



# Rapport technique : Définition du réseau de transport en commun métropolitain structurant

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE





# Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement

Rapport technique :  
Définition du réseau de transport en commun métropolitain  
structurant



## TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction .....	3
1.1 Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement .....	3
1.2 Objectifs du rapport .....	3
2. Démarche d'identification et de définition du réseau de transport collectif structurant .....	4
3. Hypothèses de travail soumises à la consultation .....	5
3.1 Projets de transport collectif .....	5
3.2 Espaces potentiellement sous influence du transport collectif .....	6
4. Démarches de consultation .....	6
4.1 Résultats de la consultation .....	6
4.1.1 Consultation des AOT .....	6
4.1.2 Consultation des MRC et agglomérations .....	7
5. Définition du réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel, projeté et à l'étude .....	8
5.1 Définition du réseau structurant actuel et en cours de réalisation .....	10
5.2 Définition du réseau structurant à l'étude .....	12
5.3 Définition des aires d'influence .....	14

## ANNEXES



## 1. INTRODUCTION

### 1.1 Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement

La *Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions législatives concernant les communautés métropolitaines* a été sanctionnée et est entrée en vigueur le 2 juin 2010. La Communauté métropolitaine de Montréal doit donc adopter un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) conformément à ces nouvelles dispositions. Le plan métropolitain doit s'inscrire, selon la loi, dans une perspective de développement durable aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire métropolitain.

La loi précise les objets sur lesquels devront porter les orientations, les objectifs, les critères et, s'il y a lieu, leur localisation. Ces objets du plan métropolitain sont au nombre de huit :

- la planification du transport terrestre;
- la protection et la mise en valeur du milieu naturel et bâti ainsi que des paysages;
- l'identification de toute partie du territoire de la communauté qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport;
- la définition de seuils minimaux de densité selon les caractéristiques du milieu;
- la mise en valeur des activités agricoles;
- la définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace;
- l'identification de toute partie de territoire de la Communauté qui, chevauchant le territoire de plusieurs MRC, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général;
- l'identification de toute installation qui présente un intérêt métropolitain et la détermination, pour toute nouvelle installation, du lieu de son implantation, de sa vocation et de sa capacité.

### 1.2 Objectifs du rapport

Dans la continuité de l'adoption de la Vision 2025, qui a dressé la table à une planification territoriale axée sur une planification intégrée de l'aménagement et du transport et sur le développement du transport en commun, le premier axe d'intervention du projet de PMAD en cours d'élaboration est la création de milieux de vie durables, notamment dans les aires d'influence du transport collectif qui soutiennent une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins du développement, et une utilisation accrue des transports collectifs et actifs.

Le réseau de transport en commun métropolitain structurant constitue l'armature de la double stratégie de planification intégrée de l'aménagement et du transport visée par le PMAD. Ces deux stratégies (transport et aménagement) sont complémentaires et permettent de créer une synergie de développement, dans la mesure où les améliorations aux réseaux de transport augmentent le potentiel de développement immobilier et que la densification des abords du réseau de transport en commun métropolitain structurant augmente la demande de transport collectif, ce qui permet de justifier des améliorations de service.



- Au niveau du transport, le réseau de transport en commun métropolitain structurant constitue une armature à renforcer ou à développer par une hausse graduelle de l'offre de service permettant d'accroître la capacité, la fréquence, le confort des usagers, etc.
- Au niveau de l'aménagement du territoire, les secteurs à distance de marche du réseau de transport en commun métropolitain structurant permettent de déployer une stratégie de soutien à des milieux de vie durables qui permettra à la région d'atteindre ses cibles de développement durable. Cette densification peut prendre différentes formes, en fonction du milieu desservi et des modes de transport concernés.

La mise en œuvre de cette double stratégie implique l'identification d'un réseau de transport collectif ayant potentiellement un impact à long terme sur l'organisation, la localisation, la densité et l'appréciation économique des activités résidentielles, commerciales ou autres et la définition des aires d'influence de ce réseau.

Le présent rapport a comme objectif de présenter les hypothèses de travail et la démarche relatives à la définition d'un réseau de transport en commun métropolitain structurant autour duquel le PMAD énoncera des objectifs et des critères pour une planification intégrée de l'aménagement et du transport. Le programme TOD que la CMM entend mettre en œuvre a comme objectif de soutenir et d'encadrer le (re)développement de quartiers de type TOD et de contribuer ainsi à canaliser la croissance à proximité du réseau de transport en commun métropolitain structurant et à soutenir la croissance de l'achalandage.

