

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2017-2018-2019

Adopté – Conseil d'administration
6 octobre 2016

Sigles et acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
CCC	Commande centralisée de la circulation
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CSEM	Commission des services électriques de Montréal
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DA	Dossier d'affaires
DAF	Dossier d'affaires final
DO	Dossier d'opportunité
DPS	Dossier de présentation stratégique
FAP	Fiche d'avant-projet
GPS	Gestion de projet standardisée
MRC	Municipalité régionale de comté
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec
OD	Origine-Destination
PPP	Partenariat public-privé
PTI	Programme triennal d'immobilisations
REM	Réseau électrique métropolitain
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SQI	Société québécoise des infrastructures
SRB	Service rapide par bus
STI	Système de transport intelligent
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TCV	Terminus Centre-ville

SOMMAIRE

PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF	6
MÉTHODOLOGIE	7
SYNTHÈSE DU PTI 2017-2018-2019	11
FINANCEMENT DES PROJETS INSCRITS AU PTI 2017-2018-2019	16
PROJETS MAJEURS	19
RÉALISATION	21
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION	23
MOBILITÉ SIMPLIFIÉE	25
Qualité de service et expérience client	26
RÉALISATION	27
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION	28
OPPORTUNITÉS.....	29
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	30
RÉALISATION	31
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION	32
OPPORTUNITÉS.....	32
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS.....	35
Terminus et stationnements	37
RÉALISATION	39
OPPORTUNITÉS.....	40
Voies réservées et mesures préférentielles.....	41
RÉALISATION	43
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION	43
OPPORTUNITÉS.....	43
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	45
Flotte de trains de banlieue	46
RÉALISATION	47
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION	47
Infrastructures communes	49
RÉALISATION	51
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION	52
OPPORTUNITÉS.....	53
Lignes de trains de banlieue.....	55
RÉALISATION	57
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION	58
OPPORTUNITÉS.....	58

MESURES D'ATTÉNUATION 61
 RÉALISATION 62
 OPPORTUNITÉS..... 62

ANNEXE A ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS 63

ANNEXE B AUTORISATIONS MINISTÉRIELLES 66

Le Programme triennal d'immobilisations 2017-2018-2019 de l'AMT en phase avec le contexte de transition

Les grands changements en cours dans la gouvernance des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal viennent bien évidemment influencer le contenu du Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2017-2018-2019 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Ce dernier PTI s'inscrit naturellement dans la continuité de la programmation triennale précédente, marquant la volonté de l'AMT de léguer une enveloppe de projets saine, réaliste et crédible aux prochaines organisations de transport collectif qui prendront le relais au cours de 2017.

UNE GESTION DE PROJETS STANDARDISÉE 2.0 – Dans un même souci de transparence et d'imputabilité, l'AMT a révisé, au cours de la dernière année, sa méthodologie concernant la gouvernance et les processus de gestion de projets, un travail de fond essentiel en prévision de la transition vers les nouvelles organisations. Cette révision a abouti à l'adoption, par le conseil d'administration de l'AMT, d'une nouvelle *Politique relative à la gestion du portefeuille de projets et à la gestion de projets*. Le présent PTI intègre cette nouvelle méthodologie dans la présentation des projets inscrits selon leur avancement.

LE REM ET LES PROJETS DE L'AMT – Certains projets sont identifiés comme devant être revus en fonction de la progression du projet du Réseau électrique métropolitain (REM) confié à CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Au moment de publier ce PTI, il est en effet prématuré de déterminer avec précision les impacts du REM sur certains projets en cours.

L'AVENIR DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL – Avec l'adoption du projet de loi n° 76, en mai dernier, le gouvernement du Québec souhaite définir une vision cohérente et à long terme des services de transport collectif, en plus de séparer de façon claire les rôles et responsabilités de l'ensemble des acteurs du transport collectif dans la région, avec comme but avoué de simplifier la vie des usagers du transport collectif.

Depuis l'été, le comité de transition nommé par le gouvernement du Québec travaille à mettre en place la meilleure structure de gouvernance du transport collectif pour la région et à réaliser l'arrimage des services des différents réseaux de transport collectif. Dans ce contexte, l'AMT met à la disposition de ce comité toute son expertise afin que cette réforme majeure qui s'enclenche soit menée à bien, de façon structurée et ordonnée.

LE CLIENT PLUS QUE JAMAIS AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS – Fidèle à la ligne d'action qu'elle s'est donnée depuis l'annonce du projet de loi n° 76, l'AMT met tout en œuvre pour maintenir les hauts critères de services à la clientèle sur son réseau de trains de banlieue et son réseau de transport métropolitain par autobus. Elle offre un réseau de transport collectif qui a pris beaucoup d'ampleur en vingt ans, et dont l'efficacité a su convaincre un nombre toujours croissant de clients.

Malgré le contexte difficile du partage des voies ferrées avec le transport de marchandises, la congestion routière toujours plus forte qui ralentit les déplacements, les besoins en financement à renouveler, l'AMT tente toujours de placer les intérêts des clients du transport collectif, et plus largement ceux des citoyens, au centre de ses préoccupations et décisions.



Marieke Tremblay
Présidente-directrice générale par intérim

PLAN STRATÉGIQUE

de développement du transport collectif

VISION

2020

Le Plan stratégique – Vision 2020 sert de point d’ancrage aux projets et études inscrits au PTI 2017-2018-2019 de l’Agence métropolitaine de transport (AMT). Chaque projet ou étude se réfère à un axe stratégique spécifique, tout en répondant à la philosophie d’ensemble du plan. Toutes ces initiatives participent ainsi à la construction d’un réseau de transport collectif métropolitain de plus en plus rapide, convivial et accessible pour la clientèle.

PLAN STRATÉGIQUE – VISION 2020



MOBILITÉ SIMPLIFIÉE

- Intermodalité
- Accessibilité
- Coordination intermodale
- Qualité de service et information clientèle
- Tarifcation métropolitaine



MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

- Équipements durables et milieux de vie de qualité
- Énergie durable



RÉSEAU MÉTROPOLITAIN RAPIDE ET MULTIMODAL

- Métro
- Modes guidés
- Train – Développement et consolidation
- Train – Maintien
- Réseau de transport métropolitain par autobus

PROGRAMME TRIENNAL D’IMMOBILISATIONS

PROJETS MAJEURS

MOBILITÉ SIMPLIFIÉE

- Qualité de service et expérience client
- Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

- Terminus et stationnements
- Voies réservées et mesures préférentielles

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

- Flotte de trains de banlieue
- Infrastructures communes
- Lignes de trains de banlieue

MESURES D’ATTÉNUATION

Pour en savoir plus :
amt.qc.ca

Méthodologie

Le PTI 2017-2018-2019 s'inscrit dans la continuité de la programmation triennale précédente et présente les projets du PTI qui peuvent être réalisés et exploités avec les fonds disponibles.

PLAN STRATÉGIQUE – Dans le présent document, le recoupement des projets en fonction des axes stratégiques a été mis en évidence à l'aide de pastilles de couleur. Les orientations spécifiques à chaque projet sont également nommées dans l'en-tête informatif du projet concerné.



Projet en lien avec l'axe 1 du Plan stratégique – Vision 2020 (mobilité simplifiée)



Projet en lien avec l'axe 2 du Plan stratégique – Vision 2020 (meilleure qualité de vie)



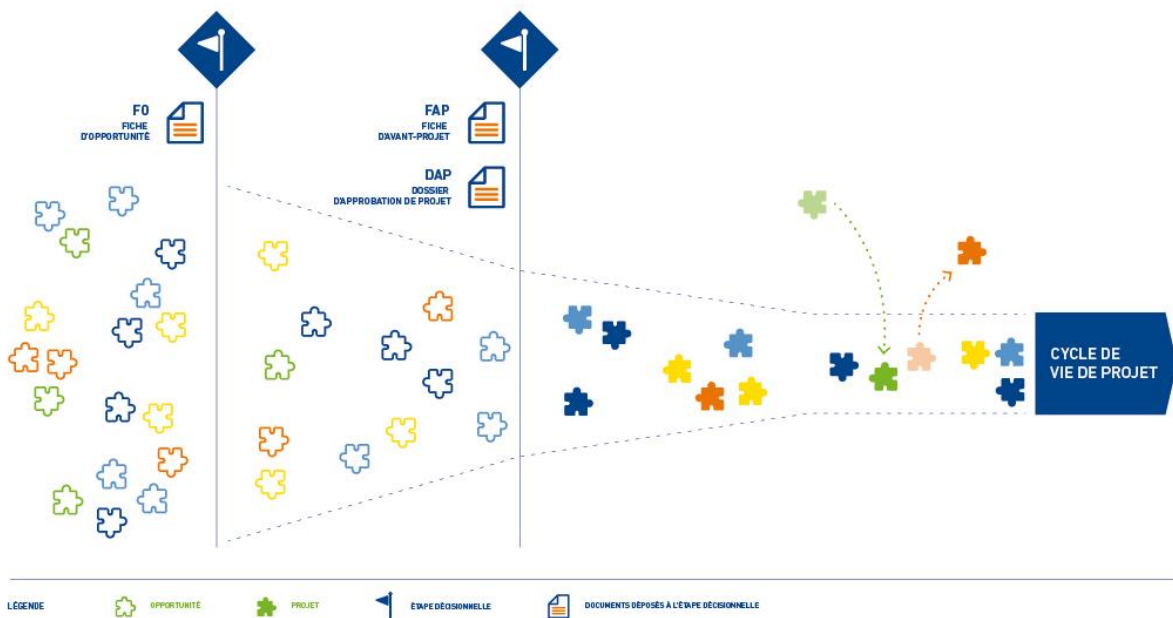
Projet en lien avec l'axe 3 du Plan stratégique – Vision 2020 (réseau métropolitain rapide et multimodal)

GESTION DE PROJETS STANDARDISÉE (GPS) – Basée sur les meilleures pratiques en gestion organisationnelle de projets, la méthodologie de GPS intègre l'ensemble des processus associés à la gestion du portefeuille de projets et à la gestion de projets. Elle tient également compte des normes, politiques ou programmes auxquels plusieurs projets de l'AMT sont assujettis, dont la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique adoptée par le gouvernement du Québec.

Le conseil d'administration de l'AMT s'est d'ailleurs doté d'une Politique de gestion de projets, qui formalise la gouvernance ainsi que les processus en matière de gestion de projets. De plus, la GPS est soutenue par un progiciel de gestion intégrée permettant une vue d'ensemble des principaux indicateurs de projets.

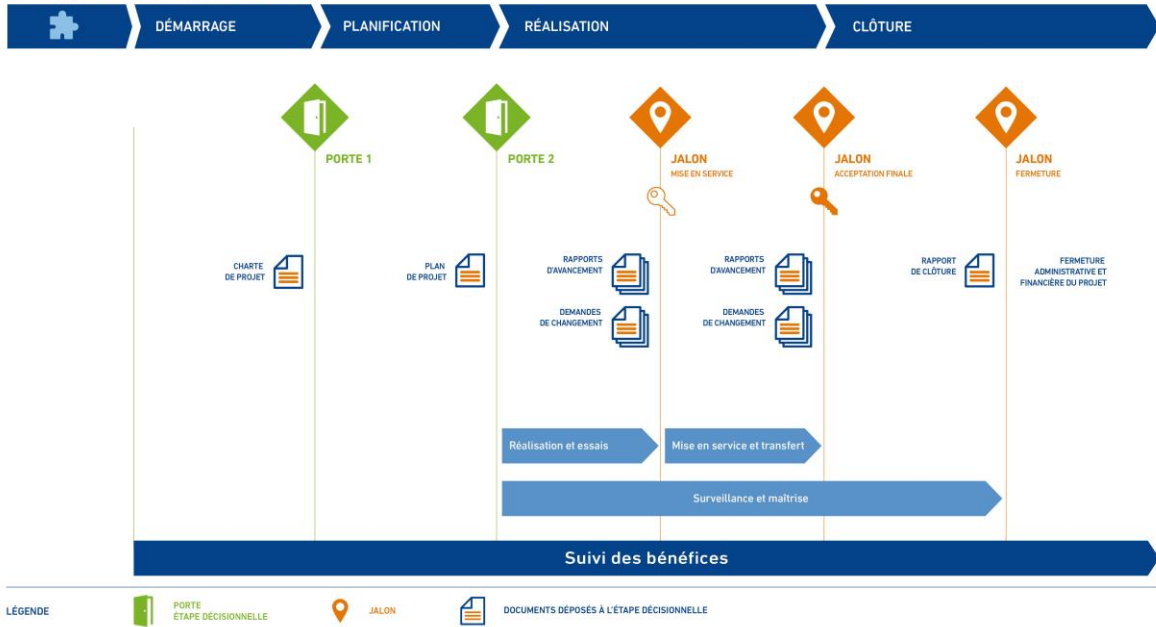
Au cours de la dernière année, l'AMT a révisé sa méthodologie concernant la gouvernance et les processus afin de permettre une meilleure visibilité du portefeuille de projets.

Gestion du portefeuille de projets : Selon les principes établis dans le cadre de la GPS, les opportunités sont évaluées en deux étapes par une entité décisionnelle : l'inscription de l'opportunité au portefeuille de projets et l'approbation de la solution recommandée pour réaliser le projet. Le processus de gestion du portefeuille de projets vise à sélectionner les projets qui contribuent le mieux à l'atteinte des objectifs de l'organisation. La gestion du portefeuille de projets permet d'évaluer la capacité organisationnelle, humaine et financière pour réaliser les projets dans un horizon donné. Le suivi du portefeuille de projets est effectué périodiquement afin d'assurer la gestion des bénéfices, des risques et des communications des projets.

