

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2013-2014-2015



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

Le client

AU CŒUR DE NOS ACTIONS

ADOPTÉ – CONSEIL D'ADMINISTRATION - 9 NOVEMBRE 2012

Sigles et acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
APTA	<i>American Public Transportation Association</i>
AQTIM	Association québécoise du transport intermunicipal et municipal
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
CAR	Certificat d'autorisation de réalisation
CCC	Commande centralisée de la circulation
CGP	Comité de gestion de portefeuille
CIT	Conseil municipal et intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CP	Canadien Pacifique
CPE	Centre de la petite enfance
CN	Canadien National
COS	Centre d'opérations et de surveillance
CPTAQ	Commission de la protection du territoire agricole du Québec
CRT	Conseil régional de transport
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DAI	Dossier d'affaires initial
DAT	Distributrice automatique de titres
GES	Gaz à effet de serre
GPS	Gestion de projets standardisée
ISQ	Institut de la statistique du Québec
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
NJT	<i>New Jersey Transit</i>
OD	Origine-Destination
PPP	Partenariat public-privé
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
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs
SIM	Service de sécurité incendie de Montréal
SLR	Système léger sur rail
SPVM	Service de Police de la Ville de Montréal
SRB	Service rapide par bus
STI	Système de transport intelligent
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TCIP	<i>Transit Communication Interface Profiles</i>
TOD	<i>Transit Oriented Development</i>
VGQ	Vérificateur général du Québec

Sommaire

VISION ET CONSENSUS	7
FINANCEMENT DES PROJETS INSCRITS AU PTI 2013-2014-2015	8
PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF – VISION 2020	14
GESTION DE PROJETS STANDARDISÉE	16
SYNTHÈSE DU PTI 2013-2014-2015	18
MOBILITÉ SIMPLIFIÉE	25
Mobilité et modes d'accès durables	26
Électrification et énergies alternatives – Études	27
Véhicules électriques – Mesures favorisant leur utilisation	27
Vélos – Ajout de supports et d'abris.....	28
Vélos – Stationnements d'incitation – Projets pilotes	28
Enveloppe d'études – Mobilité et modes d'accès durables	28
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	29
Amélioration de l'accessibilité – Engagement – Trains de banlieue.....	30
Amélioration de l'accessibilité – Réseau de trains de banlieue et équipements métropolitains	30
Coordination intermodale et tarification	31
État du service en temps réel – Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information – Projet pilote	32
Trains de banlieue et RTMA – Intégration des infrastructures STI – Projet pilote et phase I	32
Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III	33
Enveloppe d'études – Coordination intermodale et tarification	34
Qualité de service et information à la clientèle	35
Cadre technologique de l'AMT – Amélioration	36
Diffusion d'information dynamique sur appareil de communication portable	36
Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II	37
Gares – Modernisation du système de sonorisation dans les bâtiments et sur les quais – Phase I	37
Infrastructures et systèmes – Sécurité	37
Mesures de sûreté – Amélioration	38
Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares	38
SAEIV aux terminus et aux stationnements incitatifs	39
Trains de banlieue – Système d'information aux voyageurs	39
Trains de banlieue – Vidéosurveillance à bord – Projet pilote	40
Enveloppe d'études – Qualité de service et information à la clientèle	40
RÉSEAU DE MÉTRO	43
Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau	45
Enveloppe d'études – Réseau de métro	46

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS	49
Terminus et stationnements	51
Équipements métropolitains – Entretien majeur	53
RTMA – Acquisition de terrain	53
Stationnement Chambly – Agrandissement – Étude et acquisition de terrain	53
Stationnement La Prairie – Agrandissement	54
Stationnement incitatif à Varennes	54
Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Sorel-Varennes – Secteur Verchères	54
Terminus Centre-ville – Développement d’un nouveau terminus – Étude	55
Terminus et stationnement Châteauguay – Agrandissement du stationnement – Étude et acquisition de terrain	55
Terminus et stationnement Sainte-Julie – Étude	56
Enveloppe d’études – Terminus et stationnements	56
Voies réservées et mesures préférentielles	57
Axe A-13 – Voie réservée – Étude	59
Axe A-40 Secteurs Vaudreuil–Arrondissement Saint-Laurent –Mesures préférentielles – Étude et ingénierie préliminaire	59
Axe A-Bonaventure	59
Axe Cousineau–Chemin de Chambly à Saint-Hubert – Voie réservée – Phase I	60
Axe Notre-Dame à Repentigny – Voie réservée et mesures préférentielles	60
Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée	61
Axe R-116 – Voie réservée – Phases I et II	62
Axe R-132 à Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine – Voie réservée et stationnements – Étude et acquisition de terrain	62
Axe Roland-Therrien – Corridor en site propre – Étude	63
Axe sud-est de Montréal – Implantation d’une voie réservée en site propre	63
Mesures d’atténuation – Travaux majeurs du réseau routier	64
Mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain – Bureau des partenaires	64
Enveloppe d’études – Voies réservées et mesures préférentielles	65
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	67
Flotte de trains de banlieue et centres d’entretien	69
Matériel roulant – Centres d’entretien et sites de garage	71
Matériel roulant – Réparations majeures	72
Locomotives bimodes – Acquisition de 20 unités neuves	72
Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration	73
Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées	73
Voitures automotrices – Programme de réhabilitation mi-vie	74
Voitures 700 – Révision	74
Voitures 3000 – Acquisition de 24 unités neuves	75
Infrastructures communes	77
Corridors du CP – Travaux d’infrastructures	79
Emprises ferroviaires et autres – Acquisition	79
Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Phase I	79
Programme Réno-structures – Pont Cornwall	80
Programme Réno-tunnel	80
Sites de garage de nuit – Ajout d’abris de trains	81
Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures	81
Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires	82
Systèmes électriques et caténaires – Rénovation, mise aux normes et augmentation de la capacité – Phase I	83
Trains de banlieue – Réparations majeures sur les cinq lignes	83
Tunnel Mont-Royal – Mise aux normes du système de radiocommunications	84
Enveloppe d’études – Infrastructures communes	84

Ligne Deux-Montagnes	85
Gare Île-Bigras – Réhabilitation	87
Doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds	87
Jonction de l’Est – Étagement	87
Enveloppe d’études – Ligne Deux-Montagnes	88
Ligne Vaudreuil-Hudson	89
Gare Île-Perrot – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain	91
Gare Vaudreuil – Aménagement permanent	91
Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l’infrastructure ferroviaire et accroissement de la capacité – Étude et ingénierie préliminaire ...	92
Enveloppe d’études – Ligne Vaudreuil-Hudson	92
Ligne Blainville–Saint-Jérôme	93
Gare Rosemère – Amélioration de l’accès – Études et acquisition de terrain	95
Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l’accès – Étude	95
Gare Mirabel – Aménagement d’une nouvelle gare – Phase I	96
Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Connexion dans le tunnel Mont-Royal – Étude.....	96
Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Réfection des quais	96
Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité	97
Enveloppe d’études – Ligne Blainville–Saint-Jérôme	97
Ligne Mont-Saint-Hilaire	99
Gare Longueuil–Saint-Hubert – Aménagement permanent.....	101
Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent	101
Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent	102
Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent – Phases I et II	102
Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité	103
Enveloppe d’études – Ligne Mont-Saint-Hilaire	103
Ligne Cadiac	105
Gare Cadiac – Aménagement permanent	107
Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent	107
Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain.....	107
Gare Lachine-Victoria – Aménagement d’une nouvelle gare – Étude et ingénierie détaillée	108
Ligne Cadiac – Site de garage – Aménagement permanent	108
Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires	109
Enveloppe d’études – Ligne Cadiac	109
Développement et consolidation du réseau	111
Plan de mobilité de l’Ouest – Bureau des partenaires	113
Train de l’Est (ligne Mascouche).....	113
Enveloppe d’études – Développement et consolidation du réseau	114
ANNEXE A ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS	115
ANNEXE B AUTORISATIONS MINISTÉRIELLES	116

Vision et consensus pour une mobilité durable

Dans une région métropolitaine comme la nôtre, où vivent 3,5 millions d'habitants, les transports collectifs représentent sans aucun doute un enjeu passionnant en même temps qu'un défi de taille. Un sondage récent plaçait Montréal en quatrième place des agglomérations les plus congestionnées en Amérique du Nord, devant même Toronto. Un frein à la mobilité qui pèse 1,4 G\$ sur notre économie, soit 1 % de notre PIB, en plus de produire des effets néfastes sur l'environnement, la qualité de vie et la santé publique. Les grands travaux routiers prévus dans les prochaines années viendront encore aggraver cette réalité. Dans un tel contexte, les transports collectifs sont la solution d'avenir, mais une solution qui demande vision et consensus pour déterminer les investissements majeurs à faire en priorité.

UN PTI RESSERRÉ ET RÉALISTE – Cette vision, nous l'avons précisée dans notre Plan stratégique de développement du transport collectif, qui nous donne des axes de travail clairs jusqu'en 2020 : simplifier les déplacements de la clientèle, planifier des infrastructures de transport collectif qui améliorent la qualité de vie, construire un véritable réseau métropolitain rapide et multimodal. Ces axes nous ont d'ailleurs permis de confirmer la pertinence des projets contenus dans notre Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2013-2014-2015. Et nos nouveaux processus de gestion des projets, qui sont en cours d'implantation par le biais du déploiement de la Gestion de projets standardisée (GPS), favoriseront l'optimisation des ressources. Il en résulte un PTI resserré et plus réaliste.

DES PROJETS PROMETTEURS – Nous avons sur la table plusieurs dossiers d'envergure. Rappelons pour mémoire le Train de l'Est, les prolongements de métro, les transports collectifs sur le pont Champlain, le SRB Pie-IX, la mobilité dans l'ouest de l'île, les centres d'entretien Lachine et Pointe-Saint-Charles, la diffusion d'information en temps réel ou l'électrification des réseaux de transport. Nous avons aussi nombre de projets qui visent à faciliter la vie des clients, sans nécessiter d'investissements majeurs, parmi lesquels figurent l'ajout de voies réservées et de places de stationnement, ou encore l'amélioration des accès en transport actif.

AU SERVICE DU CLIENT – Tous ces projets peuvent faire une différence notable dans la qualité de vie des citoyens, clients actuels ou potentiels. Mais ils ont aussi une incidence sur les activités de nos partenaires. Avec tous, qu'ils soient représentants des organismes de transports collectifs de la région, des municipalités, de la députation ou des gouvernements provincial et fédéral, la concertation est requise, et nous nous y emploierons.

Notre mission première est de servir le client, et plus largement le citoyen, en lui garantissant une offre de transport collectif toujours plus rapide, efficace et de qualité. Cette mission, nous la réaliserons dans les années qui viennent avec transparence, rigueur et intégrité. Nous en prenons l'engagement.



Nicolas Girard
Président-directeur général

Financement des projets inscrits au PTI 2013-2014-2015

Le PTI 2013-2014-2015 présente des investissements triennaux de 1 809,208 M\$, dont 1 690,570 M\$ pour les projets admissibles à une subvention. Le budget des projets pour 2013 est de 878,378 M\$, dont 803,772 M\$ admissibles à une subvention. Le grand total des investissements projetés, incluant les investissements antérieurs et ultérieurs aux trois années concernées, représente 2 989,117 M\$.

Tel que souligné à plusieurs reprises au cours des dernières années et tel que stipulé dans le Plan stratégique – Vision 2020, il est impératif qu’une réflexion soit lancée sur les sources de financement. Les ressources financières des différents paliers de gouvernement et de l’AMT ont en effet leurs limites. C’est pourquoi l’Agence entend poursuivre l’étude de nouvelles sources de financement en mettant en place un comité métropolitain réunissant ses principaux partenaires.

Conformément à ses règles budgétaires, l’AMT utilise le Fonds d’immobilisations métropolitain pour payer la partie des investissements non subventionnée par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Le Fonds est alimenté par des contributions municipales, à raison de 0,01 \$ par 100 \$ du rôle d’évaluation foncière, qui totaliseront 40,998 M\$ en 2013.

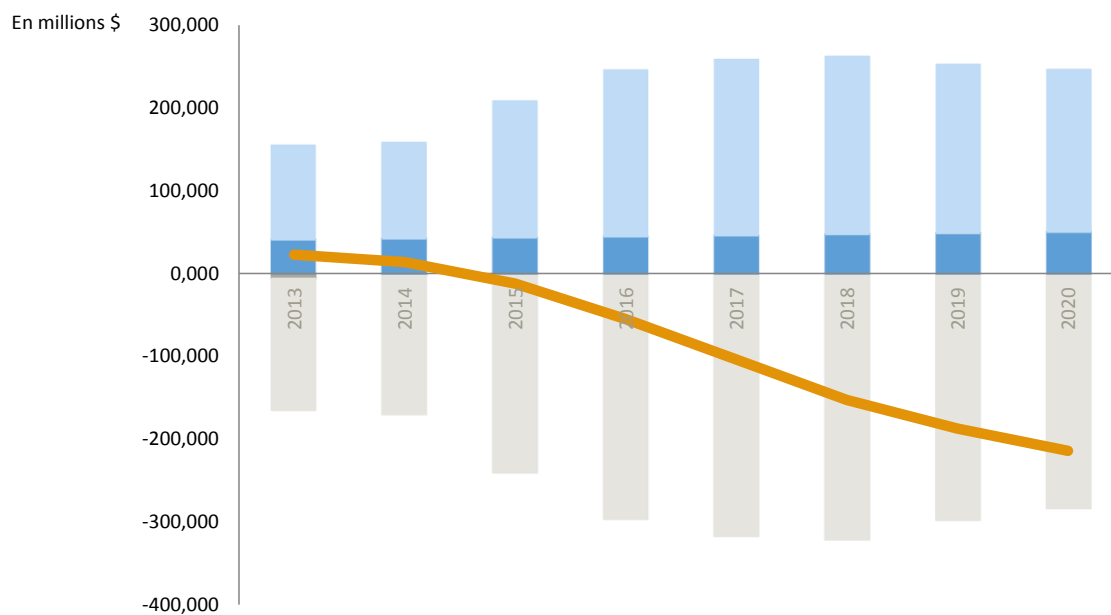
Dans l'hypothèse de la matérialisation de tous les investissements présentés au PTI 2013-2014-2015 selon les échéanciers prévus (TABLEAU 1) et en tenant compte des liquidités anticipées du Fonds d'immobilisations métropolitain, l'AMT sera confrontée à un déficit de 12,295 M\$ en 2015 (GRAPHIQUE 1) si les paramètres de financement ne sont pas modifiés. Toutefois, les liquidités anticipées du Fonds d'immobilisations sont globalement suffisantes pour couvrir les projets pour lesquels une autorisation ministérielle a été reçue ainsi que les projets en réalisation (GRAPHIQUE 2).

Les défis de financement de l'AMT demeurent néanmoins importants. C'est pourquoi l'Agence travaille à déterminer une méthodologie de priorisation des projets. Selon les principes établis dans le cadre de la GPS en cours de déploiement, le cycle de vie des projets de l'AMT se définit en quatre phases. Au cours de chacune de ces phases, le projet fait désormais l'objet de plusieurs points de revue et de décision, appelés portes et jalons, qui permettent aux gestionnaires de revoir le projet à des moments clés de son cycle de vie et de prendre ainsi la meilleure décision quant à sa poursuite. La disponibilité des ressources financières fait partie des critères décisionnels quant à la poursuite d'un projet.

TABLEAU 1 – Financement des projets inscrits au PTI 2013-2014-2015

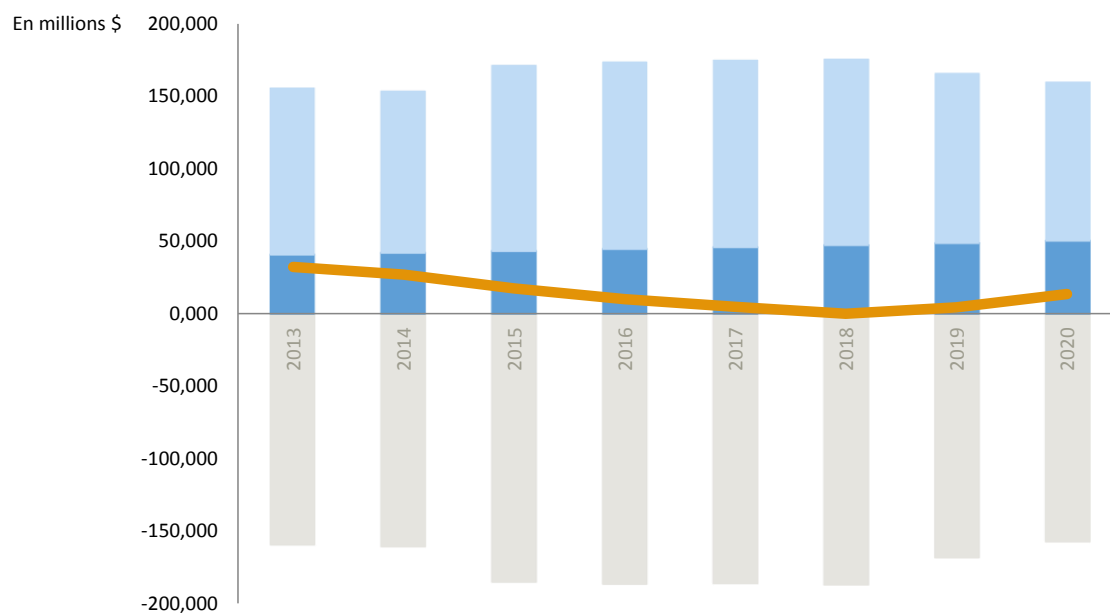
(en millions de \$)	RÉFÉRENCE INTERNE	SUBVENTION	PTI 2013-2014-2015	SERVICE DE DETTE NET ADDITIONNEL PROJÉTÉ (\$)		
		DU MTQ		2014	2015	2016
PROJETS		%	\$			
Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III	TI-0012	75	35,100	–	–	0,395
Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau	PLA-0001	100	60,645	0,052	0,104	0,104
RTMA – Acquisition de terrain	JUR-0003	75	33,147	–	0,265	0,529
Axe A-Bonaventure	IFR-0016	75	120,740	–	2,118	4,236
Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée	IFR-0053	75	316,327	–	5,466	10,932
Matériel roulant – Centres d'entretien et sites de garage	IFR-0028 / IFR-0074 / IFR-00**	75	386,452	–	0,725	1,450
Locomotives bimodes – Acquisition de 20 unités neuves	MRO-0010	75	231,643	0,875	1,749	1,749
Voitures 3000 – Acquisition de 24 unités neuves	MRO-0002	75	88,669	–	0,832	1,664 \$
Emprises ferroviaires et autres – Acquisition	JUR-0001 / JUR-0002	75	103,051	0,624	1,335	1,423
Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Phase I	IFR-0077	75	56,652	–	–	0,606
Sites de garage de nuit – Ajout d'abris de trains	IFR-0108	75	35,700	–	0,268	0,537
Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures	IFR-0088	75	38,020	–	0,286	0,572
Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires	IFR-0076	75	37,217	0,256	0,512	0,512
Doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds	IFR-0004 / IFR-0047	75	52,000	–	–	0,409
Jonction de l'Est – Étagement	IFR-0054	75	59,600	0,416	0,831	0,831
Ligne Blainville-Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité	IFR-0006 / IFR-0031	75	49,690	0,289	0,577	0,577
Train de l'Est (ligne Mascouche)	IFR-0125 / IFR-0092	75	671,400	3,057	6,113	6,113
Études		–	69,172	0,579	1,601	3,614
Projets payés comptant (incluant les antérieurs à 2013)		–	11,229	–	–	–
Projets de 10 M\$ à 30 M\$		0, 75, 100	405,934	0,702	3,933	7,982
Projets de 1 M\$ à 10 M\$		0, 75, 100	115,163	0,664	1,852	5,373
Projets de moins de 1 M\$		75	1,566	0,010	0,021	0,034
TOTAL			2 979,117	7,523	28,589	49,643

GRAPHIQUE 1 – Prévisions des mouvements d'encaisse pour le Fonds d'immobilisations pour la période de 2013 à 2020



	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Subventions totales du MTQ	114,529	116,659	164,921	201,189	212,561	214,645	203,659	196,095
Contributions municipales RFU	40,998	42,228	43,495	44,800	46,144	47,528	48,954	50,422
Service de dette total	-158,822	-168,080	-239,360	-295,572	-316,147	-320,277	-296,809	-282,731
Projets payés comptant	-5,957	-1,561	-0,205	-	-	-	-	-
Solde cumulatif des liquidités	22,661	13,861	-12,295	-55,105	-104,080	-152,722	-187,457	-214,209

GRAPHIQUE 2 – Prévisions des mouvements d'encaisse pour le Fonds d'immobilisations pour la période de 2013 à 2020
(projets avec une lettre d'autorisation ministérielle et projets en réalisation)



	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Subventions totales du MTQ	114,529	111,198	127,509	128,533	128,380	127,690	116,704	109,139
Contributions municipales RFU	40,998	42,228	43,495	44,800	46,144	47,528	48,954	50,422
Service de dette total	-158,822	-160,216	-184,578	-185,840	-185,564	-186,416	-167,726	-156,752
Projets payés comptant	-	-	-	-	-	-	-	-
Solde cumulatif des liquidités	32,124	26,972	17,440	9,923	4,689	-0,070	4,300	13,548

Refonte

L'édition 2013-2014-2015 du PTI de l'AMT se présente sous un nouveau format et s'appuie sur de nouvelles orientations. Au cœur de ces nouveaux enlignements se trouve la volonté d'arrimer cette édition du PTI au nouveau Plan stratégique de développement du transport collectif métropolitain – Vision 2020, ainsi qu'aux nouveaux processus de gestion des projets de l'AMT, soit la GPS, qui sont en cours de déploiement.

Cet exercice de refonte a ainsi permis de confirmer le lien stratégique de chaque projet avec la vision de développement de l'AMT, de même que de raffiner les informations financières des projets en fonction de leur cycle de vie.

Enfin, il convient de souligner que cet exercice de refonte se poursuivra à la faveur des prochaines éditions du PTI afin notamment d'intégrer les orientations gouvernementales qui découleront de la nouvelle politique sur la mobilité durable du gouvernement du Québec.

Plan stratégique de développement du transport collectif – Vision 2020

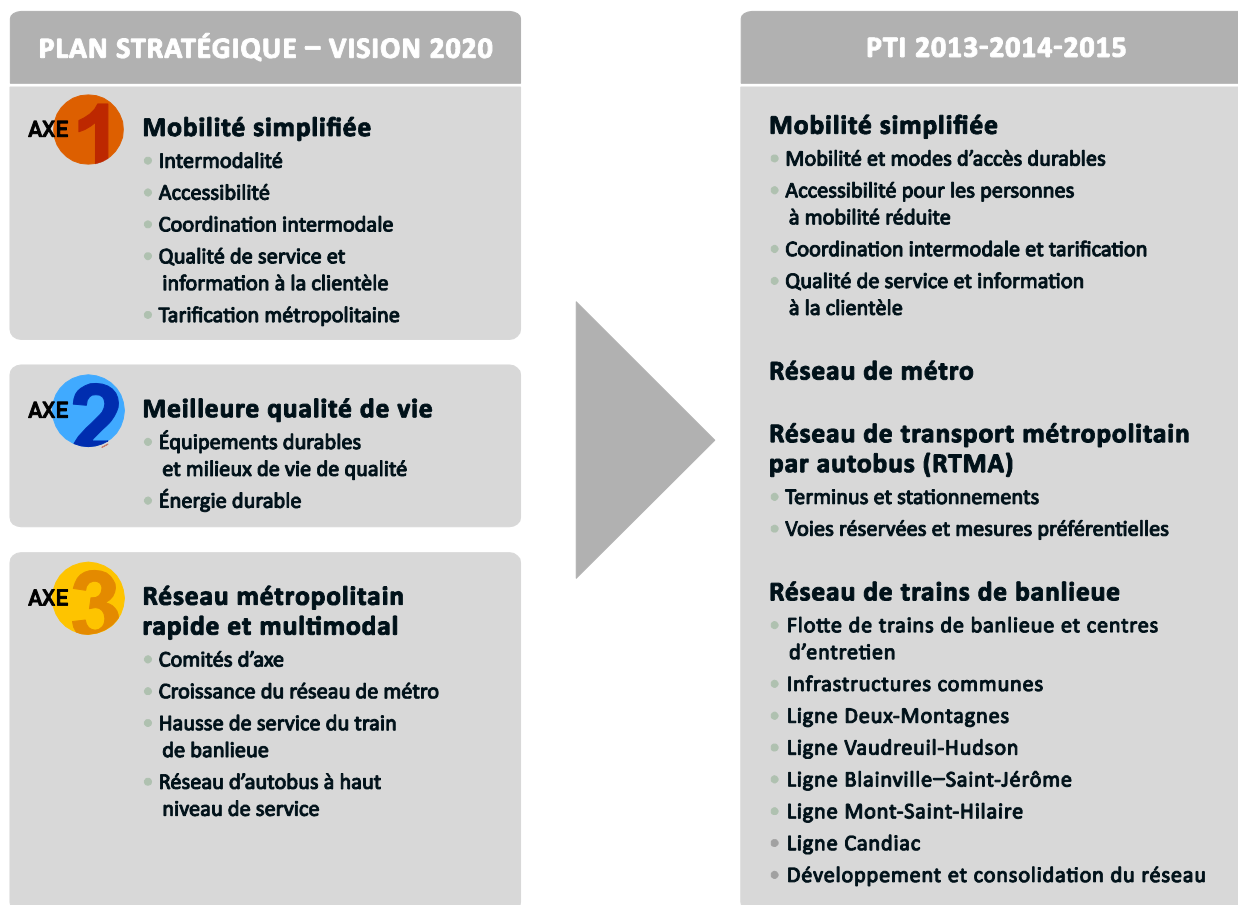
Conformément à sa Loi constitutive, l'AMT s'est dotée d'un Plan stratégique de développement du transport collectif métropolitain – Vision 2020. Ce Plan stratégique a été adopté par le conseil d'administration de l'Agence le 11 novembre 2011, et approuvé par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) le 14 juin 2012. Comme prévu par la Loi, la CMM a ensuite transmis, pour approbation, le Plan stratégique au ministre des Transports du Québec.

Pour consulter le Plan stratégique de développement du transport collectif métropolitain – Vision 2020 :
www.plan2020.amt.qc.ca

Tout au long du processus d'élaboration du Plan stratégique – Vision 2020, l'AMT a fait participer l'ensemble de ses partenaires, la clientèle du transport collectif, mais aussi tous les citoyens intéressés, à la définition d'une vision partagée pour améliorer la mobilité dans la région. Il en est ressorti une conception du transport collectif métropolitain résolument axée sur une simplification de la mobilité et une amélioration de la qualité de vie dans la région. Cette vision s'articule autour de trois axes stratégiques :

- **AXE 1** Simplifier les déplacements de la clientèle
- **AXE 2** Planifier des infrastructures de transport collectif qui améliorent la qualité de vie
- **AXE 3** Construire un véritable réseau métropolitain rapide et multimodal

Le Plan stratégique – Vision 2020 est le fil conducteur des projets et études inscrits au Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2013-2014-2015. Chaque projet ou étude s'inscrit principalement dans un axe stratégique, tout en répondant à la philosophie d'ensemble du plan. Le recoupement des projets en fonction des axes stratégiques a été mis en évidence dans le présent document à l'aide de pastilles de couleur. L'ensemble de ces initiatives participe ainsi à la construction d'un réseau de transport collectif métropolitain de plus en plus rapide, convivial et accessible pour la clientèle.



Gestion de projets standardisée

En 2012, l'AMT s'est dotée de nouveaux processus en matière de gestion de portefeuille de projets ainsi que de gestion de projets. La méthodologie retenue est la Gestion de projets standardisée (GPS), basée sur les meilleures pratiques de l'industrie (*Project Management Institute*, Association des ingénieurs-conseils du Québec, etc.). Cette méthodologie, qui intègre l'ensemble des processus associés à la gestion de projets, tient également compte des normes, politiques ou programmes auxquels plusieurs projets de l'AMT sont assujettis, dont la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique.

La GPS englobe trois aspects :

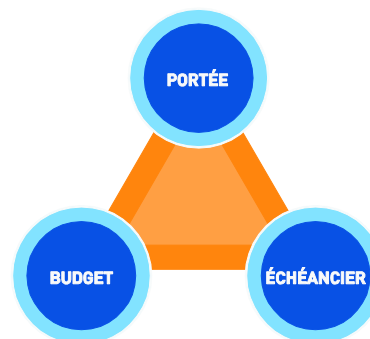
- la gouvernance : grâce à la mise en place d'un comité de gestion de portefeuille (CGP) qui assure une direction continue ;
- les processus d'affaires : via la mise en place de processus communs entourant la gestion des projets et du portefeuille de projets ;
- le support de gestion : via la mise sur pied d'outils de gestion, comme le logiciel SAP, soutenant la nouvelle culture de l'organisation et facilitant l'intégration.

Plusieurs des processus concernant la GPS ont été développés et intégrés dans SAP afin de maximiser, en temps réel, le partage d'information sur les projets, de la vue d'ensemble jusqu'au contrôle des coûts.

La GPS est présentement en cours de déploiement au sein de l'Agence. Aussi, les projets seront intégrés au processus de revue de projet au fur et à mesure qu'ils atteindront une porte ou jalon.

La référence de base

La référence de base englobe les éléments définissant le projet : la portée, l'échéancier et le budget. Une mise à jour de la référence de base est faite à chaque porte ou jalon. Avec la référence de base saisie à une porte ou jalon, il est ensuite possible de comparer cette information aux prévisions établies par le gestionnaire de projet en continu. Dans la mesure où un écart serait confirmé, une action corrective ou préventive sera mise en œuvre.