## **2. DÉMARCHE D'IDENTIFICATION ET DE DÉFINITION DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN MÉTROPOLITAIN STRUCTURANT**

La région métropolitaine dispose d'un réseau hiérarchisé de transport collectif intégrant plusieurs modes dont l'impact structurant est plus ou moins important selon le mode et le milieu d'insertion. Si l'impact structurant des modes lourds ne fait aucun doute, l'impact de certains modes de moindre capacité ou de certains équipements et de services peut varier selon le milieu desservi.

Pour être en mesure d'apprécier le caractère structurant de certains équipements ou services, l'administration de la CMM a procédé à une consultation de ses partenaires.

- Dans un premier temps, l'administration de la CMM a proposé une hypothèse quant au caractère structurant des différents projets de transport collectif.
- Les AOT et les partenaires municipaux ont été sollicités pour apprécier, sur la base de leur connaissance du milieu, les hypothèses de la CMM sur le caractère structurant des modes et des projets.
- Sur la base de cette consultation, la CMM définira un réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel et projeté qui sera proposé dans le cadre du PMAD. Une fois ce dernier adopté, le réseau de transport en commun métropolitain structurant servira de base à la mise en œuvre d'une stratégie de planification intégrée de l'aménagement et du transport et à l'application d'un programme de soutien aux TOD.



### 3. HYPOTHÈSES DE TRAVAIL SOUMISES À LA CONSULTATION

#### 3.1 Projets de transport collectif

L'administration a inventorié une série de projets de maintien et de développement des différents réseaux de transport collectif : réseau de métro, réseaux de trains de banlieue, les modes intermédiaires (trains légers sur rail, tramways), réseaux d'autobus et équipements métropolitains ou locaux. Les projets ont été regroupés en deux grands blocs, selon le type d'investissements réalisés, soit :

1. Le maintien et l'amélioration des réseaux actuels, soit essentiellement le renouvellement du matériel roulant et des infrastructures du métro, des trains de banlieue et des réseaux d'autobus des AOT.
2. Le développement des réseaux, incluant le développement de nouveaux modes à capacité intermédiaire comme le SLR, le tramway et le trolleybus.

L'inventaire des projets a été réalisé à partir des documents suivants pour les projets court terme :

- AMT - Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012. Adopté le 6 novembre 2009.
- STM - Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012.
- STL - Budget 2010 et Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012. Publication en ligne sur le site Internet de la STL.
- RTL - Budget 2010 et Programme quinquennal 2010-2014. Publication en ligne sur le site Internet du RTL.
- CMM - Rapport de consultation des MRC et des CIT des couronnes Nord et Sud. Ensembles urbains, générateurs de déplacements et projets de développement de transport collectif. Février 2010.

Pour les besoins planifiés à moyen et à long terme, nous avons pris en considération :

- le protocole sur les prolongements du métro;
- les besoins d'acquisition en matériel roulant du métro tels qu'exprimés par la STM dans l'avis public international publié dans les journaux le 23 janvier 2010;
- le plan de transport de la Ville de Montréal;
- le plan décennal de la STM;
- une estimation des besoins à moyen et long terme en termes de développement des réseaux d'autobus et d'acquisition et d'entretien des autobus des AOT et CIT selon une projection linéaire des dépenses annuelles projetées dans les PTI.

Par ailleurs, pour chacun des projets identifiés, l'administration de la CMM a fait une hypothèse quant à son caractère structurant.

De façon générale, l'hypothèse de travail est que les projets de maintien d'actifs qui se traduisent par une augmentation de capacité de modes lourds (trains, métro) ont un caractère structurant.



Pour ce qui est des projets de développement, l'extension du réseau de métro et de trains de banlieue aurait un impact structurant. L'implantation de modes intermédiaires (SLR, tramway) a également été considérée structurante. En ce qui concerne les réseaux d'autobus, seuls les projets d'équipements métropolitains (terminus Centre-ville, Corridor Dalhousie, voies réservées et mesures préférentielles sur l'A-25 et A-20) et les projets de SRB ont été considérés comme structurants.