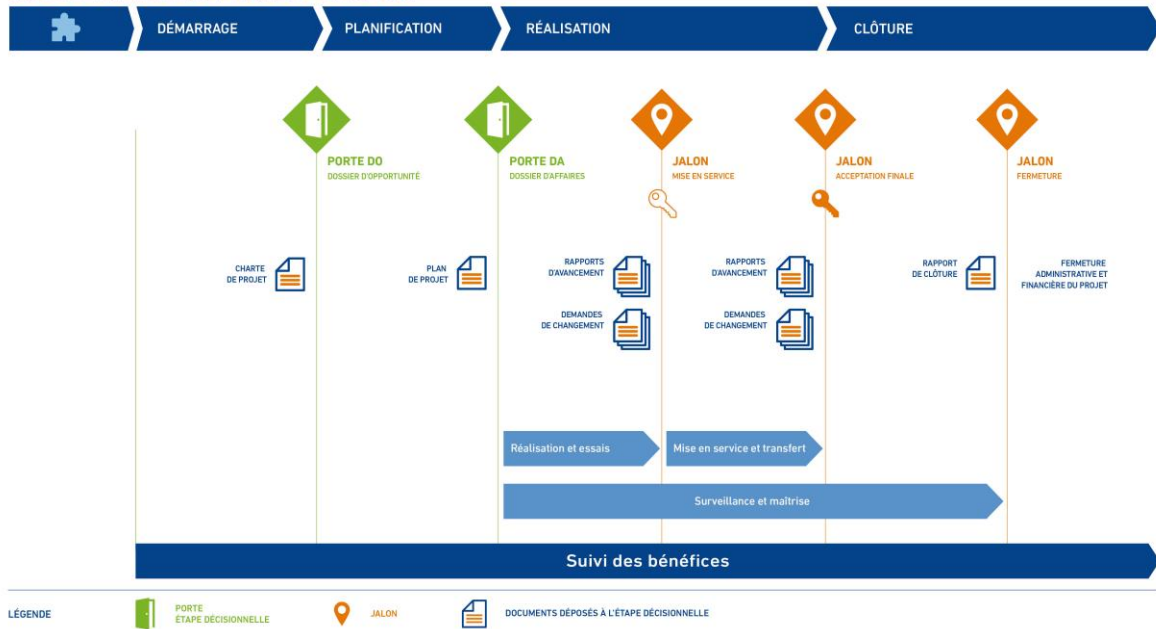


Cycles de vie de projet : Selon les principes établis dans le cadre de la GPS, les cycles de vie de projet de l'AMT se définissent actuellement en quatre phases : le démarrage, la planification, la réalisation ainsi que la clôture. Au cours de chacune de ces phases, le projet fait l'objet d'étapes décisionnelles ou informationnelles, appelées portes et jalons, qui permettent aux entités décisionnelles de revoir le projet à des moments clés de son cycle de vie et de prendre ainsi la meilleure décision quant à sa poursuite. Le cycle de vie de projet majeur a été élaboré afin d'adapter le cycle de vie de projet à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

CYCLE DE VIE DE PROJET



CYCLE DE VIE DE PROJET MAJEUR



CLASSEMENT DES PROJETS – Les projets sont répartis en trois catégories, en fonction de leur position dans leur cycle de vie. 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. Des immobilisations de nature opérationnelle font plutôt l'objet d'une revue périodique.

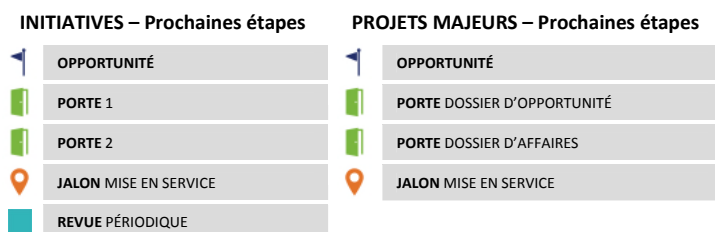
Opportunités : Cette catégorie regroupe les opportunités qui en sont au stade d'analyse dans le cycle de portefeuille de projets. Les budgets de ces opportunités sont ainsi consolidés dans une enveloppe. Cette provision sert aussi à traiter, le cas échéant, des opportunités qui peuvent se présenter en cours d'année.

Démarrage et planification : Cette catégorie regroupe les projets ayant atteint l'étape de rédiger une charte de projet ou un plan de projet. Les budgets de ces projets présentent différents niveaux de précision avec des budgets d'études ou de réalisation qui leur sont propres.

Réalisation : Cette catégorie comprend, de manière générale, les projets pour lesquels le plan de projet est autorisé par les entités décisionnelles et pour lesquels sont présentés des coûts de réalisation ainsi qu'un descriptif. Certains des projets présentés dans cette catégorie sont en attente d'obtention de leur lettre d'autorisation ministérielle.

Les projets majeurs, pour leur part, ont été regroupés à l'intérieur d'une section distincte et sont présentés selon le cycle de vie des projets majeurs.

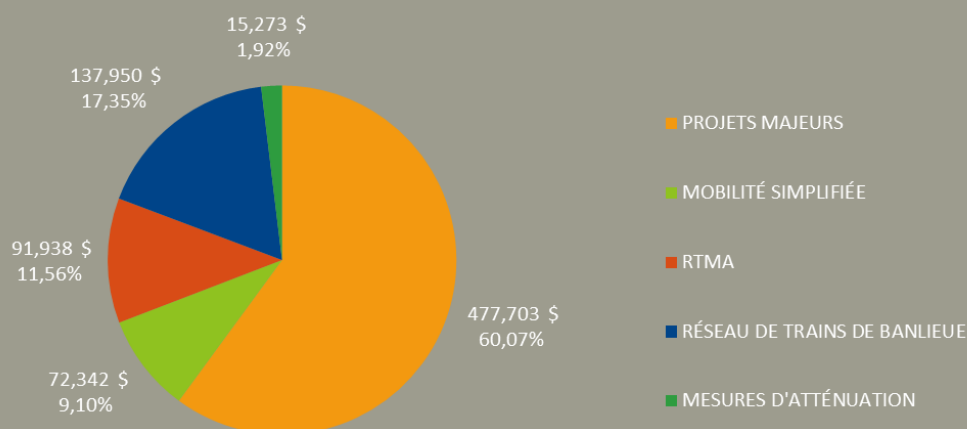
Dans le présent document, une icône identifie la prochaine étape décisionnelle ou informationnelle que le projet devra franchir, en date de l'adoption du PTI. Pour les projets dont le déroulement s'effectue par lot, la plus avancée des étapes détermine l'icône présentée.



RÉSERVE – L'AMT a provisionné au PTI une réserve non cumulative de 10 M\$, qui a pour objectif de répondre aux éventuels besoins imprévus durant l'exercice en cours.

Synthèse du PTI 2017-2018-2019

Des investissements triennaux de 805,206 M\$, incluant un budget 2017 de 360,843 M\$.



INVESTISSEMENTS TOTAUX – Les investissements projetés, incluant les investissements antérieurs et ultérieurs aux trois années concernées, représentent 2 127,276 M\$. Ils s'ajoutent aux investissements inscrits dans les PTI des autres organismes de transport pour maintenir et développer les réseaux d'autobus locaux et de métro.

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES – Pour 2017, l'AMT prévoit des contributions municipales de 51,961 M\$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 3,4 % par rapport au budget 2016 (TABLEAU 2). Ce fonds sert à financer la part des immobilisations payable à l'AMT. L'augmentation des contributions municipales pour 2017 découle de la hausse du rôle d'évaluation foncière.

TABLEAU 1 – Sommaire du PTI 2017-2018-2019 de l'AMT

	DÉPENSES AU 01/01/2017	PROJETS 2017-2018-2019	ENGAGEMENTS ULTÉRIEURS	TOTAL	%
PROJETS MAJEURS					
Projets majeurs	979,227	477,703	150,417	1 607,347	100,0
TOTAL	979,227	477,703	150,417	1 607,347	100
MOBILITÉ SIMPLIFIÉE					
Qualité de service et expérience client	6,704	44,378	–	51,082	57,4
Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	9,990	27,964	0,003	37,957	42,6
TOTAL	16,694	72,342	0,003	89,039	100
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS					
Terminus et stationnements	21,487	15,685	–	37,172	32,1
Voies réservées et mesures préférentielles	2,531	76,253	–	78,784	67,9
TOTAL	24,018	91,938	–	115,956	100
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE					
Flotte de trains de banlieue	19,669	29,932	15,427	65,028	23,2
Infrastructures communes	66,022	81,759	0,792	148,573	53,0
Lignes de trains de banlieue	40,478	26,259	–	66,737	23,8
TOTAL	126,169	137,950	16,219	280,338	100
MESURES D'ATTÉNUATION					
TOTAL	9,323	15,273	–	24,596	100
RÉSERVE	–	10,000	–	10,000	100
TOTAL GLOBAL	1 155,431	805,206	166,639	2 127,276	100

TABLEAU 2 – Évaluation des contributions municipales en fonction de la richesse foncière uniformisée (RFU)

	PRÉVISION 2018		BUDGET 2017		BUDGET 2016		VARIATION	
	\$	%	\$	%	\$	%	2018 / 2017	2017 / 2016
(en milliers de \$)								
Conseil d'agglomération de Montréal	28 883	54,2%	28 433	54,7%	27 593	54,9%	1,6%	3,0%
Conseil d'agglomération de Longueuil	5 430	10,2%	5 302	10,2%	5 145	10,2%	2,4%	3,1%
Ville de Laval	5 371	10,1%	5 110	9,8%	4 924	9,8%	5,1%	3,8%
Couronne sud	4 678	8,8%	4 495	8,7%	4 324	8,6%	4,1%	4,0%
Couronne nord	7 435	14,0%	7 205	13,9%	6 913	13,8%	3,2%	4,2%
Couronne ouest	1 463	2,7%	1 415	2,7%	1 374	2,7%	3,3%	3,0%
TOTAL	53 259	100,0%	51 961	100,0%	50 272	100,0%	2,5%	3,4%

TABLEAU 3 – PTI 2017-2018-2019

(en millions de \$)		% MTQ	AVANT				TOTAL	APRÈS	GRAND
			2017	2017	2018	2019	17-18-19	2019	TOTAL
PROJETS MAJEURS									
RÉALISATION									
IFR 0028	Centre de maintenance Pointe-Saint-Charles	75	133,987	154,840	31,873	–	186,713	–	320,700
IFR 0092 IFR 0125	Ligne Mascouche	100	718,571	12,096	–	–	12,096	–	730,667
IFR 0109	Programme Réno-Tunnel	75	12,713	27,468	37,417	12,756	77,641	–	90,354
MRO 0002	Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves	75	32,286	25,796	34,137	8,214	68,147	2,973	103,406
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION									
IFR 0053	Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée	75	20,950	12,183	44,464	66,359	123,006	147,444	291,400
PLA 0001	Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau	100	60,720	10,100	–	–	10,100	–	70,820
TOTAL			979,227	242,483	147,891	87,329	477,703	150,417	1 607,347
MOBILITÉ SIMPLIFIÉE									
QUALITÉ DE SERVICE ET EXPÉRIENCE CLIENT									
RÉALISATION									
IFR 0201 IFR 0266 IFR 0267	Cadre technologique – Amélioration	–	0,495	3,835	3,810	4,501	12,146	–	12,641
IFR 0188 IFR 0200	Mesures de sûreté – Amélioration	Variable	1,335	0,366	0,485	0,144	0,995	–	2,330
IFR 0090	Programme – Ajout d'abris dans les équipements	75	1,219	4,061	1,445	1,209	6,715	–	7,934
IFR 0265	STI – Amélioration	75	–	4,538	2,210	1,541	8,289	–	8,289
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION									
IFR 0198	Billetteries – Mise aux normes des abris	75	–	0,122	0,727	0,727	1,576	–	1,576
IFR 0255	Trains de banlieue – Installation de compteurs automatisés	75	–	0,857	2,498	0,641	3,996	–	3,996
TI 0022	Trains de banlieue – Vidéosurveillance orientée vers l'avant des trains	75	0,347	1,238	1,238	1,219	3,695	–	4,042
TI 0012	Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III	75	3,308	2,620	2,007	1,989	6,616	–	9,924
OPPORTUNITÉS			–	–	0,350	–	0,350	–	0,350
SOUS-TOTAL			6,704	17,987	14,420	11,971	44,378	–	51,082
ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE									
RÉALISATION									
IFR 0100	Accessibilité – Terminus Centre-ville	75	2,033	3,534	3,201	0,732	7,467	0,003	9,503
IFR 0095	Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements	75	3,508	1,034	1,854	1,998	4,886	–	8,394
IFR 0104	Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique	75	2,650	2,805	–	–	2,805	–	5,455
IFR 0105	Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures	75	1,318	0,531	0,170	–	0,701	–	2,019
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION									
IFR 0099	Accessibilité – Gare Centrale	75	0,481	2,577	7,930	1,398	11,905	–	12,386
OPPORTUNITÉS			–	–	0,200	–	0,200	–	0,200
SOUS-TOTAL			9,990	10,681	13,155	4,128	27,964	0,003	37,957
TOTAL			16,694	28,668	27,575	16,099	72,342	0,003	89,039
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS									
TERMINUS ET STATIONNEMENTS									
RÉALISATION									
IFR 0257	Équipements métropolitains – Acquisition de terrains	75	–	3,190	3,190	3,073	9,453	–	9,453
IFR 0262	Équipements métropolitains – Entretien majeur	–	–	1,123	1,094	1,122	3,339	–	3,339
IFR 0034	Terminus et stationnement Sainte-Julie	75	20,811	0,764	–	–	0,764	–	21,575
OPPORTUNITÉS			–	0,676	1,799	0,330	2,129	–	2,805
SOUS-TOTAL			21,487	6,876	4,614	4,195	15,685	–	37,172

(en millions de \$)		%	AVANT				TOTAL	APRÈS	GRAND
		MTQ	2017	2017	2018	2019	17-18-19	2019	TOTAL
RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS (suite)									
VOIES RÉSERVÉES ET MESURES PRÉFÉRENTIELLES									
RÉALISATION									
IFR 0164	Programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles	100	1,986	7,436	27,136	38,443	73,015	-	75,001
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION									
IFR 0022	Axe A-15 – Amélioration des transports collectifs – Étude	75	0,545	0,403	1,562	1,173	3,138	-	3,683
OPPORTUNITÉS									
		-	-	0,100	-	-	0,100	-	0,100
SOUS-TOTAL			2,531	7,939	28,698	39,616	76,253	-	78,784
TOTAL			24,018	14,815	33,312	43,811	91,938	-	115,956
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE									
FLOTTE DE TRAINS DE BANLIEUE									
RÉALISATION									
MRO 0017	Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées	75	17,345	5,674	0,106	-	5,780	-	23,125
MRO 0018	Matériel roulant – Réparations majeures	-	1,030	0,718	0,398	0,351	1,467	-	2,497
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION									
IFR 0202	Locomotives de manœuvre – Acquisition de deux unités	75	-	0,180	3,388	5,528	9,096	0,891	9,987
IFR 0227 MRO 0013	Voitures automotrices – Programme de réhabilitation	Variable	1,294	0,311	5,040	8,238	13,589	14,536	29,419
SOUS-TOTAL			19,669	6,883	8,932	14,117	29,932	15,427	65,028
INFRASTRUCTURES COMMUNES									
RÉALISATION									
IFR 0256 IFR 0258	Emprises ferroviaires et autres – Acquisition	75	-	4,439	4,439	3,530	12,408	-	12,408
IFR 0088	Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures	75	25,392	11,376	1,356	0,096	12,828	-	38,220
IFR 0076	Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires	75	35,294	0,405	-	-	0,405	-	35,699
IFR 0263 IFR 0264	Trains de banlieue – Réparations majeures sur les lignes	-	-	5,096	4,852	4,973	14,921	-	14,921
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION									
MRO 0007	Caténaire – Remplacement des relais de protection	75	1,177	1,381	0,006	-	1,387	-	2,564
IFR 0251 IFR 0252	Gare Montréal-Ouest – Secteur du stationnement – Réaménagement	75	0,808	6,734	9,209	-	15,943	-	16,751
IFR 0117	Gare Vendôme – Lien piétonnier reliant le CUSM, la gare et la station de métro Vendôme – Étude	75	0,568	0,341	0,241	2,777	3,359	0,792	4,719
IFR 0231	Gestion de la caténaire – Remplacement du système de contrôle et d'acquisition de données – Ingénierie	75	1,102	0,628	-	-	0,628	-	1,730
IFR 0241 IFR 0249	Infrastructures ferroviaires – Réhabilitation ou remplacement des ouvrages d'art	75	0,695	2,007	4,558	1,241	7,806	-	8,501
IFR 0089	Programme Réno-structures – Pont Cornwall	75	0,592	8,757	1,461	-	10,218	-	10,810
IFR 0240	Quais des gares – Installation de nouveaux garde-corps	75	0,394	0,538	0,538	0,530	1,606	-	2,000
OPPORTUNITÉS									
		-	-	0,250	-	-	0,250	-	0,250
SOUS-TOTAL			66,022	41,952	26,660	13,147	81,759	0,792	148,573