PORTÉE

La portée est la description des livrables du projet. Elle permet d'effectuer une planification détaillée touchant les caractéristiques, les inclusions, les exclusions et les contraintes du projet.

ÉCHÉANCIER

L'échéancier comprend l'ensemble des activités et processus nécessaires à l'achèvement du projet dans les délais prévus.

BUDGET

La gestion du budget comprend l'ensemble des coûts et processus relatifs à l'estimation, à l'établissement et à la maîtrise des coûts du projet dans le but de le compléter selon les prévisions.

FIGURE 1 – La référence de base : l'un des fondements de la GPS

Selon les principes établis dans le cadre de la GPS, le cycle de vie des projets de l'AMT se définit en quatre phases : la planification, l'ingénierie, la réalisation, ainsi que la mise en service et la clôture. Au cours de chacune de ces phases, le projet fait l'objet de plusieurs points de revue et décision, appelés portes et jalons, qui permettent aux gestionnaires de revoir le projet à des moments clés de son cycle de vie (FIGURE 2) et de prendre ainsi la meilleure décision quant à sa poursuite. Les critères de décision considérés lors de ces points de revue tiennent compte notamment de :

- l'alignement du projet aux axes stratégiques du Plan stratégique – Vision 2020 ;
- l'ampleur de la contribution du projet (bénéfices) et des coûts estimés ;
- la disponibilité des ressources financières et humaines nécessaires ;
- la faisabilité technique ;
- le niveau d'acceptabilité des risques.

En lien avec ces nouveaux processus de gestion, l'AMT s'est donné des lignes directrices pour la production du PTI. Ces lignes directrices sont fonction du positionnement d'un projet dans son cycle de vie. Ainsi, le présent PTI regroupe généralement en « enveloppe » les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l'étape conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de lancer les études plus approfondies. Les projets ayant franchi la phase conceptuelle sont quant à eux inscrits distinctement au PTI et présentent uniquement les coûts des études requises pour l'étape d'avant-projet préliminaire. Enfin, de manière générale, des coûts de réalisation sont présentés pour les projets pour lesquels des plans et devis sont en cours d'élaboration. Par conséquent, les budgets présentés pour chaque projet du PTI reflètent généralement l'étape à laquelle se situe le projet et s'appuient sur les meilleures estimations disponibles.

Dans le présent PTI, une icône identifie la prochaine porte ou le prochain jalon que le projet devra franchir. Un logo coloré signifie que le projet a fait l'objet d'une revue de projet au CGP. Un logo grisé signifie que le projet n'a pas encore été présenté au CGP et sera intégré au processus de revue de projet lorsqu'il atteindra une porte ou un jalon.

Certains projets sont sans icône. Ceci s'explique soit parce que ces projets contiennent plusieurs lots qui en sont à des degrés d'avancement différents, ce qui rend complexe le positionnement du projet dans le cycle de vie de la GPS, soit parce que ces projets revêtent un caractère particulier pour lequel le processus d'approbation standard de la GPS est moins adapté. Ces derniers projets feront plutôt l'objet d'une revue périodique par le CGP.

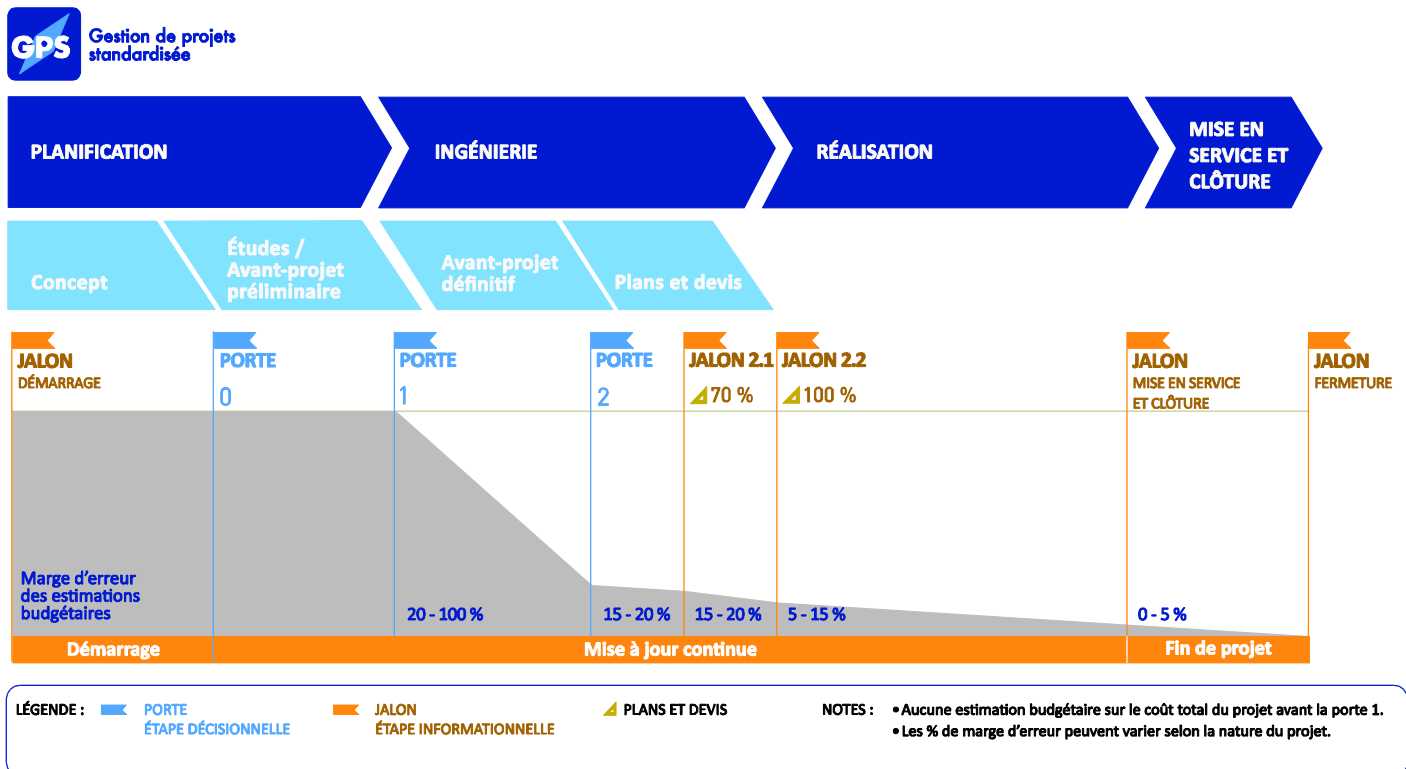
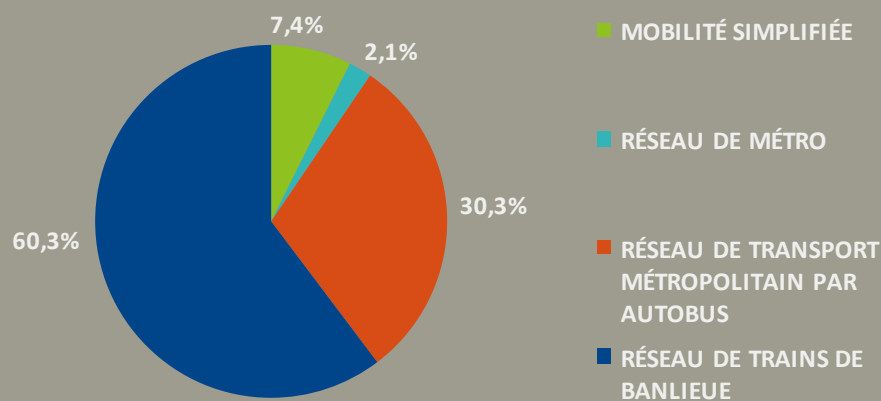


FIGURE 2 – Le cycle de vie d'un projet selon la GPS

Synthèse du PTI 2013-2014-2015

Le PTI 2013-2014-2015 présente des investissements triennaux de 1 809,208 M\$, dont 1 690,570 M\$ pour les projets admissibles à une subvention. Le budget des projets pour 2013 est de 878,378 M\$, dont 803,772 M\$ admissibles à une subvention.



Le grand total des investissements projetés, incluant les investissements antérieurs et ultérieurs aux trois années concernées, représente 2 989,117 M\$.

Pour 2013, l'AMT prévoit des contributions municipales de 40,998 M\$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 4,84 % par rapport au budget 2012 (TABLEAU 3). Elles serviront à financer la part payable de l'AMT 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 – Sommaire du PTI 2013-2014-2015 de l'AMT

(en millions de \$)	PROJETS EN COURS DÉPENSES AU 01/01/2013	PROJETS 2013-2014-2015	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS	TOTAL	%
MOBILITÉ SIMPLIFIÉE					
Mobilité et modes d'accès durables	4,172	3,293	–	7,465	4,1
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	2,169	46,459	5,491	54,119	29,7
Coordination intermodale et tarification	3,823	27,036	9,059	39,918	21,9
Qualité de service et information à la clientèle	13,291	55,474	12,067	80,832	44,3
TOTAL	23,455	132,262	26,617	182,334	100,0
RÉSEAU DE MÉTRO					
Réseau de métro	22,981	38,014	–	60,995	100,0
TOTAL	22,981	38,014	–	60,995	100,0
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS					
Terminus et stationnements	5,881	50,245	–	56,126	9,6
Voies réservées et mesures préférentielles	32,447	494,617	–	527,064	90,4
TOTAL	38,328	544,862	–	583,190	100,0
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE					
Flotte de trains de banlieue et centres d'entretien	285,726	292,724	184,843	763,293	35,5
Infrastructures communes	57,856	295,028	3,110	355,994	16,5
Ligne Deux-Montagnes	36,925	77,475	–	114,400	5,3
Ligne Vaudreuil-Hudson	4,016	13,457	–	17,473	0,8
Ligne Blainville-Saint-Jérôme	36,842	35,193	6,991	79,026	3,7
Ligne Mont-Saint-Hilaire	45,633	14,001	–	59,634	2,8
Ligne Candiac	13,657	52,970	–	66,627	3,1
Développement et consolidation du réseau					–
Train de l'Est (ligne Mascouche)	387,808	283,592	–	671,400	31,2
Autres	5,121	19,630	–	24,751	1,1
TOTAL	873,584	1 084,070	194,944	2 152,598	100,0
RÉSERVE	–	10,000	–	10,000	100,0
TOTAL GLOBAL	958,348	1 809,208	221,561	2 989,117*	100,0

* Ce total exclut le montant confidentiel du projet MRO-0013 Voitures automobiles – Programme de réhabilitation mi-vie, pour des raisons de marché

TABLEAU 3 – Évaluation des contributions municipales en fonction de la richesse foncière uniformisée (RFU)

(en milliers de \$)	PRÉVISION 2014		BUDGET 2013		BUDGET 2012		VARIATION	VARIATION
	\$	%	\$	%	\$	%	2014 / 2013	2013 / 2012
Conseil d'agglomération de Montréal	24 531	55,0%	22 534	55,0%	21 709	55,5%	8,9%	3,8%
Conseil d'agglomération de Longueuil	4 516	10,1%	4 154	10,1%	3 889	9,9%	8,7%	6,8%
Ville de Laval	4 360	9,8%	4 009	9,8%	3 807	9,7%	8,8%	5,3%
Couronne sud	3 840	8,6%	3 511	8,6%	3 293	8,4%	9,4%	6,6%
Couronne nord	6 137	13,8%	5 676	13,8%	5 363	13,7%	8,1%	5,8%
Couronne ouest	1 215	2,7%	1 114	2,7%	1 044	2,7%	9,0%	6,8%
TOTAL	44 600	100,0%	40 998	100,0%	39 105	100,0%	8,8%	4,8%

TABLEAU 4 – PTI 2013-2014-2015

(en millions de \$)		% MTQ	AVANT 2013	2013	2014	2015	TOTAL 13-14-15	APRÈS 2015	GRAND TOTAL
MOBILITÉ SIMPLIFIÉE									
Mobilité et modes d'accès durables									
IFR-0026	Électrification et énergies alternatives – Études	–	1,328	0,354	0,246	0,134	0,734	–	2,062
IFR-0149	Véhicules électriques – Mesures favorisant leur utilisation	–	1,949	0,987	–	–	0,987	–	2,936
IFR-0081	Vélos – Ajout de supports et d'abris	75	0,241	0,235	0,164	0,126	0,525	–	0,766
IFR-0083	Vélos – Stationnements d'incitation – Projets pilotes	75	0,251	0,900	–	–	0,900	–	1,151
PLA-****	Enveloppe d'études – Mobilité et modes d'accès durables	–	0,403	0,147	–	–	0,147	–	0,550
SOUS-TOTAL			4,172	2,623	0,410	0,260	3,293	–	7,465
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite									
IFR	Amélioration de l'accessibilité – Engagement – Trains de banlieue [0093/0095/0096/0150]	75	0,713	6,823	8,207	7,033	22,063	1,913	24,689
IFR	Amélioration de l'accessibilité – Réseau de trains de banlieue et équipements métropolitains [0097/0099/0100/0104/0105/0107]	75	1,456	10,448	9,017	4,931	24,396	3,578	29,430
SOUS-TOTAL			2,169	17,271	17,224	11,964	46,459	5,491	54,119
Coordination intermodale et tarification									
TI-0016	État du service en temps réel – Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information – Projet pilote	–	0,449	0,282	0,388	–	0,670	–	1,119
TI-0023	Trains de banlieue et RTMA – Intégration des infrastructures STI – Projet pilote et phase I	75	0,690	0,410	2,549	–	2,959	–	3,649
TI-0012	Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III	75	2,684	3,292	8,297	11,768	23,357	9,059	35,100
PLA-****	Enveloppe d'études – Coordination intermodale et tarification	–	–	0,050	–	–	0,050	–	0,050
SOUS-TOTAL			3,823	4,034	11,234	11,768	27,036	9,059	39,918
Qualité de service et information à la clientèle									
TI-0013	Cadre technologique de l'AMT – Amélioration	–	–	13,434	1,731	1,634	16,799	–	16,799
TI-0006	Diffusion d'information dynamique sur appareil de communication portable	75	0,323	0,317	–	–	0,317	–	0,640
TI-0015	Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II	75	8,086	3,824	–	–	3,824	–	11,910
TI-0004	Gares – Modernisation du système de sonorisation dans les bâtiments et sur les quais – Phase I	75	0,311	6,463	–	–	6,463	–	6,774
TI-0014	Infrastructures et systèmes – Sécurité	75	0,059	2,577	2,248	5,248	10,073	0,130	10,262
SUR-0002	Mesures de sûreté – Amélioration	–	3,163	1,579	1,158	1,123	3,860	–	7,023
IFR-0090	Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares	75	0,586	2,984	2,988	2,984	8,956	11,937	21,479
TI-0005	SAEIV aux terminus et aux stationnements incitatifs	75	0,445	0,378	2,854	–	3,232	–	3,677
TI-0001 / TI-0002	Trains de banlieue – Système d'information aux voyageurs	75	0,125	0,258	0,536	0,734	1,528	–	1,653
TI-0022	Trains de banlieue – Vidéosurveillance à bord – Projet pilote	75	–	0,160	–	–	0,160	–	0,160
PLA-****	Enveloppe d'études – Qualité de service et information à la clientèle	–	0,193	0,232	0,030	–	0,262	–	0,455
SOUS-TOTAL			13,291	32,206	11,545	11,723	55,474	12,067	80,832
TOTAL			23,455	56,134	40,413	35,715	132,262	26,617	182,334

(en millions de \$)		% MTQ	AVANT 2013	2013	2014	2015	TOTAL 13-14-15	APRÈS 2015	GRAND TOTAL
RÉSEAU DE MÉTRO									
Réseau de métro									
PLA-0001	Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau	100	22,981	18,589	19,075	–	37,664	–	60,645
PLA-****	Enveloppe d'études – Réseau de métro	–	–	0,142	0,208	–	0,350	–	0,350
TOTAL			22,981	18,731	19,283	–	38,014	–	60,995
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS									
Terminus et stationnements									
MRO-0014	Équipements métropolitains – Entretien majeur	–	–	2,508	1,449	1,950	5,907	–	5,907
JUR-0003	RTMA – Acquisition de terrain	75	–	10,774	11,018	11,355	33,147	–	33,147
IFR-0145	Stationnement Chambly – Agrandissement – Étude et acquisition de terrain	–	0,124	2,637	–	–	2,637	–	2,761
IFR-0038	Stationnement La Prairie – Agrandissement	75	0,139	1,795	–	–	1,795	–	1,934
IFR-0035	Stationnement incitatif à Varennes	75	0,149	1,262	0,239	–	1,501	–	1,650
IFR-0046	Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Sorel-Varennes – Secteur Verchères	75	0,098	1,670	–	–	1,670	–	1,768
IFR-0021	Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus – Étude	–	0,880	0,827	–	–	0,827	–	1,707
IFR-0041	Terminus et stationnement Châteauguay – Agrandissement du stationnement – Étude et acquisition de terrain	–	3,668	0,166	0,098	–	0,264	–	3,932
IFR-0034	Terminus et stationnement Sainte-Julie – Étude	–	0,620	0,100	0,500	0,700	1,300	–	1,920
PLA-****	Enveloppe d'études – Terminus et stationnements	–	0,203	0,920	0,277	–	1,197	–	1,400
SOUS-TOTAL			5,881	22,659	13,581	14,005	50,245	–	56,126
Voies réservées et mesures préférentielles									
IFR-0132	Axe A-13 – Voie réservée – Étude	–	0,001	0,262	0,270	–	0,532	–	0,533
IFR-0024	Axe A-40 Secteurs Vaudreuil – Arrondissement Saint-Laurent – Mesures préférentielles – Étude et ingénierie préliminaire	–	0,176	0,571	–	–	0,571	–	0,747
IFR-0016	Axe A-Bonaventure	75	0,682	8,893	60,606	50,559	120,058	–	120,740
IFR-0055	Axe Cousineau – Chemin de Chambly à Saint-Hubert – Voie réservée – Phase I	75	0,401	2,479	–	–	2,479	–	2,880
IFR-0052	Axe Notre-Dame à Repentigny – Voie réservée et mesures préférentielles	75	0,114	0,056	2,430	–	2,486	–	2,600
IFR-0053	Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée	75	7,529	14,906	155,103	138,789	308,798	–	316,327
IFR-0017	Axe R-116 – Voie réservée – Phases I et II	75	0,250	0,525	1,626	0,970	3,121	–	3,371
IFR-0036	Axe R-132 à Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine – Voie réservée et stationnements – Étude et acquisition de terrain	–	0,154	1,734	1,003	–	2,737	–	2,891
IFR-0019	Axe Roland-Therrien – Corridor en site propre – Étude	–	0,180	0,480	–	–	0,480	–	0,660
IFR-0051	Axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre	75	13,209	0,468	0,344	–	0,812	–	14,021
IFR-0121	Mesures d'atténuation – Travaux majeurs du réseau routier	100	6,252	11,000	5,000	–	16,000	–	22,252
IFR-0146	Mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain – Bureau des partenaires	100	0,701	4,728	10,982	11,416	27,126	–	27,827
PLA-****	Enveloppe d'études – Voies réservées et mesures préférentielles	–	2,798	5,471	3,168	0,778	9,417	–	12,215
SOUS-TOTAL			32,447	51,573	240,532	202,512	494,617	–	527,064
TOTAL			38,328	74,232	254,113	216,517	544,862	0	583,190

(en millions de \$)		%	AVANT				TOTAL	APRÈS	GRAND
		MTQ	2013	2013	2014	2015	13-14-15	2015	TOTAL
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE									
Flotte de trains et centre d'entretien									
IFR-0028 / IFR-0074	Matériel roulant – Centres d'entretien et sites de garage	75	67,745	80,713	34,387	23,522	138,622	180,085	386,452
MRO-00**	Matériel roulant – Réparations majeures	–	–	4,800	3,475	2,211	10,486	–	10,486
MRO-0010	Locomotives bimodes – Acquisition de 20 unités neuves	75	205,678	25,965	–	–	25,965	–	231,643
MRO-0001	Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration	–	3,218	1,998	1,211	0,408	3,617	–	6,835
MRO-0017	Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées	–	2,331	18,434	5,774	–	24,208	–	26,539
MRO-0013	Voitures automotrices – Programme de réhabilitation mi-vie	–	–	–	–	–	–	–	Confidentiel
MRO-0008	Voitures 700 – Révision	–	6,716	5,953	–	–	5,953	–	12,669
MRO-0002	Voitures 3000 – Acquisition de 24 unités neuves	75	0,038	30,373	53,387	0,113	83,873	4,758	88,669
SOUS-TOTAL			285,726	168,236	98,234	26,254	292,724	184,843	763,293
Infrastructures communes									
MRO-0006	Corridors du CP – Travaux d'infrastructures	75	9,459	2,798	–	–	2,798	–	12,257
JUR-0001 / JUR-0002	Emprises ferroviaires et autres – Acquisition	75	–	95,949	7,102	–	103,051	–	103,051
IFR-0077	Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Phase I	75	0,708	0,972	0,476	54,496	55,944	–	56,652
IFR-0089	Programme Réno-structures – Pont Cornwall	75	0,823	8,400	1,777	–	10,177	–	11,000
IFR-0109	Programme Réno-Tunnel	75	3,389	12,098	3,944	5,569	21,611	–	25,000
IFR-0108	Sites de garage de nuit – Ajout d'abris de trains	75	17,097	15,713	2,890	–	18,603	–	35,700
IFR-0088	Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures	75	12,139	13,101	5,672	7,108	25,881	–	38,020
IFR-0076	Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires	75	11,454	20,509	5,254	–	25,763	–	37,217
MRO-0007	Systèmes électriques et caténaires – Rénovation, mise aux normes et augmentation de la capacité – Phase I	75	0,358	5,135	4,110	4,254	13,499	3,110	16,967
MRO-0015	Trains de banlieue – Réparations majeures sur les cinq lignes	–	–	6,209	4,431	4,446	15,086	–	15,086
TI-0017	Tunnel Mont-Royal – Mise aux normes du système de radiocommunications	75	1,561	1,483	–	–	1,483	–	3,044
PLA-****	Enveloppe d'études – Infrastructures communes	–	0,868	1,129	0,003	–	1,132	–	2,000
SOUS-TOTAL			57,856	183,496	35,659	75,873	295,028	3,110	355,994
Ligne Deux-Montagnes									
IFR-0030	Gare Île-Bigras – Réhabilitation	75	0,252	0,112	1,636	–	1,748	–	2,000
IFR-0004 / IFR-0047	Doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds	75	2,243	2,800	1,744	45,213	49,757	–	52,000
IFR-0054	Jonction de l'Est – Étagement	75	34,105	21,344	4,151	–	25,495	–	59,600
PLA-****	Enveloppe d'études – Ligne Deux-Montagnes	–	0,325	0,079	0,191	0,205	0,475	–	0,800
SOUS-TOTAL			36,925	24,335	7,722	45,418	77,475	–	114,400
Ligne Vaudreuil-Hudson									
IFR-0116	Gare Île-Perrot – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain	–	0,251	0,293	0,119	–	0,412	–	0,663
IFR-0086	Gare Vaudreuil – Aménagement permanent	75	2,727	7,643	4,340	–	11,983	–	14,710
IFR-0075	Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire et accroissement de la capacité – Étude et ingénierie préliminaire	–	0,693	0,434	0,373	–	0,807	–	1,500
PLA-****	Enveloppe d'études – Ligne Vaudreuil-Hudson	–	0,345	0,255	–	–	0,255	–	0,600
SOUS-TOTAL			4,016	8,625	4,832	–	13,457	–	17,473

(en millions de \$)		% MTQ	AVANT 2013	2013	2014	2015	TOTAL 13-14-15	APRÈS 2015	GRAND TOTAL
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)									
Ligne Blainville–Saint-Jérôme									
IFR-0071	Gare Rosemère – Amélioration de l'accès – Études et acquisition de terrain	–	0,801	0,133	0,159	0,047	0,339	–	1,140
IFR-0003	Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accès – Étude	–	1,609	0,500	0,501	–	1,001	–	2,610
IFR-0063	Gare Mirabel – Aménagement d'une nouvelle gare – Phase I	75	1,699	3,587	–	–	3,587	–	5,286
IFR-0056	Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Connexion dans le tunnel Mont-Royal – Étude	–	1,407	1,000	1,500	1,602	4,102	6,991	12,500
IFR-0070	Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Réfection des quais	75	0,063	3,175	3,262	–	6,437	–	6,500
IFR-0006 / IFR-0031	Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité	75	30,869	17,458	1,363	–	18,821	–	49,690
PLA-****	Enveloppe d'études – Ligne Blainville–Saint-Jérôme	–	0,394	0,770	0,136	–	0,906	–	1,300
SOUS-TOTAL			36,842	26,623	6,921	1,649	35,193	6,991	79,026
Ligne Mont-Saint-Hilaire									
IFR-0005	Gare Longueuil–Saint-Hubert – Aménagement permanent	75	18,509	5,031	–	–	5,031	–	23,540
IFR-0068	Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent	75	7,379	1,451	–	–	1,451	–	8,830
IFR-0007	Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent	75	6,832	0,858	–	–	0,858	–	7,690
IFR-0066	Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent – Phases I et II	75	7,310	0,464	–	–	0,464	–	7,774
IFR-0064	Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité	75	5,603	5,997	–	–	5,997	–	11,600
PLA-****	Enveloppe d'études – Ligne Mont-Saint-Hilaire	–	–	0,200	–	–	0,200	–	0,200
SOUS-TOTAL			45,633	14,001	–	–	14,001	–	59,634
Ligne Candiak									
IFR-0010	Gare Candiak – Aménagement permanent	75	0,364	1,932	3,365	–	5,297	–	5,661
IFR-0009	Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent	75	2,204	5,902	0,694	–	6,596	–	8,800
IFR-0011	Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain	–	1,349	0,238	–	–	0,238	–	1,587
IFR-0014	Gare Lachine-Victoria – Aménagement d'une nouvelle gare – Étude et ingénierie détaillée	75	0,143	1,156	1,019	–	2,175	–	2,318
IFR-0002	Ligne Candiak – Site de garage – Aménagement permanent	75	2,009	13,552	6,677	5,523	25,752	–	27,761
IFR-0012	Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires	75	7,374	0,417	8,134	3,725	12,276	–	19,650
PLA-****	Enveloppe d'études – Ligne Candiak	–	0,214	0,636	–	–	0,636	–	0,850
SOUS-TOTAL			13,657	23,833	19,889	9,248	52,970	–	66,627
Développement et consolidation du réseau									
IFR-0060	Plan de mobilité de l'Ouest – Bureau des partenaires	75	4,086	6,085	6,227	6,263	18,575	–	22,661
IFR-0125 / IFR-0092	Train de l'Est (ligne Mascouche)	75	387,808	263,592	20,000	–	283,592	–	671,400
PLA-****	Enveloppe d'études – Développement et consolidation du réseau	–	1,035	0,455	0,379	0,221	1,055	–	2,090
SOUS-TOTAL			392,929	270,132	26,606	6,484	303,222	–	696,151
TOTAL			873,584	719,281	199,863	164,926	1 084,070	194,944	2 152,598
RÉSERVE			–	10,000	–	–	10,000	–	10,000
TOTAL GLOBAL			958,348	878,378	513,672	417,158	1 809,208	221,561	2 989,117



Mobilité simplifiée

La complexification croissante de la chaîne de déplacements rend essentielle la question du cheminement de la clientèle sur le réseau de transport collectif métropolitain. Selon les données de l'enquête Origine-Destination (OD) 2008, près de la moitié des clients du service de transport collectif dans la région a recours à plus d'un mode de transport afin d'accéder à son point de destination final (excluant la marche). Certains clients utilisent même plusieurs réseaux de transport collectif lors de leurs déplacements. Il faut donc agir sur l'aménagement des équipements métropolitains afin de les rendre facilement accessibles à tous. Il est également nécessaire de travailler de pair avec les organismes de transport pour améliorer la coordination intermodale et pour harmoniser la qualité des services, l'information diffusée et la tarification métropolitaine.

Consciente de ces enjeux, l'AMT s'est dotée de plusieurs orientations stratégiques en lien avec le Plan stratégique – Vision 2020, des orientations qui visent à faciliter le cheminement sur le réseau et à harmoniser la qualité du service à la clientèle.

Dans ce contexte d'intermodalité, l'AMT souhaite tout d'abord faciliter l'accès aux équipements métropolitains par des modes de déplacements durables, soit la marche, le vélo, le transport collectif ou encore le covoiturage. Ces initiatives permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), d'améliorer les services offerts aux usagers et de soulager la demande en stationnement incitatif. L'AMT souhaite aussi faciliter les déplacements pour les personnes à mobilité réduite, en visant progressivement une accessibilité universelle du réseau de transport collectif métropolitain. Les systèmes de transport intelligents (STI) ont également un rôle majeur à jouer pour simplifier les déplacements, en améliorant la coordination intermodale et en permettant la diffusion d'une information de qualité sur le réseau métropolitain. Plusieurs initiatives sont prévues en ce sens afin d'offrir progressivement à la clientèle un service de transport collectif mieux synchronisé et une information claire, abondante et en temps réel sur l'ensemble du réseau.



