pleine capacité. Un important développement des terrains de l’ancienne usine General Motors (GM) est présentement en cours et offrira une opportunité de développement orienté vers le transport en commun (TOD). L’AMT désire, en collaboration avec les municipalités concernées, évaluer l’opportunité d’offrir un service de trains de banlieue avec une nouvelle gare à Boisbriand. Cette nouvelle gare n’étant pas située directement sur les voies ferrées utilisées par la ligne Blainville–Saint-Jérôme, un tel service nécessiterait des infrastructures supplémentaires. Cette desserte met aussi en relief l’opportunité d’évaluer un prolongement du lien jusqu’à Saint-Augustin.

Ce projet implique des immobilisations importantes pour :

- l’amélioration des infrastructures ferroviaires (voies, signalisation) ;
- l’aménagement de gares avec terminus d’autobus et stationnements incitatifs ;
- l’aménagement d’un site de garage ;
- l’acquisition de matériel roulant.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0,179	0,129	-	-	-	0,308

Électrification d'un tronçon du réseau de trains de banlieue – Études d'avant-projet

Réf. 5000-8015

Le réseau de trains de banlieue de l'AMT, dont uniquement l'une de ses cinq lignes est électrifiée, consomme annuellement près de 8 000 000 litres de carburant et émet plus de 20 000 tonnes de GES. Par conséquent, dans un souci de développement durable, l'AMT désire commencer, tronçon par tronçon, à électrifier son réseau. Ce projet consiste à effectuer les études d'avant-projet afin qu'un premier tronçon soit électrifié. D'ici la fin 2010, une étude de faisabilité aura été complétée et donnera la priorisation des lignes et tronçons à électrifier.

Il est à noter que, en accord avec son plan d'action en matière d'électrification des transports terrestres, Hydro-Québec (HQ) pourrait offrir son soutien financier en ce qui concerne la mise en place des infrastructures reliées à l'électrification du réseau de trains de banlieue.

Préalablement à la réalisation des travaux, des ententes doivent être établies avec les parties prenantes, soit : le MTQ, HQ, le CN et le CP.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	0,240	1,500	1,500	3,500	-	-	6,500	

Développement du réseau de trains de banlieue – Études

Réf. 5000-8012

Afin d'atteindre les objectifs de mobilité durable et d'accroissement d'achalandage, il est incontournable d'améliorer les services de façon continue. À cette fin et pour répondre à la demande future anticipée et aux demandes des acteurs du transport collectif, diverses études seront réalisées dans le but d'évaluer de façon préliminaire les projets d'amélioration et de développement du réseau de trains de banlieue. Ces études permettront d'évaluer les besoins en infrastructures et matériel roulant, comme l'ajout de gares et de lignes, l'amélioration des infrastructures, l'acquisition d'emprises ferroviaires, l'acquisition de voitures de trains de banlieue, l'acquisition de locomotives, l'ajout de voies, etc.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,298	0,476	0,476	-	-	1,250	

Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité

Réf. 1500-8002

Les municipalités de Châteauguay et des environs constituent un bassin important de la population de la grande région de Montréal. Dans l'effort continu de réduire la congestion automobile, notamment dans l'axe de la route 138 et du pont Honoré-Mercier, l'AMT poursuivra ses études en collaboration avec ses partenaires afin d'évaluer et de développer un projet visant à implanter un service de trains de banlieue reliant la région de Châteauguay-Beauharnois au centre-ville de Montréal.

Ce projet implique des immobilisations importantes pour :

- l'amélioration des infrastructures ferroviaires (voies, signalisation) ;
- l'aménagement de gares avec terminus d'autobus et stationnements incitatifs ;
- l'aménagement d'un site de garage ;
- l'acquisition de matériel roulant.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,016	0,139	-	-	-	0,155	

Desserte secteur La Prairie – Études d’opportunité et de faisabilité

Réf. 1500-8004

Afin d’améliorer la desserte en trains de banlieue de la Rive-Sud ouest, l’implantation d’une nouvelle gare à La Prairie, sur la voie ferrée du CN qui connecte la ligne du CP à Delson, sera étudiée. La desserte de cette gare impliquerait l’ajout de nouvelles rames de trains partant de la gare La Prairie pour s’insérer sur la voie qu’empruntent les trains de la ligne Cadiac vers la gare Lucien-L’Allier. Une étude devra être effectuée pour réaliser la faisabilité d’une gare et d’un site de garage à La Prairie, et pour définir les améliorations nécessaires aux infrastructures ferroviaires.

Ce projet implique des immobilisations importantes pour :

- l’amélioration des infrastructures ferroviaires (voies, signalisation) ;
- l’aménagement de gares avec terminus d’autobus et stationnements incitatifs ;
- l’aménagement d’un site de garage ;
- l’acquisition de matériel roulant.

MTQ		AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution		Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
–	–		0,173	0,085	–	–	–	0,258

Desserte secteur Saint-Jean-sur-Richelieu – Études de préfaisabilité et d’opportunité

Réf. 1500-8005

Le service de trains de banlieue entre Cadiac et Montréal a connu un rapide succès dès sa mise en place en 2001. Le niveau de service a été progressivement amélioré jusqu’à 12 départs toutes directions par jour. L’achalandage quotidien a atteint le niveau de 3 000 passagers en 2009.

Face au succès de la ligne Cadiac, plusieurs intervenants régionaux ont demandé que l’AMT étudie l’opportunité du prolongement de ce service à l’est de Cadiac, soit jusqu’à l’agglomération de Saint-Jean-sur-Richelieu. Le territoire de cette agglomération étant situé hors du territoire de l’AMT, le financement de ces études devra faire l’objet d’une entente avec les différents partenaires.

MTQ		AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution		Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
–	0,170		0,025	0,175	–	–	–	0,200

Projets admissibles à une subvention

Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-É.-Trudeau vers le centre-ville

Réf. 1200-8001

À la demande des municipalités de l'ouest de l'île de Montréal, l'AMT souhaite améliorer les services existants de la ligne Vaudreuil-Hudson. Parallèlement, Aéroports de Montréal (ADM) désire mettre en place un service de navette ferroviaire de haute fréquence entre l'aérogare et le centre-ville de Montréal afin d'améliorer l'accessibilité de l'aéroport P.-É.-Trudeau.

Une des contraintes majeures liées aux améliorations des services ferroviaires pour passagers est le partage des infrastructures avec le transport des marchandises qui constitue la ligne d'affaires principale des sociétés de chemin de fer CN et CP. Puisque ces sociétés désirent préserver leur capacité et leur compétitivité pour le transport de marchandises, une amélioration majeure aux services de transport ferroviaire pour passagers nécessite l'aménagement d'un corridor de voies ferrées dédié au transport des passagers.

C'est pourquoi l'AMT et ADM souhaitent réaliser un projet de corridor ferroviaire pour passagers entre le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de l'île de Montréal. Une étude de préféabilité ainsi que des analyses financières et coûts/bénéfices visant à déterminer le tracé optimal ont été menées en 2009-2010.

Deux tracés font présentement l'objet de discussions. Les coûts présentés pour chacun des scénarios proviennent des études réalisées à ce jour. Ces coûts sont en dollars 2008 et excluent l'inflation, la marge de risque et les frais de financement du projet concordant ainsi avec les données présentées au comité directeur du projet. De plus, il est à noter que certains coûts du projet sont également inclus au projet Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount [réf. 1200-5002], dont les plans et devis pour les travaux de voies sont complétés, au projet Réaménagement de la gare Montréal-Ouest – Phase I [réf. 1200-4515] et au projet Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil [réf. 1200-5004].

Tracé 1 : CP – Desserte de l'ouest de l'île et de l'aéroport

Ce scénario consiste à aménager un corridor pour le transport ferroviaire de passagers dans l'axe du réseau de chemin de fer du CP pouvant accommoder un accroissement des services des trains de banlieue et le projet de navette aéroportuaire. Le point terminal de ce corridor au centre-ville de Montréal serait la gare Lucien-L'Allier.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
À valider	À valider	2,972	19,792	23,032	33,936	794,102	873,834

Tracé 2 : Hybride CN-CP – Desserte de l'ouest de l'île et de l'aéroport

Ce scénario nécessite l'aménagement d'un corridor hybride utilisant à la fois les réseaux du CP et du CN pouvant accommoder un accroissement des services de trains de banlieue et la navette aéroportuaire. Les services de trains de banlieue emprunteraient l'axe du réseau CP et auraient pour point terminal au centre-ville de Montréal la gare Lucien-L'Allier. Le service de navette aéroportuaire emprunterait l'axe du réseau ferroviaire du CP pour ensuite rejoindre le réseau CN et aurait pour point terminal la Gare Centrale.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
À valider	À valider	3,548	29,194	33,774	57,169	1 157,070	1 280,755

En raison des investissements majeurs requis pour ce corridor ferroviaire dédié aux passagers, les autorités gouvernementales auront à se prononcer sur le tracé à retenir. Il convient de rappeler que dans le cadre de son Budget 2010, le gouvernement du Québec a réservé 200,0 M\$ pour la réalisation du projet. La contribution des partenaires devra toutefois être déterminée lors des phases de développement du projet. L'AMT a retenu aux fins de présentation au PTI les coûts associés au tracé 1 : CP – Desserte de l'ouest de l'île et de l'aéroport.

Tracé 3 : CP – Desserte de l'ouest de l'île

Toutefois, les investissements consentis devront minimalement permettre la réalisation du projet de service de trains de banlieue métropolitain piloté par l'AMT. Pris isolément, ce service nécessite l'aménagement d'un corridor pour le transport ferroviaire de passagers dans l'axe du réseau de chemin de fer du CP et aurait comme point terminal au centre-ville de Montréal la gare Lucien-L'Allier. Les investissements requis ont été évalués selon les mêmes bases que pour les tracés 1 et 2.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
À valider	À valider	2,684	15,090	17,659	26,260	614,484	676,177	

Une fois le tracé retenu, les études d'avant-projet définitif pourront être lancées et permettront de préciser les coûts et de compléter les analyses coûts/bénéfices et financière finales.

Desserte secteur parc industriel Saint-Laurent – Gare A-40

Réf. 1700-4503

Dans le cadre de la réalisation du Train de l'Est (ligne Mascouche), l'arrondissement Saint-Laurent souhaite l'implantation d'une gare additionnelle sur son territoire, immédiatement au nord de l'A-40, pour améliorer la desserte de son parc industriel. Dans ce contexte, l'AMT a élaboré un concept d'aménagement et une estimation des coûts d'implantation de ce projet de gare. Cette étude de concept sera suivie d'une étude bénéfices-coûts. L'aménagement du quai de la gare A-40 se ferait sur une troisième voie, soit la voie prolongée de raccordement (électrifiée) avec le Train de l'Est (ligne Mascouche). Des analyses supplémentaires sont nécessaires pour estimer la demande d'achalandage potentiel. À cet égard, l'AMT réalisera, en partenariat avec la STM, une étude d'estimation de la demande pour une desserte améliorée des gares de l'arrondissement Saint-Laurent ou à proximité.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	–	6,255	16,300	–	–	22,555	



Réseau de transport métropolitain -autobus

Face à une congestion grandissante sur le réseau routier, le RTM-autobus constitue une composante vitale du réseau de la région de Montréal : en 2009, près de 2,6 millions d'automobilistes profitaient d'un stationnement incitatif, près de 23,9 millions d'usagers empruntaient des autobus qui circulent sur des voies réservées métropolitaines et plus de 71 millions de clients annuels transitaient dans les terminus métropolitains. Le RTM-A compte 20 axes de transport, 31 voies réservées, 16 terminus métropolitains, 22 stationnements incitatifs, offrant quotidiennement 13 270 places, et un autobus express métropolitain : Chevrier. Grâce aux mesures mises en place le long des axes de transport collectif, le RTM-A permet d'optimiser l'accès aux transports collectifs sur le territoire de l'AMT où la densité de population est plus faible.

EN BREF (RÉEL 2009)

Voies réservées

Nombre de voies	31
En pointe du matin	85,2 km
En pointe du soir	73,5 km

Stationnements incitatifs

Nombre de stationnements	22*
* 23, incluant Beauharnois (ouverture fin juin 2010)	
Nombre de places de stationnement	13 270
* 13 320, incluant Beauharnois (ouverture fin juin 2010)	
Nombre de places vélos	1 509

Terminus

Nombre de terminus	16
--------------------	----

Autobus express

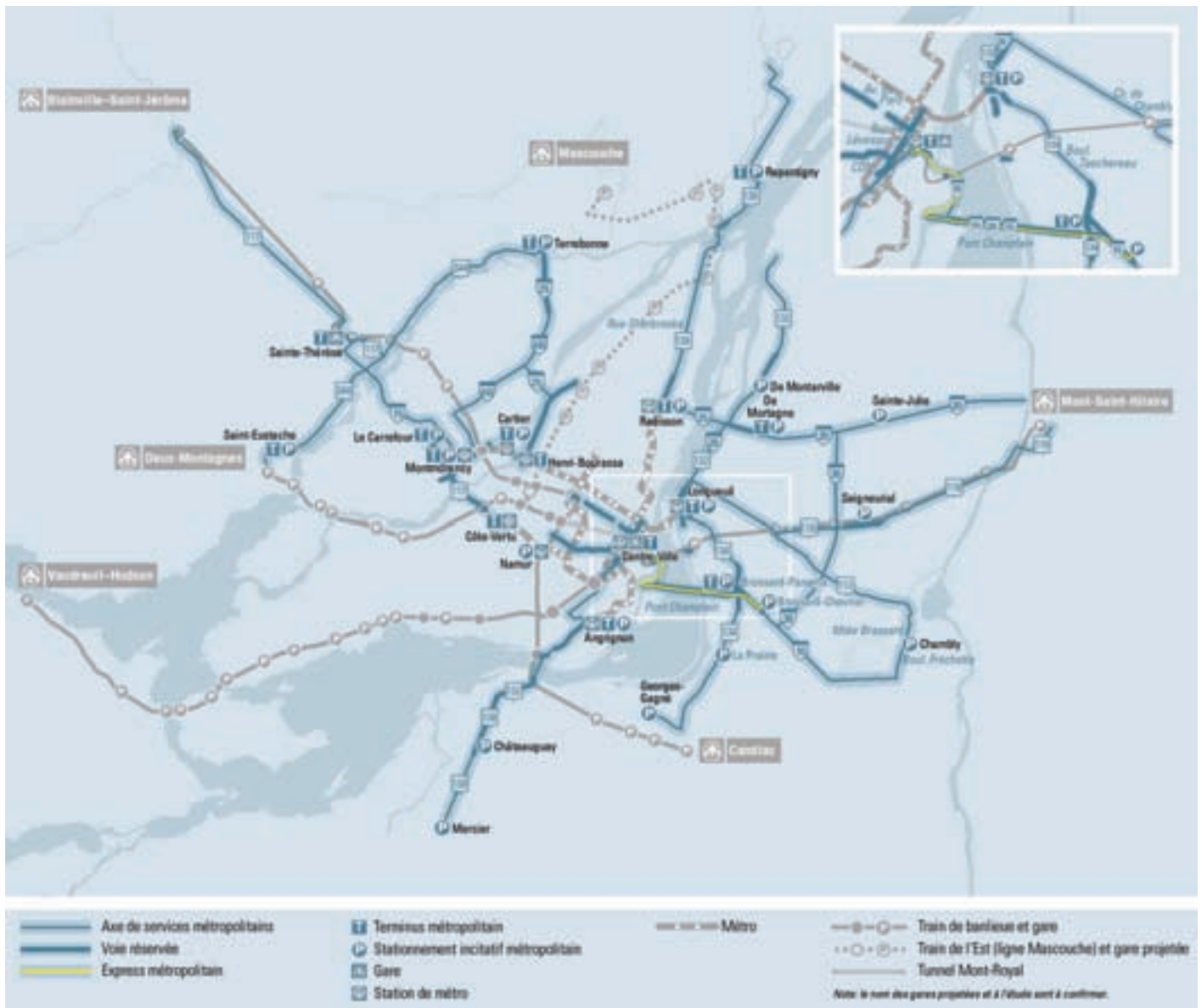
Nombre d'express	1
------------------	---

Consolider les axes de transport pour améliorer les services

Compte tenu de sa grande efficacité et de ses coûts plus modestes, le RTM-A offre une alternative et une complémentarité pour tous les secteurs géographiques de la région non desservis par un mode lourd de transport collectif, notamment les secteurs à plus faible population. Les projets et études proposés dans le PTI 2011-2012-2013 sont répartis selon les axes suivants : Axes A-25 et boulevard Pie-IX • Axes A-20 et route 132 • Axes A-10 et A-Bonaventure • Axes rue Notre-Dame et rue Sherbrooke – Est de Montréal. Par ailleurs, des projets et études concernant d'autres axes du réseau sont également présentés à l'intérieur de la section Développement et consolidation du réseau.

Ses défis : Accroître l'utilisation du transport collectif en augmentant l'achalandage des équipements métropolitains, notamment celui des autobus express métropolitains • Assurer le maintien et l'amélioration de la performance des services • Offrir une qualité de service accrue et des équipements de qualité optimale.

Ses objectifs : Faciliter l'offre de service de l'express métropolitain par des mesures préférentielles • Offrir une qualité de service accrue et des équipements et infrastructures de qualité supérieure afin d'être compétitif par rapport à la voiture • Poursuivre la réalisation de terminus et stationnements incitatifs, de mesures préférentielles, dont des voies réservées, pour ainsi réduire les temps de parcours des autobus, rendant ainsi le service compétitif par rapport à l'automobile.



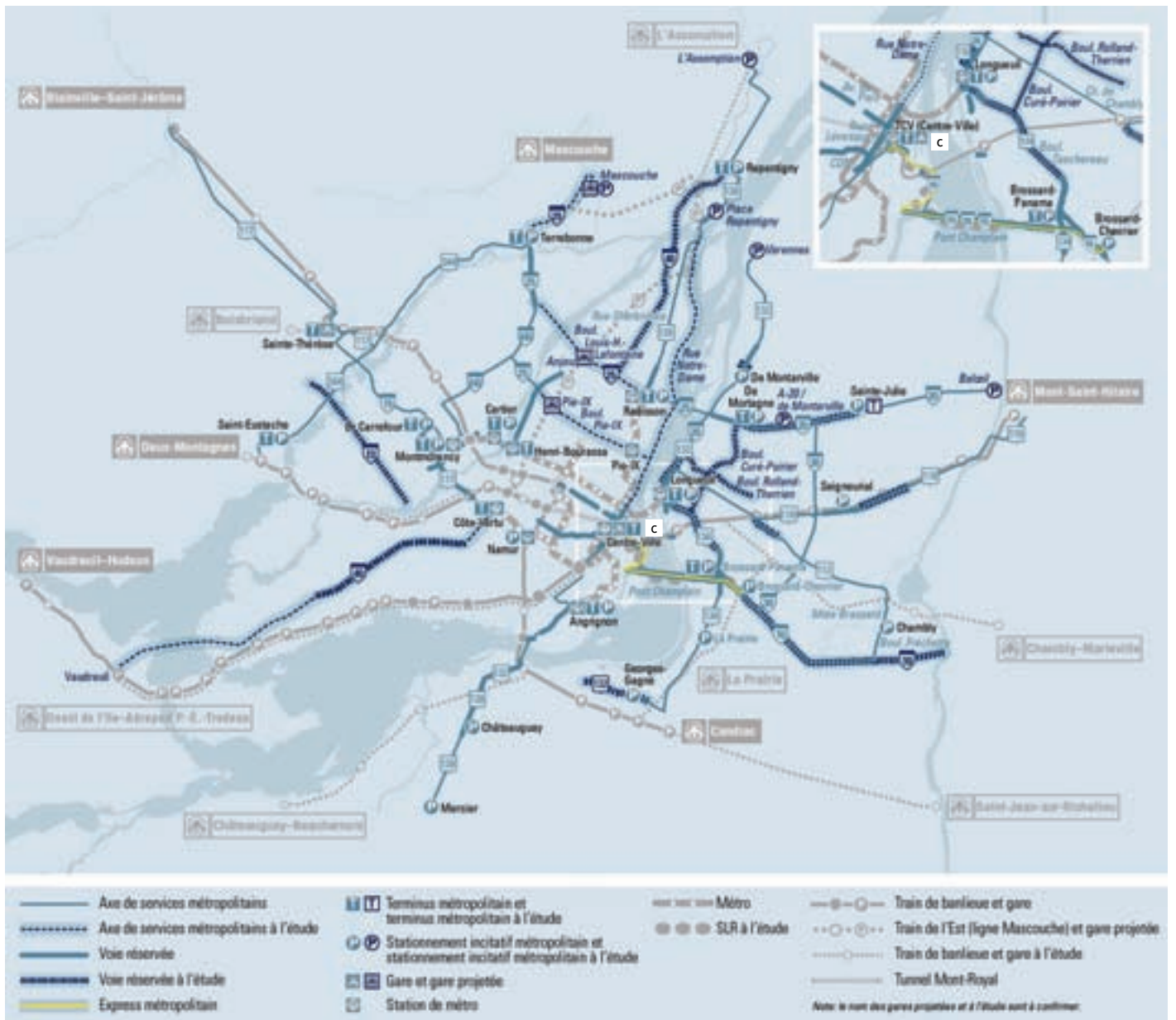
	CARACTÉRISTIQUES	1997	2009	PRÉVISION 2010 ¹	OBJECTIF 2011
TERMINUS	Nombre de terminus	6	16	16	16
	Nombre de quais	118	219	219	219
	Achalandage annuel	40,7 M	71,1 M	71,1 M	71,1 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS	Nombre de stationnements	10	22	23	23
	Nombre de places offertes	4 600	13 270	13 320	13 320
	Achalandage annuel	0,6 M	2,6 M	3,1 M	3,1 M
	Taux d'utilisation	63%	80%	80%	80%
VOIES RÉSERVÉES	Nombre de voies réservées	9	31	31	31
	Longueur pointe du matin	41,2 km	85,2 km	85,2 km	85,2 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	73,5 km	73,5 km	73,5 km
	Achalandage annuel	16,0 M	23,9 M	23,9 M	23,9 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS	Express Chevrier				
	Achalandage annuel	-	1,268 M	1,370 M	1,439 M

¹ Estimation de l'achalandage annuel 2010 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage



INFRASTRUCTURES COMMUNES

Le RTM-A requiert des investissements qui sont communs à plus d'un axe, comme les projets d'amélioration des équipements accueillant différentes autorités organisatrices de transport (AOT) ou ayant un rayonnement régional. Pour accroître la capacité d'accueil des services d'autobus et de la clientèle et ainsi développer l'utilisation des transports collectifs, des travaux majeurs doivent être effectués sur certains équipements, comme le terminus Centre-ville.