### **3.2 Espaces potentiellement sous influence du transport collectif**

Parallèlement à l'identification des projets de transport collectif et de leur caractère structurant, la CMM a entrepris un exercice de caractérisation des espaces compris dans un rayon de 1 km autour des points d'accès au réseau de métro et de trains de banlieue ainsi que du SLR, mode dont le caractère structurant ne fait aucun doute, à partir de données foncières, de données statistiques pour dégager un portrait de la densité, de l'occupation du sol, de la démographie, de l'emploi et des valeurs foncières.

## **4. DÉMARCHES DE CONSULTATION**

Un document faisant état de l'ensemble des projets de transport collectifs ainsi qu'une appréciation du caractère structurant ont été transmis aux AOT, le 17 juin 2010. (voir annexe 1).

Parallèlement, en août 2010, les MRC, les agglomérations et les partenaires municipaux ont été invités à compléter le portrait statistique entrepris par la CMM par une appréciation qualitative de l'aire d'influence. Par ailleurs, afin d'être en mesure de définir un réseau de transport en commun métropolitain structurant pour la mise en œuvre d'une stratégie de planification intégrée et d'un programme TOD, les partenaires ont également été invités à identifier les secteurs sur lesquels d'autres équipements ou services de transport collectifs pourraient avoir un impact structurant.

L'annexe 2 fournit un exemple de fiches pour lesquelles une appréciation des caractéristiques d'urbanisation et de potentiel de développement a été sollicitée auprès des partenaires municipaux.

### **4.1 Résultats de la consultation**

#### *4.1.1 Consultation des AOT*

Les AOT consultées ont confirmé, de façon générale, les hypothèses de travail proposées. Ainsi, pour la STM, les projets de prolongement de métro et de modes intermédiaires (incluant les projets de tramway, SRB et SLR) peuvent être qualifiés de structurants en regard à l'opportunité de densifier et/ou de réorganiser le tissu urbain. La STM convient également que le corridor Dalhousie et le terminus Centre-ville auraient probablement un impact positif sur la qualité de service du transport en commun, mais leurs effets « structurants » seraient plus diffus et limités que ceux engendrés par l'implantation de modes intermédiaires et de modes lourds.

La STL ne s'est pas prononcée sur le caractère structurant des différents projets. Elle souligne, par ailleurs, que les tracés d'un prolongement de métro sur son territoire sont encore à l'étude et que dans l'attente de l'approbation de son plan stratégique de développement, elle ne peut préciser, pour le moment, les projets à inclure à la liste des projets structurants.



Le RTL a quant à lui entériné les hypothèses proposées relativement au statut structurant des projets identifiés par la CMM. Par ailleurs, le RTL mentionne l'ajout d'un projet de site propre vers l'aéroport Saint-Hubert, à partir du futur prolongement du métro et de l'implantation du SLR, qu'il considère comme ayant un caractère structurant sur l'urbanisation.<sup>1</sup>

Les CIT de la Rive-Sud considèrent que l'ensemble des projets les concernant présentent un caractère structurant. Par ailleurs, ils demandent de considérer également les projets de développement suivants : train de banlieue Montréal/Chambly-Marieville et l'agrandissement du stationnement incitatif du CIT Chambly/Richelieu/Carignan. Pour la couronne Nord, le CIT Laurentides demande d'ajouter à la liste proposée, des interventions dans le corridor de l'A-13 destinées à améliorer la circulation du transport en commun et du covoiturage.

#### *4.1.2 Consultation des MRC et agglomérations*

Les MRC et les agglomérations n'ont pas directement validé le caractère structurant des projets de transport collectif. Par contre, certaines MRC ont manifesté leur intérêt à caractériser le potentiel de développement de certains secteurs à proximité d'équipements de transport collectif qui n'avaient pas été retenus dans un premier temps, tels que des stationnements incitatifs et des terminus métropolitains ainsi qu'à proximité des gares, de stations de métro ou de SLR projetés.

Plus précisément, les équipements et les services que les partenaires municipaux ont considéré potentiellement structurants sont des terminus/stationnements incitatifs existants ou projetés (Bois-des-Filion, Collège Lionel-Groulx, Sainte-Julie, Varennes, Chambly, Châteauguay, La Prairie) ainsi qu'une voie réservée projetée dans l'axe de la 132-134 avec les stationnements incitatifs associés localisés à Delson et à Sainte-Catherine.