Mobilité et modes d'accès durables

En raison du succès croissant du service de transport collectif métropolitain, les stationnements connaissent des taux d'occupation très élevés. En 2011, 70 % des stationnements étaient occupés à plus de 75 % et plus de 45 % à plus de 90 %. Face à la saturation de ces stationnements et aux limitations d'expansion, notamment dans les milieux les plus densément urbanisés, l'AMT souhaite favoriser l'utilisation de modes de déplacement alternatifs et durables pour accéder aux équipements métropolitains. L'électrification progressive des lignes de trains de banlieue et des autres modes sera étudiée afin de réduire l'impact environnemental, au bénéfice des clients comme des résidents de la région. Également, l'utilisation d'autres énergies alternatives sera analysée.

En conformité avec son Plan stratégique – Vision 2020, l'AMT souhaite simplifier le cheminement de la clientèle lorsqu'elle accède aux équipements métropolitains et prioriser de plus en plus l'accès aux sites à pied, à vélo, en transport collectif et en covoiturage.

L'AMT prévoit ainsi réaliser une analyse des besoins qui va permettre de déterminer les aménagements requis aux équipements métropolitains afin de faciliter le changement de mode. De cette façon, l'Agence pourra rendre le cheminement de la clientèle sur le réseau à la fois plus fluide et plus intuitif et améliorer la qualité des services offerts. Parallèlement à cette initiative, l'AMT va mettre en place des installations qui incitent à l'utilisation du vélo et du covoiturage, notamment le covoiturage par voiture électrique, afin d'accéder aux équipements. Ces initiatives participent ainsi à la promotion d'une mobilité durable et active dans la région.

- A. Électrification et énergies alternatives – Études
- B. Véhicules électriques – Mesures favorisant leur utilisation
- C. Vélos – Ajout de supports et d'abris
- D. Vélos – Stationnements d'incitation – Projets pilotes
- E. Enveloppe d'études – Mobilité et modes d'accès durables

Électrification et énergies alternatives – Études

RÉF. IFR-0026



Dans les dernières années, les différentes sociétés métropolitaines de transport public ont adhéré aux principes de mobilité durable. Ainsi, elles visent à proposer une offre de transport sécuritaire, efficace, réalisée et exploitée dans le respect de l'environnement, des communautés et des générations à venir.

Le gouvernement du Québec a souhaité, dans les différentes politiques reliées au transport des biens et des personnes, réduire significativement les quantités d'émissions polluantes reliées à l'activité du transport. Le statu quo à l'égard des énergies utilisées n'est plus souhaitable compte tenu de la progression du prix de pétrole.

En lien avec le Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques du gouvernement du Québec et en harmonie avec son Plan stratégique – Vision 2020, l'AMT travaille à étendre l'électrification de son réseau de trains de banlieue. Durant les dernières années, elle a posé différents gestes en ce sens : acquisition de 20 nouvelles locomotives bimodes, partenariat avec Hydro-Québec et réalisation d'une étude de faisabilité sur l'électrification du réseau de trains de banlieue, qui confirme que l'électrification du réseau complet est profitable en termes économique et environnemental. Les lignes Vaudreuil-Hudson et Blainville–Saint-Jérôme ont les potentiels d'électrification les plus intéressants.

Entre 2010 et 2011, l'AMT a encadré deux études d'électrification des transports publics, soit deux études de faisabilité reliées au réseau de trains de banlieue et à la préparation d'un système de trolleybus sur l'axe métropolitain Pie-IX. Les conclusions respectives de ces études sont généralement positives.

Pour le réseau de trains de banlieue, l'AMT a donc entamé des discussions avec le CN et le CP, propriétaires des emprises ferroviaires, discussions qui n'ont toutefois pas permis d'établir d'entente à ce jour. L'AMT compte néanmoins poursuivre ses efforts à ce sujet.

Pour le réseau de transport métropolitain par autobus, selon les orientations retenues pour les systèmes de voies réservées rapides, l'AMT va poursuivre la coordination des efforts des différents partenaires afin de faciliter l'électrification des modes de transport.

D'une part, l'AMT sera en mesure de préciser les paramètres des projets d'électrification et d'établir un plan d'ensemble pour atteindre les objectifs gouvernementaux qui visent l'électrification de 95 % des transports collectifs d'ici 2030. D'autre part, l'AMT va évaluer les opportunités relatives aux sources d'énergie alternatives pour les systèmes de transport public. Cette étude concernera les champs d'applications et les technologies émergentes et éprouvées sur les énergies, comme le biodiesel, le gaz naturel, l'hydrogène ou autres.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	1,328	0,354	0,246	0,134	–	2,062

Véhicules électriques – Mesures favorisant leur utilisation

RÉF. IFR-0149



Le 7 avril 2011, le gouvernement du Québec dévoilait son Plan d'action sur les véhicules électriques et annonçait sa volonté que 95 % des déplacements sur le réseau québécois de transport collectif recourent à l'électricité d'ici 2030.

Dans l'objectif que de plus en plus de gens se tournent vers les véhicules électriques, et dans la lignée de son engagement à offrir des modes de transport verts, l'AMT souhaite réaliser des études et des projets pilotes pour identifier des mesures permettant de favoriser l'utilisation de véhicules électriques dans la région métropolitaine de Montréal.

L'AMT a commencé le déploiement sur son réseau des bornes électriques dans ses stationnements incitatifs et développé un programme de covoiturage utilisant des voitures électriques, le projet CLIC. Avec ces initiatives, l'AMT est en mesure de développer plusieurs solutions innovatrices afin de réduire la dépendance des résidents de la métropole aux hydrocarbures. De cette manière, l'AMT souhaite assurer sa position de chef de file dans la promotion des modes de transport durable à travers des infrastructures de transport collectif de qualité.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	1,949	0,987	–	–	–	2,936

Vélos – Ajout de supports et d’abris

RÉF. IFR-0081 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 INTERMODALITÉ **GPS** PORTE 1

Pour répondre 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, elle souhaite installer des abris pour les supports à vélo aux sites les plus achalandés. En effet, les supports à vélo de plusieurs gares et terminus sont sur le point d’être saturés, ce qui incite certains usagers à stationner leur vélo de façon inadéquate. L’AMT entend donc procéder à l’ajout de supports dans ses 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	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,241	0,235	0,164	0,126	–	0,766

Vélos – Stationnements d’incitation – Projets pilotes

RÉF. IFR-0083 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 INTERMODALITÉ **GPS** JALON 2.1 ▲ 70 %

Mieux connus sous le vocable de vélostations, les stationnements d’incitation pour vélo sont des espaces sécurisés mis à la disposition 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. Le projet est réalisé en deux étapes. Dans un premier temps, une étude d’avant-projet a permis de documenter les besoins de la clientèle utilisant le vélo pour se rendre aux équipements de l’AMT, en plus d’analyser les éléments techniques et fonctionnels requis pour l’implantation des stationnements d’incitation pour vélo. Dans un second temps, l’AMT réalisera un premier projet pilote à la gare Deux-Montagnes et désire en réaliser un autre afin d’évaluer l’implantation de stationnements d’incitation pour vélo de plus grande capacité dans un terminus métropolitain. 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. Les coûts des projets pilotes ont été légèrement ajustés après le raffinement des concepts.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,251	0,900	–	–	–	1,151

Enveloppe d’études – Mobilité et modes d’accès durables

RÉF. IFR-0122 / PLA-****

GPS PORTE 0

En lien avec les nouveaux processus de gestion des projets, soit la GPS (voir p. 16), cette enveloppe regroupe les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l’étape conceptuelle, et qui n’ont pas encore atteint le point d’approbation qui permet de commencer les études plus approfondies. Dans le cadre de cette enveloppe, l’AMT prévoit étudier :

- Intermodalité dans les équipements métropolitains – Identification des aménagements requis ;
- Autres études – Mobilité et modes d’accès durables.

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets reliés aux modes d’accès durables qui pourraient se présenter en cours d’année. Elle permettra également d’amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d’axes initiés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l’AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,403	0,147	–	–	–	0,550



Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

L'accessibilité au réseau de transport collectif est au cœur du droit à la mobilité pour tous. Selon des données 2006 de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), plus de 13 % de la population de l'île de Montréal et près de 10 % de celle vivant dans les autres secteurs de la région vivent avec une forme d'incapacité. Par ailleurs, en raison du vieillissement démographique, une part de plus en plus importante de la population éprouvera à l'avenir des problèmes de mobilité et d'accès aux services.

Consciente de ces enjeux, l'AMT s'est dotée d'orientations qui visent à améliorer l'accessibilité aux trains de banlieue, aux autobus et aux autres modes guidés terrestres, ainsi qu'à l'ensemble des infrastructures qui constituent le réseau métropolitain. Cette volonté découle de la Politique d'accessibilité adoptée par l'AMT en 2008, et s'appuie 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. À la suite de l'adoption de cette politique, l'AMT s'est dotée en 2011 d'un Plan de développement – Accessibilité du réseau. Ce plan vise à améliorer progressivement l'accès à l'information, au matériel roulant et à l'ensemble des terminus, stationnements et gares de trains. Ces améliorations se feront dans la mesure où les conditions de faisabilité technique, financière ou autres n'imposent pas de contraintes excessives à l'AMT.

Plusieurs initiatives sont ainsi prévues afin d'améliorer l'accessibilité au réseau métropolitain pour les personnes à mobilité réduite. L'AMT souhaite tout d'abord mettre à niveau le réseau existant, conformément à des standards d'accessibilité. Des améliorations sont notamment prévues sur le réseau de trains de banlieue à travers la mise en œuvre de projets pilotes ainsi que dans le cadre de l'implantation de la nouvelle ligne Mascouche (Train de l'Est). Par ailleurs, l'AMT poursuit l'intégration de principes et standards d'accessibilité dans la conception de ses projets. Conformément au Plan stratégique – Vision 2020, ces interventions permettront ainsi aux personnes à mobilité réduite, mais aussi à l'ensemble de la clientèle, d'évoluer de façon plus fluide sur le réseau métropolitain.

A. Amélioration de l'accessibilité – Engagement – Trains de banlieue

B. Amélioration de l'accessibilité – Réseau de trains de banlieue et équipements métropolitains

Amélioration de l'accessibilité – Engagement – Trains de banlieue

RÉF. IFR-0093 / IFR-0095 / IFR-0096 / IFR-0150 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 ACCESSIBILITÉ

L'AMT a pris des engagements auprès de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse afin d'adapter graduellement l'environnement spécifique de chacune des gares de trains de banlieue et ainsi améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Parmi ces engagements, qui s'appuient sur la politique d'accessibilité et sur le plan de développement de l'accessibilité de l'AMT, mentionnons :

- l'intégration de la technologie sonore aux nouvelles distributrices automatiques de titres (DAT) ;
- l'installation de tuiles tactiles aux abords des quais des gares ;
- la mise aux normes des quais ;
- l'amélioration de l'éclairage dans les gares.

Afin de respecter un échéancier réaliste et cohérent, l'AMT adopte une approche d'évaluation et de mise en priorité des projets d'amélioration de son réseau.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,713	6,823	8,207	7,033	1,913	24,689

Amélioration de l'accessibilité – Réseau de trains de banlieue et équipements métropolitains

RÉF. IFR-0097 / IFR-0099 / IFR-0100 / IFR-0104 / IFR-0105 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 ACCESSIBILITÉ

Afin d'améliorer l'accès des personnes handicapées et à mobilité réduite au réseau de trains de banlieue, aux stationnements et aux terminus métropolitains, l'AMT a adopté une politique d'accessibilité ainsi qu'un plan de développement. Ce plan détermine les installations et les équipements dont l'accessibilité devra être améliorée en priorité. Des comités regroupant des représentants du milieu associatif ont également été mis en place afin d'appuyer les orientations du plan de développement.

Parmi les actions qui sont visées par l'amélioration de l'accessibilité du réseau, mentionnons :

- la réalisation de projets pilotes pour établir des standards AMT ;
- l'amélioration de l'accessibilité aux sites prioritaires, dont la Gare Centrale et le terminus Centre-ville ;
- l'amélioration de la signalétique dans les gares ;
- l'accessibilité du matériel roulant.

Comme stipulé dans la politique, les améliorations du réseau se feront dans la mesure où les conditions de faisabilité technique, financière ou autres n'imposent pas de contraintes excessives à l'AMT. L'AMT procédera ainsi à l'évaluation et la priorisation des projets.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,456	10,448	9,017	4,931	3,578	29,430



Coordination intermodale et tarification

Selon les dernières enquêtes de satisfaction réalisées, la clientèle est globalement très satisfaite du service de transport collectif métropolitain, avec un taux de satisfaction qui fluctue entre 86 % et 94 % selon les différents organismes de transport testés. Il en découle que la principale amélioration de service souhaitée par les clients concerne un meilleur arrimage entre les différents modes et réseaux de transport collectif dans la région.

Conformément au Plan stratégique – Vision 2020, l'AMT s'est donc dotée d'un certain nombre d'orientations visant à faciliter le cheminement de la clientèle sur le réseau et à améliorer la fluidité de ses déplacements au moment des correspondances. Plus précisément, l'AMT souhaite mettre en place des systèmes d'aide à l'exploitation permettant d'améliorer la coordination intermodale et d'harmoniser la tarification à l'échelle métropolitaine.

L'AMT travaille ainsi à la mise en place d'une plateforme de diffusion d'information partagée par l'ensemble des autorités organisatrices de transport (AOT) et des partenaires concernés, qui favorisera l'intégration régionale de l'information sur l'état du service. Cette plateforme est nécessaire afin de diffuser à la clientèle une information actualisée en temps réel. L'Agence assure également l'intégration régionale de l'ensemble de ses infrastructures reliées au STI, afin d'en assurer le maintien et le bon fonctionnement au fil du temps. Cette initiative permettra d'optimiser l'exploitation de tous les équipements métropolitains de transport collectif dans la région. Enfin, l'AMT poursuit la mise sur pied d'un système commun permettant une automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes auprès de l'ensemble des partenaires en transport collectif. L'achat des titres de transport collectif sera ainsi harmonisé dans la région et simplifié pour la clientèle.

- A. État du service en temps réel – Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information – Projet pilote
- B. Trains de banlieue et RTMA – Intégration des infrastructures STI – Projet pilote et phase I
- C. Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III
- D. Enveloppe d'études – Coordination intermodale et tarification

État du service en temps réel – Plate-forme intégrée d'échange et de diffusion de l'information – Projet pilote

RÉF. TI-0016

AXE 1 COORDINATION INTERMODALE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

GPS PORTE 1

Réalisé en trois phases, ce projet a pour objectif le développement et la mise en service d'une plateforme intégrée d'échange et de diffusion d'information sur l'état du service en temps réel entre les AOT et les autres exploitants.

Cette plateforme permettra de fournir aux clients une information dynamique et interactive sur l'ensemble des transporteurs, leur permettant de faire des choix éclairés lors de leurs déplacements. Elle 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.

La première phase du projet a permis d'identifier et de favoriser l'application d'une norme afin de faciliter l'échange d'information entre les SAEIV des partenaires. Développée par l'*American Public Transportation Association (APTA)*, la norme *Transit Communication Interface Profiles (TCIP)* a été choisie. Un projet pilote, réalisé en collaboration avec la STL, a permis de définir une architecture informatique visant l'échange d'information en temps réel entre les deux SAEIV existants.

La deuxième phase vise à réaliser le développement d'une architecture régionale des STI pour le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Cette démarche a pour but de planifier et déployer des STI de manière organisée et coordonnée entre les partenaires. Elle permettra notamment d'identifier les intervenants ainsi que les liens entre les systèmes existants et futurs.

La troisième phase comprend le développement et la mise en service des éléments informatiques constituant la plateforme de diffusion et d'échange d'information.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)			
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,449	0,282	0,388	–	–	1,119

Trains de banlieue et RTMA – Intégration des infrastructures STI – Projet pilote et phase I

RÉF. TI-0023 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 COORDINATION INTERMODALE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

GPS PORTE 1

Avec le déploiement de diverses technologies liées aux STI, les gares, les terminus et les stationnements incitatifs de l'AMT sont maintenant dotés de différents systèmes comme les distributrices de titres, les afficheurs dynamiques, les centres d'information autoportants, les systèmes de vidéosurveillance et de diffusion vocale, et les téléphones d'urgence. En raison de cette masse critique d'infrastructures technologiques appelée à s'accroître, l'AMT doit s'assurer de les sécuriser et de suivre leur évolution à l'aide d'une infrastructure sur site qui répond à différents besoins en matière d'exploitation. De fait, les équipements, boîtiers et conduits de ces systèmes doivent être intégrés afin d'en assurer le bon fonctionnement et la conformité à différents impératifs en matière de sécurité et d'entretien. Une étude d'avant-projet a permis de spécifier différentes configurations de boîtiers qui permettent d'intégrer l'ensemble des systèmes et leur raccordement au réseau. Cette étude a également permis de déterminer les sites prioritaires. Aussi, un projet pilote sera réalisé afin de confirmer le choix du type de boîtier à installer ainsi que de valider la stratégie de localisation sur site. Ce projet pilote sera suivi d'une première phase de réalisation afin d'intervenir sur certains sites prioritaires.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)			
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,690	0,410	2,549	–	–	3,649

Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III

RÉF. TI-0012 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 COORDINATION INTERMODALE

GPS PORTE 1

Mis sur pied en 1998, le Comité sur l'automatisation des systèmes de vente des titres et de perception des recettes regroupe la Société de transport de Montréal (STM), l'AMT, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (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. Durant cette première phase du projet, les équipements de vente et de perception ont été acquis et exploités par l'AMT et les organismes de transport ont pris 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 de la carte à puce par les quatre derniers CIT. Cette phase I s'est donc conclue par la mise en service réussie des cartes à puce OPUS dans toute la région métropolitaine de Montréal.

Le projet se poursuit en phases. La phase II du projet a débuté en 2009 par les études relatives aux modifications majeures qui consistent en l'implantation de la fonctionnalité sonore (pour les amblyopes) et des accepteurs de cartes à puces bancaires sur les distributrices de titres. La mise en service de ces fonctionnalités a été réalisée en août 2012. La phase II se poursuivra avec :

- l'acquisition et l'implantation de distributrices de titres et de valideurs fixes dans les gares et dans les billetteries métropolitaines en vue de l'harmonisation des conditions de vente et de perception ;
- l'implantation de distributrices de titres dans le réseau du métro en vue de la vente des titres métropolitains ;
- l'implantation d'un système de gestion des constats relatifs aux infractions au règlement d'utilisation du réseau des trains de banlieue ;
- l'implantation de tourniquets de contrôle d'accès au départ de la Gare Centrale dans le cadre d'un projet pilote ;
- les études relatives à la phase III.

La phase III du projet sera définitivement confirmée à l'issue d'une première étude sur la mise en place d'équipements de contrôle d'accès dans les gares et à la suite du projet pilote réalisé au cours de la phase II. Elle comprendra le déploiement de l'implantation de tourniquets de contrôle d'accès dans les trois gares du centre-ville (Vendôme, Lucien-L'Allier et Gare Centrale) par lesquelles transitent chaque jour 75 % des clients des trains de banlieue. Le but d'un tel projet est :

- d'assurer un meilleur contrôle de la fraude ;
- de disposer de données précises d'achalandage en provenance des validations réellement effectuées et non plus seulement des sondages et enquêtes ;
- d'affiner les calculs de redistribution des recettes.

Les coûts présentés ici couvrent les phases II et III du projet.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,684	3,292	8,297	11,768	9,059	35,100

Enveloppe d'études – Coordination intermodale et tarification

RÉF. PLA-****

GPS < PORTE 0

En lien avec les nouveaux processus de gestion des projets, soit la GPS, cette enveloppe regroupe les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l'étape conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de commencer les études plus approfondies :

- Autres études – Coordination intermodale et tarification.

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la coordination intermodale et à la tarification qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes initiés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
-	-	-	0,050	-	-	-	0,050



Qualité de service et information à la clientèle

La qualité globale des services offerts, et tout particulièrement la diffusion d'information sur l'état du service, est essentielle à la satisfaction de la clientèle. Le client doit en effet pouvoir s'informer facilement de son point de départ vers la gare de trains, le terminus, la station de métro ou l'arrêt d'autobus, jusqu'à sa destination finale. L'information diffusée actuellement sur le réseau est majoritairement planifiée et non en temps réel. Elle ne permet donc pas au client de prendre une décision éclairée et d'adapter son trajet en cas de perturbations du service. Par ailleurs, en raison de la complexification croissante de la chaîne de déplacements, de plus en plus de clients utilisent plusieurs modes et réseaux de transport collectif avant d'arriver à leur point de destination. Il faut donc leur fournir de l'information claire, abondante et en temps réel, et ce, tout au long de leur cheminement sur le réseau.

En réponse à ces enjeux, l'AMT s'est donc dotée de plusieurs orientations qui visent à offrir à tous les clients du service de transport collectif métropolitain une qualité de service rehaussée ainsi qu'une information disponible en temps réel et harmonisée sur l'ensemble du réseau. L'Agence étudie tout d'abord la mise en place d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) partagé avec l'ensemble de ses partenaires en transport, qui servira de plateforme d'échange de données sur l'état du service. Il permet tout d'abord une meilleure synchronisation des différents modes et opérateurs de transport collectif, ainsi que la diffusion à la clientèle d'une information en temps réel et harmonisée dans la région. L'AMT prévoit moderniser et diversifier ses supports d'information afin d'informer la clientèle tout le long de son déplacement. Plusieurs moyens de communication sont étudiés afin de mieux l'accompagner dans son cheminement : systèmes de jalonnement dynamique aux stationnements incitatifs, affichage dynamique sur les quais ainsi que dans les autres équipements métropolitains, diffusion de messages vocaux et émission de messages sur appareils mobiles. Enfin, toujours dans un souci d'amélioration du service à la clientèle, l'Agence poursuit le déploiement de mesures de sûreté et de sécurité sur l'ensemble du réseau. Conformément au Plan stratégique – Vision 2020, ces initiatives contribuent à améliorer la qualité de service offerte et le confort de la clientèle lors de ses déplacements quotidiens.

- A. Cadre technologique de l'AMT – Amélioration
- B. Diffusion d'information dynamique sur appareil de communication portable
- D. Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II
- E. Gares – Modernisation du système de sonorisation dans les bâtiments et sur les quais – Phase I
- F. Infrastructures et systèmes – Sécurité
- G. Mesures de sûreté – Amélioration
- H. Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares
- I. SAEIV aux terminus et aux stationnements incitatifs
- J. Trains de banlieue – Système d'information aux voyageurs
- K. Trains de banlieue – Vidéosurveillance à bord – Projet pilote
- L. Enveloppe d'études – Qualité de service et information à la clientèle

Cadre technologique de l'AMT – Amélioration

RÉF. TI-0013 / TI-0025

AXE 1 QUALITÉ DE SERVICE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

L'AMT doit constamment améliorer ses services pour répondre aux besoins croissants de ses clients. Afin d'y parvenir, elle doit, entre autres, voir à la normalisation des équipements, établir des standards technologiques et suivre l'évolution de ceux-ci.

L'AMT doit donc se doter de systèmes et d'équipements lui permettant de remplir de façon adéquate sa mission et ses objectifs. Ces équipements et solutions technologiques supplémentaires permettront, par exemple, de soutenir les nouveaux systèmes de perception des recettes ainsi que les différents projets STI, notamment en ce qui a trait à la diffusion d'information aux voyageurs.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	13,434	1,731	1,634	–	16,799

Diffusion d'information dynamique sur appareil de communication portable

RÉF. TI-0006 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 QUALITÉ DE SERVICE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE **GPS** JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

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 visant à 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, actualisée en temps réel et disponible de diverses façons, notamment sur appareil de communication portable (téléphone, assistant numérique, ordinateur tablette, etc.). Ainsi, les utilisateurs auront accès par SMS, par courriel ou par Internet mobile à l'information relative à l'heure de passage du prochain train (réelle et planifiée), aux prochains arrêts et aux perturbations de service.

Ces nouveaux médias viendront se greffer aux systèmes d'information existants afin d'améliorer l'accessibilité à l'information en cours de route. Le projet comprend deux phases. La première phase, réalisée à l'hiver 2010 sous forme de projet pilote avec l'aide d'une contribution financière de Transports Canada, a permis à l'AMT d'évaluer le service SMS et de définir les aspects fonctionnels du futur système. Un sondage réalisé à l'automne 2010 a révélé un haut niveau de satisfaction de la clientèle en ce qui a trait à l'utilité de ce service et a permis d'identifier les améliorations nécessaires afin d'en augmenter la fiabilité.

À la suite de la réalisation du projet pilote, les coûts ont été ajustés afin d'inclure le développement de l'application permettant le traitement et la diffusion de l'information de perturbation de service. La dernière phase consistera à faire l'acquisition de l'équipement informatique supplémentaire requis pour assurer la performance et la fiabilité du service rendu à la clientèle.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	0,133	0,323	0,317	–	–	–	0,640

Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II

RÉF. TI-0015 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 QUALITÉ DE SERVICE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

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 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.

Lancés en 2010, les travaux relatifs à ce projet progressent par lots.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	0,125	8,086	3,824	–	–	–	11,910

Gares – Modernisation du système de sonorisation dans les bâtiments et sur les quais – Phase I

RÉF. TI-0004 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 QUALITÉ DE SERVICE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

GPS PORTE 1

Compte tenu de l'implantation d'une gestion automatisée de l'information à la clientèle et de la désuétude des équipements en place, les équipements de sonorisation existants aux gares et sur les quais doivent être remplacés. L'implantation du nouveau système vise donc à standardiser l'ensemble des composantes du système de sonorisation afin que le système soit plus flexible, plus stable et qu'il facilite la connectivité avec les autres systèmes. Ainsi, les messages pourront être diffusés aux voyageurs de façon uniforme sur l'ensemble des sites. De plus, la qualité de la sonorisation sur l'ensemble du quai sera améliorée, amenant une sécurité et un service accrus pour ses clients. Le projet a été découpé en phases, la première vise les deux lignes où l'achalandage est le plus élevé, soit les lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson. Les interventions requises sur les autres lignes seront lancées dans des phases subséquentes, qui seront préparées et évaluées lors de la phase I.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,311	6,463	–	–	–	6,774

Infrastructures et systèmes – Sécurité

RÉF. TI-0014 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 QUALITÉ DE SERVICE

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), soit la sécurité informationnelle et la protection de ses opérations, seront assurées en cas de sinistre. 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	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,059	2,577	2,248	5,248	0,130	10,262

Mesures de sûreté – Amélioration

RÉF. SUR-0002

AXE 1 QUALITÉ DE SERVICE

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, comme :

- la télésurveillance :
 - ajout de caméras sur certains sites pour cibler des problématiques particulières ;
- la sécurité incendie :
 - achat d'équipements de protection (panneaux incendie, avertisseurs de fumée, gicleurs, extincteurs) dans le cadre de la mise aux normes des infrastructures ;
- les autres projets spéciaux :
 - achat d'équipements de sécurité pour le personnel et les usagers (défibrillateurs pour l'ensemble des lignes de trains, trousse de premiers soins, chaises roulantes, radios, etc.) ;
 - installation de guérites de sécurité à l'entrée des sites de garage ;
 - ajout d'équipements de gestion des accès sur certains sites existants.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	3,163	1,579	1,158	1,123	–	7,023

Programme – Ajout d'abris sur les quais des gares

RÉF. IFR-0090 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 QUALITÉ DE SERVICE

GPS JALON 2.2 ▲ 100 %

Une des principales causes d'insatisfaction des usagers des trains 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 ses normes d'abris pour les gares de 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. Les coûts du projet ont été révisés en fonction des nouveaux estimés reçus pour ces abris de grande capacité.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,586	2,984	2,988	2,984	11,937	21,479

SAEIV aux terminus et aux stationnements incitatifs

RÉF. TI-0005 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 INFORMATION À LA CLIENTÈLE | COORDINATION INTERMODALE

GPS PORTE 1

Les systèmes d'affichage disponibles 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 ainsi que 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 implanté en 1999.

La modernisation du SAEIV 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 adhérence à l'horaire et en diffusant de l'information en temps réel sur les afficheurs dynamiques et les haut-parleurs.

Les différents appels d'offres lancés en 2011 n'ont pas permis de fournir une solution répondant aux attentes de l'AMT en matière de budget et de solution technologique. C'est pourquoi le projet porte maintenant sur la réalisation d'une nouvelle étude, qui tiendra compte des résultats obtenus en 2011, sur la modernisation de l'outil de gestion et des équipements informatiques des systèmes d'exploitation déployés pour y intégrer les nouvelles technologies d'affichage dynamique, de sonorisation, d'automatisation et de détection et localisation de véhicules. L'étude formulera des recommandations et une estimation détaillée sur les coûts de remplacement de ces systèmes, ainsi qu'un calendrier de réalisation pour le déploiement de ceux-ci. De plus, l'étude identifiera d'autres sites potentiels (terminus et stationnements incitatifs) qui pourraient bénéficier également de SAEIV, selon un programme de réalisation. À cet effet, une enveloppe budgétaire est également prévue pour réaliser une première phase de ce programme, à même le budget présenté ci-dessous.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,445	0,378	2,854	–	–	3,677

Trains de banlieue – Système d'information aux voyageurs

RÉF. TI-0001 / TI-0002 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 QUALITÉ DE SERVICE | INFORMATION À LA CLIENTÈLE

GPS PORTE 1

Ce projet a pour objectif d'harmoniser l'information diffusée aux voyageurs dans toute la flotte de trains de banlieue. Il consiste à équiper les voitures des séries 400, 700, 900 et 2000, qui seront conservées à long terme, d'un système d'information aux voyageurs composé d'un système de sonorisation et/ou d'affichage dynamique. Il permettra d'informer les voyageurs de manière automatisée à propos du trajet, comme c'est le cas dans les nouvelles voitures de la série 3000.