Projets autorisés

- A. Entretien majeur des équipements métropolitains (*non illustré*)
- B. Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains – Étude (*non illustré*)

Projets admissibles à une subvention

- C. Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus
- D. Programme d'efficacité énergétique – RTM-A (*non illustré*)

Projets autorisés

Entretien majeur des équipements métropolitains

Réf. n.d.

Les infrastructures du RTM-A se sont détériorées avec les années. Des éléments mécaniques, électriques ou structurels ont atteint leur durée de vie utile et nécessitent des réparations ou leur remplacement afin de maintenir les actifs opérationnels. Les différents travaux prévus vont de l'augmentation de la capacité d'un système de refroidissement aux travaux de réfection de la chaussée dans un stationnement. La priorité des projets retenus a été établie dans un programme d'entretien majeur afin de maintenir une qualité adéquate des infrastructures.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	2,462	1,581	1,200	-	5,243	

Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains – Étude

Réf. 2000-8008

En raison de l'importante croissance de la demande pour les infrastructures et les équipements métropolitains, la gestion de la capacité et de la demande de la clientèle pour ces mêmes équipements s'est complexifiée au fil des ans. Cette situation est particulièrement problématique pour les terminus métropolitains qui, dans une majorité de cas, sont utilisés à pleine capacité. Cette situation entraîne de la congestion dans les aires véhiculaires des terminus, des retards sur les horaires planifiés, de même que des enjeux de sécurité. À titre d'exemple, dans le cas du terminus Centre-ville, la saturation du terminus a contraint l'AMT à imposer en 2007 et 2010 un moratoire sur l'ajout de service en période de pointe du soir. Cette situation a pour conséquence de freiner la croissance de l'offre de transport en commun. Également à titre d'exemple, à la demande de la STM, la capacité fonctionnelle des terminus Radisson, Côte-Vertu et Henri-Bourrassa sera étudiée.

Afin de pallier cette problématique, l'AMT souhaite réaliser un relevé de l'ensemble de ses terminus afin d'établir, selon une méthodologie, l'état actuel de la capacité, de même que les opportunités d'améliorations et d'optimisation.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,563	0,128	-	-	0,691	

* Note : Une demande de subvention a été déposée auprès de Fonds Chantiers Canada au printemps 2010 afin de financer la présente demande d'étude. Le programme prévoit une subvention pouvant atteindre 50 % de l'étude.

Projets admissibles à une subvention

Terminus Centre-ville – Développement d’un nouveau terminus

Réf. 2000-8002

L'AMT cherche à accroître davantage la capacité d'accueil des services d'autobus circulant dans le corridor métropolitain de l'axe Pont-Champlain/Bonaventure qui fait face à un problème de saturation important au terminus Centre-ville. L'AMT a dû d'ailleurs avoir recours, depuis 2008, à l'utilisation de quais sur rue pour accroître la capacité du terminus.

L'AMT doit assurer pour tous les transporteurs, dans cet important corridor métropolitain, le maximum de capacité d'exploitation pour répondre à la croissance des services de transport en commun, qui sera stimulée par de nombreux facteurs positifs pour notre industrie, dont l'évolution du prix de l'essence et le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services du transport en commun (PAGASTC) du MTQ.

Une demande accrue pour des services de transport collectif est aussi prévisible en conséquence du projet de la Société du Havre de Montréal (SHM), qui consiste à reconstruire le tronçon montréalais de l'A-Bonaventure. En effet, cet important réaménagement routier aura un impact sur les transferts modaux de l'automobile vers le transport collectif, en raison de la réduction de la capacité routière visée par le nouvel aménagement routier de l'axe Bonaventure à Montréal.

Ce projet est également analysé conjointement à l'implantation de la gare Lucien-L'Allier au sud du Centre Bell, qui comprendrait l'aménagement d'un terminus en lien avec la nouvelle gare. Ce nouveau pôle intermodal pourra recevoir non seulement les services en croissance depuis la Rive-Sud de Montréal, mais aussi d'autres services d'autobus de Montréal et du reste de la région métropolitaine. Le développement de ce projet tiendra compte des orientations gouvernementales à venir à la suite des analyses du pont Champlain et d'un éventuel SLR dans cet axe.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	1,129	1,725	4,979	99,421	102,404	209,658	

** Ce projet est lié au projet de la Gare intermodale Lucien-L'Allier [réf. 2000-4509]. Les coûts sont répartis de façon à refléter les investissements nécessaires pour chacun des volets du projet.*

Programme d'efficacité énergétique – RTM-A

Réf. 2000-9002

Afin de minimiser les coûts d'entretien et d'inventaire et d'atteindre les objectifs de développement durable qui consistent à réduire la consommation d'électricité, l'AMT désire se doter d'un programme d'efficacité énergétique. Dans un premier temps, ce dernier consiste en un programme de remplacement des luminaires au sodium haute pression par des luminaires à diodes électroluminescentes, ce qui permettra de miser sur l'utilisation de technologies propres et de réduire ainsi ses émissions de GES. Cette première étape du programme d'efficacité énergétique s'applique à 13 terminus et à 13 stationnements incitatifs, comptant un inventaire approximatif de 650 unités d'éclairage.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	–	0,066	1,111	1,114	–	2,291	



AXES A-25 ET BOULEVARD PIE-IX

Dans ces axes, les travaux de prolongement et de réfection de l'A-25 ainsi que l'implantation d'une nouvelle voie réservée sur le boulevard Pie-IX à Montréal et à Laval contribuent à l'organisation de la desserte en transport collectif. Le 17 décembre 2009, la ministre des Transports du Québec a présenté le scénario retenu pour l'implantation d'un corridor métropolitain de voies réservées aux autobus dans l'axe du boulevard Pie-IX à Montréal et à Laval. L'AMT, le MTQ et leurs partenaires ont convenu de développer un corridor métropolitain qui améliorera les services de transport collectif, autant à Montréal qu'à Laval, par l'implantation de voies dédiées aux autobus, qui accroîtront de façon importante l'offre de service, tout en réduisant la place accordée à l'automobile. Le gouvernement a, par cette annonce, confirmé sa volonté de diminuer les émissions de GES.

Consolider le réseau pour améliorer les services

Sur l'A-25 entre Laval et Terrebonne via les tronçons de voies réservées, le service d'autobus est assuré par les lignes du CIT Les Moulins vers les terminus Henri-Bourassa et Radisson, et par les lignes de la STL vers le terminus Henri-Bourassa. Le boulevard Pie-IX constitue l'un des axes de transport collectif les plus importants dans la région. Cet axe relie les municipalités de Terrebonne et de Laval ainsi que les arrondissements Montréal-Nord, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Rosemont-La Petite-Patrie et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve de la Ville de Montréal. L'arrivée du nouveau pont de l'A-25 constitue une opportunité importante pour la concrétisation d'un axe majeur de transport en commun dans l'enlignement du boulevard Pie-IX et de son prolongement vers Laval.

ACHALANDAGE EN 2009

Terminus Terrebonne	1 920 400 usagers
Stationnement Terrebonne	189 800 véhicules (taux d'occupation : 88 %)
Voie réservée A-25	661 800 usagers



Projet autorisé

A. Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs

Projets admissibles à une subvention

B. Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval

C. Stationnement Terrebonne – Terrain satellite

Projet autorisé

Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs

Réf. 2000-8005

L'AMT souhaite étudier l'opportunité et la faisabilité de poursuivre le développement du transport collectif par une bonification des services dans cet axe de déplacement du corridor Rive-Nord/Laval/Montréal.

Cette étude a pour objectifs principaux d'améliorer les conditions de circulation des autobus se rabattant à l'actuel terminus Terrebonne et d'évaluer de nouvelles mesures préférentielles vers le nord, dont des stationnements incitatifs additionnels à localiser au-delà du boulevard des Seigneurs vers Mascouche. De plus, considérant que le prolongement de l'A-25 prévoit une voie réservée pour autobus, il y a lieu d'examiner les possibilités d'une desserte efficace sur le territoire de Montréal par un rabattement au terminus Radisson.

Ce projet dépend toutefois du projet du Train de l'Est (ligne Mascouche) [réf. 1800-8001] et du prolongement de l'A-25 à Montréal et à Laval.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,052	0,154	-	-	-	0,206	

Projets admissibles à une subvention

Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval

Réf. 2000-2033

L'axe Pie-IX est l'un des plus achalandés sur les territoires considérés ainsi que l'un des plus importants axes de transport collectif sur le territoire de Montréal, à l'est de la ligne 2 orange du métro.

Le développement de mesures préférentielles au transport en commun, et à terme d'un SLR, s'inscrit dans le Plan de transport de la Ville de Montréal et constitue une priorité pour l'AMT, la STM et le MTQ. C'est pourquoi l'AMT et ses partenaires sont en train de mettre en place un projet de voies réservées permanentes en site propre à grande capacité de transport, qui permettra d'offrir un service de grande qualité et attrayant aux clientèles de Montréal, de Laval et de la couronne nord. Le projet prévoit des stationnements incitatifs à Laval et des correspondances facilitées à la future station de métro de la ligne bleue, à la gare Montréal-Nord du Train de l'Est (ligne Mascouche) et à la station de métro Pie-IX de la ligne verte.

L'AMT prévoit finaliser en 2010 l'avant-projet définitif, et en 2011, le développement des plans et devis des infrastructures requises pour l'exploitation d'un nouveau concept de SRB dans l'axe métropolitain Pie-IX à Montréal et à Laval. Les coûts d'implantation présentés ci-dessous incluent les portions de Montréal et de Laval.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	9,782	32,422	129,481	133,365	-	305,050	

Stationnement Terrebonne – Terrain satellite

Réf. 2000-1033

Avec la mise en service complète de la voie réservée de l'A-25, le stationnement continue de connaître un fort succès et est utilisé à surcapacité sur une base récurrente. Afin de compléter les agrandissements successifs en vue de répondre à la demande sans cesse croissante, l'AMT, en collaboration avec la MRC Les Moulins, prévoit doter le terminus Terrebonne d'un stationnement satellite d'une capacité de 600 places. Ce projet nécessite un nouveau partenariat avec la Ville de Terrebonne et le MTQ pour permettre l'usage d'un nouveau stationnement et les aménagements nécessaires dans ce secteur de la ville.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	0,085	2,104	4,927	-	-	7,116	



AXES A-20 ET ROUTE 132

Consolider le réseau pour améliorer les services

L'axe de l'A-20 est desservi par les lignes du RTL en direction des terminus Longueuil et Radisson, ainsi que par les lignes offertes par la Ville de Sainte-Julie vers les terminus Longueuil, Boucherville et Centre-ville. Deux stationnements incitatifs à Sainte-Julie et à Boucherville (De Mortagne), aménagés de façon temporaire, ainsi qu'un court tronçon de voie réservée sur l'A-20 Ouest à l'approche du pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine, desservent les usagers des transports collectifs.

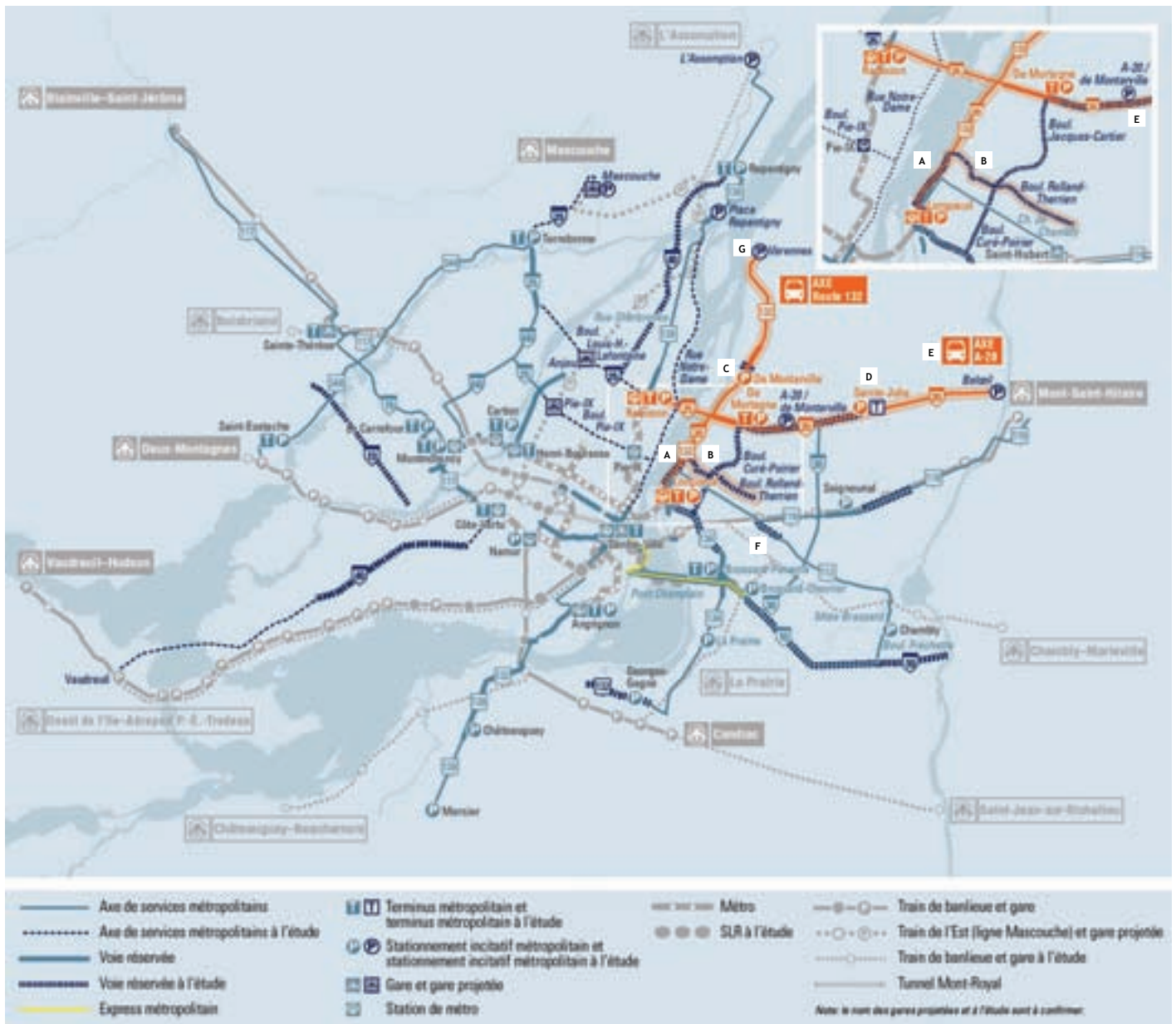
L'axe de la route 132 est desservi par le CIT Sorel-Vareennes en direction du terminus Longueuil. Les usagers bénéficient d'un tronçon de voie réservée sur la route 132, à l'approche du boulevard Montbrun à Boucherville. De plus, un nouveau terminus a été mis en service à Boucherville en 2007.

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

ACHALANDAGE EN 2009

Mesure préférentielles Route 132/Montbrun	198 500 usagers
Stationnement Sainte-Julie	61 300 véhicules (taux d'occupation : 98 %)
Stationnement De Mortagne	7 600 véhicules (taux d'occupation : 24 %)
Stationnement De Montarville	62 300 véhicules (taux d'occupation : 81 %)
Voie réservée A-20	79 200 usagers
Voie réservée Saint-Charles (axe Saint-Charles/Riverside)	1 269 500 usagers
Terminus Longueuil	12 865 600 usagers
Station de métro Longueuil ¹	7 713 700 usagers entrant

¹ Donnée STM 2009



Projets autorisés

- A. Corridor boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude
- B. Axe en site propre Bord-de-l'Eau–Roland-Therrien–De la Savane – Étude
- C. Route 132 secteur Boucherville – Approche de l'intersection Montbrun vers Varennes – Mesures préférentielles – Étude

Projets admissibles à une subvention

- D. Terminus et stationnement Sainte-Julie
- E. Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles
- F. Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly–Saint-Hubert – Phases I et II
- G. Stationnements incitatifs à Varennes

Projets autorisés

Corridor boulevard Roland-Therrien et sortie route 132 – Voie réservée et mesures préférentielles – Étude

Réf. 2000-2058

Le boulevard Roland-Therrien présente une congestion importante en heure de pointe, et ce, principalement en après-midi. L'implantation d'une voie réservée et/ou de mesures préférentielles consoliderait l'axe de transit entre le cégep Édouard-Montpetit et le terminus Longueuil. Cet axe est d'ailleurs utilisé par plusieurs AOT.

En évitant la congestion automobile, le réseau sur lequel circulent les autobus du secteur de Longueuil sera amélioré, et le temps de parcours des usagers s'en verra réduit. Une analyse de la circulation du secteur devra cependant être réalisée.

Il faut également noter que le MTQ mène actuellement un projet de réaménagement de l'échangeur de l'A-20, de l'A-25 et de la route 132, qui inclurait une voie réservée. Il est donc nécessaire de prendre en considération cet élément pour la mise en œuvre du projet.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0,041	0,062	-	-	-	0,103

Axe en site propre Bord-de-l'Eau-Roland-Therrien-De la Savane – Étude

Réf. 2000-2059

La ligne 4 jaune du métro est alimentée par plusieurs lignes d'autobus en provenance de Longueuil et de Boucherville. Plusieurs de ces lignes empruntent l'axe Bord-de-l'Eau-Roland-Therrien-Saint-Charles. Ces lignes subissent les effets de la congestion autour de la place Charles-Le Moyne et sont ralenties par le trafic et la présence de nombreux feux de circulation et de contraintes de géométrie. L'aménagement d'un axe en site propre attrayant pour le transport collectif dans le corridor Bord-de-l'Eau-Roland-Therrien-De la Savane à partir du terminus Longueuil favorisera la mobilité en transport collectif dans ce corridor. Cet axe en site propre constitue une extension par autobus du prolongement de la ligne 4 jaune du métro et devra être défini en tenant compte du projet de réaménagement de la place Charles-Le Moyne de la Ville de Longueuil.

Les nouveaux secteurs en développement à Longueuil sont de plus en plus éloignés du métro et il y a lieu de réduire les temps de parcours en transport collectif à partir de ces secteurs pour que les transports collectifs restent compétitifs par rapport à l'automobile. Cet axe, en plus de faciliter l'accès par autobus au terminus Longueuil, permettra de renforcer les liaisons par autobus vers le cégep Édouard-Montpetit et la zone aéroportuaire de Longueuil. L'implantation de ce nouvel axe en site propre devrait se traduire par une augmentation de l'achalandage et une amélioration de l'efficacité des déplacements.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	-	0,052	0,051	-	-	0,103

Route 132 secteur Boucherville – Approche de l'intersection Montbrun vers Varennes – Mesures préférentielles – Étude

Réf. 2000-2050

Depuis 2004, le CIT Sorel-Varennes bénéficie d'une voie réservée en rive d'une longueur de 2 km en direction ouest sur la route 132, ce qui facilite grandement la traversée de l'intersection Montbrun en période du matin. Pour le retour en pointe du soir en direction est, comme le niveau de congestion ne cesse d'augmenter à l'approche de l'intersection Montbrun, l'AMT désire accentuer la compétitivité du transport collectif dans ce corridor. En collaboration avec ses partenaires, elle étudiera les mesures préférentielles à mettre en place pour améliorer la situation actuelle et répondre à la forte croissance des déplacements.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	-	0,052	-	-	-	0,052

Projets admissibles à une subvention

Terminus et stationnement Sainte-Julie

Réf. 2000-1016

Ce projet vise à déplacer le stationnement incitatif Sainte-Julie à l'angle nord-est de l'A-20 et du chemin Fer-à-Cheval et d'y annexer un terminus d'autobus régional. Le projet fait l'objet d'une entente avec le MTQ et la Ville de Sainte-Julie. Il comprend la délocalisation des bretelles d'accès à l'A-20 (sortie 102), la construction d'un tronçon du boulevard Armand-Frappier, le prolongement de la rue Murano et la construction d'un centre de la petite enfance (CPE). Le stationnement adjacent au terminus comprendra 1 040 places, dont une proportion sera réservée pour favoriser l'accessibilité universelle ou pour le covoiturage. Le projet comprend l'aménagement d'un dépose-minute, de quais d'autobus (dont des quais pour des autobus articulés), d'accès pour les piétons et les cyclistes, et d'un stationnement pour vélos. À l'origine, ce projet était orienté sur la réalisation de la première phase du stationnement de 500 places, mais en raison de la croissance de la population dans ce secteur et de son impact sur l'achalandage du stationnement incitatif, nous inscrivons également l'agrandissement prévu des places supplémentaires de la deuxième phase (540 places).