(en millions de \$)		% MTQ	AVANT 2017	2017	2018	2019	TOTAL 16-17-18	APRÈS 2018	GRAND TOTAL
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE (suite)									
LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE									
RÉALISATION									
IFR 0007	Ligne Mont-Saint-Hilaire – Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent	75	5,379	2,261	–	–	2,261	–	7,640
IFR 0002	Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent	75	17,720	0,505	–	–	0,505	–	18,225
IFR 0012	Ligne Candiac – Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires	75	13,209	4,292	2,149	–	6,441	–	19,650
DÉMARRAGE ET PLANIFICATION									
IFR 0064	Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité	75	3,680	0,258	12,982	–	13,240	–	16,920
OPPORTUNITÉS									
		–	0,490	3,453	0,359	–	3,812	–	4,302
SOUS-TOTAL			40,478	10,769	15,490	–	26,259	–	66,737
TOTAL			126,169	59,604	51,082	27,264	137,950	16,219	280,338
MESURES D'ATTÉNUATION									
RÉALISATION									
IFR 0244	Mesures d'atténuation Turcot 2013-2017	100	7,978	0,788	–	–	0,788	–	8,766
IFR 0235	Mesures d'atténuation 2016-2017	100	0,320	0,510	–	–	0,510	–	0,830
OPPORTUNITÉS									
		100	1,025	3,975	10,000	–	13,975	–	15,000
SOUS-TOTAL			9,323	5,273	10,000	–	15,273	–	24,596
TOTAL			9,323	5,273	10,000	–	15,273	–	24,596
RÉSERVE			–	10,000	–	–	10,000	–	10,000
TOTAL GLOBAL			1 155,431	360,843	269,860	174,503	805,206	166,639	2 127,276

Financement des projets inscrits au PTI 2017-2018-2019

SUBVENTION GOUVERNEMENTALE – Pour la majorité des projets, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET) assume 75 % des dépenses admissibles en vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Conformément à ses règles budgétaires, l'AMT utilise le Fonds d'immobilisations métropolitain pour payer la partie des investissements non subventionnée par le MTMDET. Le Fonds est alimenté par des contributions municipales, à raison de 0,01 \$ par 100 \$ de la richesse foncière uniformisée (RFU), qui totaliseront 51,961 M\$ en 2017.

Le PTI 2017-2018-2019 présente des investissements triennaux de 805,206 M\$. Le budget des projets pour 2017 est de 360,843 M\$. Le total global des investissements projetés, incluant les investissements antérieurs et ultérieurs aux trois années concernées, représente 2 127,276 M\$.

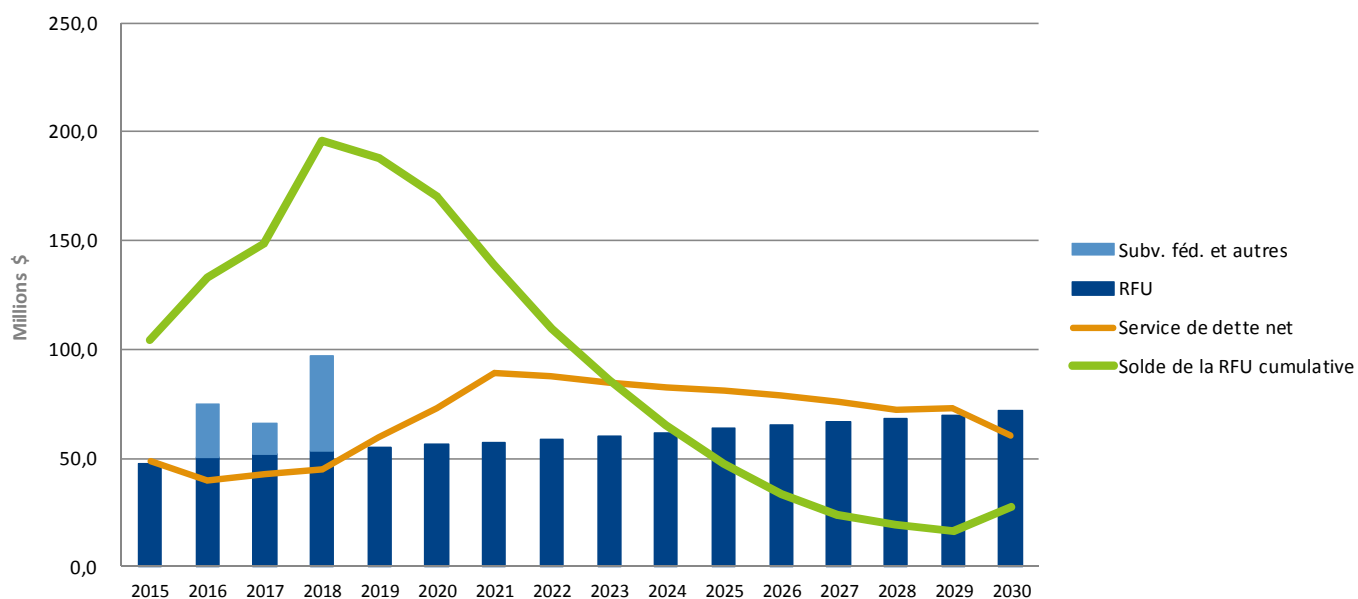
Pour l'exercice de prévision financière, le PTI 2017-2018-2019 a été établi en suivant l'hypothèse que le cadre actuel de l'AMT serait reconduit pour les années futures.

À la fin de 2015, le Fonds d'immobilisations a bénéficié d'une subvention d'équilibre de 68 M\$ du gouvernement du Québec. De plus, les hypothèses pour la projection des revenus de la RFU ont été légèrement revues à la hausse, mais ces hausses demeurent toutefois relativement modestes.

Ces éléments ont été inclus dans la modélisation financière du présent PTI, qui établit les prévisions des mouvements d'encaisse du Fonds d'immobilisations pour les prochaines années. L'évolution du service de la dette reflète le financement requis des investissements inscrits au PTI.

Les résultats indiquent que les liquidités sont disponibles pour ces investissements, mais la marge de manœuvre demeure ténue. Les défis du financement des projets de transport collectif demeurent importants, puisque le cadre financier actuel ne permet pas de répondre adéquatement à la pérennité des investissements.

Service de dette net et solde de la RFU cumulative



	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
RFU	47,6	50,3	52,0	53,3	54,6	56,0	57,4	58,8	60,3	61,8	63,3	64,9	66,5	68,2	69,9	71,6
Subv. féd. et autres	0,0	24,8	13,7	43,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Service de dette net	48,7	39,5	42,8	44,9	59,5	73,0	88,8	88,0	84,4	82,2	81,2	79,0	76,2	72,5	72,9	60,5
Solde de la RFU cumulative	103,9	132,8	148,7	195,6	188,0	170,3	138,9	109,7	85,6	65,2	47,3	33,2	23,5	19,2	16,1	27,3



Projets majeurs

Adoptée par le gouvernement du Québec le 12 février 2014, la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique détermine les mesures requises pour assurer la gestion rigoureuse de ces projets. Elle vise notamment à promouvoir les meilleures pratiques en gestion de projet, afin de faire les bons choix d'investissement pour se doter d'infrastructures de qualité tout en respectant les limites d'investissement établies par le gouvernement.

Elle permet également au Conseil des ministres de disposer de l'information nécessaire pour convenir de la pertinence d'un projet majeur et pour s'assurer que toutes les actions nécessaires, depuis le démarrage du projet majeur jusqu'à sa clôture, ont été prévues et exécutées.

Il est vital de doter la région métropolitaine de Montréal d'un véritable réseau métropolitain de transport collectif efficace, fiable, rapide et multimodal. Pour y arriver, il est nécessaire d'implanter des modes de transport qui répondent aux besoins des clients et qui soient appropriés aux différents contextes urbains, tout en maintenant et en améliorant les services existants.

En vertu de l'article 3 de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3), l'AMT est un organisme public assujéti à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique au regard de ses projets considérés majeurs selon les critères déterminés par le Conseil du trésor, notamment un coût de projet de 50 M\$ et plus.

Essentiellement, la Directive comporte trois étapes d'autorisation, soit l'élaboration d'une Fiche d'avant-projet (FAP), d'un Dossier d'opportunité (DO) et d'un Dossier d'affaires (DA). En vertu de la Directive, le Conseil des ministres doit donner son accord à chacune de ces étapes avant que tout projet ne soit poursuivi.



Légende

Trains de banlieue et gares
 Trains de banlieue et gares
 Tunnel Mont-Royal

Métro
 Métro
 Métro
 Métro
 Centre de maintenance

Ligne de train de banlieue
 Voie réservée
 Express métropolitain
 Terminus métropolitain
 Stationnement incitatif
 Territoire de l'AMT

- A. Centre de maintenance Pointe-Saint-Charles
- B. Ligne Mascouche
- C. Programme Réno-Tunnel
- D. Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves (*non illustré*)
- E. Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée
- F. Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau

RÉALISATION

Centre de maintenance Pointe-Saint-Charles

REF. IFR 0028	JALON MISE EN SERVICE	AXE	TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION	MAINTIEN
---------------	-----------------------	-----	---------------------------------------	----------

La conception de ce nouveau centre de maintenance a été pensée pour recevoir la flotte des lignes circulant sur les voies du Canadien National (CN). Son implantation est prévue sur le terrain abritant les anciens ateliers du CN à Pointe-Saint-Charles, maintenant propriété de l'AMT. Certains travaux préparatoires ont débuté au printemps 2011 et l'échéancier de réalisation de l'AMT prévoit une mise en service en 2018.

Le projet a reçu un accueil favorable des citoyens et des élus municipaux, 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 10 juillet 2013, le MTMDET autorisait l'AMT à élaborer le Dossier d'affaires final (DAF) en vertu de la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, alors en vigueur. Le 31 juillet 2013, en collaboration avec l'AMT, la Société québécoise des infrastructures (SQI) annonçait le lancement d'un appel de qualification en vue de la sélection de candidats pour la conception, la construction, le financement et l'entretien de ce nouveau centre.

L'AMT, le MTMDET et la SQI ont collaboré étroitement au processus de sélection du partenaire privé. Le contrat de conception-construction-financement-entretien a été signé le 26 juin 2015 et les travaux ont débuté le 29 juin 2015. Dans le cadre de l'élaboration du DA, et en respect de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, les sommes ont été révisées afin d'y intégrer une enveloppe liée aux risques du projet, aux frais financiers inhérents et à l'inflation. Par ailleurs, le 9 février 2016, une entente de financement a été conclue avec PPP Canada pour la réalisation de ce centre de maintenance.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	43,500	133,987	154,840	31,873	–	–	320,700

Ce projet fait l'objet d'un suivi en continu, et pourrait être revu en fonction de la progression du projet du Réseau électrique métropolitain confié à CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Ligne Mascouche

REF. IFR 0092 IFR 0125	JALON MISE EN SERVICE	AXE	TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION
------------------------	-----------------------	-----	---------------------------------------

Depuis la mise en service de la ligne Mascouche le 1^{er} décembre 2014, les résidents de l'est de l'île de Montréal et de la couronne nord-est ont accès à un service de transport collectif efficace. Cette ligne assure 16 départs quotidiens, dont 11 en pointe, et dessert les gares Mascouche, Terrebonne, Repentigny, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou, Saint-Léonard-Montréal-Nord, Saint-Michel-Montréal-Nord, Sauvé et Ahuntsic. Les gares Mont-Royal et Canora ainsi que la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal, sont desservies via la ligne Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier).

Tous les travaux sont terminés, y compris ceux rendant les gares accessibles aux personnes à mobilité réduite, à l'exception de l'édicule de la gare Sauvé, actuellement en cours de construction, et qui sera terminé en 2016. Cette gare accueille déjà la clientèle depuis juillet 2015.