Présentement, la diffusion des messages vocaux à bord des trains est effectuée par le conducteur de manière non automatisée. La diffusion est irrégulière et parfois déficiente. Un système d'information automatisé permettra d'effectuer les annonces des prochaines gares avec régularité, en fonction de la position du train, et d'annoncer des messages de fins de ligne, d'urgence ou d'intérêt pour la clientèle.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,125	0,258	0,536	0,734	–	1,653

Trains de banlieue – Vidéosurveillance à bord – Projet pilote

RÉF. TI-0022 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 1 QUALITÉ DE SERVICE **GPS** PORTE O

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 peut être installé dans les voitures de passagers pour assurer la sécurité de la clientèle et dans les locomotives pour permettre la reconstitution des événements lors de perturbations. L'AMT concentrera ses efforts, dans un premier temps, à l'évaluation de la vidéosurveillance dans les locomotives.

L'étude inclura un projet pilote dans lequel quelques locomotives seront équipées d'un système de vidéosurveillance.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	0,160	–	–	–	0,160

Enveloppe d'études – Qualité de service et information à la clientèle

RÉF. TI-0011 / SUR-0003 / PLA-****

GPS PORTE O

En lien avec les nouveaux processus de gestion des projets, soit la GPS, cette enveloppe regroupe les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l'étape conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de commencer les études plus approfondies. Dans le cadre de cette enveloppe, l'AMT prévoit étudier :

- Stationnements incitatifs – Systèmes de jalonnement dynamique ;
- Trains de banlieue – Plans de mesures d'urgence ;
- Autres études – Qualité de service et information à la clientèle.

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la qualité de service et l'information à la clientèle qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes initiés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,193	0,232	0,030	–	–	0,455



Réseau de métro

Le réseau de métro représente une infrastructure de transport névralgique dans la région, avec près de la moitié de l'achalandage annuel en transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine. Son prolongement le plus récent témoigne de l'efficacité et de la popularité de ce mode auprès des citoyens. Il a en effet entraîné une très forte croissance de l'utilisation du métro chez les Lavallois (+81 %) et chez les résidents de la couronne nord (+106 %), comme mesuré par l'AMT entre 1998 et 2008 à partir des résultats des enquêtes OD.

Victime de son succès, le réseau de métro présente des signes de saturation aux heures de pointe sur certains tronçons, qui nuisent au confort de la clientèle et à la qualité du service rendu. De plus, certains secteurs de la région étant moins bien desservis que d'autres, une proportion de la population n'a pas accès à un mode rapide de transport collectif à distance raisonnable de son domicile.

En réponse à ces défis, plusieurs projets majeurs sont prévus afin de répondre à ces besoins de croissance du service. La STM poursuit ses projets de maintien du patrimoine et prévoit également augmenter de 15 % la capacité d'accueil du métro grâce à l'implantation des nouvelles voitures MPM-10. L'AMT poursuit quant à elle l'étude du prolongement du réseau de métro sur les lignes 5 bleue, 2 orange et 4 jaune. Une meilleure couverture du réseau de métro permettra ainsi de réduire les temps de déplacement des populations nouvellement desservies et d'attirer une nouvelle clientèle vers le transport collectif.

Conformément aux cibles établies dans le Plan stratégique – Vision 2020, la réalisation de ces projets permettra d'augmenter l'achalandage du réseau global et la part de marché du transport collectif. Elle permettra aussi d'accroître l'accès au réseau rapide auprès de la population. Une plus grande proportion des citoyens de la région pourra ainsi se rendre au centre-ville et aux autres pôles d'emplois desservis, à l'aide d'un service de transport collectif rapide, fiable et à haute fréquence.



A. Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau

B. Enveloppe d'études – Réseau de métro

Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau

RÉF. PLA-0001 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION



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. Aussi, le 16 septembre 2009, le gouvernement du Québec annonçait la création d'un bureau de projet sur le prolongement du réseau de métro de la région métropolitaine de Montréal. Ce bureau de projet a été placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT.

Prolongements à l'étude

Le Bureau de projet a été mandaté pour étudier le prolongement de trois tronçons du métro :

- Ligne 2 orange : Le prolongement vise à mieux desservir 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 l'ouest de Laval.
- Ligne 4 jaune : Cette ligne compte présentement une seule station sur la couronne sud : Longueuil-Université-de-Sherbrooke. Afin d'accroître l'accessibilité au réseau de métro, le bureau de projet réalisera les études nécessaires pour le prolongement de la ligne sur le territoire de Longueuil.
- Ligne 5 bleue : Cette ligne 5 se termine présentement à l'est sur le boulevard Saint-Michel (station Saint-Michel), dans l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension. 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, le bureau de projet réalisera les études du prolongement de cette ligne vers l'arrondissement Anjou.

Le budget présenté ci-après couvre les trois premières phases du projet :

- La phase 1, qui s'est terminée en avril 2011, a permis de mettre en place les cadres de gouvernance et d'intendance du Bureau de projet, d'effectuer la revue des études antérieures réalisées en 2000-2001 sur les prolongements du métro, ainsi que d'établir le plan de travail et le programme d'études pour les prochaines phases du projet.
- La phase 2, qui se terminera en 2012, permet de bien documenter les problématiques et les besoins en matière de transport, développement durable et développement urbain pour chacune des lignes à l'étude. Les différentes analyses et études permettront d'identifier le corridor favorisé pour chacune des lignes.
- La phase 3 établira d'abord une séquence de mise en œuvre (conception, construction et exploitation) des prolongements du métro en tenant compte des contraintes, des risques, des coûts et des bénéfices que présente chaque prolongement à l'étude. Cette approche permettra au gouvernement du Québec et aux municipalités de procéder, dès 2013, à une planification budgétaire adéquate, considérant les investissements importants que requièrent la réalisation et l'exploitation des prolongements à l'étude. La seconde étape de la phase 3 vise à réaliser l'avant-projet d'un premier projet de prolongement qui sera soumis à l'autorisation du gouvernement du Québec via un dossier d'affaires initial (DAI), comme exigé par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	22,981	18,589	19,075	–	–	60,645

Enveloppe d'études – Réseau de métro

RÉF. IFR-0042 / PLA-****

GPS ◀ PORTE O

En lien avec les nouveaux processus de gestion des projets, soit la GPS, cette enveloppe regroupe les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l'étape conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de commencer les études plus approfondies. Dans le cadre de cette enveloppe, l'AMT prévoit étudier :

- Ligne 2 orange – Station Montmorency – Agrandissement du stationnement étagé ;
- Autres études – Réseau de métro.

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets reliés au réseau de métro qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes initiés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,142	0,208	–	–	0,350



Réseau de transport métropolitain par autobus

Le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) a pris beaucoup d'expansion depuis la création de l'AMT en 1996. Alors composé de 6 terminus, 9 stationnements incitatifs et 9 tronçons de voies réservées, le RTMA permettait plus de 15 millions de déplacements annuels en autobus. Depuis ce temps, le RTMA a été largement étendu et se composait en 2011 de 16 terminus, 23 stationnements incitatifs, 31 voies réservées et le service d'autobus express métropolitain Chevrier, mis en service en 1998. En 2011, le RTMA a permis plus de 25 millions de déplacements effectués à l'aide d'autobus exploités par 14 organismes de transport différents.

Compte tenu de son efficacité et de sa souplesse d'exploitation, le RTMA permet à une partie de la population de la région, notamment celle résidant dans des secteurs à plus faible densité résidentielle, d'accéder rapidement aux réseaux de trains de banlieue et de métro, ou de se rendre directement au centre-ville. Conformément au Plan stratégique – Vision 2020, l'AMT souhaite ainsi améliorer la performance du réseau d'autobus métropolitain tout en assurant sa complémentarité avec le réseau de modes lourds, afin de créer un véritable réseau métropolitain rapide et multimodal dans la région.

La création d'un réseau d'autobus à haut niveau de service implique tout d'abord de compléter le maillage actuel de voies réservées et de mesures préférentielles. Cette initiative permettra d'augmenter la rapidité et la fiabilité des services d'autobus métropolitains et d'améliorer la qualité du rabattement aux modes lourds. L'AMT prévoit également augmenter la capacité des terminus et stationnements en soutien au réseau de voies réservées, afin de poursuivre le transfert modal et l'accroissement de la clientèle du transport collectif. Conformément au Plan stratégique – Vision 2020, ces initiatives permettront d'améliorer la compétitivité du service de transport collectif et de favoriser l'adoption de modes durables de déplacement dans la région.



Légende

- Voie réservée
- Express métropolitain
- T Terminus métropolitain
- P Stationnement incitatif
- Métro
- Ligne de train de banlieue
- Territoire de l'AMT



Terminus et stationnements

En raison du succès du service de transport collectif, plusieurs stationnements et terminus subissent un problème de saturation qui entrave toute hausse de service et empêche l'attraction d'une nouvelle clientèle. Afin d'établir un réseau d'autobus à haut niveau de service véritablement performant pour la clientèle, il faut augmenter la capacité des terminus et stationnements en soutien au réseau de voies réservées.

L'AMT va donc procéder à une modernisation des terminus et à un accroissement de leur capacité d'accueil, afin d'augmenter le nombre de départs et d'arrivées d'autobus et ainsi améliorer la qualité du rabattement aux gares de trains et aux stations de métro. Certains pôles de mobilité, comme les terminus Centre-ville et Brossard-Panama, ou la station Montmorency, feront l'objet d'une réflexion plus globale, incluant l'amélioration de l'intermodalité et une intégration harmonieuse au sein du milieu urbain existant. Dans les zones moins bien desservies, l'Agence prévoit également agrandir certains stationnements en soutien aux services d'autobus métropolitains, afin de poursuivre le transfert modal dans la région.

Ces initiatives s'inscrivent dans le Plan stratégique – Vision 2020 et visent à faciliter le cheminement de la clientèle sur le réseau métropolitain tout en favorisant le transfert modal dans la région.



Légende

- | | | |
|---|------------------------|----------------------------|
| T Terminus métropolitain | Voie réservée | Métro |
| P Stationnement incitatif | Voie réservée projetée | Ligne de train de banlieue |
| T (light blue) Projet de terminus | Express métropolitain | Territoire de l'AMT |
| P (light blue) Projet de stationnement incitatif | | |

- A. Équipements métropolitains – Entretien majeur (*non illustré*)
- B. RTMA – Acquisition de terrain (*non illustré*)
- C. Stationnement Chambly – Agrandissement – Étude et acquisition de terrain
- D. Stationnement La Prairie – Agrandissement
- E. Stationnement incitatif à Varennes
- F. Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Sorel-Varennes – Secteur Verchères
- G. Terminus Centre-ville – Développement d’un nouveau terminus – Étude
- H. Terminus et stationnement Châteauguay – Agrandissement du stationnement – Étude et acquisition de terrain
- I. Terminus et stationnement Sainte-Julie – Étude
- J. Enveloppe d’études – Terminus et stationnements

Équipements métropolitains – Entretien majeur

RÉF. MRO-0014



Les infrastructures des terminus, des stationnements incitatifs et des voies réservées 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. Une étude sur le cycle de vie des infrastructures de l'AMT est également prévue.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	2,508	1,449	1,950	–	5,907

RTMA – Acquisition de terrain

RÉF. JUR-0003 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION



L'AMT cherche à acquérir des propriétés situées aux abords des sites et installations du RTMA afin de répondre aux besoins croissants des usagers. Cette provision offre la flexibilité requise pour saisir des occasions d'affaires lorsque celles-ci se présenteront et seront dans la lignée des orientations de développement de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	10,774	11,018	11,355	–	33,147

Stationnement Chambly – Agrandissement – Étude et acquisition de terrain

RÉF. IFR-0145



Mis en service en décembre 1999, le stationnement Chambly compte actuellement 335 places. Celui-ci est maintenant utilisé à sa pleine capacité, malgré l'ajout de places en 2004, 2006 et plus récemment lors de mesures d'atténuation aux travaux routiers en 2011. De plus, la refonte du réseau de transport du CIT Chambly-Richelieu-Carignan nécessitera l'ajout de quais pour autobus afin d'assurer le transfert des passagers entre les services locaux et les services régionaux. L'AMT étudiera donc les options pour l'ajout de places de stationnement et de quais d'autobus pour permettre l'augmentation de l'achalandage du transport collectif à ce site. Le budget présenté ci-dessous inclut les coûts d'acquisition de terrain requis.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,124	2,637	–	–	–	2,761

Stationnement La Prairie – Agrandissement

RÉF. IFR-0038 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE RTMA **GPS** PORTE 1

De 1997 à 2000, ce stationnement a affiché une croissance annuelle de plus de 20 % de sa fréquentation. Un agrandissement réalisé en 2000 a porté sa capacité d'accueil à 524 véhicules. Depuis, le stationnement incitatif est utilisé à plus de 90 % de sa capacité totale. Le projet répondra à la demande additionnelle de stationnement et permettra une augmentation du transfert modal par une utilisation accrue du transport collectif. L'ajout de plus d'une centaine de places de stationnement sur un terrain adjacent, propriété du MTQ, impliquera également des travaux dans une bretelle d'accès.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,139	1,795	–	–	–	1,934	

Stationnement incitatif à Varennes

RÉF. IFR-0035 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE RTMA **GPS** JALON 2.2 ▲ 100 %

Ce projet vise à réaliser un stationnement incitatif d'environ 120 places sur la rue Jules-Phaneuf, située sur le 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	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,149	1,262	0,239	–	–	1,650	

Stationnement incitatif sur le territoire du CIT Sorel-Varennes – Secteur Verchères

RÉF. IFR-0046 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE RTMA **GPS** PORTE 1

Ce projet vise à implanter un stationnement incitatif d'environ 90 places derrière l'Hôtel de Ville le long de la route 132 à Verchères, sur le territoire du CIT Sorel-Varennes. Ce stationnement permettra d'améliorer l'accessibilité au transport collectif pour les résidents de Verchères qui désirent se déplacer vers le terminus Longueuil avec ce CIT, mais également pour ceux de Calixa-Lavallée et de Contrecoeur.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	0,098	1,670	–	–	–	1,768	

Terminus Centre-ville – Développement d'un nouveau terminus – Étude

RÉF. IFR-0021



L'AMT cherche à accroître la capacité d'accueil des services d'autobus circulant dans l'axe Pont Champlain-A-Bonaventure. Or, le terminus Centre-ville et le réseau routier qui permet d'y accéder font face à un problème de saturation important. Aussi, depuis 2008, l'AMT tente de pallier ce problème en ayant recours à des quais sur rue pour accroître la capacité du terminus. Toutefois, cette approche ne constitue pas une solution à long terme. L'AMT se doit d'assurer le maximum de capacité d'exploitation pour tous les transporteurs afin de répondre à la croissance des services de transport en commun. Cette croissance est stimulée par de nombreux facteurs, dont l'évolution du prix de l'essence, les programmes gouvernementaux de développement du transport collectif des personnes, ainsi que les nombreuses mesures d'atténuation de la congestion routière qui seront mises en place dans la foulée des grands chantiers routiers.

Une demande accrue pour des services de transport collectif est aussi prévisible en raison des travaux projetés par la Ville de Montréal, concernant la création d'un boulevard urbain dans l'axe de l'A-Bonaventure. En effet, en raison de la limitation de la capacité routière visée par le nouvel aménagement routier de l'axe A-Bonaventure à Montréal, ce réaménagement aura un impact sur les transferts modaux de l'automobile vers le transport collectif.

L'AMT planifie donc le développement d'un nouveau terminus au centre-ville. Ce projet, dont les coûts d'études sont présentés ci-dessous, tiendra compte des orientations gouvernementales et des résultats des études du Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain [réf. IFR-0146].

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
– %	–	0,880	0,827	–	–	–	1,707

Terminus et stationnement Châteauguay – Agrandissement du stationnement – Étude et acquisition de terrain

RÉF. IFR-0041



Le stationnement incitatif Châteauguay affiche régulièrement complet, ce qui amène les automobilistes à se garer 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. Cette situation risque de s'aggraver avec les travaux sur les ponts Honoré-Mercier et Champlain.

Dans le cadre des mesures d'atténuation des grands travaux routiers annoncées par le gouvernement du Québec en 2012, un projet d'agrandissement temporaire est en voie de finalisation afin d'offrir plus de 200 nouvelles places de stationnement. Par ailleurs, la Ville de Châteauguay et la direction du CIT Sud-Ouest ont entamé une réflexion sur la réorganisation des pôles d'échange du transport collectif de leur secteur. L'objectif est d'améliorer la 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, l'AMT mènera des études pour planifier de façon optimale le développement de pôles d'échange, en collaboration avec ses partenaires, soit la Ville de Châteauguay et le CIT du Sud-Ouest.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	3,668	0,166	0,098	–	–	3,932

Terminus et stationnement Sainte-Julie – Étude

RÉF. IFR-0034



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. 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 l'espace pour la construction d'un centre de la petite enfance (CPE). Un stationnement adjacent au terminus sera aménagé et comprendra environ 1 050 places, dont une portion sera réservée pour favoriser l'accessibilité universelle ou pour le covoiturage. Les travaux comprennent 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.

Outre l'acquisition de terrain, ce projet requiert 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. Une entente de partage de coûts et de responsabilités entre le MTQ, la Ville et l'AMT devra être entérinée. Le budget présenté ci-après représente la part de l'AMT pour les activités de préparation des plans et devis finaux seulement.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,620	0,100	0,500	0,700	–	1,920

Enveloppe d'études – Terminus et stationnements

RÉF. IFR-00** / IFR-0112 / IFR-00** / IFR-0049 / PLA-****



En lien avec les nouveaux processus de gestion des projets, soit la GPS, cette enveloppe regroupe les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l'étape conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de commencer les études plus approfondies. Dans le cadre de cette enveloppe, l'AMT prévoit étudier :

- Stationnement incitatif et voie réservée à Terrebonne ;
- Terminus – Capacité fonctionnelle ;
- Terminus et stationnement Candiac ;
- Terminus Montmorency – Accroissement de la capacité d'exploitation ;
- Autres études – Terminus et stationnements.

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets reliés aux terminus et stationnements qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes initiés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,203	0,920	0,277	–	–	1,400

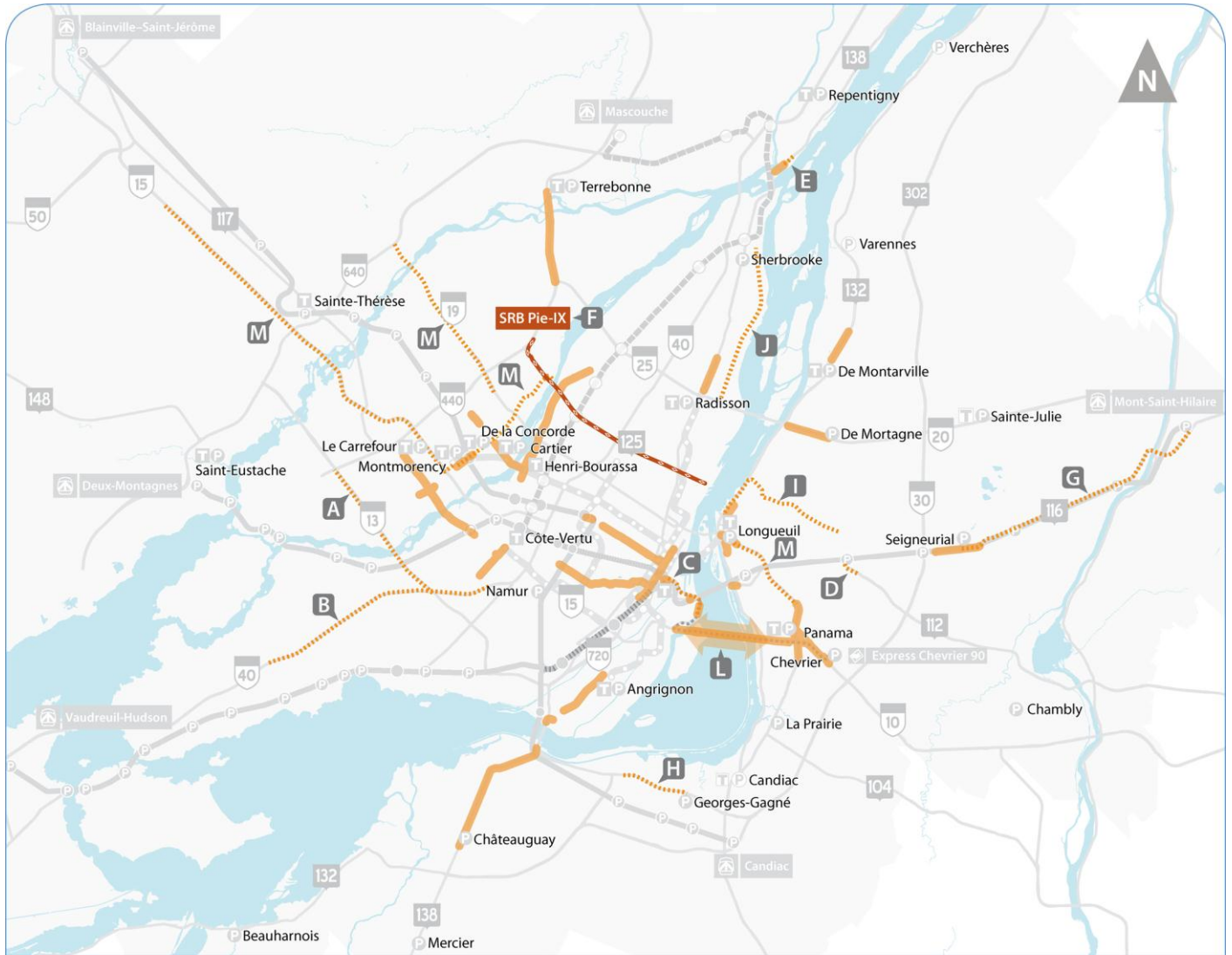


Voies réservées et mesures préférentielles

Afin d'établir un réseau d'autobus à haut niveau de service compétitif par rapport à l'automobile, il est nécessaire d'améliorer l'efficacité des corridors routiers et de réduire les impacts de la congestion sur les services d'autobus. Pour ce faire, l'AMT souhaite déployer un réseau de voies réservées et de mesures préférentielles, aujourd'hui faiblement implantées sur les grands axes autoroutiers et les artères les plus congestionnées.

Plusieurs axes métropolitains de déplacements feront l'objet d'études afin de compléter le maillage actuel de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus. Ce déploiement permettra d'établir des liens plus directs et plus rapides entre les principaux pôles de mobilité de la région, comme les terminus Centre-ville, Longueuil et Panama, de faciliter le rabattement aux modes lourds et d'offrir un accès rapide au centre-ville. Sur certains corridors majeurs de déplacements, l'AMT envisage d'implanter des SRB permettant d'offrir à la clientèle un service de transport collectif de qualité supérieure en termes de vitesse, de fréquence et de confort. Dans certains cas, le potentiel de réaménagement urbain sera examiné le long des corridors afin de mieux concilier planification du transport collectif et aménagement du territoire. Sur plusieurs axes stratégiques de déplacements, des comités d'axe seront mis en place afin de mieux définir, en amont et en concertation avec les partenaires impliqués les besoins, les objectifs et les solutions de mobilité à préconiser dans l'axe.

Le déploiement de voies réservées et mesures préférentielles permettra d'améliorer les temps de parcours et la fiabilité des services d'autobus empruntant le réseau métropolitain, au profit de la clientèle actuelle comme de la clientèle future. Conformément au Plan stratégique – Vision 2020, l'accès au réseau métropolitain sera ainsi favorisé en transport collectif.



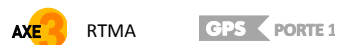
Légende

- | | | | | | |
|--|------------------------|--|-----------------------------------|--|----------------------------|
| | Voie réservée | | Terminus métropolitain | | Métro |
| | Voie réservée projetée | | Stationnement incitatif | | Ligne de train de banlieue |
| | Express métropolitain | | Projet de terminus | | |
| | SRB Pie-IX | | Projet de stationnement incitatif | | Territoire de l'AMT |
| | Axe du Pont Champlain | | | | |

- A. Axe A-13 – Voie réservée – Étude
- B. Axe A-40 Secteurs Vaudreuil–Arrondissement Saint-Laurent – Mesures préférentielles – Étude et ingénierie préliminaire
- C. Axe A-Bonaventure
- D. Axe Cousineau–Chemin de Chambly à Saint-Hubert – Voie réservée – Phase I
- E. Axe Notre-Dame à Repentigny – Voie réservée et mesures préférentielles
- F. Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée
- G. Axe R-116 – Voie réservée – Phases I et II
- H. Axe R-132 à Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine – Voie réservée et stationnements – Étude et acquisition de terrain
- I. Axe Roland-Therrien – Corridor en site propre – Étude
- J. Axe sud-est de Montréal – Implantation d’une voie réservée en site propre
- K. Mesures d’atténuation – Travaux majeurs du réseau routier (*non illustré*)
- L. Mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain – Bureau des partenaires
- M. Enveloppe d’études – Voies réservées et mesures préférentielles

Axe A-13 – Voie réservée – Étude

RÉF. IFR-0132



L'AMT souhaite étudier le développement d'une voie réservée dans le corridor de l'A-13, emprunté par les usagers du CIT Laurentides, pour faciliter l'accès à la station de métro Montmorency à Laval. En raison de la congestion récurrente tout le long de cet axe, de l'absence de voies réservées et des travaux futurs pour la reconstruction du complexe Turcot, des études seront réalisées afin de préciser la faisabilité et les coûts du projet.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)			
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,001	0,262	0,270	–	–	0,533

Axe A-40 Secteurs Vaudreuil–Arrondissement Saint-Laurent – Mesures préférentielles – Étude et ingénierie préliminaire

RÉF. IFR-0024



Dans le cadre du développement des services express de transport métropolitain par autobus dans l'axe de l'A-40 et de la reconstruction du complexe Turcot, l'AMT souhaite rendre permanentes les mesures préférentielles temporaires qui seront déployées en 2013 comme mesures d'atténuation pour contrer les effets des chantiers routiers sur l'île de Montréal. De plus, la STM et le CIT La Presqu'île désirent améliorer l'efficacité de leur desserte en provenance de l'ouest de l'île de Montréal. L'AMT souhaite donc, en collaboration avec ses partenaires, accroître l'efficacité de ce corridor grâce à l'implantation de mesures préférentielles permanentes. Les études requises en 2013 permettront d'achever l'ingénierie préliminaire de ce projet. De plus, les plans et devis définitifs devraient être achevés en 2013, pour une implantation permanente en 2014 si le financement est accepté.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)			
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,176	0,571	–	–	–	0,747

Axe A-Bonaventure

RÉF. IFR-0016 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION



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. Il vise à assurer le réaménagement complet de l'entrée au centre-ville dans l'axe A-Bonaventure, incluant la réaffectation des sites et la réalisation d'importants développements immobiliers, commerciaux et résidentiels. Les analyses et études, les plans et devis, les documents d'appels d'offres et la surveillance des travaux du tronçon initial du projet, situé entre les rues Brennan et Saint-Jacques, sont réalisés par le Bureau de projet mixte Bonaventure, mandaté par la Ville de Montréal. Ce bureau de projet est composé de professionnels de la Ville et 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 A-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 4 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 selon les 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, après les consultations et les autorisations obtenues par le MTQ et ses partenaires. Le phasage des travaux sur l'axe A-Bonaventure devra tenir compte des autres travaux sur les axes de circulation entre la Rive-Sud et Montréal. Le phasage ne permettra pas d'interventions concomitantes sur l'A-Bonaventure et l'échangeur Turcot.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)			
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,682	8,893	60,606	50,559	–	120,740

Axe Cousineau–Chemin de Chambly à Saint-Hubert – Voie réservée – Phase I

RÉF. IFR-0055 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION



RTMA



JALON 2.1 ▲ 70 %

La phase I du projet prévoit qu'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.

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 Longueuil–Saint-Hubert [réf. IFR-0005] 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	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,401	2,479	–	–	–	2,880

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

RÉF. IFR-0052 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION



RTMA



PORTE 1

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.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,114	0,056	2,430	–	–	2,600

Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée

RÉF. IFR-0053 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION



RTMA

GPS PORTE 2

L'axe Pie-IX est l'un des plus achalandés sur le territoire de l'AMT 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 SRB, s'inscrit dans le Plan de transport de la Ville de Montréal et constitue une priorité pour l'AMT, la STM, la STL, le MTQ et les Villes de Montréal et de Laval. C'est pourquoi l'AMT et ses partenaires travaillent à implanter des voies réservées permanentes en site propre à grande capacité de transport, ce qui permettra d'offrir un service de grande qualité et attrayant aux clientèles de Montréal, de Laval et de la couronne nord.

Le corridor, emprunté par les autobus de la STM, de la STL et du Conseil régional de transport (CRT) de Lanaudière, pourrait connaître une fréquentation de 70 000 personnes par jour selon les prévisions de la STM. L'aménagement de voies réservées permanentes assurera un service plus fiable et plus rapide, tout en diminuant le nombre de correspondances pour les clients.

Le projet comporte notamment une voie réservée dans chaque direction et une vingtaine de stations. Des aménagements et une signalisation adaptée sont prévus pour assurer la sécurité des usagers du transport en commun et de la route, des piétons et des cyclistes en particulier aux intersections où seront implantées les stations. Le projet prévoit deux stationnements incitatifs à Laval et des correspondances facilitées à la future station de métro de la ligne 5 bleue, à la gare Saint-Michel-Montréal-Nord du Train de l'Est (ligne Mascouche) et à la station de métro Pie-IX de la ligne 1 verte.