Ce projet requiert l'acquisition de terrains, ainsi que la ratification d'une entente entre la Ville de Sainte-Julie et les propriétaires riverains au sujet du futur tronçon du boulevard Armand-Frappier.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	0,500	10,000	1,350	-	-	11,850	

Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles

Réf. 2000-2014

Le plan de déploiement des interventions de transport collectif dans le corridor de l'A-20, entre Sainte-Julie et le terminus Radisson, préparé par l'AMT, en collaboration avec ses partenaires (2005), prévoyait implanter à moyen terme une voie réservée sur l'accotement de l'A-20, en direction de Montréal, entre le poste de pesée (Boucherville) à proximité de l'A-30 et la voie réservée actuelle au niveau du boulevard de Mortagne.

En 2010, le MTQ a octroyé un mandat d'étude pour l'élargissement du corridor A-20 entre la route 132 et la rivière Richelieu. Le volet transport en commun sera intégré à cette étude pour assurer l'implantation d'une voie réservée débutant minimalement à la hauteur du terminus et du stationnement incitatif de Sainte-Julie, et se raccordant à la voie réservée actuelle, située au niveau du boulevard de Mortagne. Suite à l'étude du MTQ, l'AMT évaluera la possibilité d'implanter des stationnements incitatifs à la sortie 112 et à l'échangeur de Montarville de l'A-20.

Néanmoins, les mesures suivantes sont requises à court terme :

- des mesures préférentielles au carrefour Nobel/Fer-à-Cheval, à Sainte-Julie, afin de permettre aux autobus de la Ville de Sainte-Julie de tourner à gauche à partir de la troisième voie en période de pointe de l'après-midi ;
- une nouvelle voie de virage à gauche au carrefour constitué par les bretelles A-20/de Mortagne/Volta à Boucherville pour la ligne 61 du RTL en pointe du soir.

Dans le même exercice, l'AMT analysera les possibilités d'implanter des mesures préférentielles en direction ouest pour la pointe de l'après-midi.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	0,168	0,142	0,282	0,699	1,961	3,252	

Voie réservée axe Cousineau/Chemin de Chambly-Saint-Hubert – Phases I et II

Réf. 2000-2052/2000-2053

Ce projet comprend deux phases. En phase I, une voie réservée pour autobus sera aménagée sur le boulevard Cousineau à Saint-Hubert, entre le chemin de Chambly et la rue Coderre. En accord avec la Ville de Longueuil, le boulevard Cousineau sera élargi à quatre voies (dont une réservée aux autobus) à partir du chemin Chambly sur une longueur d'environ 200 m jusqu'à un point situé au sud du boulevard Gareau. L'élargissement de la voie inclut de nombreux travaux connexes : déplacement de lampadaires, d'abribus, de feux de signalisation, de la signalisation horizontale et verticale, des puisards, etc. De la rue Gareau jusqu'à la rue Coderre, le réaménagement consistera essentiellement en une modification de la signalisation pour réserver une voie de circulation au transport collectif par autobus. Toutefois, la chaussée ne sera pas élargie sur cette portion. Les travaux de la phase I sont coordonnés avec la réalisation, par le MTQ, de travaux de resurfacement prévus pour l'été 2011.

En phase II, le budget présenté inclut uniquement l'étude d'un autre tronçon à aménager en direction de Saint-Hubert entre le boulevard Vauquelin et le viaduc du CN. Tout comme les projets de la phase I, l'aménagement de ce tronçon de voie réservée réduira les retards encourus par les autobus tout en améliorant l'accès à la gare Saint-Hubert.

Le tronçon Cousineau (phase I) servira aux autobus du RTL et du CIT Chambly-Richelieu-Carignan en direction du terminus Longueuil. Ces mesures permettront également d'améliorer l'accès à la gare à partir de Saint-Hubert, en réduisant les retards des autobus.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,450	4,000	–	–	–	4,450	

Stationnement incitatif à Varennes

Réf. 2000-1023

Ce projet vise à réaliser un stationnement incitatif d'environ 100 places sur la rue Jules-Phaneuf, située à l'intérieur du territoire du CIT Sorel-Varennes. L'implantation du stationnement permettra d'améliorer l'accès au transport collectif pour les résidents de l'axe de la route 132, se déplaçant avec ce CIT vers le terminus Longueuil.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,087	1,164	–	–	–	1,251	



AXES A-10 ET A-BONAVENTURE

Dans cet axe, la desserte en transport collectif s'articule le long de la voie réservée en site propre de l'A-10 ainsi que le long de la voie réservée à contresens sur le pont Champlain. De plus, des mesures préférentielles, en particulier des voies réservées, permettent un accès plus rapide au terminus Centre-ville.

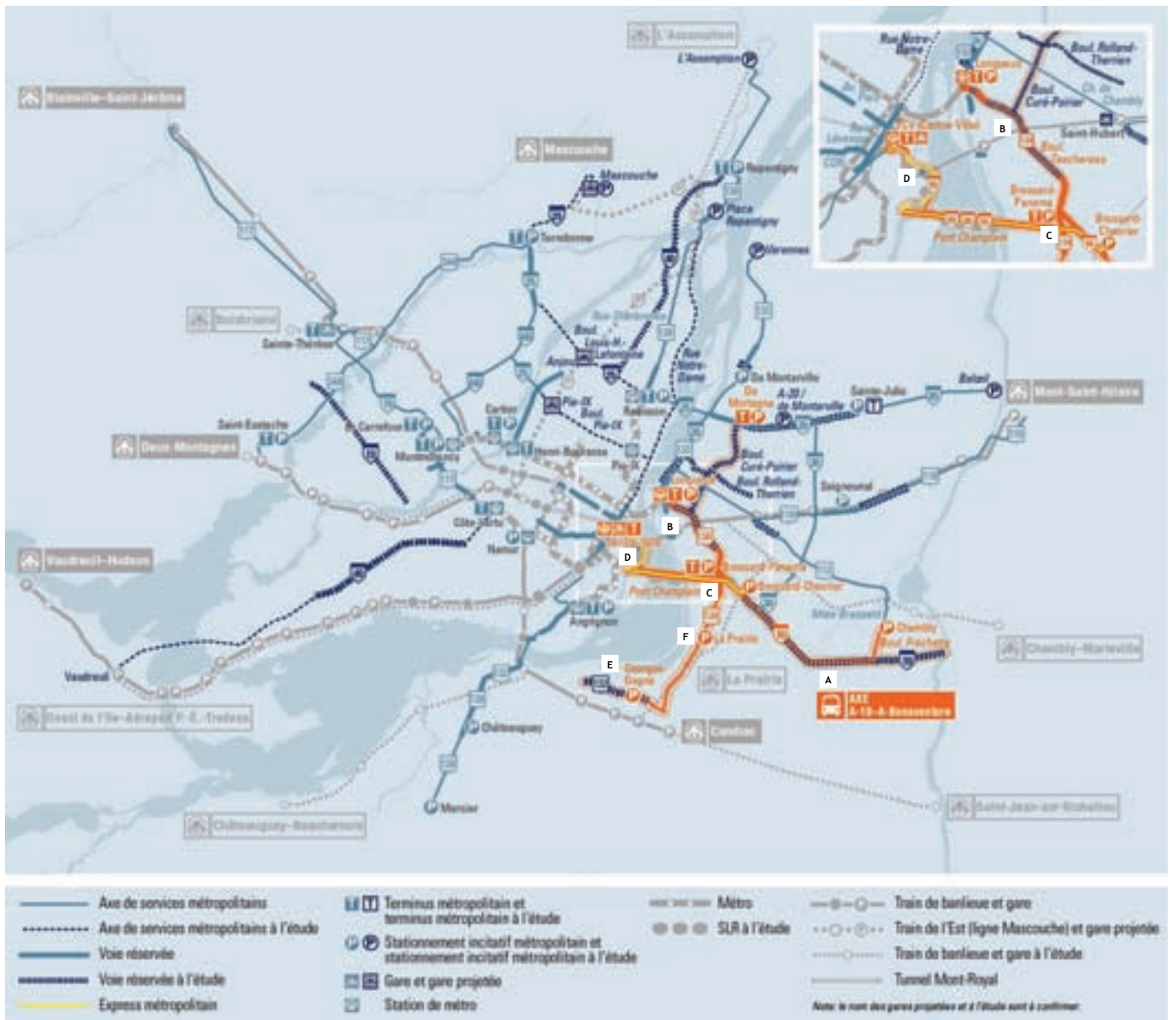
Consolider le réseau pour améliorer les services

Le corridor de l'A-10 constitue le deuxième plus important axe de transport collectif interrives, entre la banlieue et l'île de Montréal, dans toute la région métropolitaine. Avec plus de 40 000 déplacements quotidiens des usagers sur la voie réservée du pont Champlain, dans plus de 1 900 autobus, cet axe se classe tout juste derrière la ligne 4 jaune du métro vers Longueuil en terme d'achalandage. Le service d'autobus est offert par l'AMT, par le RTL, par les CIT Le Richelain, Chambly-Richelieu-Carignan, Roussillon et de la Vallée du Richelieu, ainsi que par les Villes de Saint-Jean-sur-Richelieu et de Sainte-Julie. À la lumière des récents succès d'utilisation de cet axe, l'AMT souhaite planifier à court et à moyen terme les interventions pour autobus requises afin de répondre à la demande, d'attirer de nouveaux clients et de maintenir des conditions de circulation performantes pour les autobus dans ce corridor.

ACHALANDAGE EN 2009

Stationnement Chambly	72 100 véhicules (taux d'occupation : 85 %)
Stationnement Chevrier	452 700 véhicules (taux d'occupation : 88 %)
Axe A-10/Pont Champlain (incluant MP Chevrier, VR De l'Inspecteur)	7 015 900 usagers
Terminus Panama	2 292 500 usagers
Stationnement Panama	257 200 véhicules (taux d'occupation : 100 %)
Terminus Centre-ville	11 344 600 usagers
Station de métro Bonaventure ¹	7 214 100 usagers entrant

¹ Donnée STM 2009



Projets autorisés

- A. Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Études
- B. Amélioration du corridor Taschereau – Étude
- C. Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude

Projets admissibles à une subvention

- D. Corridor métropolitain Bonaventure
- E. Route 132 secteurs Delson et Saint-Constant – Voie réservée et stationnements
- F. Stationnement La Prairie – Agrandissement

Projets autorisés

Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Études

Réf. 2000-2055

La voie réservée du corridor de l'A-10 est un axe critique de transport entre Montréal et la Rive-Sud. Le nombre de déplacements sur cette voie réservée s'élève quotidiennement à plus de 40 000. Des projets d'amélioration et de développement du corridor de transport en commun ont été identifiés par l'AMT et ses partenaires pour optimiser les liens existants, dont :

- la voie réservée bidirectionnelle en site propre entre l'A-Bonaventure et la voie réservée actuelle du pont Champlain par l'élargissement du pont Clément reliant l'Île-des-Sœurs à l'A-Bonaventure ;
- le prolongement de la voie réservée du corridor de l'A-10 jusqu'à la rivière Richelieu vers Chambly ; cette étude inclura une analyse des tracés potentiels, des mesures préférentielles, dont celles pour faciliter l'accès au stationnement Chevrier, et des équipements métropolitains requis pour améliorer et développer le transport collectif, ainsi que revoir l'aménagement pour le rabattement au stationnement Chambly.

Ces projets feront l'objet d'études de faisabilité et d'opportunité en attendant l'implantation d'un SLR dans cet axe. De plus, en considérant les travaux majeurs de réfection prévus au réseau routier (axe Bonaventure, échangeur Turcot) pour les prochaines années, il est à prévoir que plusieurs axes routiers existants seront saturés par la circulation. Dans ce contexte, l'AMT évaluera avec ses partenaires les mesures d'atténuation à mettre en place pour offrir une alternative aux automobilistes empruntant ce corridor et garantir les temps de parcours et la régularité des services de transport collectif. Plusieurs possibilités seront évaluées, dont l'implantation de mesures préférentielles pour les autobus entre la voie réservée Carrie-Derick et la voie d'accès du pont Champlain, sur la bretelle Wellington.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,245	0,240	-	-	-	0,485	

Amélioration du corridor Taschereau – Étude

Réf. : 2000-2060

La mobilité à l'intérieur du territoire de Longueuil doit être améliorée. Les déplacements dans l'axe nord-sud sont particulièrement tributaires des correspondances au terminus Longueuil pour les usagers du RTL. Pour offrir à cette clientèle des trajets plus directs et plus rapides vers les pôles importants du territoire, c'est-à-dire les terminus Longueuil et Panama ainsi que le terminus Centre-ville, un corridor doit croiser la majorité des lignes du RTL au centre de l'agglomération. Le boulevard Taschereau forme un corridor tout à fait adapté à cette situation.

L'amélioration de ce corridor comportera notamment les études concernant :

- la mise en place d'un axe en site propre Taschereau–Curé Poirier–Jacques-Cartier–De Montagne ;
- l'allongement de la portion de voie réservée sur le boulevard Taschereau donnant accès au terminus Panama ;
- la mise en place d'un axe en site propre Taschereau-Terminus Longueuil et Panama.

Des études complémentaires additionnelles pourraient être requises compte tenu de la complexité de l'axe Taschereau et de la multitude d'échangeurs croisant cet axe. Cette nouvelle mesure entraînerait une amélioration de la desserte entre les municipalités et un gain de temps pour les usagers. L'attrait de ces nouvelles mesures aurait un effet positif sur la part modale du transport collectif.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,041	0,103	0,062	-	-	0,206	

Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude

Réf. 2000-1514

Le terminus Brossard-Panama subit actuellement des problèmes de surutilisation des quais d'autobus, ainsi qu'un manque de places de stationnement en raison de la demande croissante de la clientèle. L'aménagement actuel des quais engendre des conflits entre les mouvements piétons et ceux des autobus. L'AMT a réalisé une première étude de réaménagement du terminus et de son stationnement. Depuis, la Ville de Brossard a entamé une réflexion concernant le potentiel de densification et de développement commercial du secteur et envisage des échanges de terrain. Cette étude sera mise à jour pour tenir compte des multiples enjeux du secteur Panama, notamment la congestion routière, la croissance de la demande ainsi que le potentiel de réaménagement urbain. Ces enjeux importants viendront grandement augmenter le niveau de complexité des études. Dans ce contexte, l'AMT aimerait réaliser les études visant à proposer un aménagement du terminus et du stationnement qui réponde à la demande, améliore la qualité du service et s'intègre à un SLR futur. Ces études se feront en partenariat avec le RTL et la Ville de Brossard, pour permettre d'arrimer l'aménagement urbain au transport.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,297	0,421	-	-	-	0,718	

Projets admissibles à une subvention

Corridor métropolitain Bonaventure

Réf. 2000-2056

Ce projet découle de la première phase du réaménagement complet de l'A-Bonaventure à Montréal projetée d'ici à 2025 pour l'ensemble de l'axe formé de l'A-10 et de l'A-Bonaventure, situé entre le pont Champlain et le centre-ville de Montréal. Le projet Bonaventure vise à assurer le réaménagement complet de l'entrée au centre-ville dans l'axe Bonaventure, incluant la réaffectation des sites et la réalisation d'importants développements immobiliers, commerciaux et résidentiels. Le développement du tronçon initial du projet, situé à proximité du bassin du canal et de la rue Notre-Dame, est sous la responsabilité de la Société du Havre de Montréal.

Le projet inclut la construction d'un important boulevard urbain avec feux de circulation ainsi que la création d'un nouveau corridor métropolitain dans l'axe Bonaventure.

Les services des 10 AOT en exploitation dans le corridor métropolitain actuel de l'AMT assurent plus de 40 000 déplacements quotidiens entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, soit un niveau d'achalandage comparable à la ligne jaune du métro de Montréal.

En mars 2010, le comité exécutif de la Ville de Montréal a mandaté sa direction générale, la Société du Havre et les arrondissements Sud-Ouest et Ville-Marie, pour développer un tracé Dalhousie modifié. L'AMT complétera le développement d'un avant-projet définitif suite aux conclusions du rapport. Les coûts seront également révisés en conséquence.

L'AMT poursuivra ensuite la réalisation des plans et devis en collaboration avec les responsables du projet Bonaventure, après les consultations et les autorisations obtenues par le MTQ et ses partenaires.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	0,287	20,823	26,907	41,540	29,122	118,679	

Route 132 secteurs Delson et Saint-Constant – Voie réservée et stationnements

Réf. 2000-1024

Le stationnement incitatif Georges-Gagné à Delson est aménagé temporairement le long du boulevard Georges-Gagné dans l'emprise de la route 132. Les autobus du CIT Roussillon desservent ce stationnement pour se diriger directement vers le centre-ville, sans arrêt, en empruntant l'axe A-Bonaventure/A-10 via les A-15 et A-30. Malgré la mise en service de la ligne Candiac en septembre 2001, l'utilisation du stationnement s'est maintenue à un niveau élevé grâce à la fréquence accrue du service d'autobus du CIT Roussillon à cet endroit et au temps de parcours compétitif permis par la voie réservée du pont Champlain. Ce projet vise également à prévoir des mesures concernant les travaux routiers à venir, entre autres sur le pont Champlain, sur l'échangeur Turcot et sur l'A-Bonaventure, et ainsi favoriser le transport collectif.

L'AMT prévoit l'aménagement permanent d'environ 800 places de stationnement sur les trois sites potentiels identifiés le long de la route 132, ainsi que l'utilisation de l'accotement pour intégrer une voie réservée. L'aménagement de ce stationnement incitatif sera intégré à l'échéancier de construction du réaménagement de la route 132, piloté par le MTQ, qui a prévu un accotement capable de supporter la circulation de véhicules lourds. Les coûts du projet seront précisés suite aux choix finaux des sites et au nombre total de places à aménager.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	3,292	4,147	1,933	4,673	-	14,045	

Stationnement La Prairie – Agrandissement

Réf. 2000-1031

De 1997 à 2000, ce stationnement a affiché une croissance annuelle de plus de 20 % de sa fréquentation. Un agrandissement en 2000 a porté la capacité d'accueil à 524 véhicules. Depuis, le stationnement incitatif est utilisé à plus de 85 % de sa capacité. La phase I du projet vise à examiner la possibilité d'ajouter 100 places de stationnement sur un terrain adjacent, propriété du MTQ. La phase II vise à évaluer l'opportunité de compléter l'utilisation du terrain, qui fait actuellement l'objet d'une dérogation pour l'aménagement en milieu inondable, et d'étudier le réaménagement des quais d'embarquement. Le tableau des investissements ci-dessous représente les coûts de réalisation de la phase I et les coûts d'études de la phase II.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	0,030	0,039	0,043	0,735	-	0,847	



AXES RUE NOTRE-DAME ET RUE SHERBROOKE – EST DE MONTRÉAL

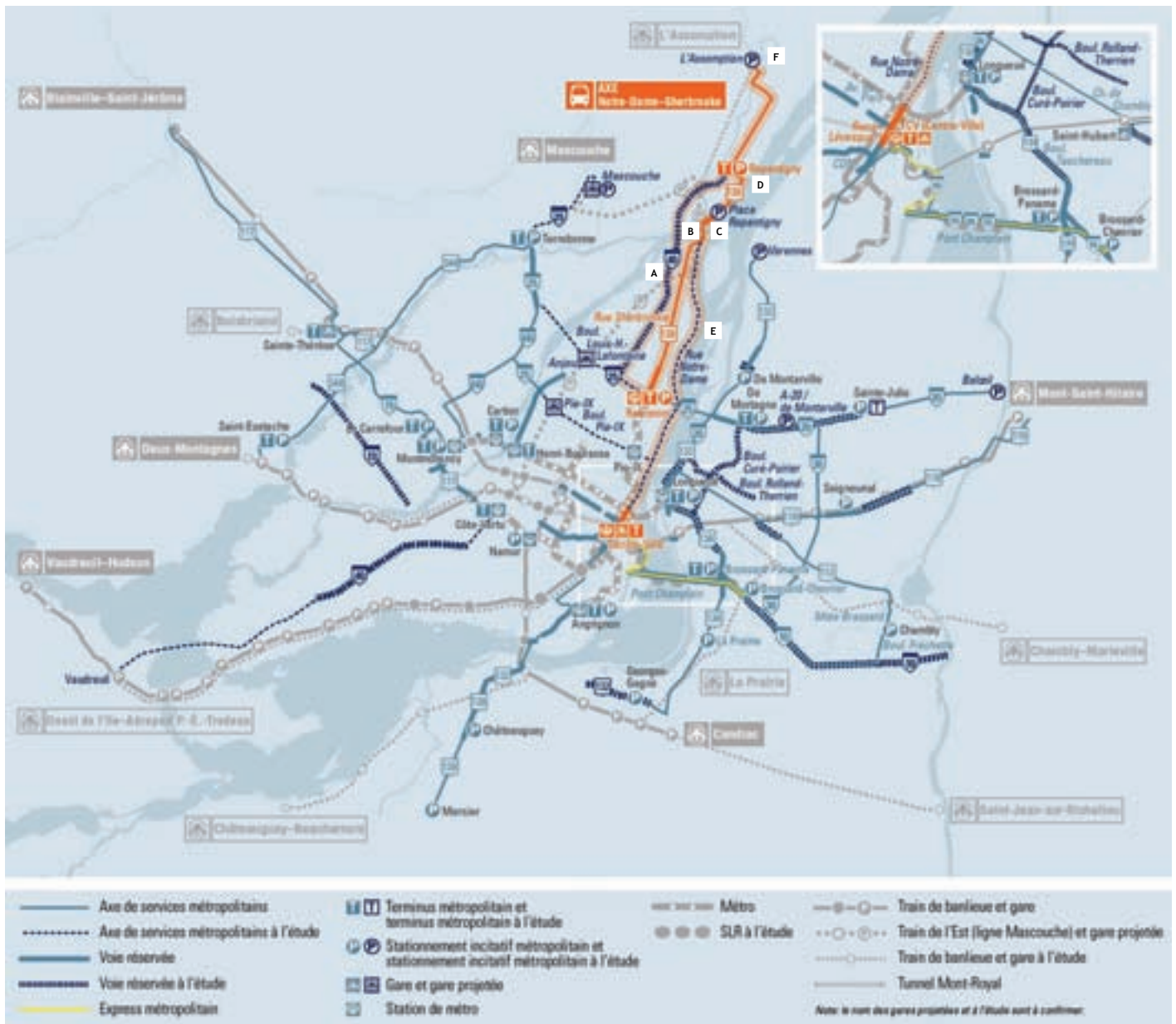
Dans cet axe, la desserte en transport collectif s’articule le long de la rue Sherbrooke, via les voies réservées du pont Le Gardeur, de la rue Sherbrooke Est, et ce, jusqu’à la station de métro Radisson, qui jouxte le terminus et le stationnement du même nom.