Les MRC de Thérèse-De Blainville, de Mirabel et de L'Assomption ont sollicité des données de caractérisation pour les éventuelles gares de Boisbriand, de Mirabel et de L'Assomption tandis que l'agglomération de Montréal a sollicité l'information pour les stations de métro projetées sur son territoire.

---

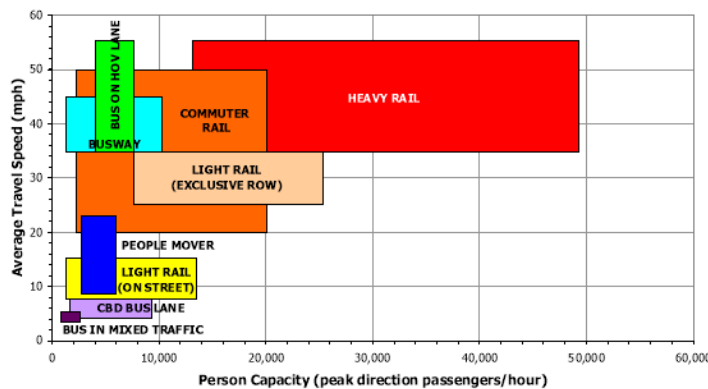
<sup>1</sup> L'aménagement d'un axe en site propre attrayant pour le transport en commun dans le corridor Roland-Therrien/de la Savane à partir du terminus Longueuil, favorisera la mobilité en transport en commun dans ce corridor. Cet axe en site propre constitue une extension en autobus du prolongement de la ligne 4 de métro.

L'aménagement d'un axe, en site propre, attrayant pour le transport en commun dans le corridor Lapinière/Du Quartier/Moise-Vincent/Clairevue favorisera la mobilité en transport en commun vers l'axe du pont Champlain et le futur SLR sur lequel serait offert un service d'autobus rapide à arrêts limités et à fréquences élevées.



## 5. DÉFINITION DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN MÉTROPOLITAIN<sup>2</sup> STRUCTURANT ACTUEL, PROJETÉ ET À L'ÉTUDE

Les caractéristiques du milieu, notamment la densité résidentielle et la concentration des lieux de destination, ont un impact direct sur la demande de transport, et sur le choix du mode. La capacité du transport en commun dans un corridor dépend notamment des caractéristiques des véhicules/modes, de la fréquence de passages, des caractéristiques de l'emprise, du nombre d'arrêts et de l'achalandage et des caractéristiques de circulation, le cas échéant.



**Exhibit 1-7**  
Typical Travel Speed and Capacity  
Ranges of U.S. and Canadian  
Transit Modes

The product of passenger capacity and speed is known as *productive capacity*.

SOURCES: TCQSM speed and capacity estimation procedures, *TCRP Report 13 (R5)*, *Transportation Planning Handbook (R2)*, *Characteristics of Urban Transportation Systems (R1)*

NOTES: ROW = right-of-way  
Speed ranges primarily reflect differing assumptions on stop spacing and dwell time. Capacity ranges primarily reflect differing assumptions for dwell time and number of cars per train. Peak hour factor and passenger loading assumptions reflect TCQSM recommendations.

Source : <sup>3</sup> Transit Capacity and Quality of Service Manual—2nd Edition

Selon le milieu concerné, le mode offrant le meilleur service et la capacité la plus élevée est susceptible d'avoir un impact structurant sur l'aménagement du territoire.

Au centre de l'agglomération, l'effet structurant des modes lourds (métro, trains de banlieue) ne fait aucun doute : ils permettent de concentrer de grands volumes de déplacement avec relativement peu de nuisance pour les riverains. Les récentes implantations de modes intermédiaires (SLR, tramway) ont, par ailleurs, permis de démontrer que ceux-ci peuvent avoir un impact certain de (re)développement dans les cœurs d'agglomérations. Les systèmes de transport rapide par autobus (SRB), du fait de leur pérennité et de leur efficacité équivalente à celle des modes lourds grâce à leur fonctionnement en site propre permanent, disposent d'un potentiel de structuration. En couronne, outre les trains de banlieue dont l'impact structurant

<sup>2</sup> Nous émettons comme le postulat de base suivant : un équipement ou un service bénéficiant d'un financement métropolitain par l'intermédiaire de l'AMT ou de la CMM est par définition de nature métropolitaine. L'inverse cependant n'est pas automatique : une infrastructure ou un service de transport en commun peut être reconnu métropolitain du fait de son impact structurant sur l'aménagement et le développement du territoire, sans leur financement soit une responsabilité financière.