L'AMT prévoit finaliser en 2012 l'avant-projet définitif. Les coûts d'implantation présentés ci-dessous incluent les portions de Montréal et de Laval. L'échéancier de réalisation de la section située sur le territoire de Montréal a été revu afin de réaliser, à la demande de la Ville de Montréal, des analyses supplémentaires de requalification urbaine.

En juin 2012, quatre arrondissements de Montréal (Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Montréal-Nord, Rosemont-La Petite-Patrie et Villeray-Saint-Michel-Parc Extension) ont approuvé le projet du SRB modifié à la suite des études de requalification urbaine. Le rapport final de l'avant-projet définitif de Laval et de Montréal sera déposé fin 2012. Des négociations ont été entamées pour la conclusion des ententes d'exploitation et d'entretien avec les différents partenaires municipaux ainsi qu'avec les transporteurs. L'implantation et la réalisation du SRB sont tributaires d'un vaste chantier placé sous la gouvernance de la Ville de Montréal pour la remise à niveau du boulevard Pie-IX et de ses infrastructures souterraines.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	7,529	14,906	155,103	138,789	–	316,327

Axe R-116 – Voie réservée – Phases I et II

RÉF. IFR-0017 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION



RTMA

GPS PORTE 1

Pour répondre à la demande croissante de la clientèle et limiter les retards des autobus causés par la congestion présente aux heures de pointe sur la R-116, l'AMT désire, en collaboration avec le CIT de la Vallée du Richelieu, les municipalités concernées et le MTQ, prolonger la voie réservée existante sur l'accotement de la R-116. En plus d'assurer la ponctualité des services offerts et une réduction des temps de parcours pour les usagers, ce projet permettra de faciliter le rabattement aux gares Saint-Basile-le-Grand et McMasterville, ainsi qu'aux terminus Longueuil et Centre-ville.

Ce projet comprendra deux tronçons d'intervention : celui de Saint-Bruno-de-Montarville–Saint-Basile-le-Grand et celui de McMasterville–Belœil–Mont-Saint-Hilaire. Étant donné que le niveau d'avancement diffère entre les tronçons, ces derniers seront réalisés en phases.

L'étude de faisabilité réalisée sur le premier tronçon, compris entre le boulevard Seigneurial à Saint-Bruno-de-Montarville et la rue Parent à Saint-Basile-le-Grand, a mis en évidence les retombées positives reliées au prolongement de la voie réservée existante ainsi que la pertinence de maintenir le concept d'implantation sur l'accotement. Ce tronçon, identifié comme prioritaire par le CIT, sera réalisé en phase I.

La phase II concerne un tronçon visé par des projets de revitalisation de la R-116 pilotés respectivement par les Villes de Belœil et de Mont-Saint-Hilaire en partenariat avec le MTQ. Dans ce contexte, les concepts restent à définir conjointement avec les partenaires visés. Conséquemment, le budget présenté pour cette deuxième phase comprend uniquement des coûts pour les études de ces futures interventions.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,250	0,525	1,626	0,970	–	3,371

Axe R-132 à Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine – Voie réservée et stationnements – Étude et acquisition de terrain

RÉF. IFR-0036



RTMA

GPS PORTE 0

Le stationnement incitatif Georges-Gagné à Delson est aménagé temporairement le long du boulevard Georges-Gagné, dans l'emprise de la R-132. Les autobus du CIT Roussillon qui desservent ce stationnement se dirigent directement vers le centre-ville, sans arrêt, en empruntant l'axe de l'A-Bonaventure–A-10, via l'A-15 et l'A-30. Malgré la mise en service de la ligne Candiac en 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 s'inscrit dans le cadre des mesures d'atténuation de la congestion routière découlant de travaux routiers à venir, entre autres sur le pont Champlain, sur le complexe Turcot et sur l'A-Bonaventure.

L'AMT étudie actuellement l'aménagement permanent d'environ 670 places de stationnement sur les deux sites potentiels identifiés le long de la R-132 : l'un situé à Delson, dans le secteur Georges-Gagné, et l'autre à Sainte-Catherine, dans le secteur de la rue Léo. De plus, l'AMT envisage l'utilisation de l'accotement pour intégrer une voie réservée à la R-132, qui desservira ces trois sites tout en permettant l'amélioration du réseau du CIT Roussillon. L'ensemble des travaux sera intégré à l'échéancier du réaménagement de la R-132 piloté par le MTQ, qui a prévu un accotement capable de supporter la circulation de véhicules lourds. Les coûts du projet seront précisés à la suite des choix finaux des sites et du nombre total de places à aménager.

Le budget couvre les études ainsi que l'acquisition de terrain requis pour l'ensemble du projet. Le budget comprend également une étude d'achalandage concernant l'implantation de la voie réservée à Saint-Constant.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,154	1,734	1,003	–	–	2,891

Axe Roland-Therrien – Corridor en site propre – Étude

RÉF. IFR-0019



Dans l'attente de l'éventuel prolongement de la ligne 4 jaune du métro, le RTL et la Ville de Longueuil envisagent la mise sur pied d'une ligne d'autobus de type express à fréquence élevée et à arrêts limités dans l'axe du boulevard Roland-Therrien, permettant ainsi d'augmenter l'achalandage en prévision du futur rabattement au métro. Le boulevard Roland-Therrien est également identifié comme un axe à haut niveau de service par l'AMT dans son Plan stratégique – Vision 2020.

Une étude préliminaire réalisée par le RTL a permis de définir les besoins pour cette nouvelle ligne express, dont la mise en service nécessitera des mesures préférentielles. Une étude de faisabilité a été lancée en 2012 par l'AMT en collaboration avec le RTL et la Ville de Longueuil. Cette étude permettra l'élaboration du concept et l'évaluation des coûts pour l'implantation à court terme d'une voie réservée en rive et de mesures préférentielles et à moyen terme d'un corridor en site propre. Le budget prévoit maintenant des études plus approfondies nécessaires pour obtenir le financement pour la solution en site propre.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,180	0,480	–	–	–	0,660

Axe sud-est de Montréal – Implantation d'une voie réservée en site propre

RÉF. IFR-0051 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION



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 vers le centre-ville de Montréal et d'augmenter ainsi la part modale 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) [réf. IFR-0125] et de 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 2013 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 bénéfices-coûts, seront mis à jour dans une étape ultérieure.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	13,209	0,468	0,344	–	–	14,021

Mesures d'atténuation – Travaux majeurs du réseau routier

RÉF. IFR-0121 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION



De nombreux chantiers routiers sont en cours ou seront lancés dans la région métropolitaine de Montréal, à savoir notamment :

- l'aménagement de l'axe Pie-IX–R-125 ;
- la reconstruction du complexe Turcot et de l'A-Bonaventure ;
- la reconstruction de l'échangeur Dorval ;
- la reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre ;
- le remplacement du pont Champlain ;
- la réfection du pont Honoré-Mercier ;
- la réfection du pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine ;
- la réfection de l'A-40 près du pont de l'Île-aux-Tourtes ;
- la reconstruction du pont Gédéon-Ouimet.

Ces grands chantiers auront un impact certain sur la circulation automobile et, par extension, sur la vitalité économique de la région. C'est pourquoi des mesures d'atténuation de la congestion routière sont requises à court, moyen et long termes.

L'AMT entend apporter son soutien aux gouvernements et aux Villes en finançant des mesures de transport collectif pour réduire les impacts découlant des grands chantiers routiers. La mise en place de ces mesures d'atténuation de la congestion se fera en étroite coordination avec l'ensemble des partenaires concernés et dans une perspective de vision régionale. L'AMT y voit une opportunité pour attirer de nouveaux utilisateurs du transport collectif.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	6,252	11,000	5,000	–	–	22,252

Mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain – Bureau des partenaires

RÉF. IFR-0146 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION



Le pont Champlain est un axe majeur où circulent quotidiennement 200 000 personnes, dont plus de 40 000 en transport collectif. Ce lien joue un rôle clé dans les échanges commerciaux du Québec alors que 12 000 camions l'empruntent chaque jour. Puisqu'il est sur le point d'atteindre sa durée de vie utile, Transport Canada a annoncé en 2011 le lancement d'un projet de reconstruction de ce pont. Sans ce remplacement, la croissance économique de la métropole et l'attrait du centre-ville de Montréal, avec ses 300 000 emplois de service, pourraient être affectés.

En 2011, le gouvernement du Québec a mis en place un Bureau des partenaires pour développer une vision globale du corridor et participer activement aux réflexions du gouvernement fédéral et aux travaux prioritaires requis. Ce Bureau donnera l'opportunité à l'AMT de définir une vision concertée du transport collectif dans l'axe A-10 reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal.

Dans une perspective élargie du corridor de transport collectif conduisant au pont Champlain et donnant accès à Montréal, la voie réservée de l'axe A-10 et ses différentes composantes feront l'objet d'analyses complémentaires qui pourront déterminer les besoins à combler, la croissance possible du transport en commun ainsi que le potentiel de développement urbain dans cet axe. À titre d'exemples, mentionnons : l'implantation d'un nouveau terminus – ou gare – intermodal au centre-ville de Montréal, l'axe A-Bonaventure, le terminus Brossard-Panama et son stationnement incitatif, le stationnement Chevrier, le prolongement de la voie réservée sur l'A-10 jusqu'à l'A-30 et éventuellement jusqu'à l'A-35, ou encore l'ajout d'un stationnement incitatif dans le secteur de l'A-35.

Le bureau des partenaires produira les études nécessaires pour le dossier d'affaires requis en vertu de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique pour un nouveau système de transport entre la Rive-Sud dans le corridor A-10 et le centre-ville de Montréal. Le présent budget couvre le coût de ces études ainsi que certaines interventions prioritaires pour assurer la fluidité des déplacements dans cet axe stratégique.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,701	4,728	10,982	11,416	–	27,827

Enveloppe d'études – Voies réservées et mesures préférentielles

RÉF. IFR-0022 / IFR-0147 / IFR-0148 / IFR-0020 / PLA-0006 / IFR-0133 / PLA-0005

GPS < PORTE O

En lien avec les nouveaux processus de gestion des projets, soit la GPS, cette enveloppe regroupe les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l'étape conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de commencer les études plus approfondies. Dans le cadre de cette enveloppe, l'AMT prévoit étudier :

- Axe A-15 – Amélioration du transport collectif ;
- Axe A-19 – Voie réservée, stationnement incitatif et mesures préférentielles ;
- Axe Concorde – Mesures préférentielles ;
- Axe Taschereau – Amélioration du corridor ;
- RTMA – Développement du réseau – Études particulières ;
- RTMA – Développement du réseau – Service rapide par bus ;
- RTMA – Mesures préférentielles.

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets reliés aux voies réservées et stationnements qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes initiés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	2,798	5,471	3,168	0,778	–	12,215

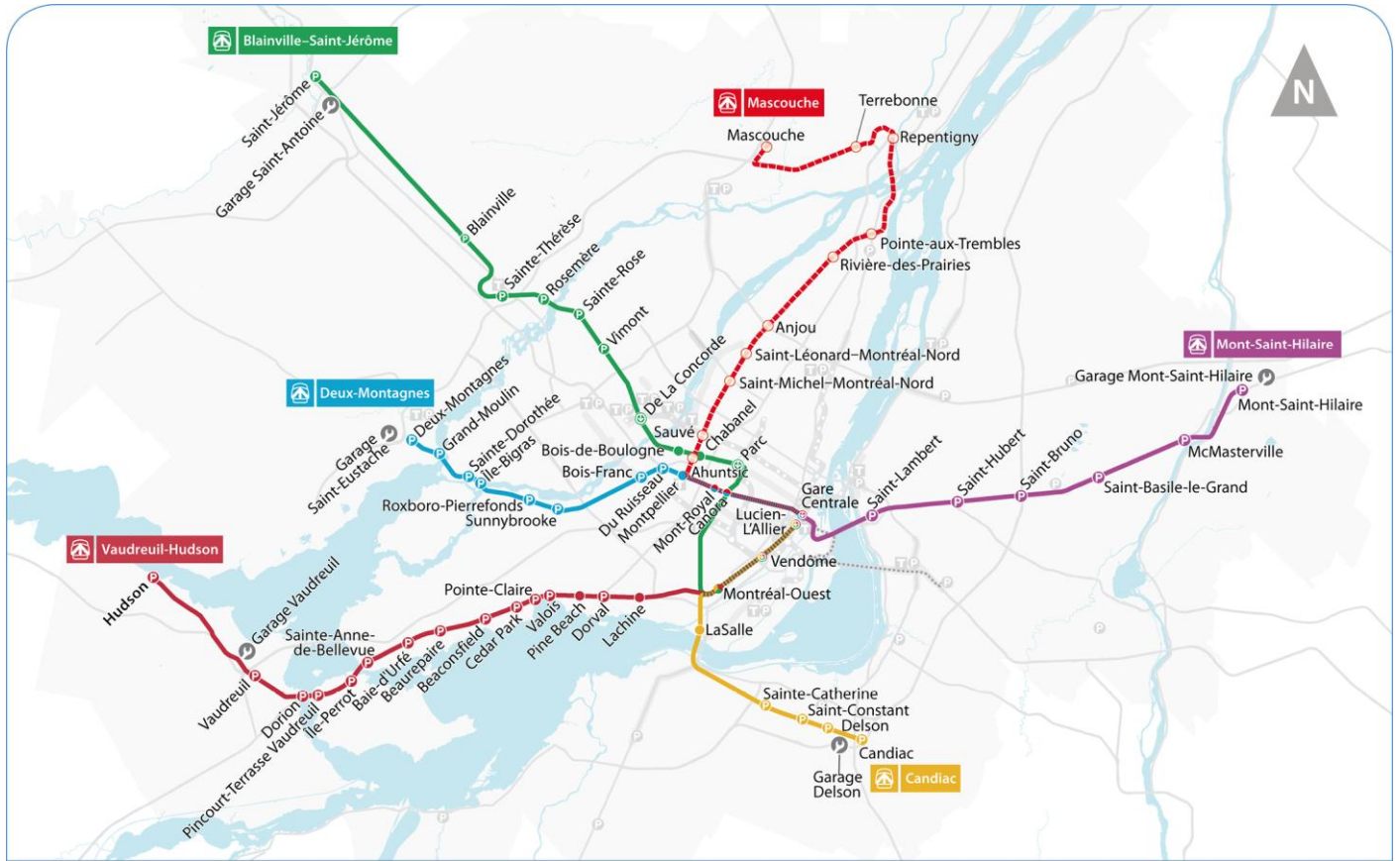


Réseau de trains de banlieue

Le réseau de trains de banlieue a été largement étendu depuis la création de l'AMT. En 1996, alors composé des lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson (anciennement nommée Dorion-Rigaud), le réseau représentait un achalandage annuel de 6,9 millions de déplacements. Aujourd'hui, ce réseau est constitué de cinq lignes et a enregistré en 2011 un achalandage de 16,6 millions de déplacements. Cette même année, l'achalandage quotidien moyen sur l'ensemble du réseau s'élevait à près de 65 000 déplacements, dont plus de 31 000 en période de pointe du matin. L'articulation du réseau de trains de banlieue vers le centre de l'agglomération permet à la clientèle d'accéder rapidement au centre-ville, principal pôle d'emplois dans la région. Connecté à plusieurs stations de métro, ce réseau permet aussi de se rendre à d'autres bassins d'activités majeurs sur l'île.

En raison du succès du service de trains de banlieue, l'AMT fait face à une problématique de capacité sur plusieurs lignes, notamment en période de pointe du matin, ce qui limite l'accroissement de la clientèle du transport collectif dans la région. En lien avec ces constats concernant l'accès au réseau et la saturation du service, l'AMT a défini plusieurs orientations qui visent à doter la région de Montréal d'un service de trains de banlieue rivalisant avec les meilleurs réseaux en Amérique du Nord. Un renforcement du service est ainsi envisagé sur l'ensemble du réseau afin de mieux répondre aux nouveaux besoins de mobilité (services express, services en contre-charge et hors pointe, hausse du nombre de départs, etc.). Une autre orientation consiste à établir progressivement un réseau ferroviaire davantage dédié au déplacement des personnes, à travers l'acquisition d'emprises ferroviaires et le doublement de voies ferrées sur certaines lignes de trains. La modernisation de la flotte de trains et la construction de centres d'entretien qui lui sont dédiés sont également en cours de réalisation. Enfin, un déploiement du réseau dans l'est de la région est prévu avec la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche).

L'ensemble de ces réalisations permettra de rehausser la qualité, le confort et la fiabilité du service offert, tout en augmentant le taux d'accès au réseau de modes lourds. Ces améliorations permettront ainsi d'attirer une nouvelle clientèle et d'augmenter l'achalandage et la part de marché du transport collectif dans la région.

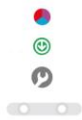


Légende



Trains de banlieue et gares

Train de l'Est (ligne Mascouche)



Gares communes à plusieurs lignes
 Gare intermodale
 Garage existant
 Métro



Voie réservée
 Express métropolitain
 Terminus métropolitain
 Stationnement incitatif



Territoire de l'AMT

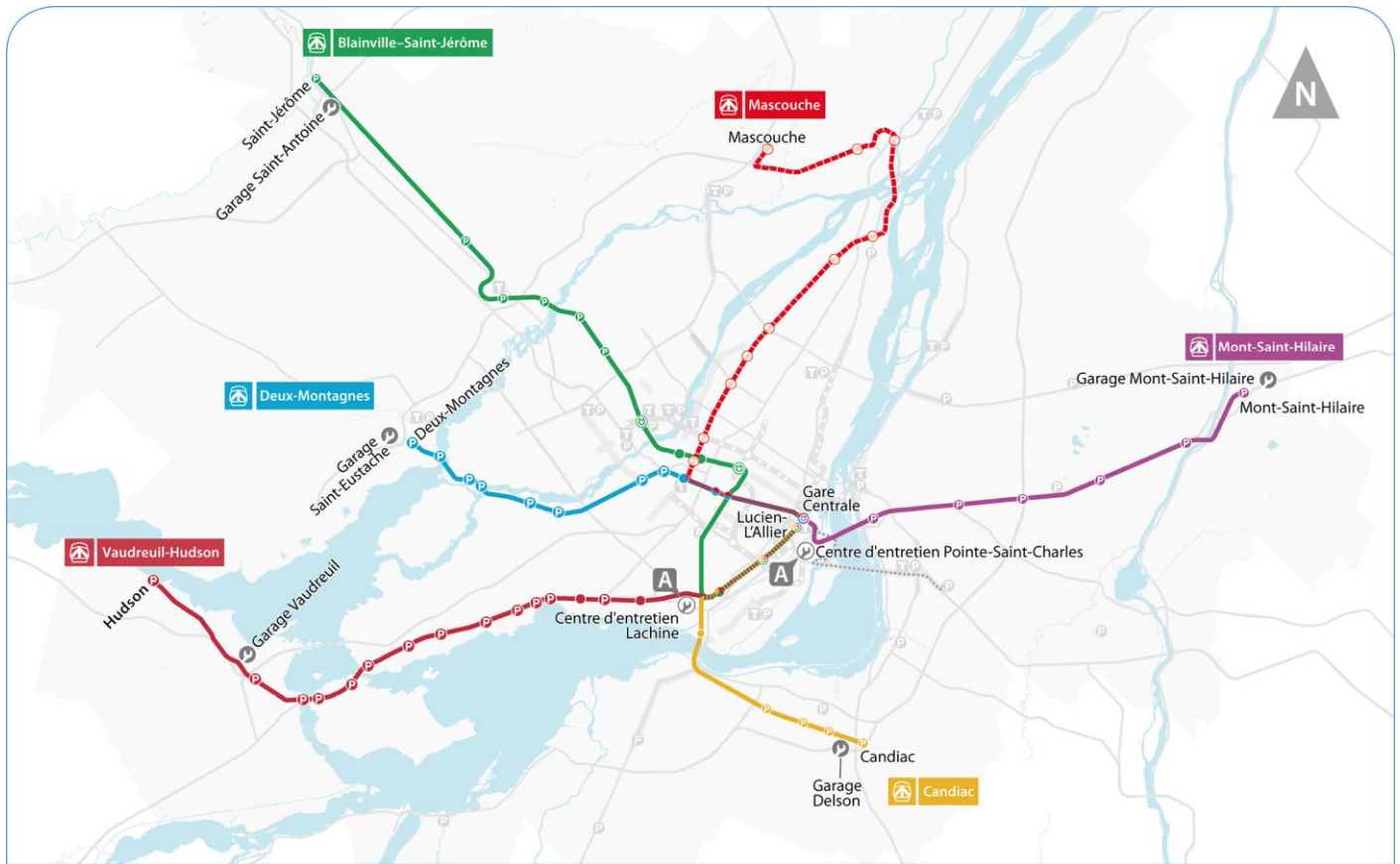


Flotte de trains de banlieue et centres d'entretien

Le renforcement du service de trains de banlieue, l'augmentation de sa fiabilité et l'amélioration du confort sont des critères essentiels au maintien et à l'accroissement de la clientèle du transport collectif. Pour atteindre ces objectifs, le maintien en bon état de la flotte de trains et sa modernisation s'imposent.

C'est dans cette optique que l'AMT avait fait l'acquisition en 2007 de 160 voitures multiveaux neuves, lesquelles ont permis de remplacer des voitures vieillissantes. Le déploiement de ces nouvelles voitures sur le réseau est achevé. Par ailleurs, l'AMT a aussi fait l'acquisition en 2008 de 20 locomotives bimodes fonctionnant en mode d'alimentation électrique et diesel.

Compte tenu du déploiement de ce nouveau matériel roulant et des objectifs de croissance de la clientèle, l'AMT travaille également à implanter deux centres d'entretien, l'un à Lachine et l'autre à Pointe-Saint-Charles. À la fine pointe de l'industrie, ces installations permettront d'assurer l'entretien de la flotte de matériel roulant et d'accroître la qualité et la fiabilité du service offert à la clientèle.




Légende

- | | | | | |
|--|--|---------------------------------------|--|-------------------------|
| | | Gares communes à plusieurs lignes | | Voie réservée |
| | | Gare intermodale | | Express métropolitain |
| | | Garage existant | | Terminus métropolitain |
| | | Projet de garage / centre d'entretien | | Stationnement incitatif |
| | | Méto | | Territoire de l'AMT |
| | | Train de l'Est (ligne Mascouche) | | |

- A. Matériel roulant – Centres d’entretien et sites de garage
- B. Matériel roulant – Réparations majeures (*non illustré*)
- C. Locomotives bimodes – Acquisition de 20 unités neuves (*non illustré*)
- D. Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration (*non illustré*)
- E. Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées (*non illustré*)
- F. Voitures automotrices – Programme de réhabilitation mi-vie (*non illustré*)
- G. Voitures 700 – Révision (*non illustré*)
- H. Voitures 3000 – Acquisition de 24 unités neuves (*non illustré*)

Matériel roulant – Centres d’entretien et sites de garage

RÉF. IFR-0028 / IFR-0074 / IFR-00** | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

 TRAINS (MAINTIEN) | TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

 JALON 2.2 ▲ 100 %

Avec l’arrivée des nouvelles voitures 3000 et locomotives bimodes, la flotte de matériel roulant de l’AMT est passée d’environ 200 à plus de 300 unités en 2011. L’AMT doit garer et entretenir ce nouveau matériel roulant. C’est pourquoi elle a analysé au cours des dernières années ses besoins en matière de programmation d’entretien, tout en cherchant des sites capables de recevoir ces installations. C’est à la suite des analyses que la solution visant à se doter de sites d’entretien autonomes pour chacun des réseaux s’est imposée.

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. 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 des infrastructures d’accès directs supplémentaires.

Le projet dans son ensemble est évalué à 386,452 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.

Centre d’entretien et site de garage Lachine

Dans l’esprit de la nouvelle Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d’infrastructure publique, l’AMT a collaboré avec Infrastructure Québec afin de déterminer le modèle d’affaires le plus opportun pour réaliser le projet d’un centre d’entretien et site de garage à Lachine. Au terme des analyses réalisées, le modèle retenu consiste en la conception, la construction et le financement à court terme du centre d’entretien Lachine par un concepteur constructeur.

Le Conseil des ministres a autorisé en avril 2012 le dossier d’affaires final du projet, ce qui a permis à l’AMT d’octroyer le contrat pour sa réalisation en mode conception-construction-financement court terme. La conception du centre d’entretien lui-même est en cours de réalisation et l’AMT planifie que sa construction sera parachevée pour fin 2013.

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, 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 durée de vie utile.

En plus de la participation financière du gouvernement du Québec, ce projet bénéficie du soutien financier du Fonds Partenariat public-privé Canada (Fonds PPP Canada) du gouvernement du Canada.

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

Situé sur le terrain abritant les anciens ateliers du Canadien National (CN) à Pointe-Saint-Charles, maintenant propriété de l’AMT, le nouveau centre d’entretien Pointe-Saint-Charles recevra le matériel roulant circulant sur le réseau du CN, à savoir celui des lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire, ainsi que le matériel roulant du Train de l’Est (ligne Mascouche) et celui de la ligne Blainville–Saint-Jérôme, dans le cas où sa gare terminale deviendrait la Gare Centrale. Les études d’avant-projet étant maintenant terminées, le projet a été soumis à la population du sud-ouest dans le cadre d’une consultation publique à l’automne 2010. Le projet de Pointe-Saint-Charles a reçu un accueil très favorable des citoyens et des élus municipaux. Ceux-ci sont satisfaits de constater que l’AMT a mis en place des mesures concrètes d’atténuation afin de réduire les nuisances pour le quartier et d’enfin voir l’activité ferroviaire renaître à Pointe-Saint-Charles.

Le projet de Pointe-Saint-Charles comportera également un volet social important. En effet, l’AMT travaille de pair avec les acteurs du milieu pour que son projet favorise le développement de la localité. À cet égard, elle mettra sur pied, en collaboration avec l’organisme local RESO, un centre de formation dédié à l’industrie ferroviaire au sein même de ses installations. Ce centre offrira aux citoyens une opportunité unique de développer des compétences très recherchées dans le milieu ferroviaire et la population locale jouira éventuellement d’un accès privilégié à des emplois de qualité et bien rémunérés.

Tout comme pour le centre d’entretien Lachine, ce projet est assujéti à la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d’infrastructure publique. Par conséquent, l’AMT collabore avec Infrastructure Québec afin de déterminer le modèle d’affaires le plus opportun pour réaliser le projet.

Certains travaux préparatoires ont débuté au printemps 2011 et le centre d'entretien devrait être opérationnel en 2016. Le site pourra recevoir 21 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, cinq voitures multiveaux et deux couples de série 400 [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.

Une demande de soutien financier a été déposée pour ce projet au Fonds PPP Canada du gouvernement du Canada.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	24,750	67,745	80,713	34,387	23,522	180,085	386,452

Matériel roulant – Réparations majeures

RÉF. MRO-00**

 TRAINS (MAINTIEN)

Les 58 voitures automotrices de série 400 (MR90) utilisées sur la ligne Deux-Montagnes transportent plus de 7,5 millions de passagers par année, soit près de 45 % des usagers du réseau de trains de banlieue. Fabriquée en 1994-1995, chacune d'entre elles a maintenant parcouru, en moyenne, plus d'un million de kilomètres. Périodiquement, ces voitures automotrices ont subi différentes réparations et modifications découlant de défaillances et d'usure prématurée de différents systèmes. Des analyses indiquent que des travaux de réhabilitation doivent être effectués pour assurer le maintien de la performance du service à moyen et long termes. Ces travaux sont prévus dans le cadre du Programme de réhabilitation mi-vie des voitures automotrices [réf. MRO-0013].

En attendant, des travaux urgents sont nécessaires pour assurer, à court terme, la fiabilité du service. Les principaux composants visés par ce projet sont les moteurs de traction, le système de freinage et certains systèmes électriques. Tout retard dans l'exécution de ces travaux pourrait avoir un impact important sur la capacité et la fiabilité du service alors que cinq rames de dix voitures sont quotidiennement en service et transportent jusqu'à 2 000 passagers par rame. De plus, il est à noter que le report des travaux sur certains composants pourrait entraîner une dégradation accélérée d'autres éléments.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	4,800	3,475	2,211	–	10,486

Locomotives bimodes – Acquisition de 20 unités neuves

RÉF. MRO-0010 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

 TRAINS (MAINTIEN)  JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

Considérant les perspectives de développement du réseau, comme la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche) et l'électrification éventuelle de l'ensemble du réseau de trains de banlieue, de même que le maintien du patrimoine, l'AMT a fait le choix de procéder à l'acquisition de locomotives bimodes.

En août 2008, l'AMT annonçait, en compagnie du MTQ, l'octroi d'un contrat pour l'acquisition de 20 locomotives bimodes. 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) [réf. IFR-0125]. Elles permettraient aussi, à terme, d'amener à la Gare Centrale les trains de la ligne Blainville–Saint-Jérôme, ce qui réduirait le temps de parcours de cette ligne d'environ 15 minutes.

Toutes les locomotives ont été reçues au 30 juin 2012 ; leur mise en service fait l'objet de discussions avec le CN.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	205,678	25,965	–	–	–	231,643

Locomotives F59 – Fiabilisation et amélioration

RÉF. MRO-0001

AXE TRAINS (MAINTIEN)

GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

Les locomotives F59PHI ont atteint 10 ans de service en 2011. Des signes d'usure sur les locomotives nécessitent la mise en place d'un projet de fiabilisation qui comprend principalement les travaux suivants :

- le remplacement ou reconditionnement des pompes ;
- le remplacement ou reconditionnement d'ensembles de puissance du moteur diesel principal ;
- le remplacement ou reconditionnement des moteurs électriques ;
- la rénovation des groupes électrogènes ;
- la réparation de la structure et de la caisse des locomotives.