Consolider le réseau pour améliorer les services

L’AMT a entrepris d’améliorer l’offre de transport collectif dans le corridor de déplacements reliant la MRC de L’Assomption et l’est de Montréal au centre-ville, ce qui a déjà permis notamment d’aménager un stationnement incitatif à la station de métro Radisson à Montréal, d’agrandir le stationnement incitatif Sherbrooke à Montréal, d’aménager un terminus et un stationnement incitatif à Repentigny, et d’implanter une voie réservée sur le pont Le Gardeur pour les autobus se dirigeant vers les terminus Honoré-Beaugrand et Radisson. L’AMT poursuit ses efforts pour améliorer graduellement l’offre de transport collectif dans le corridor.

ACHALANDAGE EN 2009

Terminus Repentigny	336 100 usagers
Stationnement Repentigny	44 900 véhicules (taux d’occupation : 74 %)
Axe Sherbrooke (incluant une section via le pont Le Gardeur)	1 486 900 usagers
Terminus Radisson	3 881 900 usagers
Stationnement Radisson	127 600 véhicules (taux d’occupation : 98 %)



Projet autorisé

A. Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC de L'Assomption – Étude

Projets admissibles à une subvention

- B. Rue Notre-Dame à Repentigny – Voie réservée et mesures préférentielles
- C. Stationnement Rive-Nord Est–Place Repentigny – Acquisition
- D. Stationnement Repentigny
- E. Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre
- F. Stationnement incitatif – L'Assomption

Projet autorisé

Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC de L'Assomption – Étude

Réf. 2000-8007

Avec l'implantation du futur Train de l'Est (ligne Mascouche), et considérant que la MRC de L'Assomption a commencé une réflexion sur la réorganisation des pôles d'échange du transport collectif de son secteur et l'implantation de mesures préférentielles, l'AMT a soutenu en 2010 la MRC de L'Assomption dans cette réflexion par une étude transport de son réseau. Cette étude servira à déterminer les mesures requises pour améliorer l'accessibilité, le transfert modal et l'efficacité du réseau.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,021	0,105	0,084	-	-	0,210	

Projets admissibles à une subvention

Rue Notre-Dame à Repentigny – Voie réservée et mesures préférentielles

Réf. 2000-2021

En direction de Montréal en pointe du matin, des retards importants sont observés aux approches des intersections Iberville, Claude-David et Notre-Dame-des-Champs, à Repentigny, en amont du pont Le Gardeur. Le projet consiste à mettre en place une voie réservée en rive par l'ajout d'une nouvelle voie en direction ouest sur la rue Notre-Dame, entre les rues Iberville et Notre-Dame-des-Champs. Ce projet s'inscrit dans la planification d'interventions sur cet axe, considérant que la Ville de Montréal envisage d'aménager la continuité de la voie réservée sur la rue Sherbrooke Est, de Georges-V au carrefour giratoire Notre-Dame. De plus, ce projet fait suite aux travaux déjà réalisés à Repentigny : le terminus, le stationnement et la voie réservée sur le pont Le Gardeur. Les coûts finaux du projet seront précisés à l'étape des plans et devis.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,101	0,523	1,870	–	–	2,494

Stationnement Rive-Nord Est-Place Repentigny – Acquisition

Réf. 2000-1015

Ce projet, qui concerne une des deux têtes de ligne du service dans ce corridor de l'Est, vise à offrir de meilleures conditions de correspondance aux résidents de la couronne Rive-Nord Est qui effectuent un transfert modal de la voiture vers le transport collectif dans ce secteur. Ce projet s'inscrit dans le cadre du déploiement dans ce corridor d'un service de transport collectif à haute performance vers le centre de l'île, destiné aux résidents de la MRC de L'Assomption et de l'Est de Montréal.

Une étude de faisabilité a été réalisée en 2009 au sujet de l'utilisation d'une parcelle d'un terrain actuellement occupée par le centre d'achats Place Repentigny, à des fins de stationnement incitatif. Ce concept d'aménagement d'une centaine de places de stationnement répond aux besoins estimés à court et à moyen terme et permet une harmonisation avec les activités commerciales du site. La Ville de Repentigny a donné son accord au projet. Les coûts finaux du projet seront précisés en fonction des ententes à conclure avec le propriétaire du centre commercial.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,090	0,832	–	–	–	0,922

Stationnement Repentigny

Réf. 2000-1034

Le stationnement Repentigny a été mis en exploitation en 2000 par l'AMT, à l'intersection de la rue Leclerc et du boulevard Brien. À l'ouverture, 177 places avaient été aménagées de même qu'un terminus d'autobus accueillant des circuits régionaux de la MRC de L'Assomption. La capacité du stationnement a été portée à 242 places en 2007, grâce à la location d'un espace de stationnement appartenant au magasin Canadian Tire, voisin du site de l'AMT.

Les investissements permettront :

- d'acquérir la portion du lot actuellement loué par l'AMT, représentant 65 places de stationnement ;
- d'obtenir une servitude d'usage à perpétuité pour l'utilisation de 47 places additionnelles de stationnement situées derrière le magasin Canadian Tire ;
- d'obtenir une servitude d'accès à perpétuité à ces places de stationnement.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,697	–	–	–	–	0,697	

Corridor dans l'axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre

Réf. 2000-2015

En collaboration avec ses partenaires, l'AMT poursuit ses démarches en vue d'implanter un corridor de transport collectif structurant dans l'axe sud-est de Montréal. L'objectif principal est de mieux desservir les citoyens de ces quartiers qui se dirigent au centre-ville et d'augmenter ainsi la part de marché du transport collectif.

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

Compte tenu des nombreux projets en cours ou planifiés dans l'est de l'agglomération de Montréal, dont le Train de l'Est (ligne Mascouche) et l'ensemble des autres projets des divers intervenants dans ce corridor (soit le MTQ, la Ville de Montréal et la STM), l'AMT désire revoir en 2011 les études de clientèles potentielles dans cet axe et la nature des interventions à mettre en place à l'est du boulevard de L'Assomption, jusqu'à la 53^e Avenue ; elle veut aussi étudier les alternatives de desserte jusqu'à la station de métro Radisson. Cette analyse examinera l'ensemble des possibilités d'implantation d'infrastructures performantes de transport en commun dans le corridor. En fonction des résultats de l'étude, les coûts du projet, de même que le ratio bénéfiques-coûts, seront mis à jour dans une étape ultérieure.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	13,350	0,103	0,103	–	–	13,556	

Stationnement incitatif – L'Assomption

Réf. 2000-1041

L'AMT souhaite, en partenariat avec les autorités municipales, réaliser un stationnement incitatif à L'Assomption. Le transport collectif est de plus en plus populaire dans cette région. Plus de 200 usagers de cette localité utilisent quotidiennement le service de transport en commun en direction de Montréal. Le site retenu a été acquis par la municipalité de L'Assomption en vue de la réalisation de la future gare projetée en phase II du Train de l'Est (ligne Mascouche).

Le stationnement aura approximativement 300 places et sera desservi par les services d'autobus régionaux du Conseil régional de transport de Lanaudière (CRTL) à destination de l'île de Montréal. Ce stationnement incitatif permettra un transfert modal de l'automobile vers l'autobus, diminuant d'autant la circulation en auto solo en période de pointe du matin et du soir sur l'A-40. Le site sera aménagé de façon temporaire en attendant la réalisation de la phase II du Train de l'Est (ligne Mascouche).

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,090	0,040	5,549	–	–	5,679	



DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU

Consolider les stationnements incitatifs pour améliorer les services

Depuis 1996, l'AMT a porté de 5 à 22 (2009) le nombre de stationnements incitatifs reliés au RTM-A, soit une capacité d'accueil quotidienne qui est passée de 4 250 à 13 270 places en 2009. L'augmentation du nombre de stationnements incitatifs améliore l'offre de transport collectif, permettant d'attirer une nouvelle clientèle d'automobilistes prêts à intégrer la chaîne de transports collectifs quand elle est facile d'accès.

Développer de nouveaux corridors pour améliorer les services

Pendant la même période, l'AMT a ajouté 44 km de voies réservées sur ses axes du RTM-A. À ces voies réservées, se sont annexées diverses autres mesures préférentielles pour autobus, dont des mesures aux feux de circulation et des mesures d'accès exclusifs aux autobus. L'AMT entend poursuivre ses efforts dans les corridors existants, en plus de favoriser le développement de nouveaux corridors, en implantant de fortes mesures préférentielles pour autobus, dont des voies réservées en site propre et en site partagé pour développer le covoiturage.

Projets admissibles à une subvention

I. Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage
J. Stationnement incitatif sur l'A-30/route138
K. Voie réservée route 116
L. Châteauguay – Centre d'échange – Agrandissement de stationnement
M. Bureau de projet – Mesures de mitigation – Échangeur Turcot (<i>non illustré</i>)
N. RTM-A – Mesures préférentielles (<i>non illustré</i>)

Projets autorisés

Développement du RTM-A – Études particulières

Réf. 2000-8009

Cette enveloppe budgétaire permettra d'analyser les demandes des partenaires quant à l'amélioration du RTM-A en général. Les demandes actuelles concernent notamment :

- l'étude en vue de l'agrandissement et de l'implantation de nouveaux stationnements incitatifs, particulièrement aux abords des stations de métro ;
- la mise en priorité du déploiement des mesures préférentielles actives (préemption pour autobus) sur les différents axes selon une méthodologie développée par l'AMT, qui tient compte à la fois des besoins du transport collectif et des impacts sur le reste de la circulation ;
- la mise en place d'un corridor performant de transport collectif par autobus sur la voie réservée Lafayette en lien avec la sortie du terminus Longueuil ;
- la poursuite des études en vue de la réalisation d'un lien de transport collectif entre la place Charles-Le Moyne et la pointe de la voie maritime à Longueuil ;
- l'étude d'amélioration de la desserte vers l'ouest de l'île de Montréal pour les usagers en provenance du sud-ouest ;
- la collaboration aux études du MTQ concernant les mesures préférentielles et les stationnements potentiels à implanter dans le corridor de l'A-19.

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

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,200	0,375	0,375	-	-	0,950	

Mesures préférentielles actives (MPA) pour autobus – Étude

Réf. 5000-8008

Les MPA permettent, par des outils technologiques, de contrôler à distance le réglage des feux de circulation dans le but de prioriser le passage des autobus et d'assurer le respect de l'horaire planifié. Pour ce faire, l'autobus émet un signal au feu de circulation, lui indiquant son approche. En réponse, le cycle de feu vert se prolonge afin de permettre le passage de l'autobus et d'assurer la fluidité de son parcours. En collaboration avec le RTL, la STL et la STM, l'étude vise à développer une approche permettant de déterminer les endroits problématiques sur le réseau routier qui occasionnent des délais ou une baisse du niveau de service pour la clientèle des services d'autobus. Cette étude comprend deux volets. Le premier volet consiste à développer une solution informatique visant l'extraction et le traitement des données d'exploitation d'un système de préemption des feux de circulation sur l'axe du chemin Chambly à Longueuil, et ce, de manière automatisée. À l'aide de la solution informatique développée, le deuxième volet consiste à caractériser les axes à déplacements métropolitains et à déterminer les tronçons où les MPA devront être privilégiées.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,168	0,502	-	-	-	0,670	

Mesures préférentielles A-40 – Secteurs Vaudreuil/Arrondissement Saint-Laurent – Étude

Réf. 2000-8006

Dans le cadre du développement des services express de transport métropolitain par autobus dans l'axe de l'A-40, l'AMT souhaite étendre les mesures préférentielles actuellement déployées afin d'accentuer la compétitivité des services de transport collectif dans l'axe. De plus, la STM prolonge actuellement la voie réservée sur Côte-Vertu, de Cavendish à Marcel-Laurin, et désire améliorer l'efficacité de sa desserte en provenance de l'ouest de l'île de Montréal. L'augmentation des débits véhiculaires et la migration des déplacements entraînent une augmentation de la congestion sur le réseau supérieur. L'AMT souhaite donc, en collaboration avec ses partenaires, accroître l'efficacité de ce corridor par l'implantation de nouvelles mesures préférentielles au transport collectif. Les études requises permettront de déterminer les meilleures solutions et les coûts associés au projet.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0,083	0,035	0,034	-	-	0,152

Agrandissement du stationnement Namur – Étude

Réf. 2000-1039

Les deux stationnements incitatifs, de part et d'autre de la station de métro Namur, sont présentement saturés. Afin de mieux desservir la clientèle du transport collectif, l'AMT souhaite ajouter une centaine de places aux 425 existantes dans la mesure où des terrains deviennent disponibles. Une étude de transport sera également requise.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	-	0,258	-	-	-	0,258

Stationnements incitatifs sur le territoire du CIT Sorel-Varenes – Secteurs Verchères et Contrecoeur – Étude

Réf. 2000-1042

Ce projet vise à rechercher des terrains sur le territoire du CIT Sorel-Varenes, dans les secteurs de Verchères et de Contrecoeur, afin d'évaluer la faisabilité d'y implanter des stationnements incitatifs. Ces stationnements permettront d'améliorer l'accessibilité au transport collectif des résidents de ces secteurs qui désirent se déplacer avec ce CIT vers le terminus Longueuil.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	0,052	0,051	-	-	-	0,103

Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude

Réf. 2000-1520

La croissance de l'achalandage au terminus Montmorency, adjacent à la station de métro, et les importantes perspectives de développement urbain prévues dans tout le quartier limitrophe aux installations actuelles requièrent que l'AMT prévoie l'accroissement de la capacité d'exploitation des services de transport en commun de surface. Les projets de développement connus actuellement incluent notamment des projets résidentiels d'envergure à l'ouest de la station ainsi qu'un centre de spectacles et un pavillon d'enseignement pour l'Université de Montréal.

L'AMT réalisera les analyses de planification et les études préliminaires de faisabilité, de réaménagement et d'impact routier pour planifier l'accroissement de la capacité du terminus d'autobus, des aires de stationnement, des installations intermodales de proximité (dépose-minute) et d'accessibilité pour les clientèles à mobilité réduite. L'AMT s'assurera aussi d'optimiser les services de soutien à l'exploitation et les programmes fonctionnels de service à la clientèle dans les installations, incluant notamment les services de billetterie, la signalétique, les programmes fonctionnels de cheminement et de confort, et les services commerciaux de convenance.

L'AMT vise donc à répondre au besoin d'accroissement de la capacité des installations et des infrastructures d'exploitation au terminus Montmorency pour y permettre le développement des services de transport collectif, dans une intégration harmonieuse au sein de cet important quartier lavallois en développement.

MTQ		AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution		Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-		0,103	0,309	-	-	-	0,412

Développement du réseau de service rapide par bus – Études

Réf. 2000-8001

Afin de développer un réseau de transport structurant par autobus et favoriser l'accroissement de la part modale du transport collectif, l'AMT amorcera l'étude de divers corridors potentiels pour l'implantation de SRB sur les territoires de Laval, Montréal, Longueuil et les couronnes. Celles-ci permettront dans un premier temps d'évaluer l'opportunité et les impacts de l'implantation d'infrastructures et de mesures préférentielles visant à assurer l'efficacité, la fiabilité et l'attrait des services par autobus. Les échéanciers de réalisation et les coûts de construction feront également l'objet d'une première estimation. Le choix des corridors étudiés sera précisé dans le cadre de l'élaboration du plan stratégique de l'AMT.

MTQ		AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution		Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-		-	0,500	0,500	0,500	-	1,500

Voie réservée dans l'axe de l'A-13 – Étude

Réf. 2000-2051

Suite à l'ouverture de la station de métro Montmorency à Laval, l'AMT souhaite étudier le développement d'une voie réservée dans cet axe de déplacements qu'est le corridor de l'A-13, emprunté par les usagers du CITL afin d'accéder au métro sur le territoire de Laval. En raison des conditions récurrentes de congestion tout le long de cet axe, et de l'absence de voies réservées, des études seront réalisées afin de préciser l'opportunité, les besoins et la faisabilité du projet.

MTQ		AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution		Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-		-	0,025	0,257	0,233	-	0,515

Projets admissibles à une subvention

Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage

Réf. 2000-8003

Suite au prolongement de la ligne de trains de banlieue Blainville vers Saint-Jérôme et à l'ouverture de la station de métro Montmorency à Laval, l'AMT, en collaboration avec le MTQ, la Ville de Laval, la STL et le CIT Laurentides, poursuit les efforts de développement du transport collectif par la bonification des services d'autobus requis dans ce fort axe de déplacements qu'est le corridor de l'A-15.

Après avoir dressé un portrait des besoins en transport collectif et en covoiturage dans le secteur, l'AMT a évalué la pertinence de bonifier les services de transport collectif sur cet axe autoroutier pour accéder au métro sur le territoire de Laval, et au train sur le territoire de Laval et de la Rive-Nord. En raison des conditions récurrentes de forte congestion tout le long de cet axe, un projet pilote qui permet l'utilisation de l'accotement de l'autoroute par les autobus du CITL est en cours. De même, l'AMT poursuit les analyses de faisabilité d'implantation de mesures préférentielles pour les autobus dans ce corridor (voies réservées, stationnements incitatifs, etc.), tout comme elle le fait en collaboration avec le MTQ pour le corridor de l'A-19.

Ces études permettront de déterminer des terrains potentiels pour les stationnements, d'évaluer la capacité possible des stationnements en respectant les normes d'aménagement usuelles, de vérifier les conditions d'accessibilité et d'évaluer sommairement les impacts sur la circulation aux abords des sites de stationnement et sur les voies réservées aux autobus et au covoiturage à l'étude. En complémentarité aux aménagements, la mise en place de services d'autobus desservant l'axe vers la station de métro Montmorency sera également évaluée. Une évaluation des mesures et des aménagements sera faite en vue d'une justification d'infrastructures permanentes à moyen et long terme. L'implantation éventuelle de telles mesures se fera en coordination avec les travaux routiers prévus par le MTQ sur cet axe autoroutier. Selon les conclusions des études, les coûts d'aménagements seront précisés lors des études d'avant-projet.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,157	0,226	0,227	0,057	–	0,667	

Stationnement incitatif sur l'A-30/route 138

Réf. 2000-1040

À la suite des études de faisabilité visant l'implantation d'un stationnement d'environ 250 places à localiser sur l'A-30/route 138, ainsi qu'au développement possible de nouvelles structures d'accueil pouvant desservir les CIT du secteur, l'AMT prévoit le développement et la préparation de ce projet en 2010 et en 2011 en prévision du prolongement de l'A-30.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,095	0,430	5,425	–	–	5,950	

Voie réservée route 116

Réf.2000-2057

Pour répondre à la demande croissante de la clientèle et limiter les retards des autobus dans la congestion, l'AMT aimerait, en collaboration avec le CIT de la Vallée du Richelieu, prolonger la voie réservée sur l'accotement de la route 116 entre le boulevard Seigneurial à Saint-Bruno-de-Montarville et la rue Parent à Saint-Basile-le-Grand. L'étude d'opportunité et de préféabilité a clairement mis en relief les retombées positives reliées au prolongement de cette voie réservée. Ce projet permettra aussi de faciliter le rabattement vers la gare Saint-Basile-le-Grand, le terminus Longueuil et le terminus Centre-ville, tout en réduisant les temps de parcours pour les usagers.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,053	0,152	0,100	2,656	-	2,961

Châteauguay – Centre d'échange – Agrandissement de stationnement

Réf. 2000-1035

Le stationnement incitatif Châteauguay affiche régulièrement complet, ce qui amène les automobilistes à se stationner dans les rues et les aires commerciales environnantes. La fréquentation peut atteindre des pointes mensuelles de plus de 90 %, compte tenu du développement de l'A-30 et de la région. La Ville de Châteauguay et la direction du CITSO ont entamé une réflexion sur la réorganisation des pôles d'échange du transport collectif de leur secteur. L'objectif est d'améliorer leur desserte régionale avec les villes avoisinantes et l'efficacité des liens vers Montréal, tout en évaluant le potentiel amené par le prolongement de l'A-30. Dans cette perspective de desserte régionale, l'AMT désire, avec ses partenaires, soit la Ville de Châteauguay et le CITSO, réaliser des études requises pour le développement de pôles d'échange et compléter l'ajout de 100 places de stationnement sur le site actuel, portant celui-ci à 450 places.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,035	0,574	0,074	0,756	-	1,439

Bureau de projet – Mesures de mitigation – Échangeur Turcot

Réf. 2000-8011

Avec le passage de 290 000 véhicules par jour, l'échangeur Turcot constitue le plus important point de convergence en transport au Québec et assure un rôle stratégique en matière de transport pour la région de Montréal. Sa reconstruction devrait s'échelonner sur une durée d'environ sept ans et coûter plus de 1,5 milliard de dollars (estimation 2007). Par conséquent, l'impact de ces travaux d'infrastructure majeurs ne doit pas être sous-estimé.