Ce projet a nécessité 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)

En janvier 2012, le Conseil des ministres établissait par décret le budget du projet à 671,4 M\$ assorti d'une provision pour risques de 90 M\$, placée sous la responsabilité du MTMDET. Une enveloppe budgétaire de 59,3 M\$ a été accordée par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports afin de pallier la concrétisation des risques du projet. Selon les prévisions, cette enveloppe de risque réévaluée ne sera pas utilisée entièrement et le budget autorisé pour le projet sera respecté. Par ailleurs, le projet est sous l'autorité d'un comité de gérance composé de représentants du MTMDET, de la SQI et de l'AMT ainsi que de membres indépendants. La portion des coûts relatifs à l'accessibilité des infrastructures pour les personnes à mobilité réduite est incluse dans le budget.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	718,571	12,096	–	–	–	730,667

Programme Réno-Tunnel

RÉF. IFR 0109	JALON MISE EN SERVICE	AXE	TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION	MAINTIEN
---------------	-----------------------	-----	---------------------------------------	----------

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. Il représente une infrastructure majeure et névralgique pour l'AMT puisqu'il permet un accès direct au centre-ville pour les usagers des lignes Deux-Montagnes, la plus achalandée de son réseau, et Mascouche, mise en service en décembre 2014. L'augmentation de l'achalandage dans le tunnel, conjuguée à la modernisation du matériel roulant (découlant de l'introduction des voitures 3000 et des locomotives bimodes sur le réseau), a conduit l'AMT à lancer 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, défini en collaboration avec les partenaires, dont le Service incendie de Montréal, vise spécifiquement à continuer à améliorer la sécurité dans le tunnel Mont-Royal. Une première phase a été terminée préalablement à la mise en service de la ligne Mascouche. Le budget présenté au présent PTI couvre l'ensemble des coûts liés au programme, incluant les frais d'études, d'ingénierie et de réalisation, et ce, tel que connu et défini à l'étape d'avant-projet définitif. Les prochaines étapes sont l'élaboration du DA et la réalisation des travaux de la phase 2.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	12,713	27,468	37,417	12,756	–	90,354

Ce projet fait l'objet d'un suivi en continu, et pourrait être revu en fonction de la progression du projet du Réseau électrique métropolitain confié à CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves

RÉF. MRO 0002	JALON MISE EN SERVICE	AXE	TRAINS MAINTIEN
---------------	-----------------------	-----	-----------------

Avec l'augmentation de l'achalandage sur le réseau de trains de banlieue, de même que le vieillissement de certains équipements, il est nécessaire de faire l'acquisition de nouvelles voitures pour améliorer le confort des passagers grâce au remplacement des équipements plus anciens.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	32,286	25,796	34,137	8,214	2,973	103,406

Ce projet fait l'objet d'un suivi en continu, et pourrait être revu en fonction de la progression du projet du Réseau électrique métropolitain confié à CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

DÉMARRAGE ET PLANIFICATION

Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée

RÉF.	IFR 0053	PORTE DOSSIER D'AFFAIRES	AXE	RTMA
------	----------	--------------------------	-----	------

Traversant l'île du sud au nord, et reliant Montréal à l'est de Laval, le boulevard Pie-IX est l'une des artères les plus achalandées de Montréal, empruntée chaque jour par près de 40 000 usagers des transports collectifs. Avec le nouveau système de transport de type Service rapide par bus (SRB), il sera transformé en un axe majeur de transport collectif, disposant d'aménagements sécuritaires, efficaces et agréables, au sein d'un projet urbain socialement acceptable et responsable.

Selon l'étude de transport réalisée, ce SRB permettra de bonifier l'offre de transport en commun dans les deux directions sur 11 km (9 km à Montréal et 2 km à Laval), avec 17 stations (15 à Montréal et 2 à Laval) ainsi qu'un stationnement incitatif. L'aménagement de la voie réservée au centre du boulevard nécessite une série d'interventions au mobilier urbain (modification de l'éclairage de rue et des feux de signalisation, élargissement des trottoirs et des terre-pleins) et à l'aménagement paysager, en plus de la requalification de la chaussée et des réseaux d'égout et d'aqueduc. Ces interventions seront effectuées dans le cadre du projet intégré en partenariat avec la Ville de Montréal.

Ce projet regroupe les volets de transport, mais aussi ceux touchant l'urbanisme, l'environnement, l'économie, la technologie, l'acceptabilité sociale et l'architecture. Il tient compte aussi des intérêts des différents partenaires que sont le MTMDET, les Villes de Montréal (incluant les quatre arrondissements montréalais) et de Laval, Hydro-Québec, Gaz Métro, Bell, Vidéotron, la Commission des services électriques de Montréal (CSEM), la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL) et Urbis-Transport urbain Les Moulins.

Le bureau de projet intégré AMT-Ville de Montréal est en place depuis janvier 2016. Les travaux de la station Amos sont en cours ; ce prototype grandeur nature doit être mis en service à l'automne 2016. La réalisation des plans et devis détaillés, en cours depuis février 2016, doit prendre fin à l'été 2017. L'émission du DA est prévue pour l'automne 2017 et la réalisation des travaux devrait débuter en 2018 pour une mise en service du SRB Pie-IX en 2022.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	20,950	12,183	44,464	66,359	147,444	291,400

À ce total, s'ajoutent 13,6 M\$ pour l'achat d'autobus qui seront acquis par les autorités organisatrices de transport (AOT), pour un grand total de 305 M\$.

Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau

RÉF.	PLA 0001	PORTE DOSSIER D'AFFAIRES	AXE	MÉTRO
------	----------	--------------------------	-----	-------

Les besoins en mobilité de la région sont en croissance et le déploiement de nouveaux modes lourds constitue une solution efficace et rentable à long terme. Le réseau de métro représente une infrastructure de transport névralgique, avec près de la moitié de l'achalandage annuel en transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal. En 2009, le gouvernement du Québec a annoncé la création d'un Bureau de projet, placé sous la responsabilité conjointe du MTMDET et de l'AMT, pour étudier en profondeur les possibilités de prolongement du réseau de métro. Le projet concerne les prolongements des lignes 2 orange, 4 jaune et 5 bleue du réseau de métro.

Sur la base des recommandations formulées dans le Dossier de présentation stratégique (DPS), le gouvernement du Québec a annoncé en septembre 2013 sa priorité pour un premier stade de prolongement, soit celui de la ligne 5 bleue, et a autorisé l'AMT à poursuivre avec la prochaine phase du projet. L'AMT a donc réalisé l'avant-projet pour le prolongement de la ligne 5 bleue ainsi que plusieurs études en matière de développement urbain et de financement innovant afin de déposer un DO, ceci en vertu de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique du gouvernement du Québec. Une fois le DO autorisé par le Conseil des ministres, la prochaine étape est l'élaboration et le dépôt du DA. Cette prochaine phase consiste notamment en la tenue de plusieurs études techniques et une planification détaillée de la gestion et de l'approvisionnement du projet.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	60,720	10,100	–	–	–	70,820



Mobilité simplifiée

Selon les données de l'enquête Origine-Destination (OD) de 2013, près de la moitié des clients des services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal a recours à plus d'un mode de transport afin d'accéder à sa destination finale, sans compter la marche.

Le recours à plusieurs réseaux de transport collectif au cours d'un même déplacement représente un défi pour les opérateurs qui doivent œuvrer de concert pour offrir à la clientèle une information fiable, accessible et la plus intégrée possible durant tout son trajet, et rendre le cheminement de la clientèle aussi fluide que possible.

Plusieurs améliorations sont ainsi envisagées afin de faciliter l'accès aux équipements à tous les clients, d'améliorer la coordination intermodale, de simplifier la tarification et d'offrir une qualité de service et une information toujours améliorée.



Qualité de service et expérience client

L'amélioration de la qualité des services et de l'expérience client passe par une offre d'équipements aux gares, terminus et stationnements incitatifs qui soit conforme aux besoins de la clientèle, mais aussi par l'accès uniforme aux titres de transport, une information disponible en tout temps et une coordination des services.

Pour atteindre ces objectifs, et assurer un service de qualité, l'installation d'équipements dans les aires d'attente et la bonification des systèmes de transport intelligents (STI) sont requises afin d'harmoniser l'échange et la diffusion d'information entre les différents organismes de transport, d'optimiser l'exploitation des équipements métropolitains de transport collectif et de poursuivre le déploiement d'un système commun de vente de titres dans la région métropolitaine de Montréal.

Diverses mesures d'amélioration de la sûreté et de la sécurité doivent également être déployées afin d'offrir des services de transport collectif métropolitain de qualité, fiables et sécuritaires.

- A. Cadre technologique – Amélioration
- B. Mesures de sûreté – Amélioration
- C. Programme – Ajout d'abris dans les équipements
- D. STI – Amélioration
- E. Billetteries – Mise aux normes des abris
- F. Trains de banlieue – Installation de compteurs automatisés
- G. Trains de banlieue – Vidéosurveillance orientée vers l'avant des trains
- H. Vente des titres et perception des recettes – Automatisation – Phases II et III
- I. Opportunités

RÉALISATION

Cadre technologique – Amélioration

RÉF.	IFR 0201 IFR 0266 IFR 0267	REVUE PÉRIODIQUE	AXE 1	QUALITÉ DE SERVICE
------	----------------------------	------------------	-------	--------------------

Afin de répondre aux besoins croissants de la clientèle, le cadre technologique doit être en constante amélioration pour soutenir la mise à niveau et la hausse des services. Pour y parvenir, la continuité des opérations, l'établissement des standards technologiques et le suivi de l'évolution de ceux-ci doivent être assurés. Des systèmes et équipements supplémentaires permettront, par exemple, d'accroître la capacité opérationnelle au travers notamment d'évolutions du progiciel de gestion intégrée SAP et un service d'outils d'analyse, ainsi que de conserver les données d'achalandage des transports collectifs pour la région métropolitaine.

D'autres préoccupations d'importance, comme l'application des meilleures pratiques en matière de sécurité et de gouvernance des données, la continuité des opérations ainsi que la mise sur pied de standards technologiques, sont aussi traitées dans ce programme.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,495	3,835	3,810	4,501	–	12,641

Mesures de sûreté – Amélioration

RÉF.	IFR 0188 IFR 0200	REVUE PÉRIODIQUE	AXE 1	QUALITÉ DE SERVICE
------	-------------------	------------------	-------	--------------------

Afin d'améliorer les mesures de sûreté déjà en place sur le réseau et d'augmenter l'efficacité des opérations de prévention, de détection et de dissuasion, le développement de projets en lien avec la sécurité de ses usagers doit être poursuivi.

Dans cette optique, plusieurs projets sont requis, comme :

- la sécurisation physique des installations du réseau :
 - installation de guérites de sécurité à l'entrée des sites de garage
 - ajout d'équipements de gestion des accès sur certains sites existants
- la vidéosurveillance :
 - ajout de caméras dans certains sites
 - évaluation de la technologie optimale correspondant aux besoins
- l'acquisition de véhicules dédiés exclusivement à la réponse aux urgences, à la surveillance et à la protection du réseau :
 - des véhicules de sûreté afin d'assurer un standard de sécurité et d'efficacité
 - un véhicule rail-route dédié exclusivement à la brigade incendie, permettant d'intervenir plus facilement dans l'emprise ferroviaire en situation d'urgence

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
Variable	–	1,335	0,366	0,485	0,144	–	2,330

Programme – Ajout d’abris dans les équipements

RÉF.	IFR 0090	JALON MISE EN SERVICE	AXE 1	QUALITÉ DE SERVICE
------	----------	-----------------------	-------	--------------------

Une importante cause d’insatisfaction des usagers des trains de banlieue, des stationnements et des terminus est le manque d’abris offrant une zone d’attente confortable. Afin d’augmenter la satisfaction de sa clientèle toujours grandissante, une mise à jour des normes d’abris a été effectuée. Chaque site 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. Les coûts présentés couvrent les dépenses déjà engagées ainsi que les dépenses à venir pour les trois prochaines années. Les coûts doivent être réévalués annuellement pour tenir compte des besoins.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,219	4,061	1,445	1,209	–	7,934

STI – Amélioration

RÉF.	IFR 0265	JALON MISE EN SERVICE	AXE 1	QUALITÉ DE SERVICE	INFORMATION À LA CLIENTÈLE
------	----------	-----------------------	-------	--------------------	----------------------------

La communication en temps réel avec les voyageurs étant aujourd’hui un incontournable dans le domaine des transports collectifs, des systèmes et équipements permettant notamment de gérer efficacement le réseau pour offrir une information en temps réel de qualité sont requis. Ce programme vise à mettre en place ou à consolider les infrastructures technologiques soutenant les STI, ce qui se traduit en plusieurs projets d’acquisition et/ou d’implantation de systèmes et d’équipements.

Ces équipements et solutions technologiques supplémentaires permettront, par exemple, de suivre l’évolution des systèmes d’information en temps réel et de les diffuser aux voyageurs (afficheurs dynamiques, SMS, messages sonores, etc.), sans nuire à l’environnement des riverains, tout en assurant l’échange de données avec les partenaires. Cela passe par la normalisation des équipements de STI et la mise sur pied de standards technologiques STI.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	4,538	2,210	1,541	–	8,289

DÉMARRAGE ET PLANIFICATION

Billetteries – Mise aux normes des abris

RÉF.	IFR 0198	PORTE 2	AXE 1	QUALITÉ DE SERVICE
------	----------	---------	-------	--------------------

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	0,122	0,727	0,727	–	1,576

Trains de banlieue – Installation de compteurs automatisés

RÉF.	IFR 0255	PORTE 1	AXE 1	QUALITÉ DE SERVICE
------	----------	---------	-------	--------------------

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	0,857	2,498	0,641	–	3,996

Trains de banlieue – Vidéosurveillance orientée vers l'avant des trains

RÉF.	TI 0022	PORTE 2	AXE	QUALITÉ DE SERVICE
------	---------	---------	-----	--------------------

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,347	1,238	1,238	1,219	–	4,042