Ces entretiens, recommandés par le fabricant des locomotives, sont indispensables pour assurer la fiabilité du service.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	3,218	1,998	1,211	0,408	–	6,835

Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées

RÉF. MRO-0017

AXE TRAINS (MAINTIEN)

GPS PORTE 2

Le parc de locomotives de l'AMT compte 11 locomotives de modèle F59PHI qui seront utilisées, à terme, 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, des locomotives supplémentaires sont nécessaires. En 2011, l'AMT a acquis 10 locomotives F59PH usagées. Ces locomotives ont un cycle de vie résiduel intéressant par rapport au coût d'achat et, grâce à des travaux de réfection, elles permettent 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 permettent le retrait de certaines locomotives louées plus âgées et moins performantes.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,331	18,434	5,774	–	–	26,539

Voitures automotrices – Programme de réhabilitation mi-vie

RÉF. MRO-0013

 TRAINS (MAINTIEN)

 PORTE 2

Les voitures automotrices de série 400 (MR-90) ont été fabriquées en 1994-1995. Périodiquement, ces voitures automotrices ont subi différentes réparations et modifications découlant de défaillances et d'usure prématurée de différents systèmes. Des analyses indiquent que des travaux de réhabilitation doivent être effectués pour assurer le maintien de la performance du service à moyen et long termes. Ces voitures ayant une durée de vie utile de 40 ans, elles doivent faire l'objet d'une réhabilitation mi-vie. Ce reconditionnement complet permettra d'assurer la pérennité des voitures, d'atteindre les niveaux de fiabilité du service souhaités et d'améliorer le confort des usagers qui les empruntent.

Le programme de réhabilitation mi-vie de ces voitures comprend l'identification des systèmes à modifier ou à remplacer, l'ingénierie requise et la réalisation des travaux nécessaires. Le projet prévoit notamment l'étude du remplacement ou de la modification du système de propulsion des voitures, incluant les moteurs de traction, qui subissent actuellement des réparations majeures à intervalles réguliers.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
-	-	-	-	-	-	-	Confidentiel

Voitures 700 – Révision

RÉF. MRO-0008

 TRAINS (MAINTIEN)

 JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

Après 23 années de service, les 24 voitures de série 700 ont atteint la moitié de leur vie utile, rendant nécessaire leur révision pour assurer la pérennité de leur confort et de leur fiabilité. Du fait de l'arrivée des voitures 3000, l'AMT a temporairement retiré du service les voitures 700. La mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche) [réf. IFR-0125] et les projections d'achalandage demanderont le retour graduel et à long terme des voitures 700 sur le service régulier aux gares avec quais bas. L'AMT saisit donc cette fenêtre d'opportunité pour effectuer les travaux de réfection requis sans avoir à perturber l'offre de service. Les travaux de réfection, présentement en cours, se termineront en 2013.

Les systèmes et composants suivants doivent être révisés :

- les freins ;
- la suspension ;
- les bogies ;
- les attelages ;
- le chauffage et la climatisation ;
- les portes et fenêtres ;
- les aménagements intérieur et extérieur ;
- le système de communication ;
- l'alimentation électrique.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
-	-	6,716	5,953	-	-	-	12,669

Voitures 3000 – Acquisition de 24 unités neuves

RÉF. MRO-0002 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

TRAINS (MAINTIEN)

En 2007, l'AMT a octroyé un contrat pour la fabrication de 160 voitures multiniveaux 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 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. Cette nouvelle acquisition est nécessaire afin de conserver un taux de ponctualité satisfaisant pour notre clientèle.

L'AMT s'est également dotée en 2012 de nouvelles normes de charge afin d'offrir à nos usagers un confort accru. C'est pourquoi l'AMT désire acquérir 24 voitures neuves additionnelles. Le coût d'acquisition de ces voitures a été ajusté à la lumière des récentes transactions réalisées entre Bombardier et d'autres sociétés de transport comparables pour le même modèle de voitures.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,038	30,373	53,387	0,113	4,758	88,669



Infrastructures communes

Afin d'accroître la clientèle du transport collectif dans la région, l'AMT souhaite renforcer le service de trains de banlieue, augmenter sa fiabilité et améliorer le confort des usagers. Pour ce faire, le maintien en bon état et la modernisation des infrastructures communes sur le réseau sont essentiels.

L'AMT envisage ainsi la réfection des infrastructures et de la signalisation ferroviaires afin d'améliorer la performance et la fluidité des mouvements de trains sur l'ensemble du réseau. Toujours dans la même optique d'améliorer la fiabilité du service, l'AMT prévoit moderniser plusieurs nœuds de connexion et gares situés à des endroits stratégiques sur le réseau. Des investissements sont également prévus afin de moderniser un certain nombre de ponts et viaducs. La modernisation du tunnel Mont-Royal sera plus spécifiquement étudiée afin de pouvoir absorber la hausse de service prévue sur le réseau. Dans l'optique d'améliorer le confort et la sécurité de la clientèle, il est également prévu de moderniser les quais et le mobilier urbain s'y afférant (abris, luminaires). Enfin, l'acquisition progressive d'emprises ferroviaires permettra de favoriser la création d'un réseau ferroviaire davantage dédié au déplacement des personnes.



Légende

Trains de banlieue et gares	Trains de banlieue et gares	Trains de banlieue et gares	Trains de banlieue et gares	Trains de banlieue et gares	Train de l'Est (ligne Mascouche)	Gares communes à plusieurs lignes	Gare intermodale	Gare à l'étude	Métro	Projet dans le tunnel Mont-Royal	Subdivision Westmount	Voie réservée	Express métropolitain	Terminus métropolitain	Stationnement incitatif	Territoire de l'AMT

- A. Corridors du CP – Travaux d'infrastructures (*non illustré*)
- B. Emprises ferroviaires et autres – Acquisition (*non illustré*)
- C. Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Phase I
- D. Programme Réno-structures – Pont Cornwall
- E. Programme Réno-tunnel
- F. Sites de garage de nuit – Ajout d'abris de trains (*non illustré*)
- G. Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures (*non illustré*)
- H. Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires
- I. Systèmes électriques et caténaires – Rénovation, mise aux normes et augmentation de la capacité – Phase I (*non illustré*)
- J. Trains de banlieue – Réparations majeures sur les cinq lignes (*non illustré*)
- K. Tunnel Mont-Royal – Mise aux normes du système de radiocommunications
- L. Enveloppe d'études – Infrastructures communes

Corridors du CP – Travaux d’infrastructures

RÉF. MRO-0006 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

 TRAINS (MAINTIEN)

À la suite des inspections effectuées par le Canadien Pacifique (CP) et l’AMT sur l’ensemble du réseau des trains de banlieue qui transitent par les emprises du CP, un programme de travail a été déterminé pour maintenir l’efficacité, la fiabilité et la vitesse des trains, le tout dans l’objectif de respecter les horaires.

La plupart des interventions requises dans le cadre de ce programme de travail ont été réalisées. Ainsi, des travaux ont été effectués pour prévenir les bris responsables des interruptions de service, ce qui devrait permettre une réduction des interventions majeures au niveau de la voie. Des travaux reliés à certains ponts ferroviaires seront réalisés en 2013.

Les coûts du projet ont été révisés à la baisse en fonction des nouvelles estimations reliées à ces travaux à venir.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)			
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	9,459	2,798	–	–	–	12,257

Emprises ferroviaires et autres – Acquisition

RÉF. JUR-0001 / JUR-0002 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION



 TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

L’AMT a amorcé des discussions en vue de faire l’acquisition d’emprises ferroviaires appartenant au CN et au CP. Grâce à cette acquisition, elle sera en mesure de réaliser des économies au chapitre des charges d’exploitation tout comme pour la réalisation d’aménagements projetés. Cette provision pourra aussi servir, le cas échéant, à acquérir des propriétés situées aux abords des gares et garages des lignes de trains de banlieue pouvant servir à l’agrandissement des stationnements.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)			
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	95,949	7,102	–	–	103,051

Gare Montréal-Ouest – Réaménagement du secteur – Phase I

RÉF. IFR-0077 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

 TRAINS (MAINTIEN) 

Le projet du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) se développe sur le terrain de la cour de triage Glen, où étaient garés et entretenus, pendant le jour, les trains des lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville–Saint-Jérôme et Candiac. Cette situation a mené le CP à aménager un site de garage et d’entretien temporaire au centre de triage Sortin, situé à l’ouest de la gare Montréal-Ouest. Ce site a été acquis en 2009 par l’AMT pour y aménager un centre d’entretien permanent (site de Lachine) [réf. IFR-0028 / IFR-0074].

Le déplacement du site de garage a eu pour effet d’accroître de manière considérable le nombre de trains sur les deux passages à niveau situés de part et d’autre de la gare Montréal-Ouest. La majorité des mouvements de trains se fait durant les 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 scénarios ont été envisagés, comme le déplacement et le réaménagement de la gare Montréal-Ouest, la mise en place d’un viaduc ou d’un tunnel pour la rue West-Broadway ou Westminster, l’abaissement des voies ferrées ou la combinaison de deux ou plusieurs de ces scénarios. C’est pourquoi le présent projet vise la réalisation d’études d’avant-projet afin de confirmer les interventions requises, et ce, à la lumière des développements à venir du service de trains de banlieue, dont celui relié au Plan de mobilité de l’Ouest – Bureau des partenaires [réf. IFR-0060]. En plus de considérer le développement du service, l’AMT doit également prendre en considération l’augmentation probable des flux routiers reliée aux travaux de reconstruction prévus du complexe Turcot situé à proximité. Le budget du projet inclut les coûts pour certaines interventions prioritaires.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)			
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	3,282	5,006	5,156	–	–	13,444

Programme Réno-structures – Pont Cornwall

RÉF. IFR-0089 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (MAINTIEN) **GPS** JALON 2.1 ▲ 70 %

Le pont Cornwall est situé sur le trajet de la ligne Deux-Montagnes, sur des voies exclusivement utilisées par l'AMT. Comme cette structure, placée sous sa responsabilité, est sur le point d'atteindre la fin de sa durée de vie utile, l'AMT planifie sa reconstruction.

En collaboration avec le CN, l'AMT a réalisé une étude d'avant-projet préliminaire qui a permis de définir les principaux paramètres qui devront être considérés lors des travaux. L'AMT entreprendra prochainement les plans et devis du projet en vue d'une réalisation en 2013.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,708	0,972	0,476	–	–	11,000

Programme Réno-tunnel

RÉF. IFR-0109 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (MAINTIEN) **GPS** PORTE 2

Construit entre 1912 et 1917 et mis en service en 1918, le tunnel Mont-Royal est le lien ferroviaire entre la gare Canora et la Gare Centrale de la ligne Deux-Montagnes. Le tunnel représente une infrastructure majeure et névralgique pour l'AMT puisqu'il permet un accès direct au centre-ville pour les usagers de la ligne de trains de banlieue la plus achalandée de son réseau.

L'AMT prévoit à court et moyen termes augmenter l'achalandage dans le tunnel avec le Train de l'Est et, éventuellement, la ligne Blainville–Saint-Jérôme. De plus, l'AMT souhaite augmenter la capacité de la ligne Deux-Montagnes en y ajoutant des départs pour répondre à la demande croissante des usagers. L'augmentation de l'achalandage dans le tunnel, conjuguée à la modernisation du matériel roulant (découlant de l'introduction des voitures 3000 et locomotives bimodes sur le réseau), a conduit l'AMT à lancer, dès 2006, diverses études afin de s'assurer de l'état de l'infrastructure actuelle et d'apporter les améliorations jugées nécessaires pour accroître la sécurité des usagers, du personnel ferroviaire et des équipes d'intervention d'urgence.

Le programme Réno-Tunnel vise spécifiquement à définir les mesures à mettre en place afin de limiter les risques afférents aux possibilités d'accidents et/ou d'incendies dans le tunnel. L'AMT travaille avec ses partenaires – soit le CN, le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM), le Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM) et Transports Canada – et ses consultants afin de définir les mesures à mettre en œuvre à court et moyen termes pour améliorer la sécurité et atténuer les risques identifiés. L'étape d'avant-projet définitif est en cours et vise à spécifier le choix des éléments et infrastructures qui seront implantés dans le tunnel Mont-Royal à la suite des résultats des études et de l'avant-projet préliminaire. Les résultats de l'avant-projet définitif sont attendus pour l'automne 2012. Parallèlement à cette étude, l'AMT et ses partenaires travaillent à compléter une analyse des mesures qui pourraient être déployées à court terme dans le tunnel.

Le budget présenté au présent PTI couvre les études d'avant-projet préliminaire et définitif, l'ingénierie détaillée, les travaux des mesures à court terme ainsi que certains travaux de rénovation. Ce budget, qui s'appuie sur une étude préliminaire, est toutefois appelé à être révisé une fois recensées les exigences de l'ensemble des partenaires et achevées l'étude d'avant-projet définitif et l'ingénierie détaillée.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	3,389	12,098	3,944	5,569	–	25,000

Sites de garage de nuit – Ajout d’abris de trains

RÉF. IFR-0108 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 3 TRAINS (MAINTIEN)

GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

Un abri chauffé permet 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 opérationnels avant 2013, l’AMT peut faire dans ces abris des travaux d’entretien mineurs urgents, ce qui augmente la fiabilité des équipements et donne 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. Depuis 2010, l’AMT a commencé à construire des abris aux autres sites de garage, travaux qui se poursuivront jusqu’en 2013. Le concept sera ajusté selon les conditions et les 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 sera achevé d’ici la fin de 2012. Le concept pour un abri à une voie à Saint-Eustache est actuellement en développement, afin que la construction de celui-ci débute au printemps 2013. Ce dernier comprend aussi un puits d’inspection. De plus, un abri avec un puits d’inspection sera construit au site de garage Mascouche dans le cadre du projet du Train de l’Est (ligne Mascouche) [réf. IFR-0125].

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	17,097	15,713	2,890	–	–	35,700

Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures

RÉF. IFR-0088 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE 3 TRAINS (MAINTIEN)

GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

Compte tenu de la volonté d’augmenter l’offre de service sur la ligne Vaudreuil-Hudson entre les gares 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 commande centralisée de la circulation (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 d’un système de 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 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 ;
- amélioration de la sécurité des passages piétonniers et ajout de systèmes d’avertissement automatique aux gares Dorion et Île-Perrot ;
- 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 aux gares Beaconsfield et Sainte-Anne-de-Bellevue (près des détecteurs de boîtes chaudes) ;
- réfection et motorisation d'aiguillages aux endroits stratégiques pour permettre la 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 72 km/h), ce qui permettra également de réduire les interférences avec les trains de marchandises manœuvrant entre Dorval et Saint-Luc.

Les travaux relatifs à ce projet progressent par lots et ont été lancés en 2011.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	12,139	13,101	5,672	7,108	–	38,020

Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires

RÉF. IFR-0076 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (MAINTIEN) **GPS** JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

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 un nombre important de mouvements de trains, 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 au niveau des aiguillages et liaisons ; c'est-à-dire que la présence d'un seul train en panne a produit des 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 donc nécessaires pour améliorer la fiabilité du service actuellement offert aux clients et pour accroître le service de trains de banlieue sur cette subdivision.

À la suite des inspections effectuées par le CP et l'AMT sur la subdivision Westmount, un certain nombre de travaux ont été identifiés afin d'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. Plusieurs travaux ont été réalisés entre 2010 et 2012.

De plus, le système de signalisation ferroviaire en place sur cette subdivision de 7,4 km (qui date des années 1950) est utilisé uniquement par les trains de banlieue. Ce système a dépassé sa durée de vie utile et est la cause d'importantes interruptions de service qui se sont produites sur la subdivision Westmount ces dernières années. Les travaux à venir consistent donc à remplacer le système de signalisation ferroviaire en place par un système de dernière génération.

Il est aussi nécessaire d'augmenter la capacité des infrastructures ferroviaires afin d'améliorer la fiabilité et la flexibilité du service en facilitant la rencontre des trains à contresens et ainsi accroître le service de trains de banlieue sur cette subdivision. Pour ce faire, une nouvelle voie sera ajoutée au sud (3^e voie) sur 4,8 km et des voies de liaisons seront installées.

Une conduite de fibre optique devra être déplacée et des travaux de drainage et d'autres travaux connexes, comme la construction de structures de protection, devront être effectués. De plus, le quai de la gare Vendôme devra être élargi en raison de la nouvelle voie, et l'acquisition d'une lisière de terrain devra être effectuée car les travaux ne peuvent se faire à l'intérieur de l'emprise actuelle du CP. Également, le projet inclura le raccordement entre les infrastructures de l'AMT et du CUSM.


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

Le budget de ce projet a été revu afin d'inclure certaines bonifications, comme l'ajout de murs antichocs, le prolongement du tunnel piétonnier et la construction d'un mur de protection du côté de la passerelle de la piste cyclable.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	11,454	20,509	5,254	–	–	37,217

Systèmes électriques et caténaires – Rénovation, mise aux normes et augmentation de la capacité – Phase I

RÉF. MRO-0007 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

 TRAINS (MAINTIEN) | TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)



Ce projet se divise en trois volets. Le premier volet concerne la rénovation de certains systèmes électriques caténaires à la suite du relevé des différents systèmes critiques et sous-systèmes qui composent la caténaire sur la ligne Deux-Montagnes. L'étude de pérennité de la caténaire a permis d'identifier les équipements du réseau nécessitant une mise à niveau, un remplacement ou une modification afin d'assurer un service de qualité sur cette ligne. L'étude a aussi permis de prioriser dans un plan directeur les interventions selon la criticité des systèmes.

Le second volet concerne la mise aux normes des installations électriques de l'AMT. Il permettra de valider la conformité des systèmes électriques de la caténaire avec les nouvelles réglementations du Code électrique.

Le troisième et dernier volet concerne la capacité des systèmes électriques dans le contexte des ajouts de service projetés sur la ligne Deux-Montagnes. En fait, l'acquisition du nouveau matériel roulant, la mise en service prochaine du Train de l'Est (ligne Mascouche) [réf. IFR-0125], la réalisation du projet de doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds [réf. IFR-0004 / IFR-0047], la connexion de la ligne de Blainville-Saint-Jérôme dans le tunnel Mont-Royal [réf. IFR-0056] ainsi que la connexion du centre d'entretien Pointe-Saint-Charles à la Gare Centrale sont tous des projets qui auront un impact sur les systèmes électriques de la caténaire. C'est pourquoi l'AMT se doit de valider la capacité électrique des équipements en place et d'en prévoir de nouveaux, le cas échéant. Des études d'avant-projet valideront les différentes alternatives et pistes de solutions pour permettre les différents ajouts de service prévus sans pour autant réduire la fiabilité des opérations et la qualité du service rendu.

Le budget présenté ci-après couvre les études requises pour ces trois volets ainsi qu'une première phase de travaux jugés prioritaires.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,358	5,135	4,110	4,254	3,110	16,967

Trains de banlieue – Réparations majeures sur les cinq lignes

RÉF. MRO-0015

 TRAINS (MAINTIEN)

L'AMT est propriétaire de certaines infrastructures (emprises ferroviaires, caténaires, gares, etc.) servant à l'exploitation de ses lignes de trains de banlieue. Il est nécessaire d'effectuer des travaux d'entretien majeur sur ces immobilisations de façon à les maintenir en bon état de fonctionnement. La portée de ce projet a été élargie afin d'inclure notamment :

- des études sur les structures des ponts des réseaux du CN et du CP afin d'identifier les travaux à venir à moyen terme ;
- un programme d'interventions ponctuelles, préventives ou curatives sur les infrastructures civiles et ferroviaires.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	6,209	4,431	4,446	–	15,086

Tunnel Mont-Royal – Mise aux normes du système de radiocommunications

RÉF. TI-0017 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (MAINTIEN)

GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

L'AMT doit procéder à l'installation d'une infrastructure améliorant les communications radio dans le tunnel Mont-Royal, ce qui permettra à l'ensemble des intervenants, soit les services d'urgence, le CN et son propre personnel, d'intervenir rapidement et efficacement. Cette nouvelle infrastructure permettra en effet d'améliorer la coordination des interventions et de recevoir de l'information actualisée, et viendra accroître la sécurité des usagers, du personnel et des autres intervenants.

L'AMT aura ainsi à sa disposition un système efficace afin de suivre, sans délai, les démarches et activités entreprises, en plus de favoriser la reprise normale des services. Les signalements se feront plus rapidement au Centre d'opérations et de surveillance (COS) de l'AMT et/ou aux partenaires en cas d'urgence.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,561	1,483	–	–	–	3,044

Enveloppe d'études – Infrastructures communes

RÉF. IFR-0144 / IFR-0117 / IFR-0027 / PLA-****

GPS PORTE O

En lien avec les nouveaux processus de gestion des projets, soit la GPS, cette enveloppe regroupe les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l'étape conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de commencer des études plus approfondies. Dans le cadre de cette enveloppe, l'AMT prévoit étudier :

- Gare Édouard-Montpetit – Aménagement d'une nouvelle gare ;
- Gare Vendôme – Lien piétonnier reliant le CUSM, la gare et la station de métro Vendôme ;
- Tunnel Mont-Royal – Accroissement de la capacité ;
- Autres études – Infrastructures communes.

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets reliés aux infrastructures communes qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes initiés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,868	1,129	0,003	–	–	2,000

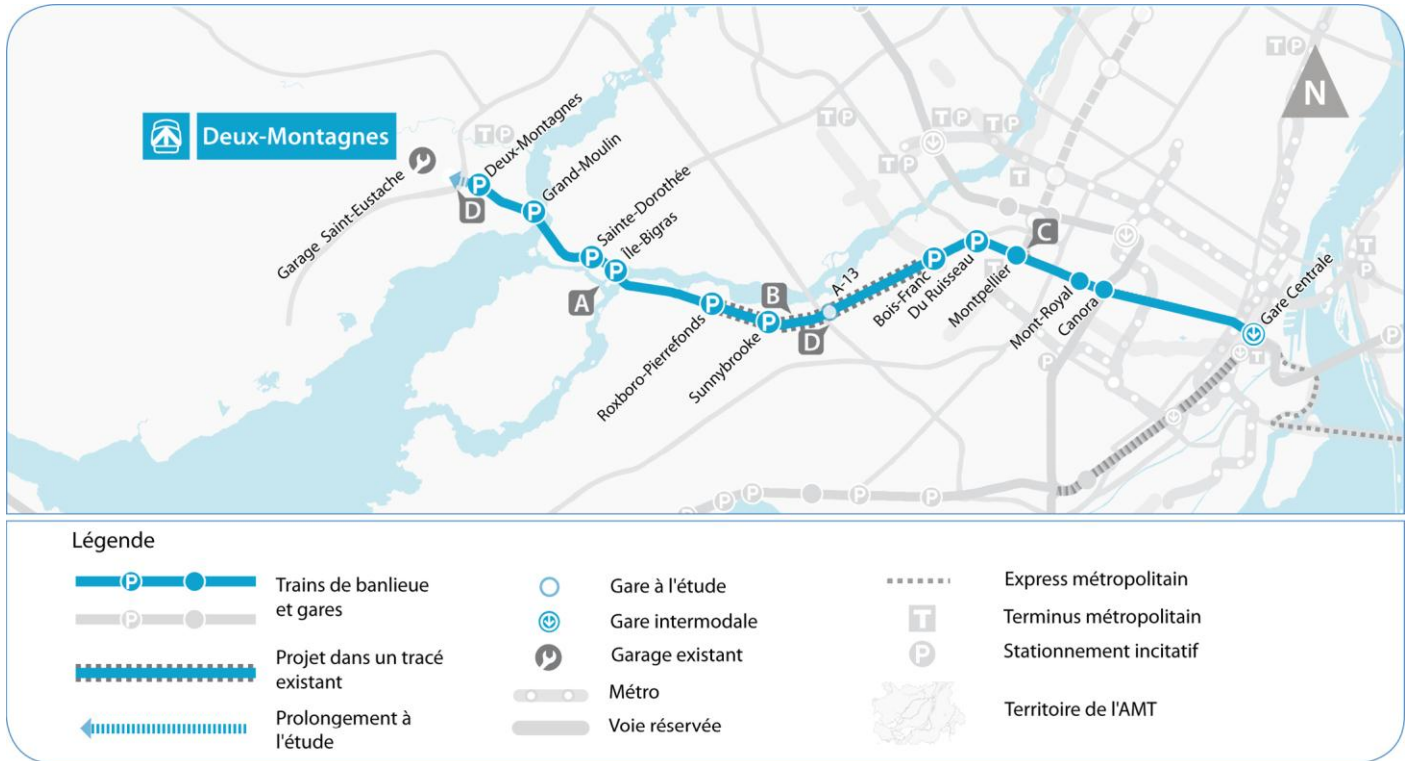


Ligne Deux-Montagnes

Première ligne de train électrifiée au Canada, la ligne Deux-Montagnes a été inaugurée en 1918 après l'achèvement du tunnel Mont-Royal. Entre 1992 et 1995, cette ligne a fait l'objet d'importants travaux de réfection des infrastructures ferroviaires, de la signalisation et du matériel roulant. Avec plus de 7,5 millions de passagers en 2011, cette ligne est aujourd'hui la plus fréquentée et représente plus de 45 % de l'achalandage sur l'ensemble du réseau. Desservant directement le centre-ville en passant à travers le tunnel Mont-Royal, elle permet d'accéder au centre-ville, principal pôle d'activités dans la région. La connexion de la Gare Centrale avec le réseau de métro permet également à la clientèle d'accéder à d'autres pôles d'activités majeurs sur l'île de Montréal.

La forte popularité de la ligne Deux-Montagnes se traduit par un niveau important de saturation du service aux heures de pointe, qui entrave la croissance de la clientèle. Dans ce contexte, l'AMT prévoit augmenter la capacité d'accueil de la ligne afin d'améliorer le confort et la qualité du service au bénéfice de la clientèle actuelle, tout en attirant de nouveaux usagers du transport collectif.

L'agrandissement et l'optimisation de gares et stationnements sont prévus afin de faciliter l'accès au réseau. L'AMT procédera également à la modernisation d'emprises ferroviaires. En minimisant les conflits potentiels avec la circulation des trains de marchandises, elle sera ainsi en mesure d'offrir un service de transport collectif encore plus performant en termes de fréquence, de temps de parcours, de service à contre-charge ou encore de fiabilité.



- A. Gare Île-Bigras – Réhabilitation
- B. Doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds
- C. Jonction de l'Est – Étagement
- D. Enveloppe d'études – Ligne Deux-Montagnes

Gare Île-Bigras – Réhabilitation

RÉF. IFR-0030 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (MAINTIEN) **GPS** JALON 2.2 ▲ 100 %

Les quais de la gare Île-Bigras n'ont pas fait l'objet d'une réfection complète lors de la modernisation de la ligne en 1995. En lien avec l'arrivée des nouvelles voitures 3000 et des nouvelles normes d'éclairage (LED) et de télécommunication de l'AMT, ce projet vise 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. Les usagers 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 passages.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,252	0,112	1,636	–	–	2,000

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

RÉF. IFR-0004 / IFR-0047 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION) **GPS** PORTE 2

Ce projet vise à augmenter la capacité actuelle de la ligne Deux-Montagnes en réalisant le doublement de la voie ferrée entre les gares Roxboro-Pierrefonds et Bois-Franc. Une voie ferrée additionnelle de 7,5 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification) sera aménagée le long de la voie ferrée électrifiée simple déjà existante. Avec ces travaux, l'AMT aura la possibilité de faire circuler des trains à contre-charge aux heures de pointe et d'augmenter la fiabilité des services tant existants que futurs.

Le projet comprend également le remplacement d'un ponceau au niveau du ruisseau Bertrand, la construction d'une nouvelle structure au-dessus de la piste cyclable du Bois-de-Liesse, le réaménagement de trois passages à niveau et le réaligement d'une voie industrielle du CN afin de permettre l'implantation de la nouvelle voie. En prévoyant l'espace pour de futurs quais lors du doublement, le tracé tiendra compte de l'ajout possible d'une gare à proximité de l'A-13 actuellement à l'étude.

Il faudra en outre construire un deuxième quai à la gare Sunnybrooke : essentiel à la mise en service de la voie ferrée, ce deuxième quai, incluant maintenant un nouveau lien inter-quais, permettra d'accéder aux trains dans les deux directions.

Le projet est actuellement en phase d'ingénierie et, par conséquent, les coûts sont présentés à titre indicatif seulement. Ceux-ci seront précisés lorsque l'ensemble des défis techniques reliés à la complexité du projet sera complètement identifié.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,243	2,800	1,744	45,213	–	52,000

Jonction de l'Est – Étagement

RÉF. IFR-0054 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION) **GPS** JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

L'étagement ferroviaire de la jonction de l'Est est essentiel pour augmenter le nombre de trains de 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. De plus, ce projet est un préalable à la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche) [réf. IFR-0125]. Le projet consiste à aménager une structure pour faire passer la voie où roulent les trains de marchandises du CN (subdivision Saint-Laurent) par-dessus la ligne électrifiée Deux-Montagnes où circulent les trains de l'AMT. Il inclut la réalisation de voies de déviation temporaires, incluant l'électrification de certaines de ces voies, afin de maintenir les services ferroviaires du CN et de l'AMT durant les travaux de construction. Ce projet comprend aussi la construction d'un mur acoustique végétalisé ainsi que les aménagements paysagers connexes requis pour les mesures d'atténuation antibruit exigées par les riverains. Les travaux ont débuté en 2010 et se termineront fin 2013.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	34,105	21,344	4,151	–	–	59,600

Enveloppe d'études – Ligne Deux-Montagnes

RÉF. IFR-0057 / IFR-0037 / PLA-****

GPS PORTEO

En lien avec les nouveaux processus de gestion des projets, soit la GPS, cette enveloppe regroupe les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l'étape conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de commencer les études plus approfondies. Dans le cadre de cette enveloppe, l'AMT prévoit étudier :

- Gare A-13 – Aménagement d'une nouvelle gare ;
- Ligne Deux-Montagnes – Prolongement du service vers Saint-Eustache ;
- Autres études – Ligne Deux-Montagnes.