S'appuyant sur les 110 mémoires déposés, le rapport du BAPE souligne d'ailleurs la pertinence d'augmenter l'offre de service en transport en commun afin de minimiser les impacts des travaux sur la circulation routière et pour répondre de manière adéquate à la demande future de déplacements.

Les études amorcées à ce jour visent principalement à assurer la fiabilité des services locaux par autobus durant les travaux. Bien que ces interventions soient entièrement justifiées, de par la vocation régionale de l'échangeur, il apparaît que celles-ci ne suffiront pas à répondre à l'ensemble des besoins.

L'AMT propose donc la mise en place d'un bureau de projet afin de soutenir le MTQ dans l'élaboration, la coordination et la mise en place d'un plan régional de mesures de mitigation pour le projet de reconstruction de l'échangeur. Les mesures qui seront retenues prendront compte de l'ensemble des besoins de déplacement, qu'ils soient locaux ou métropolitains. L'éventail de solutions sera nécessairement très vaste et pourrait comprendre notamment des mesures préférentielles pour autobus, la mise en place de nouveaux services ferroviaires comme le tram-train, ou encore des accroissements des services existants, comme de nouvelles gares ou de nouveaux stationnements incitatifs, etc.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
100 %	-	-	2,000	5,000	3,000	-	10,000

RTM-A – Mesures préférentielles

Réf. 2000-8010

Depuis 1996, l'AMT a porté le nombre d'axes de RTM-A de 9 à 20 et a fait passer de 41 à plus de 85 km la longueur des voies réservées du réseau, et ce, par l'entremise d'investissements importants. Ces projets ont généralement consisté en l'établissement de voies réservées conventionnelles sur des tronçons de longueurs substantielles.

Considérant que l'implantation de mesures préférentielles localisées a permis ces dernières années d'apporter des bénéfices importants pour le transport collectif à des coûts faibles et en minimisant les impacts sur la circulation et les problématiques d'intégration urbaine, l'AMT souhaite poursuivre le déploiement de ce type d'interventions ponctuelles localisées sur le RTM-A.

Les mesures préférentielles peuvent prendre la forme de prolongement ou d'aménagement de courts tronçons de voies réservées (baie de virage, baie d'arrêt), d'implantation de mesures de gestion de la circulation favorisant les mouvements d'autobus, d'implantation de phases prioritaires ou exclusives aux autobus à des feux de circulation, etc.

Parmi ces mesures, l'AMT envisage notamment les éléments suivants :

- l'accès à Lapinière Ouest à partir du tunnel Chevrier (Brossard) ;
- le secteur Notre-Dame/Route 132/Riverside, à l'approche du pont Victoria (Saint-Lambert) ;
- la voie réservée A-640/Route 335 ;
- des mesures préférentielles sur le boulevard Trinitaires (Montréal) ;
- des voies réservées sur la rue Jacques-Tétrault (Laval) ;
- le prolongement de la voie réservée Côte-Vertu (Montréal) ;
- le prolongement de la voie réservée sur la route 138 (Kahnawake).

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,254	2,995	1,277	–	–	4,526	

Innovations et améliorations des services offerts à la clientèle

La Politique québécoise du transport collectif prévoit une bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. L'aide gouvernementale est ainsi accessible pour financer l'implantation d'équipements faisant appel aux nouvelles technologies et ceux favorisant la pratique du vélo, ainsi que l'installation d'abris.

Une orientation majeure : le déploiement intégré des STI et l'amélioration des services offerts à la clientèle

Un des principaux objectifs de l'AMT est d'améliorer la qualité des services offerts à la clientèle. Pour y parvenir, l'AMT investit dans les systèmes de transport intelligents (STI), dans l'amélioration des installations sur les quais des gares, ainsi que dans l'implantation de mesures favorisant l'utilisation des transports actifs. Les STI représentent les nouvelles technologies de l'information et de communication appliquées aux transports. Leur implantation permet de sécuriser les réseaux et de les rendre plus efficaces, d'améliorer la qualité des services offerts à la clientèle et de rationaliser les coûts d'exploitation.

L'approche de l'AMT en matière de STI s'inscrit dans une démarche innovatrice axée sur l'expérience client. Ceci se traduit par le déploiement et le développement progressif de systèmes évolutifs, répondant aux exigences d'interopérabilité, d'intégrabilité et de compatibilité nécessaires à la pérennité de ses investissements.

Durant la dernière année, deux initiatives importantes ont été réalisées afin d'assurer la diffusion d'information à la clientèle. La première initiative, récipiendaire d'un prix d'excellence de l'Association québécoise pour le transport routier (AQTR), concerne la diffusion d'information via des messages SMS. Depuis janvier 2010, en s'inscrivant sur notre site Internet, la clientèle du réseau de trains de banlieue peut être informée en temps réel directement sur son appareil de communication portable en cas de perturbation sur le réseau. L'intérêt de la clientèle a été immédiat, avec plus de 7 000 abonnés à ce jour. La deuxième initiative a permis, quant à elle, le déploiement d'afficheurs dynamiques à certaines gares du réseau, facilitant l'uniformisation et la diffusion d'informations en temps réel.

Toujours avec le désir d'offrir une information de qualité à la clientèle des transports collectifs, l'AMT déploiera, durant les prochaines années, tous les efforts nécessaires afin de permettre l'échange d'information entre les divers partenaires AOT. En plus de faciliter l'expérience client par l'offre d'une information crédible et intégrée tout au long du déplacement et ce, indépendamment du réseau emprunté, l'échange d'information entre les partenaires favorisera l'optimisation et la synchronisation des réseaux de transports collectifs. Dans cet esprit, l'AMT et ses partenaires réaliseront cette année l'architecture technologique nécessaire pour soutenir cette initiative.

Également, l'AMT poursuit l'amélioration continue de ses services offerts à la clientèle en privilégiant la réalisation de concepts d'aménagement favorisant l'intermodalité. Dans cette optique, le transport actif, la marche ou le vélo comme modes d'accès à ses installations feront l'objet d'une attention particulière. Ainsi, le programme d'ajout d'abris et de supports à vélo aux équipements métropolitains offrira à la clientèle cycliste des équipements de qualité répondant à leurs besoins. Les projets identifiés dans le présent PTI sont regroupés en deux thématiques, soit l'amélioration de l'information et des services offerts à la clientèle, et les systèmes d'aide à l'exploitation.



AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE

Projets autorisés

- A. Systèmes de jalonnement dynamique aux stationnements incitatifs – Étude
- B. Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II
- C. Modernisation du système de sonorisation – Étude
- D. Stationnement d'incitation pour vélo – Étude
- E. Accès Internet à bord des trains de banlieue – Étude et projet pilote
- F. Identification des aménagements requis pour favoriser l'intermodalité dans les équipements métropolitains – Étude

Projets admissibles à une subvention

- G. Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable
- H. Intégration de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT
- I. Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II
- J. Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains – Phases I et II
- K. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II
- L. Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares
- M. Programme d'ajout d'abris sur le RTM-A
- N. Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations

Projets autorisés

Systemes de jalonnement dynamique aux stationnements incitatifs – Étude

Réf. 5100-8003

La clientèle qui utilise les stationnements incitatifs ne possède actuellement aucune information sur le nombre de places disponibles avant son arrivée. La recherche de places disponibles peut, dans certains cas, s'avérer fastidieuse et, par conséquent, générer des pertes de temps. L'implantation d'un système de jalonnement dynamique permettrait de diffuser une information en temps réel afin de faciliter et de rendre plus conviviale l'utilisation des stationnements incitatifs.

La diffusion d'information en cours de route à partir de systèmes de jalonnement dynamique pourrait, d'une part, informer les usagers sur le nombre de places disponibles au stationnement qu'ils souhaitent rejoindre, et, d'autre part, fournir de l'information sur l'alternative qui s'offre à eux (autres stationnements disponibles, prochains trains, etc.) si le stationnement est complet. Les systèmes de jalonnement dynamique permettraient ainsi d'améliorer les déplacements de la clientèle et d'optimiser la fréquentation des stationnements incitatifs, en redirigeant les usagers vers les places de stationnement incitatif disponibles.

Les études d'opportunité et de faisabilité permettront de définir les besoins, les requis fonctionnels et techniques du système de jalonnement dynamique et les sites potentiels à desservir.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,082	0,124	-	-	-	0,206	

Affichage dynamique sur les quais dans les gares – Phases I et II

Réf. 5100-1502

L'ajout d'afficheurs dynamiques sur les quais permet de renforcer le système vocal en ajoutant le support visuel pour diffuser de l'information sur le fonctionnement régulier des opérations, soit l'heure réelle de passage du prochain train, toute situation d'urgence et tout message de prévention lors de campagnes ponctuelles. Les messages visuels peuvent être affichés en tout temps sans nuire à l'environnement des riverains.

Une première phase concernant un projet pilote, subventionné par Transports Canada, a permis de déterminer les technologies existantes ainsi que celles qui doivent être privilégiées pour le déploiement d'afficheurs dynamiques.

La deuxième phase permet le déploiement d'afficheurs dynamiques de technologie ACL aux accès et sur les quais de l'ensemble des 61 gares de l'AMT, incluant les gares du Train de l'Est (ligne Mascouche), exception faite de la Gare Centrale et de la gare Lucien-L'Allier. L'AMT a également l'opportunité d'améliorer la qualité des informations fournies à sa clientèle en intégrant les afficheurs d'accès dans des centres d'information autoportants.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	0,125	5,200	4,500	0,870	-	-	10,570	

Modernisation du système de sonorisation – Étude

Réf. 5100-8005

Depuis quelques années, l'AMT opère un remplacement de ses équipements analogiques vers des équipements numériques. Dans ce contexte, les équipements de sonorisation existants aux gares et sur les quais doivent être remplacés. Ce nouveau système permettra la connectivité avec les autres équipements du réseau numérique. Ainsi, les exploitants pourront diffuser de l'information aux voyageurs de façon uniforme sur l'ensemble des sites. Le projet vise donc à établir des normes et à standardiser l'ensemble des composantes du système de sonorisation afin que le système soit optimal, plus stable et qu'il facilite la connectivité avec les autres systèmes. Ainsi, la qualité de la sonorisation sur l'ensemble du quai sera améliorée et offrira un meilleur service à la clientèle.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,103	0,103	-	-	-	0,206	

Stationnement d'incitation pour vélo – Étude

Réf. 5100-9005

Mieux connus sous le vocable de vélostations, les stationnements d'incitation pour vélo sont des espaces sécurisés mis au service de la clientèle cycliste qui utilise les transports collectifs. Ils sont constitués d'un stationnement pour vélo de grande capacité à l'intérieur de bâtiments sécurisés.

Afin d'inciter à l'utilisation des transports collectifs et de favoriser l'utilisation d'autres modes de transport que l'automobile pour accéder aux équipements métropolitains, l'AMT souhaite étudier l'opportunité et la faisabilité d'implanter ce genre de stationnements d'incitation pour vélo à certains sites (terminus, gares, stationnements incitatifs).

Le projet d'étude comprendra deux volets. Le premier volet consiste à documenter les besoins de la clientèle utilisant le vélo pour se rendre aux équipements de l'AMT, ainsi que d'analyser les éléments techniques et fonctionnels requis pour l'implantation des stationnements d'incitation pour vélo. Le deuxième volet comprend la réalisation d'un prototype dont le site d'implantation sera identifié lors des études préliminaires. Pour faire suite à la réalisation du prototype, une enquête auprès de la clientèle utilisant le stationnement d'incitation permettra d'évaluer la qualité du service offert et de déterminer les aspects à améliorer.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
0 %	-	0,103	0,105	0,280	-	-	0,488	

Accès Internet à bord des trains de banlieue – Étude et projet pilote

Réf. 5100-8007

L'implantation du service d'accès Internet à bord des trains de passagers est en croissance constante tant en Europe qu'en Asie et aux États-Unis. La demande des voyageurs pour ce service est de plus en plus marquée, compte tenu de l'évolution technologique et de l'essor des communications sans fil. Pour une grande majorité de la clientèle des trains de banlieue, l'accessibilité à Internet à bord leur permettra, tant sur le plan du travail que des loisirs, de rentabiliser leur temps de déplacement en offrant la possibilité de naviguer sur Internet ou de transmettre des courriels.

Le système d'accès Internet à bord des trains de banlieue vise à permettre aux voyageurs de se raccorder au réseau par l'entremise d'une connexion sans fil. En plus d'être un service offert à la clientèle, un tel système peut être utilisé pour des fins d'exploitation afin de transmettre des données liées à l'opération des systèmes embarqués.

L'étude portera notamment sur la réalisation d'un projet pilote afin d'évaluer la technologie requise au déploiement d'un service d'accès Internet à bord des trains et de définir son arrimage aux systèmes embarqués et au réseau intégré de télécommunication.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,416	-	-	-	0,416	

Identification des aménagements requis pour favoriser l'intermodalité dans les équipements métropolitains – Étude

Réf. 5100-8008

Au printemps 2010, l'AMT s'est dotée d'une politique portant sur l'intermodalité des équipements métropolitains. L'intermodalité se définit comme étant l'utilisation successive, lors d'un même déplacement, d'au moins deux modes de transport, dont un en transport collectif.

Cette politique porte principalement sur l'aménagement des équipements (gares, stationnements incitatifs et terminus). Son objectif est de faciliter les déplacements de la clientèle des transports collectifs qui utilisent les équipements de l'AMT et qui y accèdent en transports actifs (marche ou vélo) et collectifs ainsi qu'en automobile.

La présente étude permettra de déterminer les besoins d'aménagement propres aux différents modes de transport afin de faciliter l'intermodalité des équipements métropolitains et, par le fait même, de favoriser l'utilisation des transports collectifs.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,206	-	-	-	0,206	

Projets admissibles à une subvention

Diffusion d'information dynamique en cours de route sur appareil de communication portable

Réf. 5100-1503

Les systèmes d'information en cours de route figurent en tête de liste des priorités du plan des STI de l'AMT. Dans un effort constant d'améliorer la qualité du service offert aux utilisateurs, l'AMT entend bonifier l'information aux usagers avant et pendant leurs déplacements en transport collectif. Ils auront ainsi accès à une information claire, détaillée, mise à jour en temps réel et disponible de diverses façons.

Ainsi, les usagers qui en feront la demande pourront obtenir sur leur appareil de communication portable, tel que les téléphones intelligents et assistants numériques, lors de leurs déplacements, l'heure précise de passage du prochain train en fonction de l'horaire prévu, les perturbations, les prochains arrêts, la localisation du véhicule et de la promotion concernant le transport collectif, et ceci par le biais de :

- télémessagerie (SMS) ;
- courriel ;
- Internet pour mobile.

Ces nouveaux médias viendront se greffer aux systèmes d'information existants afin d'améliorer l'accessibilité à l'information en cours de route, en particulier sur des perturbations de service ou des promotions. Le projet comprend deux phases. La première phase, réalisée sous forme de projet pilote à l'hiver 2010, a permis à l'AMT d'évaluer les technologies (SMS) et de définir les aspects fonctionnels du futur système. L'AMT prévoit réaliser à l'automne 2010 une enquête de satisfaction auprès de la clientèle. La seconde phase consiste à déployer sur le réseau le système de diffusion d'information dynamique en plus de permettre la fonction requête par l'abonné.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	0,149	0,458	0,105	–	–	–	0,563	

Intégration de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT

Réf. 2000-2035

La coordination des déplacements entre les différentes AOT fait partie des priorités du plan des STI de l'AMT. Le projet d'intégration de l'information sur l'état du service permet d'aborder cet aspect en proposant de mettre en place les différents outils nécessaires pour échanger l'information planifiée et actualisée, en temps réel, entre exploitants. Ce projet permettra ainsi d'intégrer l'information provenant des autres AOT et de la diffuser ensuite aux clients.

Cela consistera à fournir aux usagers une information dynamique et interactive sur l'ensemble des transporteurs, leur permettant de faire des choix éclairés lors de leurs déplacements. Cette mesure permettra également aux différentes sociétés de transport de connaître l'état du service des autres sociétés aux points de correspondance, afin d'améliorer l'efficacité des services.

Le projet doit être réalisé en deux phases. La première phase concerne un projet pilote en partenariat avec la STL afin de définir les aspects fonctionnels du futur système. Cette phase permettra de tester la coordination entre les trains de la ligne Blainville–Saint-Jérôme et les autobus aux gares de la Concorde et Vimont, ainsi que de mettre en place les liens de communications nécessaires entre les systèmes informatiques et les agents d'exploitation. La seconde phase consistera au développement de l'architecture logique et physique d'un éventuel système d'échange d'information entre les AOT et partenaires.

Suivant la volonté du comité régional des STI et afin de permettre l'échange de données entre les différents partenaires, il sera nécessaire de se doter d'une norme commune. À ce titre, l'utilisation de la norme *Transit Communication Interface Profiles* (TCIP), développée aux États-Unis, est envisagée.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,154	0,395	0,086	–	–	0,635	

Affichage dynamique à bord des trains – Phases I et II

Réf. 5100-9002

Ce projet consiste à équiper d'un système d'affichage dynamique certaines voitures préalablement identifiées, afin de communiquer des informations aux passagers, de façon similaire à ce qui est possible avec les nouvelles voitures de la série 3000. Grâce à ce projet, il sera possible d'annoncer les prochaines gares ainsi que tout message d'intérêt pour la clientèle.

Pour y arriver, la première phase consistera en un projet pilote qui permettra d'évaluer la technologie nécessaire selon les différents types de voiture. En deuxième phase, le système d'affichage dynamique sera déployé sur les voitures qui seront aptes à recevoir cette technologie.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,060	1,800	2,459	–	–	4,319	

Diffusion automatique de messages vocaux à bord des trains – Phases I et II

Réf. 5100-9003

Présentement, la diffusion des messages à bord des trains est effectuée par le conducteur de manière non automatisée. La diffusion est irrégulière et parfois déficiente. Un système automatisé de diffusion de messages vocaux permettra d'effectuer les annonces des prochaines gares avec régularité, en fonction de la position du train. Conformément au système en fonction dans les voitures 3000, les messages, diffusés d'une voix claire et constante, pourront aussi être diversifiés : annonce des fins de ligne, messages d'urgence, etc.

Un projet pilote sera réalisé afin d'évaluer la faisabilité technique en fonction des différents types de voitures et permettra de déterminer les voitures susceptibles d'être équipées d'un tel système, ce qui sera fait dans une phase ultérieure.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,029	0,030	0,895	0,922	–	1,876	

Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

Réf. 5100-1501

Les systèmes d'affichage dynamique et d'aide à l'exploitation aux terminus Centre-ville, Longueuil et Panama ainsi qu'au stationnement incitatif Chevrier sont destinés à guider les voyageurs vers les quais d'embarquement, à les informer sur l'état du service et à fournir aux superviseurs un outil informatisé de gestion des quais. L'affichage des départs s'effectue présentement selon l'horaire planifié et non en temps réel. La quantité croissante des changements dans les horaires de départ, dans les affectations des autobus aux quais et dans la configuration des zones d'attente dans ces terminus ainsi qu'au stationnement incitatif Chevrier, a conduit l'AMT à envisager une évolution du système d'aide à l'exploitation réalisé en 1999.

Le projet consiste à moderniser l'outil de gestion et les équipements informatiques des systèmes d'exploitation déployés, pour y intégrer les nouvelles technologies d'affichage dynamique, de sonorisation, de détection et de localisation de véhicules, et d'automatisation.

Cette modernisation permettra de faire évoluer les outils nécessaires à la diffusion d'une information actualisée, en localisant des autobus à l'intérieur des terminus, en vérifiant leur concordance par rapport à l'horaire, et en diffusant sur les afficheurs dynamiques et les haut-parleurs de l'information en temps réel.

Le projet sera divisé en deux phases. La phase I concernera la modernisation des SAEIV déployés aux terminus Centre-ville, Longueuil et Panama ainsi qu'au stationnement Chevrier. La phase II, quant à elle, permettra, à l'aide d'études d'opportunité et de faisabilité, de déterminer les sites sur lesquels sera déployé le SAEIV.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,783	1,802	1,133	–	–	3,718	

Programme d'ajout d'abris et de marquises sur les quais des gares

Réf. 1300-4517

Une des principales causes d'insatisfaction des usagers du train de banlieue est le manque d'abris offrant une zone d'attente confortable. Afin d'augmenter la satisfaction de sa clientèle toujours grandissante, l'AMT a mis à jour une politique d'abris pour les trains de banlieue. Chaque gare a fait l'objet d'une analyse des besoins et des priorités dans la mise en place d'un programme de déploiement de nouveaux abris. Le projet prévoit un ajout progressif étalé sur sept ans, en débutant aux gares où les besoins sont les plus urgents.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,439	2,473	2,477	2,382	10,262	18,033

Programme d'ajout d'abris sur le RTM-A

Réf. 2000-9001

On retrouve sur le territoire de l'AMT près de 200 points de service à caractère métropolitain. Ces points sont desservis par les réseaux du métro, de trains de banlieue, d'autobus express métropolitains et des arrêts regroupant plus de deux AOT. De ce nombre, environ 90 arrêts métropolitains potentiels n'offrent aux usagers aucune protection contre les intempéries. Le projet consiste à sélectionner ces arrêts, sur une base de critères établis par l'AMT, et à doter ceux-ci d'une aire d'attente. Les axes priorités en un premier temps sont le boulevard René-Lévesque et le boulevard Newman.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,313	1,043	0,144	-	-	1,500

Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations

Réf. 5100-9004

Pour faire face aux besoins croissants de sa clientèle et aux demandes des partenaires municipaux, l'AMT souhaite revoir l'installation des supports à vélo afin de fixer ceux-ci sur des dalles de béton permettant d'améliorer et de sécuriser ces équipements mis à la disposition de la clientèle. En parallèle, pour les sites les plus achalandés, elle souhaite installer des abris pour les supports à vélo.