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

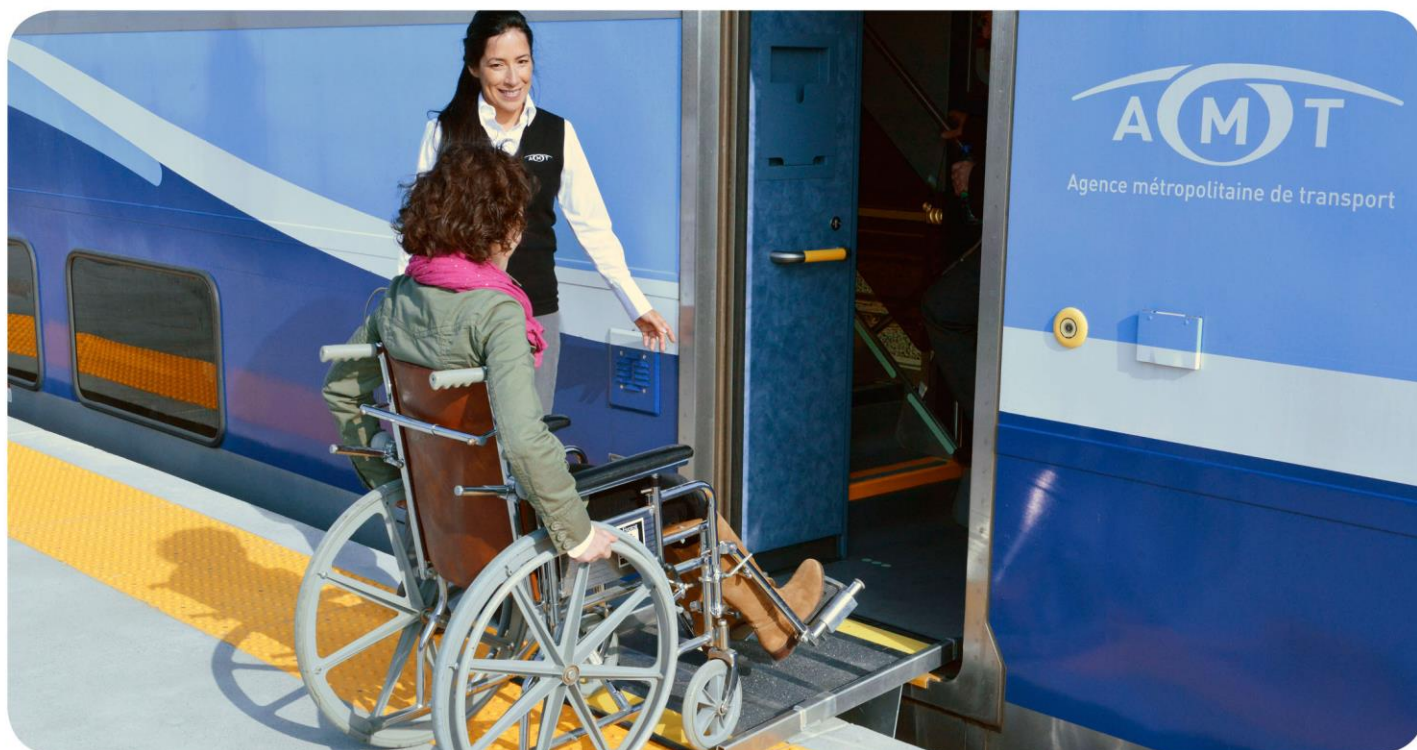
RÉF.	TI 0012	PORTE 1	AXE	COORDINATION INTERMODALE	TARIFICATION MÉTROPOLITAINE
------	---------	---------	-----	--------------------------	-----------------------------

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	3,308	2,620	2,007	1,989	–	9,924

OPPORTUNITÉS

RÉF.	PLA 8012	REVUE PÉRIODIQUE	Enveloppe – Initiatives STI
RÉF.	PLA 8001 PLA 8002 PLA 8003	REVUE PÉRIODIQUE	Enveloppe – Qualité de service et expérience client

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,350	–	–	–	0,350



Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

L'accessibilité au réseau de transport collectif s'inscrit dans le droit à la mobilité pour tous, et plus particulièrement pour les personnes en situation de handicap. De plus, en raison du vieillissement démographique, une part de plus en plus importante de la population risque d'éprouver à l'avenir des difficultés pour se déplacer. C'est pourquoi il est primordial de travailler de concert avec les partenaires du milieu associatif afin d'améliorer l'accessibilité de l'ensemble de la clientèle aux autobus et aux trains de banlieue ainsi qu'aux infrastructures (gares, terminus, stationnements incitatifs) qui constituent le réseau métropolitain.


Afin de permettre à tous d'évoluer de façon plus fluide sur le réseau métropolitain, des standards d'accessibilité doivent en effet être intégrés tant dans la mise à niveau du réseau existant que lors de la conception des nouveaux projets de développement de l'offre de service. Ceci représente cependant un important défi concernant le réseau de trains de banlieue : il faut entre autres respecter les conditions d'exploitation des transporteurs ferroviaires, le plus souvent propriétaires des voies, tout comme tenir compte des règles de sécurité, des technologies disponibles et des infrastructures déjà en place.

Pour encadrer cette démarche, l'AMT a adopté en 2015 sa Politique d'accessibilité universelle et, en 2016, son Plan de développement de l'accessibilité du réseau, qui vise à améliorer l'accès à l'information, au matériel roulant et aux infrastructures, en tenant compte des ressources financières disponibles ainsi que des contraintes opérationnelles et techniques avec lesquelles il faut composer.

- A. Accessibilité – Terminus Centre-ville
- B. Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements
- C. Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique
- D. Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures
- E. Accessibilité – Gare Centrale
- F. Opportunités

RÉALISATION

Accessibilité – Terminus Centre-ville

RÉF.	IFR 0100		JALON MISE EN SERVICE		ACCESSIBILITÉ
------	----------	---	-----------------------	---	---------------

En vue d'améliorer l'accessibilité au terminus Centre-ville (TCV), situé dans l'édifice du 1000, De La Gauchetière O., trois ascenseurs seront construits :

- le premier reliera le rez-de-chaussée et le quai Centre du TCV
- le deuxième reliera le quai Centre et le niveau mezzanine du métro
- le troisième reliera le rez-de-chaussée et le quai Nord, ce qui permettra à la clientèle du transport par autobus de rejoindre le métro

Avec ces nouveaux liens d'accès, le TCV renforce son rôle de pôle intermodal facilitant les correspondances entre l'autobus et le métro.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,033	3,534	3,201	0,732	0,003	9,503

Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements

RÉF.	IFR 0095		JALON MISE EN SERVICE		ACCESSIBILITÉ
------	----------	---	-----------------------	---	---------------

Les tuiles tactiles en bordure des quais permettent aux personnes ayant une difficulté visuelle de bien reconnaître le bord du quai. De plus, comme la hauteur des quais par rapport aux trains peut varier de près de 10 cm d'un quai à un autre, l'uniformisation de la hauteur des quais au plus haut point permis par le gabarit ferroviaire imposé permet de réduire la hauteur de l'embranchement.

Ces deux types de travaux étant complémentaires, les travaux sont faits en simultané sur l'ensemble des gares, à raison de 10 quais par année. Les coûts présentés couvrent les dépenses déjà engagées ainsi que les dépenses à venir pour les trois prochaines années. Les travaux subséquents dépendront de l'état des quais et des projets à venir. Les coûts sont réévalués annuellement pour tenir compte des besoins triennaux.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	3,508	1,034	1,854	1,998	–	8,394

Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique

RÉF.	IFR 0104		JALON MISE EN SERVICE		ACCESSIBILITÉ
------	----------	---	-----------------------	---	---------------

Un des aspects importants de l'accessibilité concerne la signalisation adéquate pour les personnes ayant différentes limitations afin de faciliter à tous l'accès et la compréhension de l'information. L'amélioration des points de repère aux différents sites sur le réseau permet de sécuriser et d'encourager les diverses clientèles à utiliser les transports collectifs. De plus, en utilisant de bons contrastes, la signalétique devient plus facile à lire pour les personnes ayant des limitations visuelles. Le projet consiste à mettre à niveau et rendre conforme l'ensemble de la signalétique disponible dans les gares. Les travaux sont effectués ligne par ligne sur le réseau de trains de banlieue.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	2,650	2,805	–	–	–	5,455

Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures

RÉF.	IFR 0105	JALON MISE EN SERVICE	AXE 1	ACCESSIBILITÉ
------	----------	-----------------------	-------	---------------

Afin de permettre l'accès aux voitures de trains de banlieue aux personnes à mobilité réduite, certains aménagements sont nécessaires à l'intérieur même des voitures. Ce projet, divisé en plusieurs lots, vise les interventions suivantes :

- Aménagement intérieur des voitures pour accueillir les personnes à mobilité réduite (phase I : voitures 700)
- Dispositif permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder à certaines voitures à partir d'un quai haut ou d'une plateforme (phase II : voitures 3000, 2000 et 700)
- Ajout de barres de préhension dans les voitures MR-90

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,318	0,531	0,170	–	–	2,019

DÉMARRAGE ET PLANIFICATION

Accessibilité – Gare Centrale

RÉF.	IFR 0099	PORTE 2	AXE 1	ACCESSIBILITÉ
------	----------	---------	-------	---------------

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,481	2,577	7,930	1,398	–	12,386

OPPORTUNITÉS

RÉF.	PLA 8013	REVUE PÉRIODIQUE	Enveloppe – Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite		
------	----------	------------------	---	--	--

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,200	–	–	–	0,200



Réseau de transport métropolitain par autobus

Le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) a pris de l'ampleur depuis la création de l'AMT en 1996. Alors composé de 6 terminus, 9 stationnements incitatifs et 41 km de voies réservées, le RTMA permettait plus de 15 millions de déplacements annuels en autobus. En 2015, il se composait de 16 terminus, 24 stationnements incitatifs et une halte covoiturage, de plus de 98 km de voies réservées et d'un service d'autobus métropolitain, l'express Chevrier. Cette même année, plus de 25 millions de déplacements ont été effectués sur ce réseau 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 de Montréal.

C'est pourquoi il est important de poursuivre le déploiement de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus et d'augmenter la capacité des terminus et stationnements, afin d'encourager le transfert modal de l'automobile en solo vers les transports collectifs.



Légende

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



Terminus et stationnements

En raison du succès des services de transport collectif, plusieurs stationnements et terminus subissent des problèmes de saturation, ce qui a des impacts sur la satisfaction de la clientèle et freine les possibilités de hausses de service. De plus, pour établir un réseau d'autobus à haut niveau de service performant, il est nécessaire d'augmenter la capacité d'accès aux équipements en soutien à l'élargissement du réseau de voies réservées métropolitaines.

Pour ce faire, il faut moderniser les terminus et accroître leur capacité d'accueil, afin d'augmenter le nombre de départs et d'arrivées d'autobus et ainsi améliorer la qualité des services à destination du centre-ville et le rabattement aux gares et aux stations de métro. Certains pôles de mobilité doivent faire l'objet d'une réflexion plus globale, incluant l'amélioration de l'intermodalité et une intégration harmonieuse au sein du milieu urbain existant.

En réponse aux besoins croissants de mobilité, certains stationnements en soutien aux services d'autobus métropolitains doivent aussi être agrandis, afin de poursuivre le transfert modal de l'automobile solo vers le transport collectif dans la région. Ces initiatives permettront d'accroître l'achalandage du réseau global et la part modale des transports collectifs dans la région, tout en améliorant la satisfaction de la clientèle et en facilitant son cheminement sur le réseau métropolitain.



Légende

- | | | |
|----------------------------------|-----------------------|----------------------------|
| T Terminus métropolitain | Voie réservée | Ligne de train de banlieue |
| P Stationnement incitatif | Métro | Territoire de l'AMT |
| T Projet de terminus | Express métropolitain | |
| HC Halte-covoiturage | | |

- A. Équipements métropolitains – Acquisition de terrains (*non illustré*)
- B. Équipements métropolitains – Entretien majeur (*non illustré*)
- C. Terminus et stationnement Sainte-Julie
- D. Opportunités (*non illustré*)

RÉALISATION

Équipements métropolitains – Acquisition de terrains

RÉF.	IFR 0257	REVUE PÉRIODIQUE	AXE 1	INTERMODALITÉ	AXE 2	RTMA
------	----------	------------------	-------	---------------	-------	------

Afin de répondre aux besoins croissants des usagers, il est nécessaire d'identifier de potentiels sites à acquérir. Cette provision offre la flexibilité requise pour saisir des occasions d'affaires lorsque celles-ci se présentent.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	3,190	3,190	3,073	–	9,453

Équipements métropolitains – Entretien majeur

RÉF.	IFR 0262	REVUE PÉRIODIQUE	AXE 2	RTMA
------	----------	------------------	-------	------

Les infrastructures des terminus, des stationnements incitatifs et des voies réservées se détériorent avec les années. Des éléments mécaniques, électriques ou structurels atteignent leur durée de vie utile et nécessitent des réparations ou leur remplacement afin de maintenir les actifs opérationnels. Une étude sur la pérennité des actifs est en cours en vue de déterminer la priorité des travaux à réaliser.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	1,123	1,094	1,122	–	3,339

Terminus et stationnement Sainte-Julie

RÉF.	IFR 0034	JALON MISE EN SERVICE	AXE 1	INTERMODALITÉ	AXE 2	RTMA
------	----------	-----------------------	-------	---------------	-------	------

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 la mise en réserve d'un terrain d'environ 2 000 m² pour un projet d'un tiers indépendant. Le stationnement adjacent au terminus qui sera aménagé comprendra environ 950 places, dont une portion sera réservée pour favoriser l'accessibilité universelle et le covoiturage. Les travaux comprennent l'aménagement d'un dépose-minute, de quais d'autobus, d'accès pour les piétons et les cyclistes, et de supports à vélo.

Les acquisitions de terrains, les ententes entre la Ville de Sainte-Julie et les propriétaires riverains ainsi que l'entente de partage de coûts et de responsabilités entre le MTMDET, la Ville et l'AMT ont été conclues et ratifiées. Les travaux ont débuté à l'été 2015 pour une mise en service prévue à l'automne 2016 et une fin des travaux à l'été 2017.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75%	10,700	20,811	0,764	–	–	–	21,575

OPPORTUNITÉS

RÉF.	IFR 0218	OPPORTUNITÉ	Stationnement étagé – Planification et concept
RÉF.	IFR 0049	OPPORTUNITÉ	Terminus Montmorency – Accroissement de la capacité d’exploitation – Étude
RÉF.	PLA 8005	REVUE PÉRIODIQUE	Enveloppe – Terminus et stationnements

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,676	1,799	0,330	–	–	2,805



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. C'est pourquoi il est impératif de poursuivre le déploiement du réseau de voies réservées et de mesures préférentielles sur les axes autoroutiers et artères les plus congestionnés, dans l'objectif de compléter le maillage actuel de voies réservées (en rive, en contresens ou en site propre) et de mesures préférentielles métropolitaines pour autobus.

Ce déploiement permettra d'établir des liens plus directs et plus rapides entre les principaux pôles de mobilité de la région, de faciliter le rabattement aux gares et stations de métro et d'offrir un accès rapide au centre-ville. Les temps de parcours et la fiabilité des services d'autobus circulant sur le réseau de voies réservées et mesures préférentielles métropolitaines en seront bonifiés, afin d'améliorer les services offerts à la clientèle et d'encourager le transfert modal de l'automobile solo vers le transport collectif.



- A. Programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles (*non illustré*)
- B. Axe A-15 – Amélioration des transports collectifs – Étude
- C. Opportunités (*non illustré*)



RÉALISATION

Programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles

RÉF. IFR 0164	REVUE PÉRIODIQUE	AXE 2	RTMA
----------------------	-------------------------	--------------	------

Plusieurs axes métropolitains de déplacements font l'objet d'études afin de compléter le maillage actuel de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus. Un programme de développement des mesures préférentielles pour les autobus a été établi pour la période 2013-2016 en considérant les priorités de l'AMT et de ses partenaires. Ce programme s'inscrit dans le cadre du décret ministériel n° 1005-2013, bonifiant l'aide financière accordée pour certaines mesures visant l'implantation de voies réservées et de mesures préférentielles pour les autobus de la région métropolitaine.