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la ligne Deux-Montagnes qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes initiés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,325	0,079	0,191	0,205	–	0,800



Ligne Vaudreuil-Hudson

En service sans interruption depuis 1887, la ligne Vaudreuil-Hudson a fait l'objet d'importantes rénovations par le MTQ entre 1982 et 1989. Avec plus de 3,7 millions de passagers en 2011, elle est la deuxième ligne la plus fréquentée et représente plus de 22 % de l'achalandage sur l'ensemble du réseau de trains de banlieue. En desservant directement le centre-ville, cette ligne permet aux résidents de l'ouest de l'île et de la couronne sud-ouest de se rendre au centre-ville de Montréal, principal pôle d'activités dans la région, et d'accéder au réseau de métro.

Le succès d'achalandage sur cette ligne et la saturation de certains équipements nécessitent d'accroître de manière significative l'offre de service. Plusieurs projets et initiatives sont ainsi prévus afin de répondre aux nouveaux besoins de mobilité de la population et d'encourager le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif.

L'AMT prévoit moderniser un certain nombre de gares afin de faciliter les correspondances autobus-train et optimiser l'accès aux équipements en transport collectif et actif. Dans certains cas, une meilleure insertion environnementale et paysagère des équipements est visée, à travers l'intégration de critères de développement durable dans leur réfection. Compte tenu de la volonté de l'AMT d'augmenter l'offre de service sur cette ligne, l'acquisition d'emprises ferroviaires disponibles et la modernisation de certaines infrastructures sont également prévues. Ces initiatives permettront d'exploiter la ligne indépendamment de la demande en transport ferroviaire des marchandises, renforçant du même coup la fréquence, la rapidité et la fiabilité du service offert à la clientèle.



- A. Gare Île-Perrot – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain
- B. Gare Vaudreuil – Aménagement permanent
- C. Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l'infrastructure ferroviaire et accroissement de la capacité – Étude et ingénierie préliminaire
- D. Enveloppe d'études – Ligne Vaudreuil-Hudson

Gare Île-Perrot – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain

RÉF. IFR-0116

 TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

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 a tenu à évaluer l'opportunité de la déménager avant que ne soient entamés les travaux d'amélioration des infrastructures en place, ceci afin de prendre la meilleure décision pour la desserte de ce secteur.

L'étude d'opportunité achevée en 2012 a cependant retenu le site actuel comme emplacement optimal. Un concept préliminaire d'aménagement permanent a été réalisé, incluant le déplacement et l'allongement des quais ainsi que la construction d'une passerelle d'accès, d'un stationnement asphalté et d'un centre d'échange intermodal. L'AMT, en collaboration avec ses partenaires, souhaite maintenant réaliser une étude d'avant-projet incluant le cadrage environnemental et l'analyse des besoins en transport. De plus, des études supplémentaires ont été demandées par nos partenaires de L'Île-Perrot afin d'évaluer les coûts et les bénéfices de l'utilisation, en une phase subséquente, d'un site adjacent. Le budget présenté couvre le coût des études requises ainsi que l'acquisition de terrain.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL	
–	–	0,251	0,293	0,119	–	–	0,663	

Gare Vaudreuil – Aménagement permanent

RÉF. IFR-0086 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

 TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

La gare Vaudreuil a été mise en service en 2003 et, depuis son ouverture, son stationnement temporaire a été agrandi à plusieurs reprises. L'augmentation très importante de la population de Vaudreuil-Dorion ainsi que l'évolution grandissante de la clientèle de la gare ont eu des impacts directs sur le fonctionnement du site. De ce fait, l'AMT a décidé d'augmenter la capacité du stationnement et de réaliser un réaménagement complet, qui permettra d'améliorer les services à la clientèle tant pour les automobilistes que pour les usagers des autobus. Le CIT La Presqu'île souhaite également optimiser l'organisation des quais et des espaces de régulation des autobus par un concept qui permettra d'héberger un terminus répondant à l'accroissement des services.

Le projet comprend l'acquisition d'un terrain supplémentaire dans le secteur de la rue Boileau, la construction d'un nouveau terminus d'autobus, l'augmentation du nombre de places de stationnement, les facilités pour les piétons et cyclistes ainsi que différents travaux civils : drainage, chaussée et système d'éclairage. Le nouveau site comptera dans une première phase 18 quais d'autobus et 700 places de stationnement ; en phase II, 245 places seront ajoutées.

La Ville de Vaudreuil-Dorion ayant terminé son plan de réaménagement des infrastructures routières dans les secteurs avoisinant la gare, l'AMT peut poursuivre ses investissements dans son projet de gare à vocation régionale.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	2,727	7,643	4,340	–	–	14,710	

Tronçon Vaudreuil-Hudson – Amélioration de l’infrastructure ferroviaire et accroissement de la capacité – Étude et ingénierie préliminaire

RÉF. IFR-0075

AXE TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

GPS PORTE 1

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 d’un système de 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 ainsi que le remplacement des selles cassées.

Seuls les coûts des études sont présentés ci-dessous. Les coûts totaux du projet seront déterminés lors de la finalisation des plans et devis.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,693	0,434	0,373	–	–	1,500

Enveloppe d’études – Ligne Vaudreuil-Hudson

RÉF. IFR-0084 / IFR-0114 / IFR-0085 / PLA-****

GPS PORTE 0

En lien avec les nouveaux processus de gestion des projets, soit la GPS, cette enveloppe regroupe les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l’étape conceptuelle, et qui n’ont pas encore atteint le point d’approbation qui permet de commencer les études plus approfondies. Dans le cadre de cette enveloppe, l’AMT prévoit étudier :

- Gare Baie-d’Urfé – Nouveau stationnement ;
- Gare Beaconsfield – Aménagement d’un stationnement étagé ;
- Gare Bearepaire – Agrandissement du stationnement ;
- Autres études – Ligne Vaudreuil-Hudson.

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la ligne Vaudreuil-Hudson qui pourraient se présenter en cours d’année. Elle permettra également d’amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d’axes initiés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l’AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,345	0,255	–	–	–	0,600

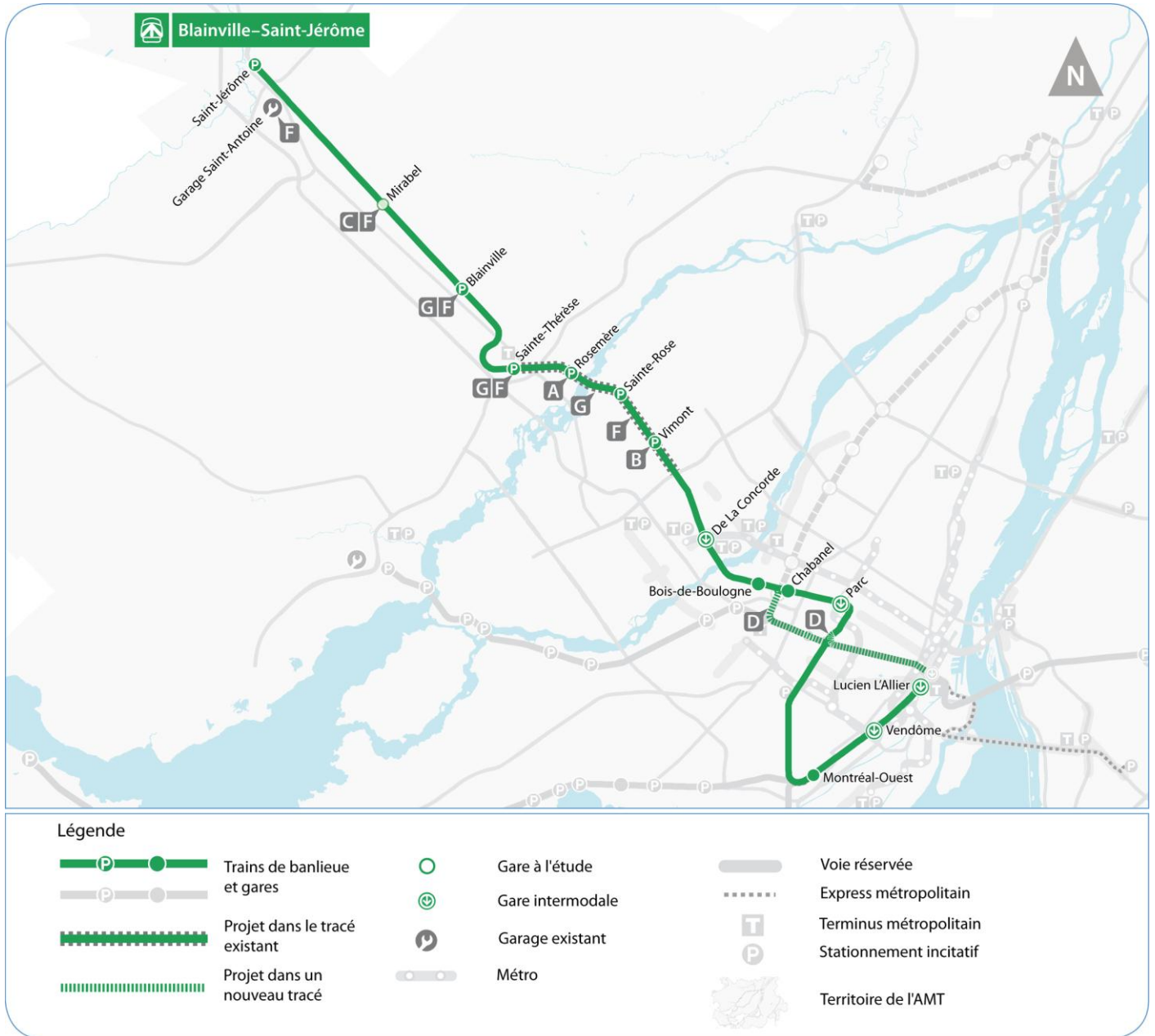


Ligne Blainville–Saint-Jérôme

En fonction de 1882 à 1981, la ligne Blainville–Saint-Jérôme a été remise en service par l'AMT en 1997 comme mesure d'atténuation de la congestion routière découlant de travaux routiers. La demande pour ce service s'étant confirmée par une hausse constante de l'achalandage, la ligne a été rendue permanente en 2000. En 2007, la ligne a été prolongée de 15,5 km entre Blainville et Saint-Jérôme. En 2011, elle représentait un achalandage de plus de 2,4 millions de déplacements annuels, ce qui en fait la troisième ligne de trains la plus achalandée du réseau. Cet achalandage est en progression constante depuis les dernières années, avec une croissance de plus de 13 % entre 2006 et 2011.

Conformément à sa mission d'accroître la part modale du transport collectif dans la région, l'AMT souhaite encourager la croissance de la clientèle sur cette ligne, en améliorant la capacité, la rapidité, la fiabilité et la couverture du service.

L'AMT prévoit ainsi faciliter l'accès à plusieurs gares en automobile, mais aussi en transport collectif, à pied et à vélo, conformément aux objectifs du Plan stratégique – Vision 2020 de favoriser la mobilité durable. Il est prévu d'accroître la capacité des infrastructures ferroviaires sur certains tronçons et d'ajouter du matériel roulant sur la ligne. Ces initiatives permettront d'accroître la fréquence et la rapidité du service offert. Afin d'améliorer le confort et la sécurité de la clientèle, une mise à niveau des quais sera effectuée sur plusieurs gares. L'implantation de nouvelles gares sera également étudiée dans le but d'étendre l'accès à un mode rapide dans la région.



- A. Gare Rosemère – Amélioration de l'accès – Études et acquisition de terrain
- B. Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accès – Étude
- C. Gare Mirabel – Aménagement d'une nouvelle gare – Phase I
- D. Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Connexion dans le tunnel Mont-Royal – Étude
- E. Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Réfection des quais (*non illustré*)
- F. Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité
- G. Enveloppe d'études – Ligne Blainville–Saint-Jérôme

Gare Rosemère – Amélioration de l'accès – Études et acquisition de terrain

RÉF. IFR-0071

 TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)



L'AMT procède actuellement à l'amélioration des infrastructures et des équipements sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme dans le but de diminuer le temps de parcours et d'augmenter la capacité de la ligne. Le stationnement de la gare Rosemère est actuellement utilisé à pleine capacité et ne pourra répondre à l'accroissement envisagé. En phase I du projet, en raison du faible potentiel d'agrandissement et de l'accessibilité limitée par la R-344, une étude de faisabilité a été lancée pour implanter, du côté nord de la route, une aire de dépose-minute, un stationnement de courte durée et un aménagement pour vélo en lien avec la piste cyclable sur le boulevard Rosemère. L'AMT a également procédé à l'achat de terrain requis pour faire les aménagements.

En phase II du projet, considérant la congestion sur la R-344 et les problèmes liés aux virages à gauche, un second site sera étudié du côté sud de la R-344 afin d'évaluer l'implantation d'un second dépose-minute ainsi qu'une aire d'attente de courte durée. Les coûts de réalisation des phases I et II seront précisés à la suite de cette étude. Le budget du projet comprend les coûts d'études et d'acquisition de terrain pour les phases I et II.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)			
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,801	0,133	0,159	0,047	–	1,140

Gare Vimont – Aménagement permanent et amélioration de l'accès – Étude

RÉF. IFR-0003

 TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)



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

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

C'est pourquoi l'AMT entend aménager cette gare de façon permanente. Le projet comprendra l'aménagement des quais, d'un stationnement incitatif de près de 400 places, d'un terminus pour les autobus de la STL et d'une voie d'accès vers les boulevards Bellerose et Dagenais. Pour faciliter l'accès au stationnement et au terminus d'autobus par le boulevard Bellerose, un nouveau feu de circulation devra être installé. La Ville de Laval participera au financement des accès aux installations de l'AMT. Le budget présenté couvre les honoraires professionnels nécessaires pour compléter les plans et devis et finaliser la préparation du projet.

Rappelons que, dans l'attente de l'aménagement permanent de la gare, quelque 200 places de stationnement ont été ajoutées sur le site dans le cadre des mesures d'atténuation de la congestion routière découlant de travaux routiers annoncés en 2012 par le gouvernement du Québec.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)			
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	1,609	0,500	0,501	–	–	2,610

Gare Mirabel – Aménagement d’une nouvelle gare – Phase I

RÉF. IFR-0063 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

GPS PORTE 1

Dans le cadre du prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme mis en service en 2007, une gare additionnelle avait été prévue à Mirabel. Présentement, près de 250 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. En maximisant l'utilisation d'infrastructures ferroviaires existantes, cette nouvelle gare permettrait d'augmenter la capacité d'accueil et de stationnement de la ligne, et, par voie de conséquence, l'achalandage du transport collectif dans cet axe, allégeant ainsi la congestion routière sur l'A-15. À la suite de l'obtention par la Ville de Mirabel d'un accord de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), l'AMT a développé un aménagement pour la nouvelle gare. Elle doit maintenant obtenir elle-même un accord de la CPTAQ afin de procéder à la construction. Le budget présenté, basé sur les estimations préliminaires actuellement disponibles, couvre les coûts pour finaliser les études d'avant-projet, les plans et devis, l'acquisition de terrain ainsi que des travaux pour une première phase de réalisation.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,699	3,587	–	–	–	5,286

Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Connexion dans le tunnel Mont-Royal – Étude

RÉF. IFR-0056

AXE TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

GPS PORTE 1

Le projet consiste à aménager une liaison ferroviaire en tunnel entre la gare Parc (sur 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 réaligement d'environ 1 100 m de voies ferrées, le système de CCC et l'électrification de la voie ferrée. Cette nouvelle liaison ferroviaire, avec comme gare terminale la Gare Centrale en lieu et place de la gare Lucien-L'Allier, permettra de réduire d'environ 15 minutes le temps de parcours des trains de cette ligne, qui se situe présentement à 86 minutes. Cette réduction de temps de parcours aurait pour effet d'accroître l'achalandage sur cette ligne. Les coûts du projet seront précisés lors de la préparation des plans et devis. Ce projet a déjà reçu l'appui des Villes de Blainville, Saint-Jérôme, Rosemère, Sainte-Thérèse, Bois-des-Filion, Mirabel, Lorraine et Laval.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	1,407	1,000	1,500	1,602	6,991	12,500

Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Réfection des quais

RÉF. IFR-0070 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (MAINTIEN)

GPS PORTE 2

À la suite des inspections de tous les quais de la ligne Blainville–Saint-Jérôme effectuées en 2010, il s'avère que les quais bâtis en asphalte avec une bordure de bois nécessitent des 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. Les quais des gares Rosemère et Sainte-Rose doivent être reconstruits à court terme avec une bordure de béton. Les quais des gares Chabanel et De La Concorde continueront d'être inspectés annuellement et seront reconstruits au besoin. L'envergure de ce projet a été revue à la baisse puisque certaines interventions prioritaires ont déjà été réalisées dans le cadre du projet Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité [réf. IFR-0006 / IFR-0031].

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,063	3,175	3,262	–	–	6,500

Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité

RÉF. IFR-0006 / IFR-0031 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

Afin d'accroître le nombre de trains de l'AMT sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme, il est nécessaire de mettre en place un système de CCC entre la gare Parc et le site de garage Saint-Jérôme, de doubler la voie ferrée principale entre la jonction Saint-Martin et la gare Sainte-Rose, de construire un deuxième quai pour desservir cette nouvelle voie à la gare Vimont, d'aménager de nouvelles voies d'évitement à Mirabel, Blainville et Sainte-Thérèse, de construire de nouvelles voies de liaison à Bois-de-Boulogne et à la jonction Saint-Martin, de reconfigurer les liens inter-quais des gares Bois-de-Boulogne et Parc, et de remettre en service la voie n° 2 et le quai qui la dessert à la gare Lucien-L'Allier.

En raison de l'ajout des gares Saint-Jérôme, Vimont, Chabanel et De La Concorde en 2007, et de celle planifiée à Mirabel, ces infrastructures additionnelles sont nécessaires pour assurer la synchronisation des mouvements et la fiabilité du service. Également, la réduction majeure du temps de parcours résultant de l'éventuelle liaison ferroviaire entre la ligne Blainville–Saint-Jérôme et la ligne Deux-Montagnes [réf. IFR-0056] créera une augmentation importante de la demande, qui nécessitera aussi l'ajout de trains en période de pointe.

Pour ce qui est du matériel roulant, deux rames seront ajoutées pour porter le nombre total de rames à six sur la ligne. Comme le site de garage Saint-Antoine ne permet actuellement que le remisage de cinq rames, le présent projet prévoit également la construction d'une sixième voie au site de garage Saint-Antoine.

En 2011, plus de 5 900 usagers utilisaient la ligne Blainville–Saint-Jérôme dans les deux directions en pointe du matin. Avec les améliorations apportées aux infrastructures ferroviaires et l'ajout de rames, deux départs pourront être ajoutés par période de pointe (six mouvements par jour), ce qui permettra d'accroître la capacité à plus de 8 300 usagers en pointe du matin. Les travaux relatifs à ce projet progressent par lots et ont été lancés en 2011.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	30,869	17,458	1,363	–	–	49,690

Enveloppe d'études – Ligne Blainville–Saint-Jérôme

RÉF. IFR-0073 / IFR-0072 / IFR-0069 / PLA-****

GPS PORTE 0

En lien avec les nouveaux processus de gestion des projets, soit la GPS, cette enveloppe regroupe les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l'étape conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de commencer les études plus approfondies. Dans le cadre de cette enveloppe, l'AMT prévoit étudier :

- Gare Blainville – Amélioration de l'accès ;
- Gare Sainte-Thérèse – Amélioration de l'accès ;
- Tronçon Sainte-Rose et Sainte-Thérèse – Doublement de la voie ferrée ;
- Autres études – Ligne Blainville–Saint-Jérôme.

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la ligne Blainville–Saint-Jérôme qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes initiés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,394	0,770	0,136	–	–	1,300

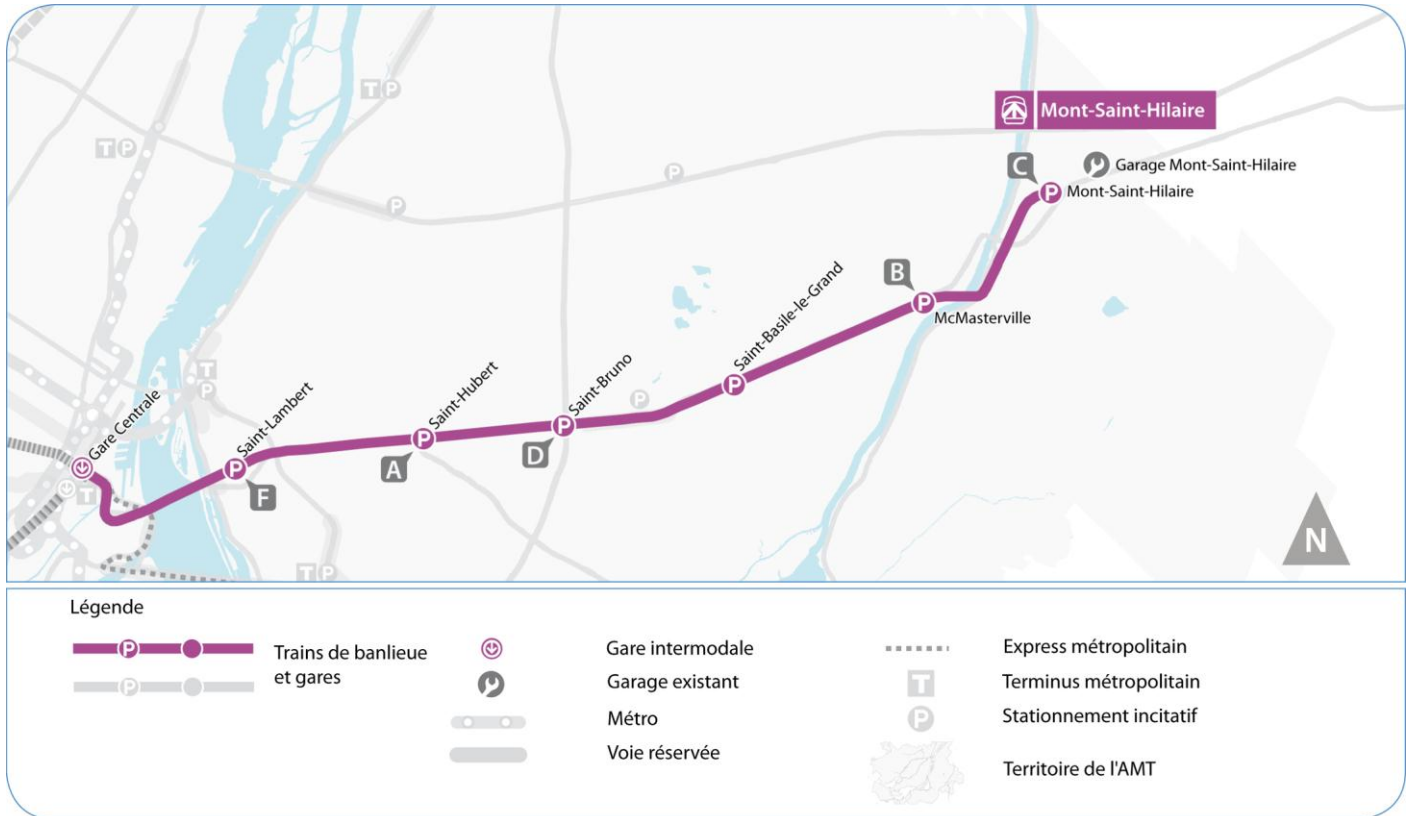


Ligne Mont-Saint-Hilaire

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 découlant de travaux routiers. En réponse au succès d'achalandage, l'offre de service sur la ligne a été régulièrement augmentée depuis l'année 2000. En 2011, elle permettait plus de 2 millions de déplacements annuels. Cette ligne a bénéficié d'une très forte augmentation de sa clientèle au cours des dernières années, avec une croissance d'achalandage entre 2006 et 2011 proche de 50 %.

Forte de ce succès, l'AMT souhaite poursuivre la croissance de la clientèle sur cette ligne en offrant un service encore plus performant en termes de capacité, de rapidité et d'accès aux gares.

L'agrandissement des stationnements à plusieurs gares est en cours et encouragera l'accroissement de la clientèle en facilitant l'accès aux équipements. Une attention particulière sera portée à l'amélioration de l'intermodalité aux gares, en simplifiant l'accès aux équipements en automobile, en transport collectif et en transport actif. L'implantation de panneaux d'affichage et la modernisation du mobilier urbain à certaines gares permettront également d'améliorer le confort de la clientèle lors des correspondances. Par ailleurs, la modernisation des infrastructures ferroviaires prévue sur certains tronçons de la ligne permettra d'augmenter sa capacité et accueillir ainsi la hausse de clientèle prévue.



- A. Gare Longueuil–Saint-Hubert – Aménagement permanent
- B. Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent
- C. Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent
- D. Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent – Phases I et II
- E. Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité (*non illustré*)
- F. Enveloppe d'études – Ligne Mont-Saint-Hilaire

Gare Longueuil–Saint-Hubert – Aménagement permanent

RÉF. IFR-0005 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

 TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

 JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

L'actuelle gare temporaire Saint-Hubert, mise en service en décembre 2003, accueille quotidiennement 890 passagers et son stationnement incitatif est utilisé à plus de 140 %. 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 RTL ont convenu d'aménager de façon permanente cette gare.

Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) qui vise 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).

Conçu pour faciliter l'accès en provenance de Longueuil et de Saint-Hubert, le projet prévoit l'aménagement de nouveaux quais, d'un tunnel piétonnier, de deux édicules avec ascenseurs, d'un dépose-minute, d'un nouveau stationnement de 335 places, en plus de la bonification du stationnement existant de 280 places, pour un total de 615 nouvelles places. Les travaux dans l'emprise ferroviaire ont été lancés au printemps 2012 et ceux visant les stationnements seront lancés au printemps 2013, pour une mise en service à l'automne 2013.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)			
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	18,509	5,031	–	–	–	23,540

Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent

RÉF. IFR-0068 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

 TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

 JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

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 plusieurs reprises pour offrir 672 places à compter de 2009. 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 nombre total de places à environ 730.

Les travaux comprennent le drainage, l'ajout d'un bassin souterrain de captation des eaux de pluie, les bordures, l'éclairage, le pavage ainsi que l'amélioration de l'accessibilité aux autobus et aux chemins d'accès du stationnement. Les usagers de la gare bénéficieront des services d'un CPE agrandi à proximité et 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 les conseils d'administration du CIT et de la municipalité régionale de comté (MRC) de la Vallée du Richelieu. Les travaux ont été lancés à l'été 2012 et se termineront au printemps 2013.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)			
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	7,379	1,451	–	–	–	8,830

Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

RÉF. IFR-0007 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

Dans le cadre de l'amélioration progressive du service sur cette ligne, une nouvelle gare a été aménagée de manière temporaire 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 694 places en 2009. 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 près de 860 places. Les travaux concerneront le drainage (dont l'ajout d'un bassin de rétention), les bordures, l'éclairage, le pavage et l'aménagement de quais d'autobus dans le stationnement. L'aménagement d'un stationnement temporaire sera aussi requis pendant la réalisation des travaux.

La gare Mont-Saint-Hilaire sera encadrée par un développement domiciliaire ainsi que par un complexe commercial. La Ville de Mont-Saint-Hilaire complètera sous peu ses investissements dans le secteur de façon à achever son réseau d'égout pluvial et différents aménagements publics. Le projet de réaménagement a reçu l'appui des partenaires impliqués, soit la Ville, le CIT et la MRC de la Vallée du Richelieu. La Ville financera la portion de rue reliant les chemins d'accès du stationnement aux intersections des rues de la ville. Les travaux pour ce projet ont été lancés à l'été 2012, pour une mise en service à la fin de l'été 2013.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	0,330	6,832	0,858	–	–	–	7,690

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

RÉF. IFR-0066 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

Lors de la mise en service de la ligne Mont-Saint-Hilaire, 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 procède actuellement à son aménagement permanent. Divisé en deux phases, le projet comprend les travaux suivants :

Phase I – Stationnement :

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

Phase II – Quai nord :

- allongement du quai nord, incluant le mobilier urbain ;
- mise à niveau des quais ;
- travaux civils nécessaires à l'installation de caméras et d'afficheurs dynamiques.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	7,310	0,464	–	–	–	7,774

Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité

RÉF. IFR-0064 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

GPS PORTE 1

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 :

- construction d'une voie d'évitement d'environ 450 m devant la gare Mont-Saint-Hilaire (cette voie d'évitement sera implantée au nord des deux voies existantes et au sud de la gare) ;
- aménagement d'un quai bas, du côté nord de la nouvelle voie d'évitement ;
- 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 ;
- 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. Les coûts de ce projet sont en processus de révision.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	5,603	5,997	–	–	–	11,600

Enveloppe d'études – Ligne Mont-Saint-Hilaire

RÉF. IFR-0118 / PLA-****

GPS PORTE 0

En lien avec les nouveaux processus de gestion des projets, soit la GPS, cette enveloppe regroupe les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l'étape conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de commencer les études plus approfondies. Dans le cadre de cette enveloppe, l'AMT prévoit étudier :

- Gare Saint-Lambert – Réaménagement des infrastructures ;
- Autres études – Ligne Mont-Saint-Hilaire.