En effet, les supports à vélo de plusieurs gares et terminus commencent à être saturés, ce qui amène certains usagers à stationner leur vélo de façon inadéquate. L'AMT entend procéder à l'ajout de supports dans une quinzaine de gares et terminus.

De plus, pour répondre aux demandes formulées par les municipalités, les usagers et les associations de cyclistes, des abris pour supports à vélo seront installés aux gares et terminus les plus achalandés, ce qui permettra d'augmenter le confort des usagers tout en protégeant leurs vélos des intempéries.

MTQ		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	AUTRES Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,144	0,149	0,153	0,158	-	0,604



SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION

Projets autorisés

- A. Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes
- B. Amélioration du cadre technologique de l'AMT
- C. Progiciel de gestion intégré – SAP
- D. Réseau intégré de télécommunications – Étude
- E. Système de télémesure pour les locomotives des trains de banlieue – Étude
- F. Système de télémesure pour les voitures de passagers des trains de banlieue – Étude
- G. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) intégré – Étude
- H. Vidéosurveillance à bord des trains de banlieue – Étude

Projets admissibles à une subvention

- I. Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS
- J. Sécurité des infrastructures et des systèmes
- K. Normalisation des infrastructures STI aux équipements métropolitains
- L. Nouveau centre d'opérations et de surveillance (COS) intégré

Projets autorisés

Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes

Réf. 5000-9009

Mis sur pied en 1998, le Comité sur l'automatisation des systèmes de vente des titres et de perception des recettes regroupe la STM, l'AMT, le RTL, la STL, le Réseau de transport de la Capitale (RTC), l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM) et le MTQ. Les travaux du Comité ont permis d'implanter un système commun à tous les organismes de transport de la région métropolitaine. Ce système cohérent, équitable et intégré permet de gérer une carte à puce sans contact commune, tout en préservant l'autonomie de gestion de chaque organisme.

En tant que maître d'œuvre du projet d'acquisition et d'implantation d'un système, la STM a fait l'acquisition du système central ; les équipements de vente et de perception sont acquis et exploités par l'AMT ; et les organismes de transport prennent en charge tous les aspects liés à la gestion des cartes à puce par le biais d'une instance de gestion commune. La mise en service progressive a débuté en avril 2008 et s'est terminée en mai 2010 avec le déploiement des quatre derniers CIT.

Par ailleurs, la phase II du projet a commencé au début de l'année 2009 par la réalisation de demandes de changements tels que l'implantation du sonore et des lecteurs de cartes à puce bancaires sur les distributrices de titres, la commande d'équipements supplémentaires et l'étude des évolutions nécessaires du système central et des équipements dans leur ensemble, dont les réalisations s'échelonnent jusqu'en 2015. Ces travaux avaient dû être reportés après le déploiement initial jusqu'à ce que le système soit stabilisé.

Dans ce projet, l'AMT paie certains coûts métropolitains liés à l'acquisition du système de vente et de perception et les équipements dont elle fait l'acquisition, de même que l'aménagement de ses propres sites, dont :

- l'équipement des billetteries métropolitaines ;
- l'équipement des gares de trains de banlieue ;
- le développement des logiciels pour la carte à puce occasionnelle ;
- une partie des dépenses relatives à l'acquisition du système central ;
- la refonte du système de gestion des titres ;
- l'obtention d'une certification de conformité PCI pour que les paiements via internet soient confidentiels et sécuritaires pour les voyageurs ;
- l'équipement pour la desserte d'express de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	13,000	5,077	5,568	5,732	-	29,377

Amélioration du cadre technologique de l'AMT

Réf. 5100-1506

Suite à la mise en place d'infrastructures de base, l'AMT doit maintenant assurer la croissance en besoins et services de ses clients. Afin d'y parvenir, il faut normaliser les équipements, établir des standards technologiques et assurer l'évolutivité de ceux-ci.

L'AMT doit se doter de systèmes et d'équipements pouvant assurer de façon adéquate la réalisation de sa mission et de ses objectifs. Ces équipements et solutions supplémentaires permettront de soutenir les nouveaux systèmes dédiés à la perception ainsi qu'aux différents développements envisagés sur les systèmes de transport intelligents, notamment pour la diffusion d'informations aux voyageurs.

De plus, dans une vision intégrée de la valeur ajoutée de technologies à l'AMT, cette initiative sera bénéfique dans l'exploitation et l'administration des services et activités de l'Agence.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	-	3,927	4,043	3,213	0,367	11,550

Progiciel de gestion intégré – SAP

Réf. 5100-1507

Au cours de ses quatorze années d'existence, l'AMT a vu croître son réseau de trains de banlieue, ses équipements métropolitains, son achalandage, de même que ses besoins en matière de gestion des processus. Avec un portefeuille de projets évalué à près de 4,8 G\$, 1,8 G\$ d'actifs et un budget d'exploitation de 257,0 M\$, l'optimisation, la standardisation et la mise en place des meilleures pratiques de gestion constituent plus que jamais des incontournables pour assurer une gestion responsable et efficace des opérations de l'AMT. C'est pourquoi, à l'instar de plusieurs organisations, l'AMT a fait le choix de se doter d'une solution technologique lui permettant d'intégrer et d'optimiser les processus de gestion de ses différentes unités d'affaires.

L'AMT a procédé en 2009 à une analyse exhaustive de ses besoins et des solutions disponibles sur le marché. Un progiciel de gestion intégré s'est avéré l'outil technologique présentant le plus grand nombre d'avantages et de possibilités quant aux objectifs recherchés. Aussi, suite à un rigoureux processus de sélection, le progiciel SAP a été retenu au début de l'année 2010.

L'implantation de cette solution technologique a été lancée au printemps dernier et s'échelonne sur un peu plus de 24 mois. Tout au long de son déploiement, l'AMT sera accompagnée par des professionnels de gestion afin de revoir et d'implanter les meilleures pratiques d'affaires pour la gestion de ses opérations. Toutes les unités d'affaires de l'organisation seront mises à contribution et seront parties prenantes de ce changement organisationnel.

SAP sera le support technologique par lequel l'AMT améliorera ses processus de gestion, partagera plus efficacement l'information entre ses différentes unités d'affaires et avec ses partenaires, optimisera ses ressources humaines, matérielles et financières, ce qui lui permettra, à terme, d'accroître sa performance.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	4,900	9,364	4,332	-	-	18,596	

Réseau intégré de télécommunications – Étude

Réf. 5100-8004

Afin de permettre un échange important de données entre les équipements mobiles et statiques, un réseau intégré de télécommunications est nécessaire. Un tel réseau permettra de soutenir plusieurs initiatives dans le domaine des STI, tels que la télémessure, l'affichage dynamique, la diffusion vocale, la vidéosurveillance ainsi que la perception et la validation des titres à bord des trains et des quais. Il est donc nécessaire de mettre en place l'ossature technologique, sous forme de réseaux filaire et/ou sans fil, permettant de mener à terme ces projets. La mise en place de ce réseau, qualifié de réseau à large bande passante, sera utile à des fins d'exploitation et de diffusion d'information aux voyageurs. Cette étude permettra de déterminer le meilleur scénario de réseau intégré de télécommunication pour l'AMT et de préciser l'infrastructure requise pour la mise en œuvre.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,126	0,502	-	-	-	0,628	

Système de télémesure pour les locomotives des trains de banlieue – Étude

Réf. 5100-8006

La télémesure est une technique permettant de lire à distance les données d'un appareil de mesure afin de connaître l'état de fonctionnement d'un équipement ou d'un système.

Ainsi, l'utilisation d'appareils électroniques et de télécommunication sans fil permettra de rendre possible l'acquisition des données sur les défaillances, la performance et l'usure des locomotives à distance. Pour y arriver, l'information des ordinateurs et des divers capteurs embarqués des locomotives est collectée et transférée dans une base de données centralisée. Cette information est ensuite traitée afin de déceler des problèmes et de produire, au besoin, des alarmes ainsi que des rapports de fonctionnement. Le traitement automatique et systématique de ces données apportera un support à l'exploitation en permettant d'obtenir de meilleurs temps de réaction en cas de défaillance, de prévenir et de réduire les pannes, d'offrir un meilleur service et d'améliorer la gestion de la maintenance. De plus, l'entretien préventif et correctif pourra bénéficier du traitement de ces données pour déterminer les causes des défaillances et améliorer la fiabilité de ces locomotives.

L'étude permettra de déterminer le système de télémesure adéquat pour la flotte de locomotives de l'AMT.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	0,072	0,031	-	-	-	0,103	

Système de télémesure pour les voitures de passagers des trains de banlieue – Étude

Réf. 5100-8009

La télémesure est une technique permettant de lire à distance les données d'un appareil de mesure afin de connaître l'état de fonctionnement d'un équipement ou d'un système en procédant à l'acquisition et au traitement automatisé de données sur les défaillances, la performance et l'usure des systèmes intégrés aux voitures de passagers.

Ce traitement automatique et systématique des données apportera un soutien à l'exploitation en permettant d'obtenir de meilleurs temps de réaction en cas de défaillance, de prévenir et de réduire les pannes de systèmes, d'offrir un meilleur service et d'améliorer la gestion de la maintenance. De plus, l'entretien préventif et correctif pourra bénéficier du traitement de ces données pour identifier les causes des défaillances et améliorer la fiabilité des systèmes équipant les voitures de passagers.

Les nouvelles voitures 3000, qui sont progressivement intégrées au réseau de trains de banlieue, possèdent des systèmes de télémesure. L'objectif de la présente étude est d'évaluer l'opportunité d'équiper d'un tel système les voitures maintenues en service de la flotte existante. L'étude permettra de déterminer les voitures qui seront aptes à recevoir ce système et d'établir une programmation de déploiement le cas échéant.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,155	-	-	-	0,155	

Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) intégré – Étude

Réf. 5100-8010

Durant les dernières années, l'AMT a développé différents modules, et ce, principalement dans un souci d'amélioration de la qualité du service offert à la clientèle. Entre autres, l'AMT a implanté un module d'adhérence à l'horaire des AOT, des systèmes de vidéosurveillance à plusieurs endroits sur le réseau et un système d'exploitation à quelques terminus. Dans ce contexte, le développement d'un SAEIV intégré permettra d'unifier et d'intégrer les fonctions d'exploitation, de sûreté ainsi que d'information à la clientèle.

De plus, un tel système permettra d'améliorer la qualité, la précision et la fréquence de l'information diffusée à la clientèle métropolitaine et aux diverses AOT. Enfin, il facilitera la normalisation des données qui pourront être partagées entre les partenaires AOT.

Le projet d'étude du SAEIV intégré permettra de définir les besoins, les solutions potentielles, la programmation d'un possible déploiement du système et l'estimation des coûts de réalisation.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,515	-	-	-	0,515	

Vidéosurveillance à bord des trains de banlieue – Étude

Réf. 5100-8011

Un système de vidéosurveillance à bord des trains de banlieue contribue à assurer la sécurité des personnes et des biens dans les trains, en plus d'être utilisé aux fins d'exploitation. Constitué de caméras et d'enregistreurs numériques, le système de vidéosurveillance est installé dans les voitures de passagers pour assurer la sécurité de la clientèle et dans les locomotives pour permettre la reconstitution lors de perturbations.

L'étude sur les systèmes de vidéosurveillance à bord des trains de banlieue permettra d'évaluer l'opportunité et la faisabilité de déployer un tel système à bord des trains.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,155	-	-	-	0,155	

Projets admissibles à une subvention

Soutien et normalisation des installations de systèmes de positionnement GPS

Réf. 5100-1505

La possibilité d'obtenir une information en temps réel sur le niveau de service est un élément clé pour rendre compétitifs et attrayants les déplacements en transport collectif. De nombreux moyens qui ont fait leurs preuves sont maintenant disponibles et peuvent être appliqués.

La collecte, le traitement des données et la diffusion de l'information sont les actions de base de tout développement d'applications dans le domaine des STI. Par exemple, il est essentiel de connaître la localisation des trains ou des autobus afin de réaliser l'adhérence à l'horaire. Aussi, les avantages d'avoir à bord des trains des systèmes de positionnement GPS ont convaincu l'AMT de favoriser l'implantation de ces systèmes sur l'ensemble des réseaux de transport collectif de la région métropolitaine. Son rôle est de s'assurer de la disponibilité des données de positionnement, obtenues grâce aux systèmes des partenaires, afin d'alimenter un module d'adhérence à l'horaire commun.

À l'heure actuelle, certains organismes de la région métropolitaine développent ou prévoient développer leurs approches et systèmes en matière de positionnement GPS. Afin d'assurer l'interopérabilité et la compatibilité des systèmes de positionnement GPS, l'AMT entend développer un module d'adhérence à l'horaire possédant des fonctionnalités et normes communes qui pourront être utilisées par les CIT équipés de systèmes de positionnement GPS.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	0,064	0,637	1,565	-	-	2,266	

Sécurité des infrastructures et des systèmes

Réf. 5100-9006

Suivant la refonte d'infrastructures et l'implantation de diverses solutions STI, l'AMT doit rehausser et normaliser la sécurité des infrastructures et des systèmes. Ainsi, les mises aux normes exigées par le Vérificateur général du Québec (VGQ), la sécurité informationnelle et la protection de ses opérations, en cas de sinistre, seront assurées. L'AMT compte donc mettre en place des équipements, solutions et processus afin de minimiser les risques de perte de données et d'interruption de ses activités.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	-	1,734	3,361	2,705	2,897	10,697	

Normalisation des infrastructures STI aux équipements métropolitains

Réf. 5100-9007

Avec l'implantation de diverses technologies au profit des STI, l'AMT doit s'assurer de normaliser, sécuriser, maintenir et suivre l'évolution de ces solutions intelligentes. Pour avoir recours à ces solutions, l'AMT doit se doter d'une infrastructure sur site répondant à différents critères. Les équipements, boîtiers et conduits devront être analysés, revus et corrigés afin de se conformer à différents critères d'ingénierie civile, technologiques, légaux, géographiques, de sécurité et de télécommunication. Une étude sur les critères énumérés et sur une priorisation des sites devra être effectuée pour permettre la réalisation et le rehaussement des sites critiques en phase I. L'étude permettra également d'établir le plan de déploiement et d'évaluer les coûts reliés à l'ensemble des sites de l'AMT.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	0,114	5,235	-	-	-	5,349	

Nouveau centre d'opérations et de surveillance (COS) intégré

Réf. 5000-9030

Dans l'optique d'un déménagement futur, l'AMT souhaite implanter un centre d'opérations et de surveillance (COS) intégrant les aspects fonctionnels des diverses unités opérationnelles : Exploitation, Sécurité et Service à la clientèle. Cette intégration permettra de mieux coordonner les efforts de ces unités au quotidien et particulièrement lors de perturbations sur le réseau.

Ce nouveau centre sera doté d'un système informatique intégré et d'affichage qui répondra à l'ensemble des besoins des unités opérationnelles.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	-	0,160	-	1,422	-	1,582	



Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

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

Améliorer l'accessibilité au réseau régulier

Depuis 2007, l'AMT pilote un comité de concertation sur le transport des personnes handicapées de Montréal, formé de représentants des usagers présentant différentes limitations en matière de déplacement.

En 2008, une Politique sur l'accessibilité et l'intégration des personnes handicapées et à mobilité réduite couvrant l'ensemble des activités de l'AMT a été adoptée. Elle vient prendre appui sur le principe d'accessibilité établi par la loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale pour l'ensemble des ministères et des organismes gouvernementaux. La politique énonce des principes directeurs qui viendront orienter le plan d'action à l'égard des personnes handicapées. Ce plan d'action touchera l'ensemble des secteurs d'interventions : la communication, les infrastructures, le matériel roulant et l'accessibilité humaine (ex : sensibilisation, formation) et permettra de définir une approche pour les futures actions. L'AMT devra tout d'abord réaliser des études de faisabilité afin de chiffrer les projets et de cerner les diverses contraintes qui y sont liées.

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

Par ailleurs, l'AMT continue de sensibiliser son personnel aux normes en matière d'accessibilité au réseau régulier, comme celles appliquées dans le cadre du prolongement de la ligne de métro orange vers Laval. Ces normes continueront à être prises en compte dès le stade de planification d'un nouveau projet, comme dans le cas du Train de l'Est (ligne Mascouche).

Projets admissibles à une subvention

A. Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant

B. Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue

Projets admissibles à une subvention

Amélioration de l'accessibilité – Ensemble du réseau régulier existant

Réf. 5000-3508

L'AMT procédera à l'évaluation et la priorisation des projets d'amélioration de son réseau. Cette nouvelle approche sera déterminée par la mise en place de son premier plan de développement à l'égard des personnes handicapées, qui est en cours d'élaboration.

Dans le but d'améliorer l'accès du réseau régulier, dont le réseau de trains de banlieue et les équipements métropolitains, aux personnes handicapées et à mobilité réduite, l'AMT a adopté une politique d'accessibilité. Le plan de développement s'inscrit dans cette politique d'accessibilité et servira à déterminer les installations et les équipements dont l'accessibilité sera améliorée prioritairement. Des comités viendront appuyer les orientations de ce plan. Comme stipulé dans sa politique, les améliorations du réseau se feront dans la mesure où les conditions de faisabilité technique, financière ou autre n'imposent pas de contraintes excessives à l'AMT.

Les premières actions de ce plan seront concentrées sur la réalisation d'études de faisabilité qui permettront de chiffrer les projets et de cibler les diverses contraintes qui y sont liées. Les investissements liés au plan de développement seront évalués par période et le programme de projets liés au plan de développement est évolutif.

Actuellement, pour les nouveaux projets en développement, l'AMT applique des principes et des standards afin d'améliorer l'accès aux personnes handicapées et à mobilité réduite. L'application de ces standards améliore par le fait même la qualité des services et le sentiment de sécurité pour l'ensemble des usagers.

Concrètement, l'amélioration de l'accessibilité du réseau existant comprend les actions suivantes :

- aménager les installations et les équipements de manière à répondre aux standards d'accessibilités (ex. : étude d'accessibilité à bord des voitures appartenant à l'AMT*) ;
- aménager l'environnement adjacent aux équipements et aux services (trottoirs abaissés, feux sonores, rampes d'accès, mains courantes, ascenseurs, portes automatiques et éclairage amélioré) ;
- améliorer l'accès à l'information (signalétique, site Internet, dépliants) ;
- réaliser des études de faisabilité ;
- effectuer annuellement le suivi du plan de développement.

L'AMT a ciblé trois gares intermodales du réseau existant qui feront l'objet d'études de faisabilité d'amélioration de l'accessibilité : la Gare Centrale et les gares Vendôme et Lucien-L'Allier. En 2011, l'installation d'ascenseurs au terminus Centre-ville débutera.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
		Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution						
75 %	-	0,815	5,515	5,171	5,097	-	16,598

* Note : Une demande de subvention a été déposée auprès de Fonds Chantiers Canada au printemps 2010 afin de financer une étude d'accessibilité à bord des voitures appartenant à l'AMT, de l'ordre de 0,200 M\$. Le programme prévoit une subvention pouvant atteindre 50 % du projet.

Engagement de l'amélioration de l'accessibilité – Trains de banlieue

Réf. 5000-4505

L'engagement d'amélioration de l'accessibilité sur le réseau de trains de banlieue se matérialisera concrètement d'abord par la mise en place du projet du Train de l'Est (ligne Mascouche), pour lequel plus de 40,0 M\$ sont prévus.

L'AMT désire adapter l'environnement spécifique des gares de trains de banlieue tout en respectant les engagements pris auprès de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse. Afin d'élaborer un échéancier cohérent et considérant les priorités définies dans le plan de développement à l'égard des personnes handicapées, l'AMT procédera à l'évaluation et la mise en priorité des projets d'amélioration de son réseau. Cette nouvelle approche sera déterminée par la mise en place de son premier plan de développement à l'égard des personnes handicapées qui est en cours d'élaboration.

En résumé, cela consiste à réaliser :

- des projets pilotes :
 - à la gare Deux-Montagnes, afin d'améliorer la sécurité des rampes destinées aux personnes à mobilité réduite et handicapées ;
 - sur le réseau existant, afin de valider l'implantation d'un signal identifiant la bordure du quai.
- le Train de l'Est (ligne Mascouche) :
 - améliorer l'accessibilité et la sécurité des rampes destinées aux personnes à mobilité réduite et handicapées et mise en place d'un élément signal dès la construction.
- la mise aux normes des quais (analyser le réseau existant afin d'améliorer l'aménagement des lieux) :
 - améliorer l'éclairage des installations et des équipements ;
 - remplacer les kiosques billetteries ciblés ;
 - repositionner des distributrices de titres ;
 - ajouter un signal sur les paliers d'escaliers ;
 - améliorer la sécurité des quais existants ;
 - améliorer l'information à l'utilisateur.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	-	0,940	37,230	22,865	7,147	-	68,182	



Sûreté

La sûreté, un enjeu au quotidien

La direction de la Sûreté a établi pour les prochaines années une stratégie visant à s'assurer que la sûreté soit un engagement au quotidien, autant au sein de l'organisation que de la part de ses partenaires. Elle travaille aussi à se rapprocher de la clientèle, qui doit se sentir en sécurité lors de chacun des déplacements à l'intérieur du réseau. Pour ce faire, elle met continuellement de l'avant des plans opérationnels adaptés aux besoins dans le but d'assurer un soutien efficace aux clients et partenaires dans le cadre des opérations quotidiennes de transport, et ce, en développant plusieurs outils et services pour les usagers, employés et partenaires.