Depuis, un nouveau programme a été élaboré afin de poursuivre activement le développement d'un réseau performant de transport collectif par autobus. Le programme est bâti à partir des opportunités identifiées sur un horizon de réalisation à court terme et pourra être revu et bonifié annuellement en fonction des nouvelles études et de l'évolution des besoins liés aux effets de la congestion routière. Il contient, entre autres, les projets suivants :

RÉF. IFR 0247		JALON MES	Axe A-13 et A-440 – Mesures préférentielles pour les autobus
RÉF. IFR 0250		JALON MES	Axe Côte de Terrebonne – Mesures préférentielles pour les autobus

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	1,986	7,436	27,136	38,443	–	75,001

DÉMARRAGE ET PLANIFICATION

Axe A-15 – Amélioration des transports collectifs – Étude

RÉF. IFR 0022		PORTE 1	AXE 2	RTMA
----------------------	---	---------	--------------	------

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,545	0,403	1,562	1,173	–	3,683

OPPORTUNITÉS

RÉF. PLA 8017	REVUE PÉRIODIQUE	Enveloppe – Voies réservées et mesures préférentielles		
----------------------	-------------------------	--	--	--

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,100	–	–	–	0,100



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, le réseau représentait un achalandage annuel de 6,9 millions de déplacements. Aujourd'hui, ce réseau est constitué de six lignes de trains de banlieue. En 2015, il a enregistré un achalandage annuel de 18,8 millions de déplacements. 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 et services d'autobus, 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, il faut maintenant répondre à une problématique de capacité sur plusieurs lignes, notamment en période de pointe, ce qui limite l'accroissement de la clientèle. Les voies étant en grande majorité propriétés du Canadien Pacifique (CP) et du CN, les contraintes techniques et opérationnelles sont nombreuses, mais le but reste cependant d'offrir un service de trains de banlieue performant, efficace, répondant aux besoins des clients et rivalisant avec les meilleurs réseaux en Amérique du Nord.



Flotte de trains de banlieue

La hausse de service sur le réseau 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 des transports collectifs. Pour atteindre ces objectifs, le maintien en bon état de la flotte de trains et sa modernisation s'imposent.

Par ailleurs, il faut procéder, de manière continue, à la réparation et à l'amélioration du matériel plus ancien, afin d'améliorer les services offerts aux clients des trains de banlieue.

- A. Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées
- B. Matériel roulant – Réparations majeures
- C. Locomotives de manœuvre – Acquisition de deux unités
- D. Voitures automotrices – Programme de réhabilitation

RÉALISATION

Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées

RÉF.	MRO 0017	JALON MISE EN SERVICE	AXE	TRAINS MAINTIEN
------	----------	-----------------------	-----	-----------------

En raison de l'accroissement de l'achalandage sur les lignes de trains de banlieue et pour répondre aux besoins futurs, l'AMT a fait l'acquisition, en 2011, de 10 locomotives F59PH usagées. Après réfection, ces locomotives contribuent à assurer la fiabilité des services, en plus de constituer une réserve nécessaire pour les cycles d'entretien. De plus, ces locomotives ont permis le retrait de certaines locomotives louées plus âgées et moins performantes. La livraison des locomotives réhabilitées a débuté en 2015 et devrait se terminer en 2017.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	
75 %	–	17,345	5,674	0,106	–	–	23,125

Matériel roulant – Réparations majeures

RÉF.	MRO 0018	REVUE PÉRIODIQUE	AXE	TRAINS MAINTIEN
------	----------	------------------	-----	-----------------

L'AMT est propriétaire d'une flotte de matériel roulant servant à l'exploitation des trains de banlieue. Bien que cette flotte ait été rajeunie considérablement au cours des dernières années, des travaux d'entretien majeur recommandés par les manufacturiers sont nécessaires pour la maintenir en bon état.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	
–	–	1,030	0,718	0,398	0,351	–	2,497

DÉMARRAGE ET PLANIFICATION

Locomotives de manœuvre – Acquisition de deux unités

RÉF.	IFR 0202	PORTE 1	AXE	TRAINS MAINTIEN
------	----------	---------	-----	-----------------

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	
75 %	–	–	0,180	3,388	5,528	0,891	9,987

Voitures automotrices – Programme de réhabilitation

RÉF.	IFR 0227 MRO 0013	PORTE 2	AXE	TRAINS MAINTIEN
------	-------------------	---------	-----	-----------------

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	
Variable	–	1,294	0,311	5,040	8,238	14,536	29,419

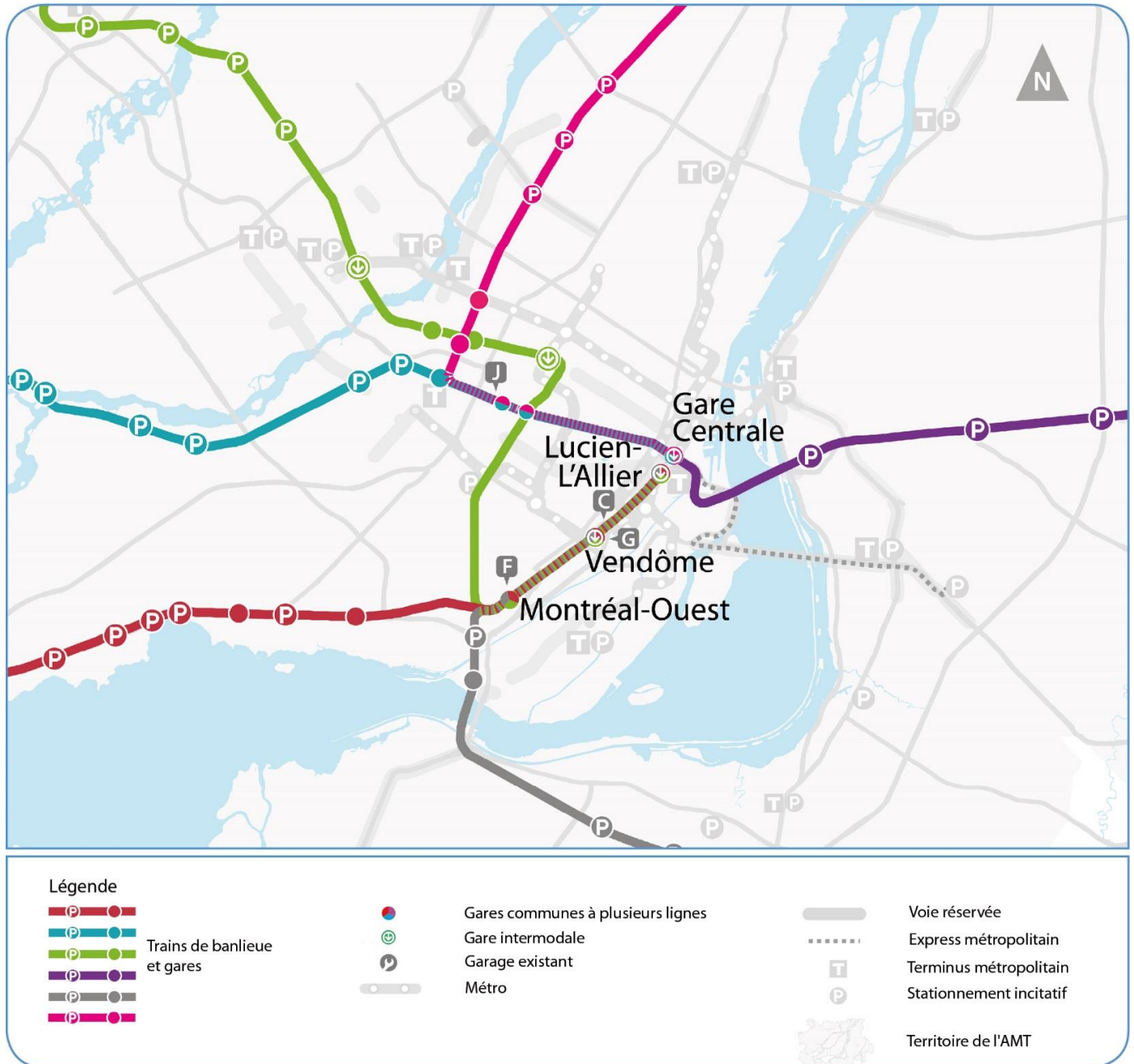
Ce projet fait l'objet d'un suivi en continu, et pourrait être revu en fonction de la progression du projet du Réseau électrique métropolitain confié à CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec.



Infrastructures communes

Afin d'accroître l'achalandage et la part modale des transports collectifs dans la région, il est essentiel d'augmenter le service sur le réseau de trains de banlieue, renforcer sa fiabilité et améliorer le confort des usagers.

Pour ce faire, il faut poursuivre la réfection des infrastructures et de la signalisation ferroviaires, ce qui permettra d'améliorer la performance et la fluidité des mouvements de trains sur l'ensemble du réseau. Il faut aussi moderniser plusieurs nœuds de connexion et gares, en particulier les quais, situés à des endroits stratégiques sur le réseau. Des investissements sont également envisagés afin de moderniser un certain nombre de ponts et viaducs.



- A. Emprises ferroviaires et autres – Acquisition (*non illustré*)
- B. Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures (*non illustré*)
- C. Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires
- D. Trains de banlieue – Réparations majeures sur les lignes (*non illustré*)
- E. Caténaire – Remplacement des relais de protection (*non illustré*)
- F. Gare Montréal-Ouest – Secteur du stationnement – Réaménagement
- G. Gare Vendôme – Lien piétonnier reliant le CUSM, la gare et la station de métro Vendôme – Étude
- H. Gestion de la caténaire – Remplacement du système de contrôle et d’acquisition de données – Ingénierie (*non illustré*)
- I. Infrastructures ferroviaires – Réhabilitation ou remplacement des ouvrages d’art (*non illustré*)
- J. Programme Réno-structures – Pont Cornwall
- K. Quais des gares – Installation de nouveaux garde-corps (*non illustré*)
- L. Opportunités (*non illustré*)

RÉALISATION

Emprises ferroviaires et autres – Acquisition

RÉF.	IFR 0256 IFR 0258	REVUE PÉRIODIQUE	AXE	INTERMODALITÉ	AXE	TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION
-------------	-------------------	-------------------------	------------	---------------	------------	---------------------------------------

L'acquisition d'emprises ferroviaires appartenant au CN et au CP permettrait des économies au chapitre des charges d'exploitation, tout comme la réalisation d'aménagements projetés. Une 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 ainsi qu'à l'acquisition d'immeubles requis à des fins opérationnelles.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	–	4,439	4,439	3,530	–	12,408

Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures

RÉF.	IFR 0088	JALON MISE EN SERVICE	AXE	TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION	MAINTIEN
-------------	----------	------------------------------	------------	---------------------------------------	----------

Compte tenu de la volonté d'augmenter l'offre de service sur la ligne Vaudreuil-Hudson, une série d'améliorations ont été prévues aux infrastructures pour améliorer la fiabilité et la souplesse d'opération et pour accroître le nombre de trains empruntant la subdivision Vaudreuil (Montréal-Ouest–Dorion), où passent aussi des trains de marchandises du CP (axe Montréal-Toronto).

Plusieurs ont déjà été réalisées. La mise en place d'un système de commande centralisée de la circulation (CCC) entre Dorval et Saint-Lazare permet maintenant aux trains de circuler sur les deux voies ferrées dans les deux directions. De plus, l'installation des aiguillages motorisés avec réchauffeurs d'aiguillage permet 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. Des voies de garage de matériel roulant défectueux ont été ajoutées aux gares Beaconsfield et Sainte-Anne-de-Bellevue. En outre, l'ajout de liaisons à double commande à Saint-Lazare réduit les interférences avec les trains de marchandises provenant de Toronto tandis qu'un nouvel accès (accès est) au centre de maintenance Lachine réduit les interférences avec les trains de marchandises allant ou venant de la cour Saint-Luc.

La phase actuelle consiste à mettre à niveau le système de signalisation entre Dorval et Ballantyne. Le projet prévoit aussi le prolongement de la voie n° 3 (nord) entre Dorval et la gare Pine Beach, ce qui permettra également de réduire les interférences avec les trains de marchandises manœuvrant entre Dorval et Saint-Luc. Le prolongement de la voie n° 3 est toutefois lié au projet de réfection de l'échangeur A20/A520 à Dorval piloté par le MTMDET.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	25,392	11,376	1,356	0,096	–	38,220

Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires

RÉF.	IFR 0076	JALON MISE EN SERVICE	AXE	TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION	MAINTIEN
-------------	----------	------------------------------	------------	---------------------------------------	----------

Tous les trains des lignes Vaudreuil-Hudson, 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. À la suite de l'étude de simulation de pannes démontrant le manque de flexibilité du système de signalisation existant et les limites de la configuration des voies ferrées au niveau des aiguillages et liaisons, l'AMT a déterminé les travaux à réaliser pour prévenir les bris responsables des interruptions de service et maintenir la vitesse des trains.

Le système de signalisation ferroviaire en place sur cette subdivision de 7,4 km étant la cause d'importantes interruptions de service, il a été remplacé par un système de dernière génération. La capacité des infrastructures ferroviaires a aussi été augmentée pour faciliter la rencontre des trains à contresens. Pour ce faire, la 3^e voie au sud a été prolongée sur 4,8 km jusqu'à Montréal-Ouest et des voies de liaison ont été installées.

Les travaux connexes incluaient, entre autres, la construction d'une structure de protection au niveau de la passerelle piétonnière « Grand Boulevard », l'élargissement du quai Sud de la gare Vendôme pour accéder à la 3^e voie, ainsi qu'une participation financière pour la reconstruction du viaduc Décarie. La dernière phase concerne le nettoyage du corridor ferroviaire après les travaux.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	35,294	0,405	–	–	–	35,699

Trains de banlieue – Réparations majeures sur les lignes

RÉF.	IFR 0263 IFR 0264	REVUE PÉRIODIQUE		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. Des travaux d'entretien majeur sont nécessaires de façon à les maintenir en bon état de fonctionnement. Il faut notamment réaliser des études sur les structures des ponts des réseaux du CN et du CP afin d'identifier les travaux à venir, en plus de mettre en place un programme d'interventions ponctuelles, préventives ou curatives sur les infrastructures civiles et ferroviaires.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	5,096	4,852	4,973	–	14,921

DÉMARRAGE ET PLANIFICATION

Caténaire – Remplacement des relais de protection

RÉF.	MRO 0007		PORTE 2		TRAINS MAINTIEN
-------------	----------	--	----------------	--	------------------------

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,177	1,381	0,006	–	–	2,564

Ce projet fait l'objet d'un suivi en continu, et pourrait être revu en fonction de la progression du projet du Réseau électrique métropolitain confié à CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Gare Montréal-Ouest – Secteur du stationnement – Réaménagement

RÉF.	IFR 0251 IFR 0252		PORTE 2		TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION	MAINTIEN
-------------	-------------------	--	----------------	--	--	-----------------

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,808	6,734	9,209	–	–	16,751

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

RÉF.	IFR 0117		PORTE 1		INTERMODALITÉ		TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION
-------------	----------	--	----------------	--	----------------------	--	--

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,568	0,341	0,241	2,777	0,792	4,719

En mars 2015, le gouvernement du Québec confirmait qu'il désignait la STM comme gestionnaire et maître d'œuvre de ce projet. La contribution de l'AMT reste cependant indispensable afin de faire valoir les enjeux et problématiques spécifiques au réseau de trains de banlieue pour accompagner le projet réalisé par la STM.