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la ligne Mont-Saint-Hilaire qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes initiés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200



Ligne Candiac

En fonction de 1887 à 1980, la ligne Candiac a été remise en service par l'AMT en 2001, comme mesure d'atténuation de la congestion routière découlant de travaux routiers majeurs. En réponse au succès immédiat de la ligne, l'AMT a progressivement bonifié l'offre de service. En 2005, la ligne a été prolongée de Delson vers Candiac et, en juillet 2009, le service a été déclaré permanent. En juin 2011, le service a été à nouveau accru afin d'atténuer l'impact de la fermeture partielle et temporaire du pont Honoré-Mercier.

En 2011, la ligne Candiac représentait ainsi un achalandage annuel de plus de 865 000 déplacements. Cette ligne a bénéficié de la plus forte augmentation de sa clientèle au cours des dernières années, avec une croissance d'achalandage supérieure à 60 % entre 2006 et 2011.

Consciente de la demande pour un renforcement du service, l'AMT prévoit une série d'initiatives permettant d'améliorer la capacité, la rapidité, la fiabilité et la couverture du service offert sur cette ligne.

La plupart des gares de la ligne, initialement conçues de manière temporaire, bénéficieront d'un réaménagement permanent. La modernisation des gares, des quais et du mobilier urbain permettra d'augmenter le confort et le sentiment de sécurité de la clientèle. L'agrandissement et la réfection des stationnements permettront de simplifier l'accès aux équipements en automobile, mais aussi en transport collectif et actif, conformément aux objectifs stratégiques de prioriser la mobilité durable. Une attention particulière sera portée à l'optimisation de l'espace et à l'insertion des équipements au sein du milieu existant, afin de créer des milieux de vie de qualité autour des gares. L'implantation de nouvelles gares sur la ligne sera aussi étudiée, afin d'accroître le bassin de clientèle potentiel de la ligne. Grâce à la réfection et la modernisation des infrastructures ferroviaires sur certains tronçons, la fréquence et la fiabilité du service offert seront améliorées. L'aménagement d'un nouveau site de garage permettra quant à lui d'assurer l'entretien du matériel roulant de la ligne.



- A. Gare CNDIAC – Aménagement permanent
- B. Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent
- C. Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain
- D. Gare Lachine-Victoria – Aménagement d’une nouvelle gare – Étude et ingénierie détaillée
- E. Ligne CNDIAC – Site de garage – Aménagement permanent (*non illustré*)
- F. Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires (*non illustré*)
- G. Enveloppe d’études – Ligne CNDIAC

Gare Candiac – Aménagement permanent

RÉF. IFR-0010 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

 TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

Lors de la mise en service de la ligne, la gare Candiac 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 sera intégrée au plan d'aménagement de la Ville de Candiac, pour rendre plus accessibles les services de transport collectif et le transport actif. Le bail pour la location du site temporaire se termine à la fin de 2014. Le concept final est en préparation. Les coûts seront raffinés en fonction des coûts de terrain et des plans et devis.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,364	1,932	3,365	–	–	5,661

Gare Saint-Constant – Agrandissement et aménagement permanent

RÉF. IFR-0009 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

 TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

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, 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, qui inclut deux quais et un stationnement, s'inscrit dans le plan municipal de revitalisation de la rue Saint-Pierre. Le quai principal et le quai alternatif seront aussi allongés afin de prévoir la mise en service d'un train plus long. Ce plan municipal propose 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 cette ligne, l'AMT compte acquérir un terrain appartenant au Musée ferroviaire de Saint-Constant pour y aménager un stationnement satellite en partenariat avec le Musée ferroviaire et ainsi rendre plus accessibles les services de transport collectif.

De plus, dans l'attente de l'aménagement permanent de la gare, quelque 200 places de stationnement ont déjà été ajoutées sur le site dans le cadre des mesures d'atténuation de la congestion routière découlant de travaux routiers annoncés en 2012 par le gouvernement du Québec. Les coûts relatifs à ces mesures d'atténuation sont inclus au budget de ce projet et cette portion sera financée à 100 %.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,204	5,902	0,694	–	–	8,800

Gare Sainte-Catherine – Aménagement permanent – Étude et acquisition de terrain

RÉF. IFR-0011

 TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

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 fidéliser sa clientèle actuelle et d'en attirer une nouvelle.

Développé en collaboration avec la Ville de Saint-Constant et un promoteur privé, le concept d'aménagement permanent prévoit que la gare 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, le stationnement et les quais autobus au sud, l'AMT désire intégrer à la planification du projet une passerelle reliant le côté sud de la voie ferrée à la gare.

Le budget de ce projet comprend les études qui permettront d'évaluer ce concept d'aménagement ainsi que l'acquisition du terrain du stationnement principal et de la gare (nord) conclue en 2012.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	1,349	0,238	–	–	–	1,587

Gare Lachine-Victoria – Aménagement d’une nouvelle gare – Étude et ingénierie détaillée

RÉF. IFR-0014

 TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)



Dans un souci de développer le transport collectif à Lachine et d’offrir des alternatives attrayantes aux automobilistes, et dans le cadre de la reconstruction du complexe Turcot échelonnée sur sept ans, l’AMT désire implanter une nouvelle gare sur la ligne Candiac.

Le budget présenté ci-dessous présente les coûts associés à l’ingénierie détaillée comprenant l’aménagement des quais, d’un stationnement incitatif temporaire et d’un dépose-minute.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,143	1,156	1,019	–	–	2,318

Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent

RÉF. IFR-0002 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

 TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)



Lors de la mise en service de la ligne, les rames de trains étaient garées temporairement à la gare Delson sur une voie d’évitement existante appartenant au CP et située à proximité de résidences. Comme pour toutes les autres lignes de trains de banlieue, un nouveau site permanent de garage de nuit doit être aménagé de façon à assurer la sécurité et l’inspection appropriée du matériel roulant. De plus, depuis juin 2010, le CP n’assure plus l’entretien des locomotives et des voitures de l’AMT.

De ce fait, l’AMT a dû aménager un site temporaire sur un terrain hors de l’emprise du CP, dont les coûts de réalisation sont également inclus au budget du projet de site permanent. Enjeu stratégique pour l’entretien des équipements utilisés sur cette ligne, ce projet consiste à acquérir un terrain en bout de ligne et à y aménager des voies de garage et des postes d’alimentation en carburant et de branchement électrique pour la nuit. Le site doit également comporter un bâtiment pour les équipes de trains et des installations minimales pour l’entretien du site.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,009	13,552	6,677	5,523	–	27,761

Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires

RÉF. IFR-0012 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

GPS JALON 2.2 ▲ 100 %

L'achalandage de la ligne Cadiac ne cesse de croître depuis sa mise en service en 2001. Il a atteint en 2011 plus de 4 250 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 sur cette ligne. Il est cependant nécessaire d'apporter au préalable des améliorations aux infrastructures ferroviaires.

Le projet, qui est relié au projet Ligne Cadiac – Site de garage – Aménagement permanent [réf. IFR-0002], 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 voie de liaison à la jonction de l'embranchement du 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 automatiques pour améliorer la sécurité des passagers ;
- 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 CCC, qui améliore la fluidité des trains ;
- la réalisation de travaux connexes.

Les travaux relatifs à ce projet progressent par lots et ont été lancés en 2011.

MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL	
75 %	–	7,374	0,417	8,134	3,725	–	19,650	

Enveloppe d'études – Ligne Cadiac

RÉF. IFR-0008 / IFR-0013 / PLA-****

GPS PORTE 0

En lien avec les nouveaux processus de gestion des projets, soit la GPS, cette enveloppe regroupe les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l'étape conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de commencer les études plus approfondies. Dans le cadre de cette enveloppe, l'AMT prévoit étudier :

- Gare Delson – Aménagement permanent du stationnement ;
- Gare Kahnawake – Aménagement d'une nouvelle gare ;
- Autres études – Ligne Cadiac.

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets reliés à la ligne Cadiac qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes initiés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l'AMT.

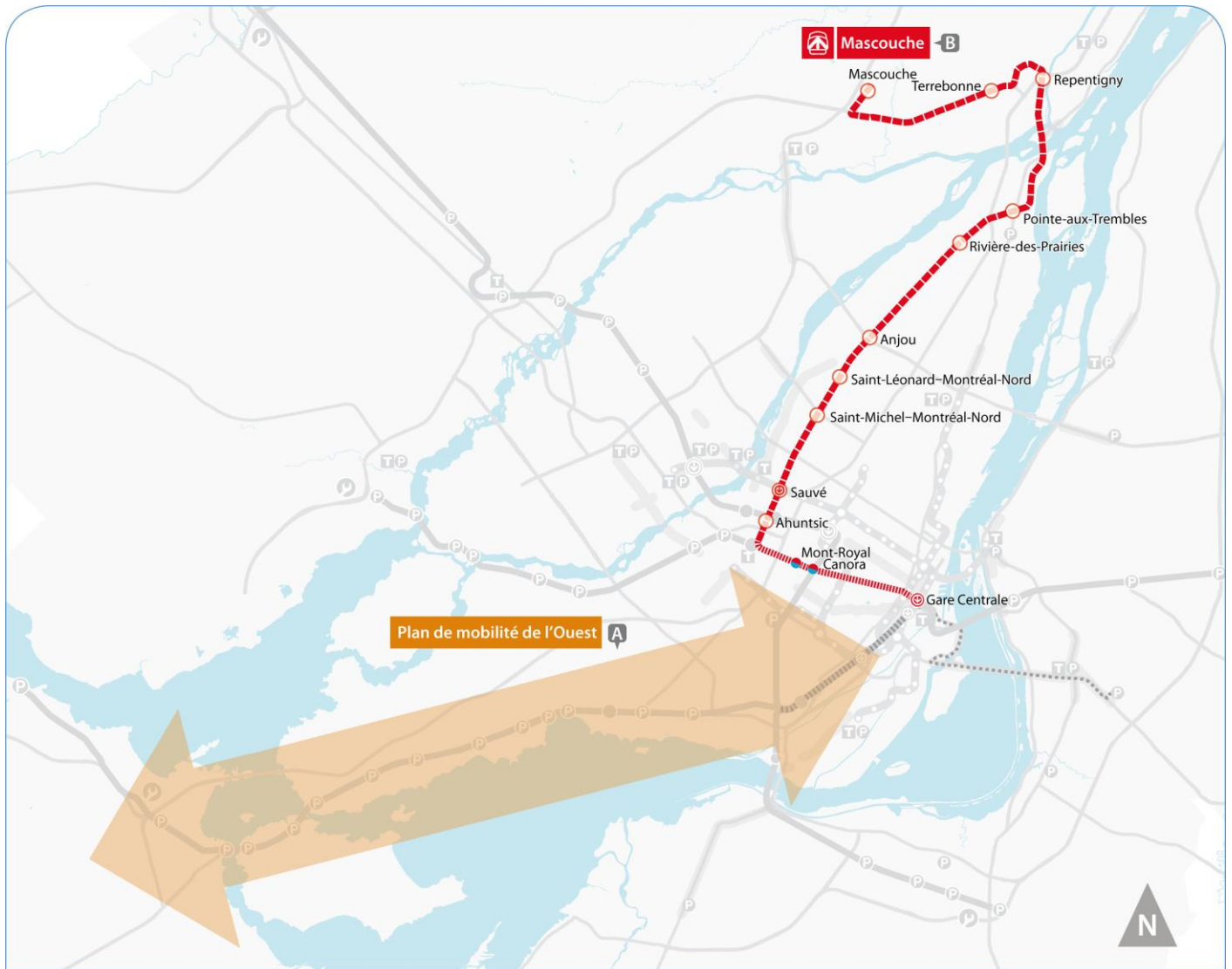
MTQ		AUTRES		INVESTISSEMENTS (en millions de \$)				
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL	
–	–	0,214	0,636	–	–	–	0,850	















Développement et consolidation du réseau

Le succès croissant des trains de banlieue incite à déployer le réseau dans la région et à consolider toujours davantage le service auprès de la clientèle, afin d'améliorer la compétitivité des transports collectifs et ainsi encourager le transfert modal.

Le réseau actuel de modes lourds permet déjà à 24 % de la population de la région de Montréal d'accéder à une gare de trains ou à une station de métro à une distance de 1 km de son domicile. La mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche) va permettre d'améliorer la situation en facilitant considérablement l'accès des résidents de l'est de l'île et de la couronne est au réseau de trains de banlieue. Des études sont également menées afin d'améliorer la mobilité des personnes dans l'ouest de l'île.



Légende

	Train de l'Est (ligne Mascouche)		Gares communes à plusieurs lignes		Métro
	Plan de mobilité de l'Ouest		Gare intermodale		Voie réservée
	Trains de banlieue et gares		Garage existant		Express métropolitain
			Terminus métropolitain		Territoire de l'AMT
			Stationnement incitatif		

A. Plan de mobilité de l'Ouest – Bureau des partenaires

B. Train de l'Est (ligne Mascouche)

C. Enveloppe d'études – Développement et consolidation du réseau (*non illustré*)

Plan de mobilité de l'Ouest – Bureau des partenaires

RÉF. IFR-0060 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

GPS PORTE 0

L'AMT a amorcé des études d'ingénierie visant à documenter le projet du Train de l'Ouest. Ces travaux ont notamment conduit l'AMT, le MTQ et les partenaires à lancer un processus de travail plus large et concerté pour améliorer la mobilité des personnes dans l'ouest de l'île de Montréal. Un Bureau des partenaires a ainsi été mis en place et constitue une instance d'échange et de mise en commun des besoins de mobilité dans ce secteur. Ces travaux serviront à dresser un portrait clair des besoins et enjeux de mobilité et un diagnostic cohérent de la mobilité de l'Ouest, ce qui permettra de développer une vision concertée de la mobilité et de retenir la ou les solutions de desserte optimales pour l'ouest de l'île de Montréal.

Toutes les solutions proposées seront évaluées en fonction de leur cohérence avec les objectifs et la stratégie d'intervention convenue. À ce titre, les études du Train de l'Ouest seront soumises à l'analyse du Bureau de partenaires. Ce projet consiste à aménager un nouveau corridor ferroviaire dédié au transport de passagers permettant d'augmenter le service de trains de banlieue. Les ajouts de service projetés permettraient d'accroître significativement l'achalandage actuel de la ligne de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson. Rappelons que le ministre des Transports a demandé, en 2011, des analyses approfondies sur le projet, dont des études d'ingénierie préliminaire en vue de la réalisation du Train de l'Ouest. Les travaux d'avant-projet préliminaire de ce projet seront terminés à la fin de 2012.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	4,086	6,085	6,227	6,263	–	22,661

Train de l'Est (ligne Mascouche)

RÉF. IFR-0125 / IFR-0092 | ADMISSIBLE À UNE SUBVENTION

AXE TRAINS (DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION)

GPS JALON MISE EN SERVICE ET CLÔTURE

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, Terrebonne et Mascouche.

Dès sa mise en service, cette ligne assurera cinq départs le matin et cinq retours l'après-midi, un aller-retour le midi et un autre en fin de soirée ; elle desservira les gares Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou, Saint-Léonard-Montréal-Nord, Saint-Michel-Montréal-Nord, Sauvé, Ahuntsic, Mont-Royal, Canora et la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal, via la ligne Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier).

Ce projet nécessite les principaux travaux suivants :

- l'aménagement de 10 nouvelles gares, dont huit avec stationnement ;
- l'aménagement d'un nouveau lien ferroviaire entre Repentigny et Mascouche (environ 13 km) ;
- 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 site de garage en bout de ligne, à Mascouche (garage de nuit) ;
- l'acquisition de cinq locomotives bimodes neuves (électrique et diesel à gabarit réduit) ;
- l'acquisition de 30 voitures multiniveaux neuves.

Il convient de rappeler que le 7 juillet 2011, le Conseil du Trésor a confié à Infrastructure Québec un mandat d'examen pour étudier l'évolution budgétaire du projet et établir un mécanisme de suivi. Sur la base de cet examen, le Conseil des ministres a autorisé l'AMT, le 19 janvier 2012, à poursuivre la réalisation de ce projet à l'intérieur de certaines balises budgétaires et d'échéancier. Un comité de gérance, présidé par le président-directeur général de l'AMT, a été mis sur pied afin de suivre l'évolution du projet jusqu'à la mise en service du Train de l'Est. Le budget global du projet a été établi à 671,4 M\$. La portion du budget relative à l'accessibilité des infrastructures pour les personnes à mobilité réduite est incluse dans le budget ci-dessous.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	387,808	263,592	20,000	–	–	671,400

Enveloppe d'études – Développement et consolidation du réseau

RÉF. IFR-0130 / PLA-0003



En lien avec les nouveaux processus de gestion des projets, soit la GPS, cette enveloppe regroupe les projets qui en sont à la première étape du cycle de vie, soit l'étape conceptuelle, et qui n'ont pas encore atteint le point d'approbation qui permet de commencer les études plus approfondies. Dans le cadre de cette enveloppe, l'AMT prévoit étudier :

- Gare A-40 – Desserte secteur parc industriel Saint-Laurent ;
- Trains de banlieue – Développement du réseau.

Cette provision servira aussi à traiter, le cas échéant, des projets de développement et de consolidation du réseau qui pourraient se présenter en cours d'année. Elle permettra également d'amorcer une réflexion sur les besoins métropolitains identifiés par les comités d'axes initiés dans le Plan stratégique – Vision 2020 de l'AMT.

MTQ	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2013	2014	2015	Ultérieurs	TOTAL
–	–	1,035	0,455	0,379	0,221	–	2,090

Annexe A

Équipements et infrastructures métropolitains

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

EN BREF	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers train)		
		STATIONNEMENTS 2012	PLACES VÉLOS 2012	PLACES AUTOS 2012	RÉSULTATS 2011	PRÉVISION 2012	VARIATION 2012/2011
LIGNES							
Deux-Montagnes	12	8	396	6 041	7 543 300	7 907 000	4,8%
Vaudreuil-Hudson	18	14	525	3 607	3 759 000	3 880 400	3,2%
Blainville-Saint-Jérôme	10+3	6	278	3 307	2 409 100	2 459 500	2,1%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6	295	3 069	2 071 900	2 243 800	8,3%
Candiac	5+3	4	128	1 761	865 500	1 024 200	18,3%
TOTAL	51	38	1 622	17 785	16 648 800	17 514 900	5,2%

EN DÉTAIL	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE TRAIN (M+D train)		
	PLACES VÉLOS 2012	PLACES AUTOS 2012	ACHALANDAGE Prév. auto 2012	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2011 Prév. 2012		RÉSULTATS 2011	PRÉVISION 2012	VARIATION 2012/2011
DEUX-MONTAGNES								
Deux-Montagnes	171	1 270	306 100	95%	96%	1 623 600	1 745 600	7,5%
Grand-Moulin	44	345	72 300	87%	83%	456 200	493 800	8,2%
Sainte-Dorothée	21	1 103	246 800	92%	89%	976 600	996 700	2,1%
Île-Bigras	15	68	16 600	96%	97%	155 300	168 200	8,3%
Roxboro-Pierrefonds	47	887	221 200	98%	99%	1 422 400	1 483 900	4,3%
Sunnybrooke	21	524	126 500	97%	96%	766 700	761 900	-0,6%
Bois-Franc	21	754	180 600	95%	95%	787 800	821 600	4,3%
Du Ruisseau	21	1 090	223 600	70%	81%	645 000	677 100	5,0%
Montpellier	14	-	-	-	-	641 800	668 900	4,2%
Mont-Royal	7	-	-	-	-	604 400	616 500	2,0%
Canora	14	-	-	-	-	408 800	446 800	9,3%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	6 598 100	6 932 900	5,1%
SOUS-TOTAL	396	6 041	1 393 700	90%	92%	15 086 700	15 813 900	4,8%
VAUDREUIL-HUDSON								
Hudson	7	47	4 900	51%	41%	25 800	27 900	8,1%
Vaudreuil	24	831	136 900	69%	65%	409 800	424 200	3,5%
Dorion	54	140	20 900	57%	59%	172 800	176 600	2,2%
Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	13	184	41 000	82%	88%	223 400	215 700	-3,4%
Île-Perrot	37	290	64 000	89%	88%	244 400	240 000	-1,8%
Sainte-Anne-de-Bellevue	15	336	49 200	53%	58%	179 300	176 600	-1,5%
Baie-d'Urfé	15	72	14 600	70%	80%	80 300	85 100	6,0%
Beaurepaire	30	43	8 500	76%	78%	199 200	207 100	4,0%
Beaconsfield	78	465	113 600	97%	97%	747 000	786 700	5,3%
Cedar Park	22	27	6 700	100%	98%	230 900	220 300	-4,6%
Pointe-Claire	61	645	106 600	66%	66%	351 300	370 200	5,4%
Valois	46	115	27 600	95%	95%	291 600	295 400	1,3%
Pine Beach	30	-	-	-	-	145 800	147 200	1,0%
Dorval	32	402	81 300	81%	81%	253 900	269 100	6,0%
Lachine	46	-	-	-	-	238 900	264 400	10,7%
Montréal-Ouest	15	10	2 400	95%	95%	488 400	487 400	-0,2%
Vendôme	-	-	-	-	-	1 405 400	1 449 500	3,1%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	1 829 900	1 917 400	4,8%
SOUS-TOTAL	525	3 607	678 200	75%	75%	7 518 100	7 760 800	3,2%
BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME								
Saint-Jérôme	30	588	109 800	94%	74%	308 900	311 000	0,7%
Blainville	32	582	116 000	79%	79%	394 300	397 800	0,9%
Sainte-Thérèse	53	680	150 800	94%	88%	596 200	601 900	1,0%
Rosemère	43	431	84 300	79%	78%	421 400	458 500	8,8%
Sainte-Rose	46	756	109 200	59%	57%	377 000	380 700	1,0%
Vimont	14	270	52 400	73%	77%	215 100	208 900	-2,9%
De la Concorde	53	-	-	-	-	664 000	707 100	6,5%
Bois-de-Boulogne	7	-	-	-	-	132 800	132 100	-0,5%
Chabanel	-	-	-	-	-	73 200	78 400	7,1%
Parc	-	-	-	-	-	930 500	878 700	-5,6%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	91 700	93 600	2,1%
Vendôme	-	-	-	-	-	161 500	179 800	11,3%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	451 600	490 600	8,6%
SOUS-TOTAL	278	3 307	622 500	79%	80%	4 818 200	4 919 100	2,1%
MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont-Saint-Hilaire	29	694	145 800	83%	83%	473 900	493 100	4,1%
McMasterville	30	672	91 200	53%	54%	339 200	352 800	4,0%
Saint-Basile-le-Grand	148	467	104 700	87%	89%	361 700	396 700	9,7%
Saint-Bruno	35	553	110 100	75%	79%	295 600	330 000	11,6%
Saint-Hubert	30	427	93 300	81%	87%	265 200	311 300	17,4%
Saint-Lambert	23	256	61 900	98%	96%	344 400	368 600	7,0%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	2 064 000	2 235 000	8,3%
SOUS-TOTAL	295	3 069	607 000	77%	78%	4 144 000	4 487 500	8,3%
CANDIAC								
Candiac	7	375	41 700	97%	44%	87 700	116 500	32,8%
Delson	7	170	17 800	32%	42%	63 100	72 800	15,4%
Saint-Constant	47	367	33 100	77%	62%	221 700	234 500	5,8%
Sainte-Catherine	60	849	147 400	78%	69%	391 600	491 700	25,6%
LaSalle	7	-	-	-	-	92 100	106 400	15,5%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	66 600	77 500	16,4%
Vendôme	-	-	-	-	-	398 000	458 600	15,2%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	410 100	490 400	19,6%
SOUS-TOTAL	128	1 761	240 000	73%	59%	1 730 900	2 048 400	18,3%
TOTAL	1 622	17 785	3 541 400	81%	80%	33 297 900	35 029 700	5,2%

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS		STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers autobus)		
	STATIONNEMENTS	PLACES VÉLOS	PLACES AUTOS	RÉSULTATS		PRÉVISION	VARIATION	
				2011	2012			2012/2011
Express Chevrier	3	1	82	2 313	1 528 300	1 574 300	3,0%	
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	3	1	82	2 313	1 528 300	1 574 300	3,0%	

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)		
	RÉSEAUX	LIGNES	RÉSULTATS		VARIATION
			2011	2012/2011	
Angrignon	4	22	6 768 100	2,1%	
Brossard	4	53	2 256 000	-5,6%	
Cartier	2	23	4 884 900	0,2%	
Centre-Ville	10	69	12 112 100	2,1%	
Côte-Vertu	3	26	12 599 700	3,1%	
De Montarville	2	7	237 300	5,8%	
Henri-Bourassa Nord	2	7	970 100	-8,6%	
Henri-Bourassa Sud	1	14	6 571 600	-1,5%	
Le Carrefour	2	12	507 800	7,5%	
Longueuil	7	73	12 686 500	2,5%	
Montmorency	3	19	5 410 000	4,0%	
Radisson	5	21	4 235 700	11,0%	
Repentigny	2	11	386 300	15,2%	
Saint-Eustache	1	8	400 100	-2,6%	
Sainte-Thérèse	2	13	937 000	-1,6%	
Terrebonne	1	23	2 030 000	10,5%	
TOTAL	401	401	72 993 200	2,3%	

AXES	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
		A20/accès Tellier	-
A25	-	5,0	5,6
A10/Pont Champlain/A-Bonaventure/TCV	oui	10,7	10,8
Parc	oui	3,5	3,0
Newman	-	3,2	3,2
Pie-IX	-	8,5	8,5
Saint-Jean-Baptiste/R132-138/accès Mercier	oui	6,2	0,1
Taschereau	oui	5,4	5,4
accès Taschereau	-	0,5	-
Concorde/Notre-Dame	-	2,7	2,7
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
R-116	-	1,2	1,3
R-132/Montbrun	-	2,0	-
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	8,0	8,0
Sherbrooke Est	-	1,8	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
TOTAL		85,2	73,5

STATIONNEMENTS INCITATIFS	PLACES				ACHALANDAGE AUTO		
	VÉLOS	AUTOS	TAUX D'OCCUPATION		RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
			Rés. 2011	Prév. 2012			
Angrignon	89	733	70%	65%	129 900	119 200	-8,2%
Beauharnois	-	50	11%	31%	1 400	3 900	178,6%
Brossard-Chevrier	82	2 313	92%	91%	538 800	529 800	-1,7%
Brossard-Panama	107	958	99%	98%	241 000	236 100	-2,0%
Cartier	59	596	96%	96%	144 700	144 600	-0,1%
Chambly	7	409	94%	89%	83 800	86 200	2,9%
Châteauguay	14	419	95%	98%	91 000	103 200	13,4%
De Montarville	35	307	94%	93%	72 700	72 100	-0,8%
De Montagne	15	125	26%	24%	8 100	7 500	-7,4%
Georges-Gagné	14	432	92%	90%	100 400	97 900	-2,5%
La Prairie	7	567	96%	91%	137 300	130 200	-5,2%
Le Carrefour	37	226	27%	25%	15 200	14 200	-6,6%
Longueuil	383	2 390	58%	55%	349 400	332 200	-4,9%
Mercier	-	33	96%	90%	8 000	7 500	-6,3%
Montmorency	267	1 271	92%	90%	294 400	287 700	-2,3%
Namur	14	428	97%	95%	104 900	102 500	-2,3%
Radisson	18	525	100%	99%	132 400	131 400	-0,8%
Repentigny	12	291	77%	79%	56 900	57 900	1,8%
Seigneurial	14	125	48%	40%	15 100	12 600	-16,6%
Saint-Eustache	45	20	95%	73%	4 800	3 700	-22,9%
Sainte-Julie	22	250	95%	89%	60 200	55 800	-7,3%
Sherbrooke	-	250	66%	56%	41 500	35 300	-14,9%
Terrebonne	69	1 265	87%	75%	227 200	238 900	5,1%
TOTAL	1 310	13 983	83%	80%	2 859 100	2 810 400	-1,7%
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA	2 932	31 768	82%	80%	6 320 500	6 351 800	0,5%

Annexe B

Autorisations ministérielles

Cette section présente les projets pour lesquels une lettre d'autorisation ministérielle a été reçue, en date du 9 novembre 2012, autorisant ainsi la dépense budgétaire partielle ou totale des projets.

Autorisations partielles

- TI-0015** Gares – Affichage dynamique sur les quais – Phases I et II
- IFR-0028 / IFR-0074** Matériel roulant – Centres d’entretien et sites de garage
- IFR-0108** Sites de garage de nuit – Ajout d’abris de trains
- IFR-0088** Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures
- IFR-0076** Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires
- IFR-0006 / IFR-0031** Ligne Blainville–Saint-Jérôme – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité
- IFR-0005** Gare Longueuil–Saint-Hubert – Aménagement permanent
- IFR-0012** Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires
- IFR-0125 / IFR-0092** Train de l’Est (ligne Mascouche)

Autorisations totales

- MRO-0010** Locomotives bimodes – Acquisition de 20 unités neuves
- MRO-0006** Corridors du CP – Travaux d’infrastructures
- TI-0017** Tunnel Mont-Royal – Mise aux normes du système de radiocommunications
- IFR-0068** Gare McMasterville – Agrandissement et aménagement permanent
- IFR-0007** Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent
- IFR-0066** Gare Saint-Bruno – Aménagement permanent – Phases I et II



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26^e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2

amt.qc.ca