En plus de poursuivre le développement de sa structure organisationnelle, la direction de la Sûreté met de l'avant un ensemble d'initiatives démontrant le souci accordé à l'amélioration continue de ses pratiques et façons de faire, tout en veillant à la qualité de ses employés, qui se font un plaisir d'accueillir des milliers d'usagers sur le réseau chaque jour.

Projets autorisés

- A. Amélioration des mesures de sûreté
- B. Bornes d'identification de véhicules – Étude
- C. Plans de mesures d'urgence des sites du Train de l'Est (ligne Mascouche) – Étude
- D. Installation de systèmes de sécurité sur les distributrices automatiques de titres OPUS – Projet pilote

Projets admissibles à une subvention

- E. Acquisition de véhicules auto-patrouille et élaboration d'un programme de gestion de la flotte de véhicules
- F. Mise aux normes du système de radiocommunications dans le tunnel Mont-Royal

Projets autorisés

Amélioration des mesures de sûreté

Réf. 5000-9015

Afin d'améliorer les mesures de sûreté déjà en place et d'augmenter ainsi l'efficacité des opérations de prévention, de détection et de dissuasion, l'AMT désire poursuivre le développement de projets en lien avec la sécurité des usagers.

La croissance de l'achalandage ainsi que l'augmentation continue du nombre d'équipements (stationnements incitatifs, gares, voies réservées, terminus, billetteries, sites de garage et centres d'entretien) poussent l'AMT à mettre à niveau ses pratiques en la matière. Dans cette optique, plusieurs projets sont requis :

- Télésurveillance :
 - amélioration, sécurisation des systèmes et intégration de certaines fonctions et technologies au COS incluant l'intégration des systèmes et du réseau informatique (arrimage avec les systèmes SAEIV), ainsi que l'achat de nouveaux équipements tels que serveurs, mémoire, alimentation de secours, etc.
 - ajout de caméras dans certains sites pour cibler des problématiques particulières (ce projet comprend les frais professionnels de consultants, la rétroaction selon les lignes directrices établies et les événements répertoriés).
- Autres projets spéciaux :
 - acquisition d'un logiciel de formation en ligne afin d'assurer la formation annuelle du personnel de sécurité sur tout le réseau en plus de la formation sur le nouveau tronçon Train de l'Est (ligne Mascouche) et les nouvelles installations (ex : centres d'entretien Lachine et Pointe-Saint-Charles, etc.) ;
 - achat d'équipements et d'outils pour les campagnes de sensibilisations/prévention en sécurité auprès des usagers ;
 - achat d'équipements de sécurité pour le personnel et les usagers (défibrillateurs sur l'ensemble des lignes de train, trousse de premiers soins, radios, etc.).

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	4,587	0,881	0,734	0,734	-	6,936

Bornes d'identification de véhicules – Étude

Réf. 5000-9026

Ce projet vise à étudier, dans un cadre légal, les technologies disponibles en matière de reconnaissance de plaques pour des fins d'identification lors d'incidents dans les stationnements incitatifs ou en cas de signalement d'une personne. Ce système permettrait l'identification de la plaque de toutes les personnes qui utiliseraient un véhicule pour entrer sur un site de l'AMT. En cas de besoin, le système pourrait être mis à la disposition des autorités (gouvernements, services de police) afin de valider des informations. D'autres besoins propres à l'AMT, tels que les relevés de plaques ou les comptages aux fins d'études sur la clientèle concernant les habitudes sur le réseau, pourraient être comblés par ce projet. L'étude devra comprendre une phase de projet pilote pour valider l'efficacité de la technologie.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
-	-	-	0,206	-	-	-	0,206

Plans de mesures d'urgence des sites du Train de l'Est (ligne Mascouche) – Étude

Réf. 5000-9027

En conformité avec le Plan de mesures d'urgence existant et la démarche d'analyse de risques s'y rattachant, l'AMT doit inclure à ses plans tout le tronçon du Train de l'Est (ligne Mascouche). L'ensemble des risques doit être répertorié afin de mettre en place les mesures d'atténuation et de prévention s'y rattachant.

Pour y parvenir, l'AMT compte embaucher un consultant pour dresser l'inventaire et émettre des recommandations concernant les risques technologiques, naturels et sociaux sur le trajet du Train de l'Est (ligne Mascouche) et sur ses infrastructures.

Un tel projet aura comme impacts d'augmenter la sécurité sur le réseau du Train de l'Est (ligne Mascouche), de mieux connaître l'environnement et d'améliorer la capacité de prévention, de détection et d'intervention. Cela permettra également d'avoir un plan de mesures d'urgence et une analyse de risque à jour. Il en découlera une identification des effectifs et infrastructures requis pour assurer adéquatement la sécurité le long du tronçon et à l'intérieur du tunnel (caméras, contrôles d'accès, équipements d'évacuation, etc.).

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,216	0,116	-	-	0,332	

Installation de systèmes de sécurité sur les distributeurs automatiques de titres OPUS – Projet pilote

Réf. 5000-9029

De nouvelles distributeurs automatiques de titres (DAT) Opus ont fait leur apparition sur le réseau de l'AMT dans le cadre de l'implantation du projet de carte à puce dans l'ensemble de la région métropolitaine. L'objectif du présent projet consiste à évaluer les possibilités d'implantation de dispositifs/systèmes de sécurité sur ces machines en améliorant, entre autres, les systèmes de caméras de surveillance entourant ces équipements. Suite à ces analyses, un déploiement sur quelques DAT pourrait être fait en vue de réaliser un projet pilote et ainsi évaluer le fonctionnement des systèmes.

Les objectifs sont de prévenir, de diminuer et d'enrayer différents délits entourant ces machines qui sont souvent situées dans des sites extérieurs sur le réseau de l'AMT. Ce projet vise également à augmenter le service client en sécurisant les utilisateurs de ces systèmes.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL	
-	-	-	0,137	-	-	-	0,137	

Projets admissibles à une subvention

Acquisition de véhicules auto-patrouille et élaboration d'un programme de gestion de la flotte de véhicules

Réf. 5000-9028

L'AMT doit remplacer la flotte d'autos-patrouille de la Sûreté. De plus, compte tenu de la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche), de l'ouverture des futurs centres d'entretien, des nouveaux sites de garages et de l'étendue du réseau de l'AMT, il devient essentiel d'augmenter le nombre d'autos-patrouille qui devront être munies d'équipements afin de répondre adéquatement en situation d'urgence ou de perturbations. Par une présence visible sur le terrain, ces véhicules permettront d'augmenter le sentiment de sécurité dans les stationnements incitatifs et les terminus sur l'ensemble du réseau métropolitain tout en décourageant les auteurs d'actes criminels et en améliorant la réponse aux incidents.

Le projet consiste en l'achat de véhicules fiables, tout-terrain et hybrides, afin de répondre aux normes écologiques. Avec une flotte de plusieurs véhicules, les patrouilleurs seront en mesure de surveiller tout le réseau de l'AMT, ce qui est conforme aux attentes de la clientèle en matière de sécurité.

Dans le cadre de l'acquisition de ces autos-patrouille, l'AMT souhaite élaborer un programme de gestion de sa flotte. Ce programme comprendra l'élaboration d'outils de suivi pour la maintenance, la gestion des dépenses entourant l'exploitation des véhicules et des procédures d'exploitation de ceux-ci. Par ailleurs, une analyse des équipements et des systèmes informatisés embarqués devra être réalisée en fonction des différents types de véhicules utilisés par l'AMT et des besoins exprimés. Une analyse en termes de logistique des déplacements et de mobilité sur le territoire sera également requise dans le cadre de la réalisation de ce projet. L'objectif est d'assurer une saine gestion de la flotte de véhicules de patrouille et d'offrir un service de qualité aux usagers en améliorant la réponse des équipes de Sûreté, en cas d'événements ou de perturbations sur le réseau.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	-	0,256	0,114	0,025	-	0,395

Mise aux normes du système de radiocommunications dans le tunnel Mont-Royal

Réf. 5000-9025

L'AMT doit procéder à l'installation d'une infrastructure permettant d'améliorer les communications radio dans le tunnel Mont-Royal pour l'ensemble des intervenants, dont les services d'urgence, le CN et son propre personnel. Le projet répond aux besoins d'intervention rapide et efficace en cas d'incident. Un système de communication efficace et l'installation d'une infrastructure fiable permettront une application plus facile et adéquate des plans de mesures d'urgence. Ils permettront aussi de coordonner et de procéder à l'évacuation plus rapidement, d'assurer la sécurité des usagers, du personnel et des partenaires, de bien orienter le personnel en intervention et surtout d'obtenir des informations actualisées pour pouvoir prendre des décisions adéquates, et ce, sans être dépendant de l'information provenant d'un tiers.

L'amélioration des infrastructures permettra aussi à l'AMT d'avoir un système efficace afin de suivre, sans délai, les démarches et activités entreprises, en plus de favoriser la reprise normale des services. Cela permettra également d'effectuer des signalements plus rapidement au COS de l'AMT et/ou aux partenaires en urgence.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2011	2012	2013	Ultérieurs	TOTAL
75 %	-	0,178	3,883	-	-	-	4,061

Financement

PROJETS INSCRITS AU PTI 2011-2012-2013

Conformément à ses règles budgétaires, l'AMT utilise le Fonds d'immobilisations métropolitain pour payer la partie des investissements non subventionnée par le MTQ. Le Fonds est alimenté par des contributions municipales à raison de 1 ¢ par 100 \$ du rôle d'évaluation foncière, qui totaliseront 35,96 M\$ en 2011.

Les contributions municipales de 2011, 2012 et 2013 prévues au Fonds d'immobilisations (TABLEAU 5) seront suffisantes pour assumer, en 2013, le service de dette net annuel de 37,45 M\$ généré par les **projets autorisés** présentés au PTI 2011-2012-2013 (TABLEAU 4) ainsi que le service de dette net de 15,93 M\$ des investissements antérieurs au 1^{er} janvier 2010 (TABLEAU 5).

Dans l'hypothèse de la réalisation complète et totale, selon les échéanciers prévus, de tous les **projets admissibles** à une subvention (non autorisés) présentés au PTI 2011-2011-2013, le financement à long terme de ces projets crée un service de dette annuel récurrent qui atteindra 28,86 M\$ en 2013 (TABLEAU 4), qui s'ajoute au service de dette prévu des projets autorisés et des investissements antérieurs au 1^{er} janvier 2011 de 53,38 M\$ (TABLEAU 5), entraînant ainsi une insuffisance monétaire au Fonds d'immobilisations de 34,06 M\$ pour l'année 2013 (TABLEAU 5). Devant un tel scénario, une mise à jour du cadre financier est nécessaire pour combler le manque à gagner, assurer le versement des services de dette et engagements prévus de même que réaliser de nouveaux projets ; c'est dans cette optique que l'AMT collabore avec le MTQ et ses partenaires.

TABLEAU 4

Financement des projets inscrits au PTI 2011-2012-2013

(en milliers de \$)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION DU MTQ (%)	DURÉE	INVESTISSEMENT TOTAL	SERVICE DE DETTE NET		
					2011	2012	2013
PROJETS AUTORISÉS							
Réfection de l'infrastructure ferroviaire sur le réseau de trains de banlieue – Subdivision Westmount	1200-5002	75%	20	33 455 \$	123 \$	295 \$	643 \$
Train de l'Est (ligne Mascouche)	1800-1001	75%	20	478 500 \$	4 258 \$	8 286 \$	9 196 \$
Acquisition de 160 voitures multinationales neuves	1900-5501	75%	20	362 495 \$	5 804 \$	6 618 \$	6 875 \$
Acquisition de 20 locomotives bimodes neuves	1900-5502	75%	20	231 650 \$	1 755 \$	2 930 \$	4 114 \$
Amélioration du cadre technologique de l'AMT	5100-1506	0%	10	11 550 \$	- \$	496 \$	1 007 \$
Études	R	0%	1	24 523 \$	5 095 \$	12 192 \$	6 503 \$
Programmes entretien majeur	R	0%	10, 20	45 038 \$	398 \$	2 005 \$	3 647 \$
Projets autorisés de 10 M\$ à 30 M\$	R	0% et 75%	10, 20	92 387 \$	1 493 \$	3 582 \$	4 426 \$
Projets autorisés de 1 M\$ à 10 M\$	R	0% et 75%	1, 10, 20	15 836 \$	676 \$	926 \$	1 037 \$
Projets autorisés de moins de 1 M\$	R	0%	1	727 \$	52 \$	675 \$	- \$
TOTAL				1 296 161 \$	19 654 \$	38 005 \$	37 449 \$
PROJETS ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION							
SA-1: Prolongement de la ligne 5 bleue – Phase I – Saint-Michel à Lacordaire – Ingénierie détaillée	3200-7001	100%	20	90 800 \$	- \$	- \$	- \$
SA-2: Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro	1100-5001	75%	20	42 523 \$	23 \$	211 \$	817 \$
SA-3: Étagement de la jonction de l'Est	1100-5002	75%	20	39 200 \$	154 \$	577 \$	753 \$
SA-4: Centres d'entretien et sites de garage du matériel roulant	1100-6001/1200-9003	75%	20	355 400 \$	953 \$	1 552 \$	2 110 \$
SA-5: Gare intermodale Windsor	1200-4509	75%	20	326 386 \$	20 \$	84 \$	252 \$
SA-6: Réaménagement de la gare Montréal-Ouest – Phase 1	1200-4515	75%	20	55 000 \$	10 \$	96 \$	577 \$
SA-7: Amélioration de la signalisation et des infrastructures – Subdivision Vaudreuil	1200-5004	75%	20	37 781 \$	41 \$	233 \$	425 \$
SA-8: Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Blainville–Saint-Jérôme	1300-5003	75%	20	49 500 \$	44 \$	813 \$	951 \$
SA-9: Acquisition de 24 voitures passagers neuves	1900-5504	75%	20	79 837 \$	2 \$	517 \$	898 \$
SA-10: Acquisition de 10 locomotives bimodes neuves	1900-5505	75%	20	114 076 \$	- \$	739 \$	1 286 \$
SA-11: Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval	2000-2033	75%	20	305 050 \$	188 \$	811 \$	3 300 \$
SA-12: Corridor métropolitain Bonaventure	2000-2056	75%	20	118 679 \$	6 \$	406 \$	923 \$
SA-13: Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus	2000-8002	75%	20	209 658 \$	22 \$	55 \$	151 \$
SA-14: Acquisition d'emprises ferroviaires	5000-8011/1200-8002/5000-9005	50%	20	73 838 \$	183 \$	650 \$	2 838 \$
SA-15: Connexion de la ligne Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal	5000-8013	75%	20	133 219 \$	50 \$	157 \$	204 \$
SA-16: Abris de trains aux différents sites de garage de nuit	5000-8014	75%	20	35 000 \$	231 \$	577 \$	673 \$
SA-17: Desserte de l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport P.-É.-Trudeau vers le centre-ville	1200-8001	75%	20	873 834 \$	57 \$	438 \$	880 \$
Programmes entretien majeur	R	75%	10	45 668 \$	94 \$	454 \$	974 \$
Projets admissibles de 10 M\$ à 30 M\$	R	75% et 100%	10, 20	333 253 \$	652 \$	3 653 \$	6 324 \$
Projets admissibles de 1 M\$ à 10 M\$	R	75%	10, 20	174 537 \$	486 \$	2 373 \$	4 348 \$
Projets admissibles de moins de 1 M\$	R	75%	10	6 668 \$	58 \$	127 \$	174 \$
TOTAL				3 499 907 \$	3 272 \$	14 521 \$	28 858 \$
GRAND TOTAL – PTI 2011-2012-2013				4 796 068 \$	22 926 \$	52 527 \$	66 307 \$

TABLEAU 5

Impact du PTI 2011-2012-2013 sur le solde disponible au Fonds d'immobilisations

(en milliers de \$)	2010	2011	2012	2013
PROJETS AUTORISÉS				
Contribution des partenaires	33 412 \$	35 963 \$	39 105 \$	39 496 \$
TOTAL – REVENUS	33 412 \$	35 963 \$	39 105 \$	39 496 \$
Service de dette au 31 décembre 2009	14 620 \$	16 264 \$	16 116 \$	15 928 \$
Investissement 2010 (projets non inclus dans le PTI 2011-2012-2013)	5 379 \$	- \$	- \$	- \$
Service de dette projeté (voir tableau 4)	- \$	19 654 \$	38 005 \$	37 449 \$
TOTAL – DÉPENSES	19 999 \$	35 918 \$	54 122 \$	53 377 \$
Variation du solde disponible au Fonds d'immobilisations	13 413 \$	45 \$	(15 017) \$	(13 881) \$
Solde au Fonds d'immobilisations au début de l'exercice	28 036 \$	41 449 \$	41 495 \$	26 478 \$
SOLDE AU FONDS D'IMMOBILISATIONS EN FIN D'EXERCICE	41 449 \$	41 495 \$	26 478 \$	12 596 \$
PROJETS AUTORISÉS ET ADMISSIBLES À UNE SUBVENTION				
Service de dette projeté des projets admissibles (voir tableau 4)	- \$	3 272 \$	14 521 \$	28 858 \$
Variation du solde disponible au Fonds d'immobilisations	13 413 \$	(3 227) \$	(29 538) \$	(42 740) \$
Solde au Fonds d'immobilisations au début de l'exercice	28 036 \$	41 449 \$	38 223 \$	8 684 \$
SOLDE AU FONDS D'IMMOBILISATIONS EN FIN D'EXERCICE	41 449 \$	38 223 \$	8 684 \$	(34 055) \$

ANNEXE A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

LIGNES	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers train)		
		STATIONNEMENTS 2010	PLACES VÉLOS 2010	PLACES AUTOS 2010	RÉSULTATS 2009	PRÉVISION 2010	VARIATION 2010/2009
Deux-Montagnes	12	8	400	5 961	7 245 600	7 285 100	0,5%
Vaudreuil-Hudson	19	15	479	3 606	3 462 600	3 382 300	-2,3%
Blainville – Saint-Jérôme	10+3	6	260	3 069	2 124 100	2 160 900	1,7%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6	156	2 777	1 693 200	1 810 700	6,9%
Candiac	5+3	4	81	876	665 000	662 800	-0,3%
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	52	39	1 376	16 289	15 190 500	15 301 800	0,7%

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

LIGNES	STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE TRAIN (M+D train)			
	PLACES VÉLOS 2010	PLACES AUTOS 2010	ACHALANDAGE Prév. auto 2010	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2009 Prév. 2010	RÉSULTATS 2009	PRÉVISION 2010	VARIATION 2010/2009	
DEUX-MONTAGNES								
Deux-Montagnes	171	1 250	275 900	87%	87%	1 555 800	1 585 600	1,9%
Grand-Moulin	44	275	57 400	82%	83%	463 400	466 600	0,7%
Sainte-Dorothée	21	1 103	238 800	82%	86%	926 300	871 000	-6,0%
Île-à-Bigras	15	68	16 400	99%	95%	160 500	159 800	-0,4%
Roxboro-Pierrefonds	51	897	229 600	100%	100%	1 390 300	1 415 000	1,8%
Sunnybrooke	21	524	132 600	90%	100%	817 800	863 000	5,5%
Bois-Franc	21	754	159 300	78%	84%	704 800	667 000	-5,4%
Du Ruisseau	21	1 090	205 000	69%	74%	572 400	590 900	3,2%
Montpellier	14	-	-	0%	0%	614 900	629 800	2,4%
Mont-Royal	7	-	-	0%	0%	598 300	628 600	5,1%
Canora	14	-	-	0%	0%	353 600	354 700	0,3%
Gare Centrale	-	-	-	0%	0%	6 333 200	6 338 200	0,1%
TOTAL	400	5 961	1 315 000	84%	87%	14 491 300	14 570 200	0,5%
VAUDREUIL-HUDSON								
Rigaud	7	-	-	5%	0%	11 500	12 800	11,3%
Hudson	7	36	5 900	73%	65%	34 700	29 300	-15,6%
Vaudreuil	21	831	127 300	55%	61%	350 000	366 500	4,7%
Dorion	25	140	18 200	56%	51%	169 600	154 600	-8,8%
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	23	184	36 600	71%	79%	208 000	178 900	-14,0%
Île-Perrot	22	290	56 600	79%	77%	225 100	228 200	1,4%
Sainte-Anne-de-Bellevue	14	336	38 300	40%	45%	146 000	135 200	-7,4%
Baie-d'Urfé	15	72	12 700	69%	70%	76 000	65 900	-13,3%
Beaurepaire	36	43	7 900	90%	73%	158 900	165 100	3,9%
Beaconsfield	79	465	110 400	92%	94%	693 900	689 700	-0,6%
Cedar Park	22	27	6 700	100%	98%	232 500	217 100	-6,6%
Pointe-Claire	30	645	82 400	53%	50%	339 400	331 600	-2,3%
Valois	23	115	27 500	90%	95%	258 200	258 800	0,2%
Pine Beach	30	-	-	0%	0%	134 600	138 100	2,6%
Dorval	34	402	73 500	71%	72%	242 300	235 900	-2,6%
Lachine	39	-	-	0%	0%	231 600	224 100	-3,2%
Montréal-Ouest	15	20	4 200	81%	83%	435 100	437 500	0,6%
Vendôme	37	-	-	0%	0%	1 289 700	1 178 400	-8,6%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	1 688 000	1 716 900	1,7%
TOTAL	479	3 606	608 200	63%	65%	6 925 100	6 764 600	-2,3%
BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME								
Saint-Jérôme	30	366	87 500	91%	94%	254 900	260 200	2,1%
Blainville	28	582	96 600	65%	66%	329 600	330 600	0,3%
Sainte-Thérèse	49	664	146 600	86%	87%	577 300	578 400	0,2%
Rosemère	34	431	74 600	75%	68%	411 400	416 900	1,3%
Sainte-Rose	38	756	94 000	46%	49%	301 800	310 000	2,7%
Vimont	14	270	43 000	57%	63%	159 900	167 500	4,8%
De la Concorde	53	-	-	0%	0%	554 500	588 600	6,1%
Bois-de-Boulogne	7	-	-	0%	0%	133 600	136 700	2,3%
Chabanel	-	-	-	0%	0%	64 600	65 400	1,2%
Parc	7	-	-	0%	0%	874 900	883 500	1,0%
Montréal-Ouest	-	-	-	0%	0%	83 300	102 300	22,8%
Vendôme	-	-	-	0%	0%	126 900	126 800	-0,1%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	375 300	355 000	-5,4%
TOTAL	260	3 069	542 300	69%	69%	4 248 000	4 321 900	1,7%
MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont-Saint-Hilaire	22	694	121 600	61%	69%	358 600	380 600	6,1%
McMasterville	30	672	80 300	44%	47%	326 300	320 400	-1,8%
Saint-Basile-le-Grand	60	374	82 100	78%	87%	317 000	319 500	0,8%
Saint-Bruno	15	555	89 100	60%	63%	271 600	287 500	5,9%
Saint-Hubert	14	225	66 600	100%	100%	206 000	223 100	8,3%
Saint-Lambert	15	257	60 700	99%	93%	224 600	289 300	28,8%
Gare Centrale	-	-	-	0%	0%	1 682 400	1 801 100	7,1%
TOTAL	156	2 777	500 400	67%	71%	3 386 500	3 621 500	6,9%
CANDIAC								
Candiac	7	110	20 800	80%	75%	65 200	67 300	3,2%
Delson	7	170	7 900	21%	18%	55 400	46 800	-15,5%
Saint-Constant	30	157	24 800	51%	61%	202 800	194 100	-4,3%
Sainte-Catherine	30	439	85 100	73%	77%	266 900	265 400	-0,6%
LaSalle	7	-	-	0%	0%	70 900	82 100	15,8%
Montréal-Ouest	-	-	-	0%	0%	37 900	51 800	36,7%
Vendôme	-	-	-	0%	0%	309 300	304 200	-1,6%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	321 600	313 900	-2,4%
TOTAL	81	876	138 600	60%	62%	1 330 000	1 325 600	-0,3%
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	1 376	16 289	3 104 500	72%	75%	30 380 900	30 603 800	0,7%