Gestion de la caténaire – Remplacement du système de contrôle et d’acquisition de données – Ingénierie

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	1,102	0,628	–	–	–	1,730

Ce projet fait l’objet d’un suivi en continu, et pourrait être revu en fonction de la progression du projet du Réseau électrique métropolitain confié à CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Infrastructures ferroviaires – Réhabilitation ou remplacement des ouvrages d’art

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,695	2,007	4,558	1,241	–	8,501

Programme Réno-structures – Pont Cornwall

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,592	8,757	1,461	–	–	10,810

Ce projet fait l’objet d’un suivi en continu, et pourrait être revu en fonction de la progression du projet du Réseau électrique métropolitain confié à CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Quais des gares – Installation de nouveaux garde-corps

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	0,394	0,538	0,538	0,530	–	2,000

OPPORTUNITÉS

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
–	–	–	0,250	–	–	–	0,250

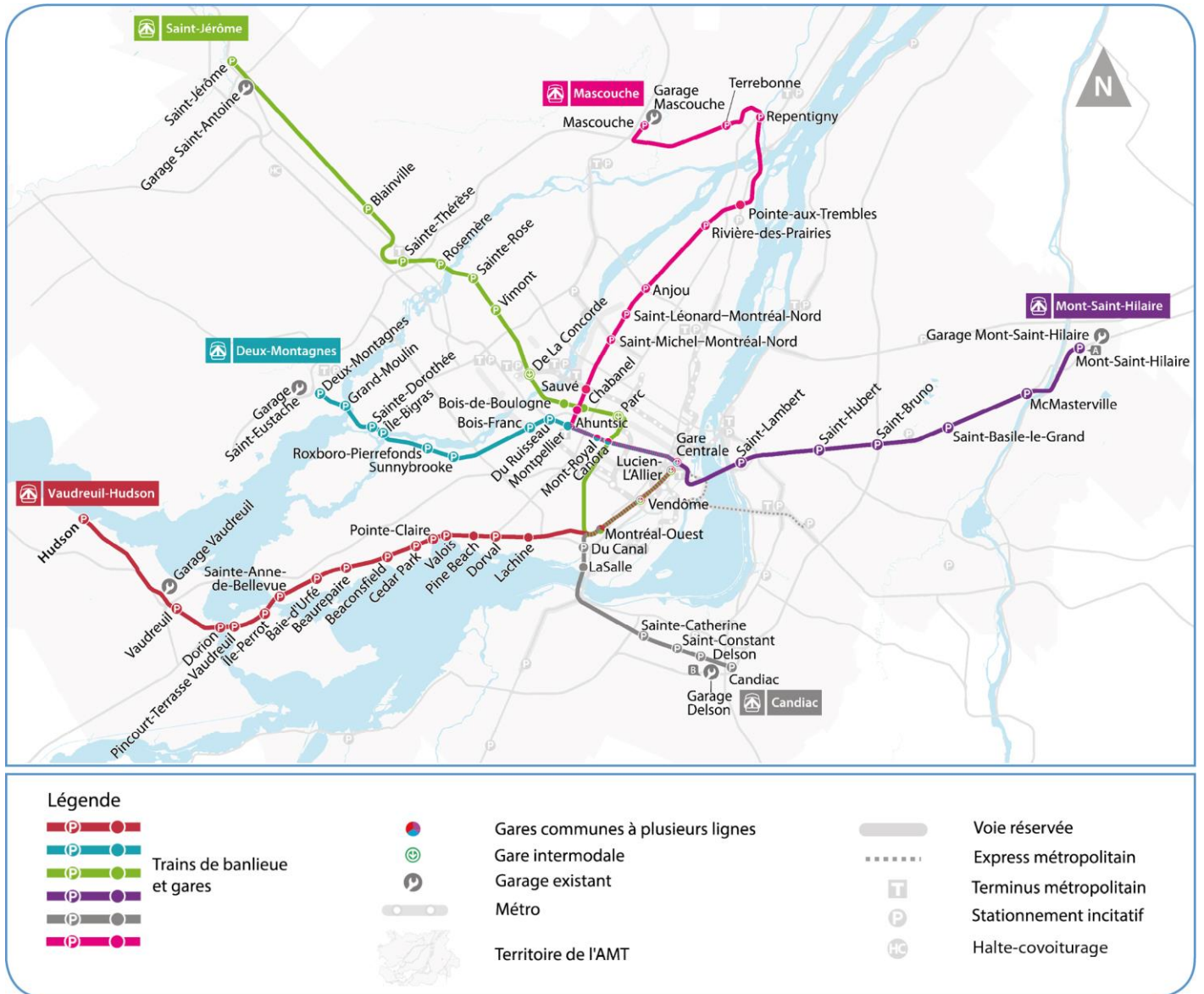


Lignes de trains de banlieue

Le réseau de trains de banlieue s'est largement étendu depuis la création de l'AMT en 1996 : alors composé de deux lignes, il en compte aujourd'hui six pour desservir le territoire de la région métropolitaine.

Au fil des ans, de nombreuses initiatives ont été mises en place afin de doter la région métropolitaine d'une offre de transport ferroviaire rivalisant avec les grandes métropoles d'Amérique du Nord. Après une période d'extension du réseau de trains de banlieue, le choix a été fait de consolider et d'améliorer la qualité des services des trains de banlieue.

La forte popularité de certaines lignes se traduit cependant par un niveau important de saturation du service aux heures de pointe, ce qui limite la croissance de la clientèle et engendre de nombreux défis de qualité de service. Dans ce contexte, et dans les limites des contraintes techniques, opérationnelles et financières actuelles, il faut prévoir l'augmentation de la capacité d'accueil de ces lignes afin d'améliorer le confort et la fiabilité du service.



- A. Ligne Mont-Saint-Hilaire – Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent
- B. Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent
- C. Ligne Candiac – Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires (*non illustré*)
- D. Ligne Mont-Saint-Hilaire – Travaux ferroviaires pour augmenter la capacité (*non illustré*)
- E. Opportunités (*non illustré*)

RÉALISATION

Ligne Mont-Saint-Hilaire – Gare Mont-Saint-Hilaire – Agrandissement et aménagement permanent

REF.	IFR 0007	JALON MISE EN SERVICE	AXE 1	INTERMODALITÉ	AXE 2	TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION
------	----------	-----------------------	-------	---------------	-------	---------------------------------------

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. Compte tenu du succès de cette ligne et afin d'améliorer le service aux clients à cette gare, le stationnement a été aménagé de façon permanente à l'automne 2012 et a été agrandi à près de 840 places au printemps 2013.

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 différents aménagements publics.

Ce réaménagement a reçu l'appui des partenaires impliqués, soit la Ville, le Conseil intermunicipal de transport (CIT) et la Municipalité régionale de comté (MRC) de la Vallée du Richelieu. La Ville a financé la portion de rue reliant les chemins d'accès du stationnement aux intersections des rues de la ville. Avec l'ajout d'une troisième voie ferrée [réf. IFR 0064], des travaux résiduels sont à terminer, notamment le raccordement à la piste cyclable, l'ajout de supports à vélo, d'une billetterie et d'un centre d'information à affichage dynamique, et la finalisation des travaux de la boucle d'autobus.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	5,379	2,261	–	–	–	7,640

Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent

REF.	IFR 0002	JALON MISE EN SERVICE	AXE 2	TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION	MAINTIEN
------	----------	-----------------------	-------	---------------------------------------	----------

Lors de la mise en service de la ligne Candiac, 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. L'AMT a donc 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 comportera un bâtiment pour les équipes de trains et des installations minimales pour l'entretien du site.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					TOTAL
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	17,720	0,505	–	–	–	18,225

Ligne Candiatic – Subdivision Adirondack-Lacolle – Amélioration des infrastructures ferroviaires

RÉF.	IFR 0012		JALON MISE EN SERVICE		TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION
-------------	----------	--	-----------------------	--	---------------------------------------

L'achalandage de la ligne Candiatic ne cesse de croître depuis sa mise en service en 2001. Il a atteint en 2015 plus de 4 600 passagers par jour. Afin de répondre à la demande et d'offrir un meilleur service, il est prévu d'accroître la fiabilité 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 Candiatic – Site de garage – Aménagement permanent [réf. IFR 0002], inclut entre autres :

- l'amélioration des passages piétonniers et l'ajout de systèmes d'avertissement automatiques pour améliorer la sécurité des passagers (terminé)
- 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 (terminé)
- l'amélioration du système de signalisation entre Delson et la jonction Sud (connexion à la subdivision Westmount) (en cours)
- l'ajout d'aiguillages motorisés au sud de Delson pour améliorer la fiabilité et la flexibilité d'exploitation pour les rencontres de trains ou les dépassements en cas de panne (en cours)
- la réfection et la motorisation d'aiguillages aux endroits stratégiques pour améliorer la fluidité des trains (en cours)
- la réalisation de travaux connexes (en cours)

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

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	13,209	4,292	2,149	–	–	19,650

DÉMARRAGE ET PLANIFICATION

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

RÉF.	IFR 0064		PORTE 2		TRAINS DÉVELOPPEMENT ET CONSOLIDATION
-------------	----------	--	---------	--	---------------------------------------

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
75 %	–	3,680	0,258	12,982	–	–	16,920

OPPORTUNITÉS

RÉF.	IFR 0228		REVUE PÉRIODIQUE	Axe Deux-Montagnes – Programme de développement
RÉF.	IFR 0063		OPPORTUNITÉ	Gare Mirabel – Aménagement d'une nouvelle gare
RÉF.	PLA 8007		REVUE PÉRIODIQUE	Enveloppe – Ligne Deux-Montagnes
RÉF.	PLA 8008		REVUE PÉRIODIQUE	Enveloppe – Ligne Vaudreuil-Hudson
RÉF.	PLA 8009		REVUE PÉRIODIQUE	Enveloppe – Ligne Saint-Jérôme
RÉF.	PLA 8010		REVUE PÉRIODIQUE	Enveloppe – Ligne Mont-Saint-Hilaire
RÉF.	PLA 8011		REVUE PÉRIODIQUE	Enveloppe – Ligne Candiatic
RÉF.	PLA 8015		REVUE PÉRIODIQUE	Enveloppe – Ligne Mascouche

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
–	–	0,490	3,453	0,359	–	–	4,302



Mesures d'atténuation

Des solutions à la congestion routière

Depuis l'été 2011, en réponse à la congestion routière induite par les travaux routiers, Mobilité Montréal permet de mettre en place rapidement et à moindre coût des mesures incitant la population à utiliser les transports collectifs pour réduire le nombre de véhicules sur le réseau routier. C'est l'occasion de bonifier l'offre de service et d'attirer de nouveaux clients dans les transports collectifs de la région métropolitaine.

Les mesures couvrent trois volets :

- le développement des équipements en transport collectif
- la bonification des services en transport collectif et la promotion des mesures tarifaires
- l'amélioration de la communication

Depuis le début, l'AMT apporte son soutien en mettant sur pied 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 fait en étroite coordination avec l'ensemble des partenaires concernés et dans une perspective de vision régionale.

RÉALISATION

Mesures d'atténuation Turcot 2013-2017

RÉF. IFR 0244	 JALON MISE EN SERVICE	 INTERMODALITÉ	 RTMA
----------------------	---	---	--

Dans le cadre de la réfection de l'échangeur Turcot, le MTMDET a annoncé, en mars 2013, sa contribution au financement de plusieurs mesures d'atténuation de la congestion routière en transport collectif. Une mesure reste à réaliser en 2016 : la mise en service d'une nouvelle gare temporaire dans l'arrondissement Lachine, sur la ligne de trains de banlieue Candiac, entre la gare Montréal-Ouest et la gare LaSalle. Le projet, débuté à l'été 2016, comprend l'aménagement du quai de la gare du Canal et d'un stationnement incitatif d'environ 150 places, offrant aux automobilistes qui transitent actuellement par l'échangeur Turcot une alternative intéressante, rapide et sans tracas pour se rendre à destination du centre-ville.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	7,978	0,788	–	–	–	8,766




Mesures d'atténuation 2016-2017

RÉF. IFR 0235	 REVUE PÉRIODIQUE	 INTERMODALITÉ	 RTMA
----------------------	--	---	--

Plusieurs chantiers routiers sont en cours ou seront bientôt lancés dans la région métropolitaine de Montréal. Ces grands chantiers auront un impact certain sur la circulation automobile et, par extension, sur la vitalité économique de la région. La réalisation de certaines mesures d'atténuation sont confiées à l'AMT.