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		STATIONNEMENTS	PLACES VÉLOS	PLACES AUTOS	RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
		2010	2010	2010	2009	2010	2010/2009
Express Chevrier	3	1	22	2 313	1 268 300	1 370 700	8,1%
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	3	1	22	2 313	1 268 300	1 370 700	8,1%

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES	RÉSULTATS	VARIATION
			2009	2009/2008
Angrignon	4	25	6 758 800	-2,1%
Brossard	4	41	2 292 500	3,8%
Cartier	2	24	4 952 300	2,5%
Côte-Vertu	3	23	12 052 400	-0,1%
De Montarville	2	7	202 300	40,1%
Henri-Bourassa Nord	2	7	1 133 000	-8,8%
Henri-Bourassa Sud	1	14	6 379 500	-8,8%
Le Carrefour	2	15	471 400	-13,2%
Longueuil	7	54	12 865 600	0,0%
Montmorency	3	17	5 081 000	6,0%
Radisson	5	15	3 881 900	-2,5%
Repentigny	2	12	336 100	1,8%
Centre-Ville	10	75	11 344 600	0,0%
Saint-Eustache	2	8	370 200	17,9%
Sainte-Thérèse	2	14	1 040 600	9,6%
Terrebonne	1	19	1 920 400	4,3%
TOTAL	52	370	71 082 600	-0,4%

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/Bretelle Tellier	-	1,5	1,5
A25	-	5,0	5,6
A10/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV	oui	10,7	10,8
Avenue du Parc	oui	3,5	3,0
Boul. Newman	-	3,2	3,2
Boul. Pie-IX	-	8,5	8,5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/N132-138/Bretelle Mercier	oui	6,2	0,1
Boul. Taschereau	oui	5,4	5,4
Bretelle Taschereau	-	0,5	-
Côte-des-Neiges	-	5,1	4,8
Henri-Bourassa	-	8,3	8,3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7,0	6,1
Pont Viau/Boul. Des Laurentides	oui	2,4	1,3
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
Route 116	-	1,2	1,3
Route 132/Montbrun	-	2,0	-
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	8,0	8,0
Rue Sherbrooke Est	-	1,8	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
Concorde/Notre-Dame	-	2,7	2,7
TOTAL		85,2	73,5

STATIONNEMENTS INCITATIFS

	STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE AUTO		
	PLACES VÉLOS	PLACES AUTOS	TAUX D'OCCUPATION		RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
	2010	2010	Rés. 2009	Prév. 2010	2009	2010	2010/2009
Angrignon	86	733	65%	66%	120 700	121 600	0,7%
Beauharnois (ouverture fin juin 2010)	-	50	-	-	-	-	-
Brossard-Chevrier	22	2 313	88%	83%	452 700	486 500	7,5%
Brossard-Panama	76	958	100%	100%	257 200	255 600	-0,6%
Cartier	60	599	91%	100%	111 600	153 400	37,5%
Chambly	7	335	85%	95%	72 100	80 500	11,7%
Châteauguay	15	349	91%	93%	79 600	81 700	2,6%
De Montarville	35	307	81%	83%	62 300	64 800	4,0%
De Montagne	15	125	24%	28%	7 600	8 900	17,1%
Georges-Gagné	15	432	87%	92%	94 900	100 800	6,2%
La Prairie	7	507	85%	89%	108 400	113 700	4,9%
Le Carrefour	37	226	15%	16%	8 800	9 000	2,3%
Longueuil	500	2 370	60%	56%	359 400	333 300	-7,3%
Mercier	7	33	94%	92%	7 800	7 700	-1,3%
Montmorency	252	1 217	89%	94%	272 000	289 800	6,5%
Namur	18	428	92%	94%	98 700	101 400	2,7%
Radisson	20	518	98%	89%	127 600	116 100	-9,0%
Repentigny	14	291	65%	66%	44 900	48 500	8,0%
Seigneurial	10	125	40%	45%	12 600	14 100	11,9%
Saint-Eustache	31	20	80%	79%	4 000	4 000	0,0%
Sainte-Julie	22	248	98%	94%	61 300	59 000	-3,8%
Sherbrooke	-	279	53%	57%	37 500	40 400	7,7%
Terrebonne	71	857	88%	94%	189 800	203 500	7,2%
TOTAL	1 320	13 320	80%	80%	2 591 500	2 694 300	4,0%
TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTM-A)	2 696	29 609	75%	77%	5 562 000	5 798 800	4,3%

ANNEXE B
INITIATIVES PROPOSÉES PAR LES PARTENAIRES EXTERNES

INITIATIVES PROPOSÉES PAR LES PARTENAIRES EXTERNES

Dans le cadre des consultations du printemps et de l'automne 2010

Arrondissement Ahuntsic-Cartierville

RECEVABLES

Réaménagement du terminus Henri-Bourassa

Inclus dans 2000-8008. Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains – Étude

Sécurisation de la traverse piétonne à la gare Bois-de-Boulogne

Inclus dans 1300-5003. Infrastructures ferroviaires – Accroissement de la capacité – Ligne Blainville–Saint-Jérôme

NON RECEVABLE

Réaménagement de la voie réservée sur Laurentien

En attente des études de l'arrondissement

CIT Chambly-Richelieu-Carignan

RECEVABLES

Système d'aide à l'exploitation : Système d'affichage dynamique à l'autoparc Chambly

Inclus dans 5100-1501. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

Agrandissement du stationnement Chambly et réaménagement des quais d'embarquement

Inclus dans 2000-2055. Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Études

CIT du Haut-St-Laurent

RECEVABLE

Prolongement de la voie réservée sur la route 138 (Kahnawake)

Inclus dans 2000-8010. RTM-A – Mesures préférentielles

CIT Laurentides

RECEVABLES

Voie réservée dans l'axe de l'A-13

Inclus dans 2000-2051. Voie réservée dans l'axe de l'A-13 – Étude

Voie réservée dans l'axe de l'A-15

Inclus dans 2000-8003. Corridor A-15 – Amélioration du transport collectif et du covoiturage

Terminus métropolitain au CEGEP Lionel-Groulx

Inclus dans 2000-9001. Programme d'ajout d'abris

Rabatement par autobus à la gare Deux-Montagnes

Inclus dans 5000-8012. Développement du réseau de trains de banlieue – Études

Implantation d'un système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur (SAEIV)

Inclus dans 2000-2035. Intégration de l'information sur l'état de service en temps réel, en partenariat avec les AOT

Quai supplémentaire dédié au CITL au terminus Montmorency

Inclus dans 2000-1520. Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude

Connexion de la ligne Blainville–Saint-Jérôme au tunnel Mont-Royal

Inclus dans 5000-8013. Connexion de la ligne Blainville–Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal

Ajout de supports à vélo dans les gares

Inclus dans 5100-9004. Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations

Voie réservée dans l'axe de l'A-19

Inclus dans 2000-8009. Développement du RTM-A – Études particulières

CIT La Presqu'île

RECEVABLES

Gare Vaudreuil – Aménagement permanent

Inclus dans 1200-1004. Gare Vaudreuil - Aménagement permanent

Service de train accru à Hudson

Inclus dans 1200-5005/1200-5001. Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire/accroissement de la capacité

Train express entre la gare Vaudreuil et la gare Lucien-L'Allier

Inclus dans 1200-8001. Desserte de l'ouest de l'île et de l'aéroport P.-E.-Trudeau vers le centre-ville

Étude et réalisation d'une voie réservée A-40

Inclus dans 2000-8006. Mesures préférentielles A-40 - Secteurs Vaudreuil/Arrondissement Saint-Laurent - Étude

Étude et réalisation d'une voie réservée sur l'A-20

Des mesures préférentielles dans l'axe A-20 seront étudiées dans le cadre du projet 2000-8011. Bureau de projet – Mesures de mitigation – Échangeur Turcot

RECEVABLE (SOUS RÉSERVE)

Gare unique sur l'Île-Perrot

Une étude à cet égard a déjà été réalisée par l'AMT en 2001. Plusieurs éléments devront être considérés : à ce jour, la notion de nouvelle gare versus une gare unique sur l'Île-Perrot reste à clarifier avec les partenaires municipaux de la région. Cela s'ajoute aux contraintes techniques et physiques associées à l'implantation d'une gare sur ce site, de même qu'à la perte des subventions déjà obtenues du MTQ pour le réaménagement de la gare Pincourt–Terrasse-Vaudreuil. L'AMT va effectuer une mise à jour des études réalisées antérieurement. Elle établira les coûts d'immobilisations et les coûts d'exploitation pour en déterminer la faisabilité avec les partenaires municipaux, mais aussi la recevabilité au programme de subvention du gouvernement du Québec. Compte tenu des problèmes fonctionnels de la gare Île-Perrot, l'AMT étudiera, en parallèle, l'opportunité de déménager cette gare [réf. 1200-4517].

CIT Le Richelain

RECEVABLES

Système d'aide à l'exploitation : Système d'affichage dynamique à l'autoparc de La Prairie et à la gare Cadiac

Inclus dans 5100-1501. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

Réaménagement des quais d'embarquement du terminus La Prairie

Inclus en étude à la phase II dans 2000-1031. Stationnement La Prairie – Agrandissement

CIT Roussillon

RECEVABLES

Système d'aide à l'exploitation : Système d'affichage dynamique à l'autoparc Delson et aux gares Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine

Inclus dans 5100-1501. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

Voie réservée sur la route 132

Inclus dans 2000-1024. Route 132 secteurs Delson et Saint-Constant – Voie réservée et stationnements

CIT Sud-Ouest

RECEVABLES

Programme d'ajout d'abribus CITSO – René-Lévesque près du terminus Centre-ville

Inclus dans 2000-9001. Programme d'ajout d'abris RTM-A

Système d'aide, d'exploitation et d'information aux voyageurs en temps réel (PMV et cellulaires)

Inclus dans 5100-1501. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

Desserte ferroviaire – Secteur Châteauguay-Beauharnois

Inclus dans 1500-8002. Desserte secteur Châteauguay-Beauharnois – Études d'opportunité et de faisabilité

Nouveau terminus et stationnement incitatif – Châteauguay

Inclus dans 2000-1035. Châteauguay – Centre d'échange – Agrandissement de stationnement

Nouveau point de chute – Ouest de l'île de Montréal

Inclus dans 2000-8009. Développement du RTM-A – Études particulières

NON RECEVABLE

Stationnement incitatif – Beauharnois

Le stationnement est déjà réalisé et ouvert depuis la fin juin 2010.

CIT de la Vallée du Richelieu

RECEVABLE

Aménagement d'un stationnement incitatif à la sortie 112 de l'A-20 (demande conjointe avec la Ville de Belœil)

Inclus en étude dans 2000-2014. Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles

NON RECEVABLE

Construction d'un garage de nuit à Mont-Saint-Hilaire (demande conjointe avec la Ville de Mont-Saint-Hilaire)

Les contraintes d'espace ne permettent pas l'aménagement d'un abri au site de garage Mont-Saint-Hilaire.

MRC Les Moulins

RECEVABLES

Stationnement incitatif à Laval

Inclus dans 2000-2033. Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval

Installation d'un méga abri à vélo

Inclus dans 5100-9004. Ajout de supports et d'abris à vélo aux installations

Autobus articulés à la station Montmorency

Inclus dans 2000-1520. Accroissement de la capacité d'exploitation au terminus Montmorency – Étude

Agrandissement du stationnement incitatif au terminus Terrebonne (terrain satellite)

Inclus dans 2000-1033. Stationnement Terrebonne – Terrain satellite

Stationnement incitatif à la gare Lachenaie

Inclus dans 1800-1001. Train de l'Est (ligne Mascouche)

Stationnement incitatif à la gare Mascouche

Inclus dans 1800-1001. Train de l'Est (ligne Mascouche)

Voie réservée de l'A-25 Nord

Inclus dans 2000-8005. Corridor A-25 – Étude d'amélioration des transports collectifs

Voie réservée de l'A-40

Inclus dans 2000-8007. Infrastructures et mesures préférentielles (A-40) sur le territoire de la MRC de L'Assomption – Étude

MRC de Thérèse-De-Blainville

RECEVABLE

Stationnement incitatif et gare d'autobus à Bois-des-Filion et voie réservée sur l'A-19

Inclus dans 2000-8009. Développement du RTM-A – Études particulières

MRC Vaudreuil-Soulanges

RECEVABLE (SOUS RÉSERVE)

Gare unique sur l'Île-Perrot

Une étude à cet égard a déjà été réalisée par l'AMT en 2001. Plusieurs éléments devront être considérés : à ce jour, la notion de nouvelle gare versus une gare unique sur l'Île-Perrot reste à clarifier avec les partenaires municipaux de la région. Cela s'ajoute aux contraintes techniques et physiques associées à l'implantation d'une gare sur ce site, de même qu'à la perte des subventions déjà obtenues du MTQ pour le réaménagement de la gare Pincourt-Terrasse-Vaudreuil. L'AMT va effectuer une mise à jour des études réalisées antérieurement. Elle établira les coûts d'immobilisations et les coûts d'exploitation pour en déterminer la faisabilité avec les partenaires municipaux, mais aussi la recevabilité au programme de subvention du gouvernement du Québec. Compte tenu des problèmes fonctionnels de la gare Île-Perrot, l'AMT étudiera, en parallèle, l'opportunité de déménager cette gare [réf. 1200-4517].

Ville de Sainte-Julie

RECEVABLES

Système d'aide à l'exploitation : Système d'affichage dynamique à l'autoparc Sainte-Julie et au terminus de Place Bonaventure

Inclus dans 5100-1501. Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) aux terminus et aux stationnements incitatifs – Phases I et II

Réaménagement des quais d'embarquement du terminus Sainte-Julie

Inclus en étude dans 2000-1016. Terminus et stationnement Sainte-Julie

RTL

RECEVABLES

Terminus Brossard-Panama

Inclus dans 2000-1514. Terminus et stationnement Brossard-Panama – Étude

Accès pour autobus et stationnement incitatif à l'échangeur A-20/de Montarville

Inclus en étude dans 2000-2014. Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles

Création d'un stationnement incitatif supplémentaire avec accès à la voie réservée de l'A-10

Inclus dans 2000-2055. Amélioration du corridor pour autobus de l'A-10 – Études

Raccordement des autobus entre les boulevards Taschereau, Curé-Poirier et Jacques-Cartier aux abords de l'échangeur de la route 116

Inclus dans 2000-2060. Amélioration du corridor Taschereau – Étude

Création d'un entrepôt de données commun avec les AOT

Inclus dans 5000-9009. Automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes

Étude d'un SLR dans l'axe Taschereau, Curé-Poirier, Jacques-Cartier et de Mortagne

Inclus dans 5000-9007. Bureau de projet – Développement d'un réseau de tramway-tram-train-SLR

Étude d'un SRB dans les axes Taschereau, Curé-Poirier, Jacques-Cartier, de Mortagne, Rolland-Therrien, De la Savane et Moïse-Vincent

Inclus dans 2000-8001. Développement du réseau de service rapide par bus – Études

STL

RECEVABLES

Étude de faisabilité et d'impacts portant sur l'implantation d'un système de transport intégré par bus type SRB sur le boulevard Saint-Martin entre Principale et Saint-François

Inclus dans 2000-8001. Développement du réseau de service rapide par bus – Études

Étude de faisabilité et d'impacts portant sur l'implantation d'un système de transport intégré par bus type SRB sur le boulevard Le Corbusier

Inclus dans 2000-8001. Développement du réseau de service rapide par bus – Études

Étude de faisabilité et d'impacts portant sur l'implantation d'un système de transport intégré par bus type SRB sur le boulevard Industriel

Inclus dans 2000-8001. Développement du réseau de service rapide par bus – Études

Étude de faisabilité et d'impacts portant sur l'implantation d'un système de transport intégré par bus type SRB sur A-13 entre A-440 et gare A-13

Inclus dans 2000-8001. Développement du réseau de service rapide par bus – Études

Étude de faisabilité et d'impacts portant sur l'implantation d'un système de transport intégré par bus type SRB sur le boulevard Curé-Labelle

Inclus dans 2000-8001. Développement du réseau de service rapide par bus – Études

Étude de faisabilité et d'impacts portant sur l'implantation d'un système de transport intégré par bus type SRB sur le boulevard Chomedey entre Dagenais et Lachapelle

Inclus dans 2000-8001. Développement du réseau de service rapide par bus – Études

Étude de faisabilité et d'impacts portant sur l'implantation d'un système de transport intégré par bus type SRB sur le boulevard Dagenais entre Arthur-Sauvé et A-19

Inclus dans 2000-8001. Développement du réseau de service rapide par bus – Études

Étude de faisabilité et d'impacts portant sur l'implantation d'un système de transport intégré par bus type SRB sur le boulevard des Laurentides

Inclus dans 2000-8001. Développement du réseau de service rapide par bus – Études

Étude de faisabilité et d'impacts portant sur l'implantation d'un système de transport intégré par bus type SRB sur Notre-Dame et Concorde

Inclus dans 2000-8001. Développement du réseau de service rapide par bus – Études

STM

RECEVABLES

Aménagement de la voie réservée René-Lévesque

Inclus dans 2000-8010. RTM-A – Mesures préférentielles

Raccordement Saint-Charles

Inclus dans 1200-1501. Gare Beaconsfield – Réaménagement du terminus – Étude

Terminus station de métro Radisson

Inclus dans 2000-8008. Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains – Étude

Système rapide par bus (SRB) Henri-Bourassa

Inclus dans 2000-8001. Développement du réseau de service rapide par bus – Études

Capacité fonctionnelle du terminus Henri-Bourassa

Inclus dans 2000-8008. Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains – Étude

Terminus station de métro Côte-Vertu

Inclus dans 2000-8008. Capacité fonctionnelle des terminus métropolitains – Étude

Lien piétonnier entre la station Vendôme et le CUSM

Inclus dans 1200-8003. Lien piétonnier reliant le CUSM, la station de métro Vendôme et la gare – Étude

Détection bus en temps réel – Axes métropolitains

Inclus dans 5000-8008. Mesures préférentielles actives (MPA) pour autobus – Étude

Raccordement Des Sources

Inclus dans 1200-1502. Gare Valois – Réaménagement du terminus – Étude

Voie réservée sur l'A-20 pour le projet de reconstruction du complexe Turcot

Des mesures préférentielles dans l'axe A-20 seront étudiées dans le cadre du projet 2000-8011. Bureau de projet – Mesures de mitigation – Échangeur Turcot

NON RECEVABLES

Partenariat STM/AMT pour la mise en place et l'entretien des voies réservées pour bus

Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT. Fiche de projet transférée à la vice-présidence Exploitation.

Réfection de la toiture des marquises du terminus Angrignon

En attente du concept retenu par la STM et qui doit être acceptée par Patrimoine Montréal.

Terminus nord, station de métro Henri-Bourassa

Initiative non capitalisable dans le PTI de l'AMT. Fiche de projet transférée à la vice-présidence Exploitation.

Ville de Montréal

RECEVABLE

Gare A-40

Inclus dans 1700-4503. Desserte secteur parc industriel Saint-Laurent – Gare A-40

Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu

RECEVABLE

Nouveau lien ferroviaire entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Montréal

Inclus dans 1500-8005. Desserte secteur Saint-Jean-sur-Richelieu – Étude de préféabilité et d'opportunité



Agence métropolitaine de transport
500, Place d'Armes, 25^e étage
Montréal (Québec) H2Y 2W2
Tél. : 514 287-2464 / Téléc. : 514 287-2460
www.amt.qc.ca