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	0,320	0,510	–	–	–	0,830

OPPORTUNITÉS

RÉF. IFR 0254	 REVUE PÉRIODIQUE	Chantier pont Champlain – Plan de continuité de la mission transport – Programme de mesures
RÉF. IFR 0223	 REVUE PÉRIODIQUE	Chantier pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine
RÉF. IFR 0261	 REVUE PÉRIODIQUE	Enveloppe – Mesures d'atténuation 2017-2018

MTMDET	AUTRES	INVESTISSEMENTS (en millions de \$)					
Taux de subvention des dépenses admissibles	Contribution	Antérieurs	2017	2018	2019	Ultérieurs	TOTAL
100 %	–	1,025	3,975	10,000	–	–	15,000

Annexe A

Équipements et infrastructures métropolitains







RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

EN BREF	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS						ACHALANDAGE (passagers train)		
								RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
		2016	2016	2016	2016	2016	2016	2015	2016	2016/2015
LIGNES										
Deux-Montagnes	12	8	382	185	8	590	5 964	7 495 900	7 553 600	0,8%
Vaudreuil-Hudson	18	14	-	18	-	723	3 237	3 689 800	3 673 900	-0,4%
Saint-Jérôme	10+3	7	80	27	8	413	3 556	2 924 900	3 066 900	4,9%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6	-	24	6	419	3 520	2 300 700	2 258 700	-1,8%
Candiac	5+3	4	-	15	-	182	1 623	1 093 100	1 101 900	0,8%
Mascouche	10+3	8	-	28	-	430	3 125	1 319 900	1 582 000	19,9%
TOTAL	61	47	462	297	22	2 757	21 025	18 824 300	19 237 000	2,2%

EN DÉTAIL	STATIONNEMENTS INCITATIFS						ACHALANDAGE GARE (M+D train)			
						ACHALANDAGE	TAUX D'OCCUPATION	RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
	2016	2016	2016	2016	2016	P. 2016	R. 2015 P. 2016	2015	2016	2016/2015
DEUX-MONTAGNES										
Deux-Montagnes	247	1 256	249	123	2	278 600	88%	1 561 700	1 591 300	1,9%
Grand-Moulin	44	304	-	33	-	73 600	97%	486 400	512 300	5,3%
Sainte-Dorothée	45	1 101	-	6	-	269 100	93%	953 700	933 500	-2,1%
Île-à-Bigras	15	65	-	2	-	16 100	100%	151 800	163 800	7,9%
Roxboro-Pierrefonds	82	918	133	7	2	210 800	89%	1 349 600	1 344 700	-0,4%
Sunnybrooke	50	515	-	5	2	129 300	97%	788 100	803 200	1,9%
Bois-Franc	21	742	-	4	2	183 800	95%	829 800	823 400	-0,8%
Du Ruisseau	35	1 063	-	5	-	223 300	84%	695 100	705 600	1,5%
Montpellier	30	-	-	-	-	-	-	591 500	632 200	6,9%
Mont-Royal	7	-	-	-	-	-	-	608 600	582 600	-4,3%
Canora	14	-	-	-	-	-	-	421 500	413 500	-1,9%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	6 553 900	6 600 900	0,7%
SOUS-TOTAL	590	5 964	382	185	8	1 384 600	90%	14 991 700	15 107 000	0,8%
VAUDREUIL-HUDSON										
Hudson	7	47	-	2	-	4 200	38%	24 900	23 600	-5,2%
Vaudreuil	77	593	-	2	-	140 200	92%	491 400	476 600	-3,0%
Dorion	35	103	-	2	-	25 600	91%	164 400	157 200	-4,4%
Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	26	227	-	2	-	51 400	97%	233 400	233 400	-
Île-Perrot	29	271	-	2	-	58 200	87%	240 200	251 000	4,5%
Sainte-Anne-de-Bellevue	22	287	-	2	-	54 500	73%	158 200	145 500	-8,0%
Baie-d'Urfé	22	72	-	-	-	13 800	78%	97 900	108 300	10,6%
Beaurepaire	45	41	-	-	-	8 400	81%	199 800	188 500	-5,7%
Beaconsfield	83	452	-	-	-	113 500	97%	694 100	703 800	1,4%
Cedar Park	49	28	-	-	-	6 900	96%	214 500	198 900	-7,3%
Pointe-Claire	75	587	-	2	-	98 900	65%	319 600	325 300	1,8%
Valois	60	145	-	-	-	32 000	82%	255 200	253 800	-0,5%
Pine Beach	30	-	-	-	-	-	-	131 500	134 100	2,0%
Dorval	54	372	-	2	-	92 100	91%	224 200	236 200	5,4%
Lachine	94	-	-	-	-	-	-	254 300	264 400	4,0%
Montréal-Ouest	15	12	-	2	-	2 800	93%	475 300	481 000	1,2%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	1 347 800	1 339 500	-0,6%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	1 853 100	1 826 800	-1,4%
SOUS-TOTAL	723	3 237	-	18	-	702 500	84%	7 379 800	7 347 900	-0,4%
SAINT-JÉRÔME										
Saint-Jérôme	44	775	-	2	2	166 200	82%	444 800	464 600	4,5%
Blainville	92	576	-	4	2	124 500	85%	463 200	474 700	2,5%
Sainte-Thérèse	82	680	80	10	2	151 100	86%	578 800	585 200	1,1%
Rosemère	37	382	-	7	-	81 400	86%	501 400	533 400	6,4%
Sainte-Rose	61	713	-	2	-	151 200	78%	487 300	519 500	6,6%
Vimont	23	328	-	2	-	80 500	94%	298 000	321 800	8,0%
De la Concorde	67	102	-	-	2	25 600	98%	882 300	972 200	10,2%
Bois-de-Boulogne	7	-	-	-	-	-	-	171 400	179 300	4,6%
Chabanel	-	-	-	-	-	-	-	92 400	97 400	5,4%
Parc	-	-	-	-	-	-	-	1 102 200	1 138 400	3,3%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	152 400	183 400	20,3%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	161 000	159 900	-0,7%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	514 500	504 000	-2,0%
SOUS-TOTAL	413	3 556	80	27	8	780 500	84%	5 849 700	6 133 800	4,9%
MONT-SAINT-HILAIRE										
Mont-Saint-Hilaire	45	837	-	2	-	160 200	75%	519 500	507 600	-2,3%
McMasterville	83	723	-	2	-	96 600	51%	324 300	324 100	-0,1%
Saint-Basile-le-Grand	148	444	-	5	2	105 800	92%	433 900	428 000	-1,4%
Saint-Bruno	35	548	-	6	2	117 700	83%	303 700	321 700	5,9%
Saint-Hubert	58	600	-	4	-	78 300	73%	335 800	342 200	1,9%
Saint-Lambert	50	368	-	5	2	40 500	97%	395 800	345 400	-12,7%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	2 288 600	2 248 400	-1,8%
SOUS-TOTAL	419	3 520	-	24	6	599 100	75%	4 601 600	4 517 400	-1,8%
CANDIAC										
Candiac	7	343	-	4	-	40 000	44%	128 000	120 600	-5,8%
Delson	23	106	-	2	-	7 300	39%	64 900	57 100	-12,0%
Saint-Constant	42	350	-	7	-	78 600	86%	278 600	283 700	1,8%
Sainte-Catherine	86	824	-	2	-	142 800	80%	489 400	502 100	2,6%
LaSalle	24	-	-	-	-	-	-	99 400	98 000	-1,4%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	94 200	109 000	15,7%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	527 600	525 300	-0,4%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	504 000	508 000	0,8%
SOUS-TOTAL	182	1 623	-	15	-	268 700	70%	2 186 100	2 203 800	0,8%
MASCOUCHE										
Mascouche	24	677	-	2	-	111 500	68%	244 700	260 600	-
Terrebonne	75	726	-	9	-	75 700	36%	169 700	215 200	-
Repentigny	43	587	-	2	-	152 900	71%	358 100	390 900	-
Pointe-aux-Trembles	42	316	-	4	-	25 500	28%	41 700	96 600	-
Rivières-des-Prairies	29	202	-	2	-	52 100	83%	145 100	161 700	-
Anjou	15	308	-	2	-	56 800	49%	108 300	135 500	-
Saint-Léonard-Montréal-Nord	30	179	-	3	-	47 300	63%	113 100	133 700	-
Saint-Michel-Montréal-Nord	123	130	-	4	-	11 100	8%	49 100	64 700	-
Sauvé	14	-	-	-	-	-	-	62 500	159 800	-
Ahuntsic	35	-	-	-	-	-	-	47 700	54 400	-
Mont-Royal	-	-	-	-	-	-	-	76 900	101 400	-
Canora	-	-	-	-	-	-	-	46 500	62 400	-
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	1 176 300	1 327 300	-
SOUS-TOTAL	430	3 125	-	28	-	532 900	56%	2 639 700	3 164 200	-
TOTAL	2 757	21 025	462	297	22	4 268 300	80%	37 648 600	38 474 100	2,2%






Stationnement \$ (projet-pilote) Covoiturage Borne électrique Vélo Automobile

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS		STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE (passagers autobus)		
							RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
	2016	2016	2016	2016	2016	2016	2015	2016	2016/2015
Express Chevrier	3	1	13	2	74	2 313	1 525 800	1 591 700	4,3%
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	3	1	13	2	74	2 313	1 525 800	1 591 700	4,3%

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)		
	RÉSEAUX	LIGNES	RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
	2016	2016	2015	2015/2014	2015/2014
Angrignon	4	24	6 168 600	-	-5,1%
Cartier	2	23	5 064 800	-	3,8%
Centre-Ville	10	53	12 420 500	-	0,1%
Côte-Vertu	3	27	13 022 700	-	-0,3%
De Montarville	2	10	245 700	-	5,3%
Henri-Bourassa Sud	1	15	5 918 700	-	-4,2%
Le Carrefour	2	12	401 500	-	-11,1%
Longueuil	7	67	12 935 600	-	-6,2%
Mansfield ¹	-	-	-	-	-
Montmorency	3	20	6 331 700	-	-4,7%
Panama	5	45	2 249 700	-	-8,1%
Radisson	6	21	4 685 900	-	-2,5%
Repentigny	2	11	392 500	-	-16,5%
Saint-Eustache	1	8	490 200	-	-8,9%
Sainte-Julie ¹	-	-	-	-	-
Sainte-Thérèse	2	14	926 700	-	-2,3%
Terrebonne	2	20	2 191 400	-	-11,5%
TOTAL	370	370	73 446 200	73 446 200	-3,1%

AXES	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM) (prévision)	
		POINTE/MATIN	POINTE/SOIR
A10/P. Champlain/A-Bonaventure/TCV	oui	16,6	17,1
A10 - A30-35	-	-	4,5
A20	-	1,4	1,4
A25	oui	5,1	7,4
Accès Taschereau	-	0,4	0,4
Concorde/Notre-Dame	oui	1,9	1,7
Côte-des-Neiges	-	4,9	5,0
Henri-Bourassa	-	9,7	10,1
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	6,5	4,8
Newman	-	2,9	2,7
Notre-Dame (Repentigny)	-	0,7	0,7
Parc	oui	3,6	3,3
Pie-IX	-	8,5	8,2
Pont Viau/Des Laurentides	oui	2,4	1,4
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
R-116	-	5,4	5,9
R-125/ Pie-IX (Laval)	oui	0,9	0,9
R-132/Montbrun	-	1,5	-
R-132/R-134	-	0,9	0,9
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	6,7	6,7
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	1,3	0,4
SJB/R-132-138/Accès Mercier	oui	6,5	0,1
Sherbrooke Est	-	2,2	2,4
Taschereau	oui	16,7	16,7
TOTAL		106,6	102,6

STATIONNEMENTS INCITATIFS	PLACES					ACHALANDAGE AUTO				
						TAUX D'OCCUPATION		RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
	2016	2016	2016	2016	2016	R. 2015	P. 2016	2015	2016	2016/2015
Angrignon	91	733	-	-	-	56%	58%	103 900	108 400	4,3%
Beauharnois	-	25	-	-	-	15%	22%	1 900	2 100	10,5%
Chevrier	74	2 313	-	13	2	89%	93%	519 100	545 800	5,1%
Cartier	78	609	127	20	2	93%	94%	142 600	144 800	1,5%
Chambly	57	581	-	10	2	100%	94%	116 500	138 000	18,5%
Châteauguay	15	590	-	5	2	91%	97%	117 200	128 000	9,2%
De Montarville	35	307	-	2	2	94%	96%	73 000	74 600	2,2%
Georges-Gagné	45	432	-	2	-	89%	91%	96 700	99 300	2,7%
Halte-covoiturage Mirabel	-	142	-	-	-	100%	88%	23 400	31 500	34,6%
La Prairie	44	553	-	10	2	87%	96%	124 000	133 500	7,7%
Le Carrefour	37	144	-	2	-	54%	58%	19 200	21 000	9,4%
Longueuil	450	1 770	-	-	-	71%	69%	314 700	306 800	-2,5%
Mercier	-	33	-	-	-	90%	93%	7 500	7 800	4,0%
Montcalm-Candiac	74	353	-	-	-	100%	100%	63 500	95 500	-
Montmorency	266	1 327	-	39	-	97%	98%	324 800	327 900	1,0%
Namur	34	425	-	6	-	82%	100%	87 900	112 300	27,8%
Panama	144	1 512	-	17	-	100%	100%	244 700	255 500	4,4%
Radisson	30	534	-	103	3	97%	99%	130 900	133 500	2,0%
Repentigny	14	291	-	2	2	66%	66%	48 400	48 300	-0,2%
Seigneurial	46	125	-	-	-	51%	53%	16 000	16 800	5,0%
Saint-Eustache	44	20	-	2	-	75%	75%	3 800	3 800	0,0%
Sainte-Julie	29	468	-	9	-	80%	95%	90 200	100 000	10,9%
Saint-Martin	-	294	-	-	-	10%	9%	7 600	6 500	-14,5%
Sherbrooke	-	250	-	2	-	34%	30%	21 500	18 800	-12,6%
Terrebonne	97	1 388	84	10	2	64%	67%	224 900	234 900	4,4%
Verchères ²	-	63	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	1 704	15 282	211	254	19	81%	84%	2 923 900	3 095 400	5,9%
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA	4 461	36 307	673	551	41	80%	82%	7 014 000	7 363 700	5,0%

 Stationnement  \$ (projet-pilote)  Covoiturage  Borne électrique  Vélo  Automobile

¹ Ouverture prévue à l'automne 2016

² En service depuis juin 2016 dans le cadre du Programme de mesures d'atténuation de la congestion

Annexe B

Autorisations ministérielles

Cette section présente les projets pour lesquels une lettre d'autorisation ministérielle a été reçue, en date du 6 octobre 2016, autorisant ainsi la dépense budgétaire partielle ou totale des projets.

AUTORISATIONS PARTIELLES

- IFR 0109 Programme Réno-Tunnel
- PLA 0001 Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau
- IFR 0095 Accessibilité – Trains de banlieue – Mise aux normes des quais existants – Tuiles et rehaussements
- IFR 0104 Accessibilité – Trains de banlieue – Signalétique
- IFR 0105 Accessibilité – Trains de banlieue – Voitures
- IFR 0223 Chantier Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine

AUTORISATIONS TOTALES

- IFR 0100 Accessibilité – Terminus Centre-ville
- IFR 0034 Terminus et stationnement Sainte-Julie
- MRO 0017 Locomotives – Achat et réfection de 10 unités usagées
- IFR 0088 Subdivision Vaudreuil – Amélioration de la signalisation et des infrastructures
- IFR 0076 Subdivision Westmount – Réfection des infrastructures ferroviaires
- IFR 0002 Ligne Candiac – Site de garage – Aménagement permanent
- IFR 0244 Mesures d’atténuation Turcot 2013-2017
- IFR 0235 Mesures d’atténuation 2016-2017



AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

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

amt.qc.ca