<sup>3</sup> <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp100/part%201.pdf>



est indéniable, les services d'autobus peuvent présenter un caractère structurant dans la mesure où ils permettent une liaison efficace avec des modes plus structurants, et ce même s'ils ne disposent pas de mesures préférentielles sur tout l'itinéraire.

Outre la capacité, des facteurs tels la pérennité des infrastructures de transports et des équipements complémentaires et la qualité du service peuvent agir comme facteurs de localisation des ménages et des entreprises. Ainsi, les couloirs de transport en commun de niveau supérieur (offerts ou planifiés) peuvent offrir des opportunités d'aménagement de plus forte densité et de plus grande mixité.

Nous faisons l'hypothèse que l'impact structurant varie selon le mode et le milieu desservi. Sur la base des consultations réalisées et des caractéristiques des modes actuels et planifiés, le réseau de transport en commun métropolitain structurant comprend les modes suivants :

- **Métro** : *Transport en commun de grande capacité sur rail (intervalles minimums en période de pointe de 2,5 à 3 minutes et des rames de 9 voitures pouvant accueillir jusqu'à 1 200 passagers, dont 360 assis<sup>4</sup>) qui circule en souterrain à l'écart de la circulation. La vitesse moyenne varie entre 34 et 51 km/heure<sup>5</sup>. L'achat des nouvelles voitures MPM-10 (nouvelle configuration et taux d'immobilisation moindre) devrait permettre une augmentation de la capacité de près de 24 %.*
- **Train de banlieue** : *Transport en commun d'une grande capacité théorique, le réseau de trains de banlieue dessert surtout les déplacements de longues distances et converge vers le cœur de l'agglomération. Composé de rames de 10 voitures à 2 étages (trains diesel ou électriques) offrant une capacité d'environ 2 200 personnes, la capacité horaire des lignes de trains variant avec le nombre de départs offerts. Ce dernier est souvent limité par les créneaux horaires disponibles compte tenu du partage de voies avec le transport de marchandises ou de la concurrence de lignes sur des tronçons communs.*
- **Système léger sur rail** : *Le SLR pourrait déplacer 12 900 personnes/heure par direction, avec des trains d'une capacité de 655 passagers, des intervalles de 3 minutes et une vitesse maximale de 100 km/h.*
- **Tramway** : *La capacité théorique de la configuration envisagée pour le tramway à Montréal s'établit à 2 400 personnes/direction, avec une capacité unitaire de 204 passages (rame courte avec un intervalle inférieur à 5 minutes).<sup>6</sup>*
- **Système rapide de bus** : *Un système rapide par bus qui utilise des voies entièrement dédiées aux autobus. Il combine fréquemment la technologie des systèmes de transport intelligents, des véhicules à plus grande capacité, plus silencieux et plus propres. Il associe également des installations, de services et de commodités qui améliorent la fiabilité, le confort et l'identité du réseau. La capacité d'un SRB varie habituellement de 2 000 à 10 000 personnes à l'heure par direction.*

<sup>4</sup> <http://www.stm.info/en-bref/faq3.htm>

<sup>5</sup> <http://www.stm.info/en-bref/notrefierte.pdf>

<sup>6</sup> [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORT\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Phase1\\_Analyse\\_du\\_reseau\\_initial-Volume\\_C1.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORT_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Phase1_Analyse_du_reseau_initial-Volume_C1.PDF)



- **Axe de rabattement métropolitain par autobus<sup>7</sup>** : *L'autobus d'une capacité de 50 à 150 personnes est le véhicule le plus largement utilisé dans l'ensemble du territoire et des réseaux. Les axes de rabattement par autobus empruntent le réseau routier supérieur (autoroutes et routes nationales) et assurent une liaison directe et efficace avec les modes lourds (métro, SLR) desservant le centre de l'agglomération. Des mesures préférentielles (sites propres, voies réservées, priorité aux feux) sur certaines portions de l'axe permettent d'améliorer la vitesse commerciale et la capacité horaire.*

### 5.1 Définition du réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel et en cours de réalisation

Dans la région métropolitaine de Montréal, en ce qui concerne le réseau existant, le réseau de transport en commun métropolitain structurant proposé comprendrait :

- **Le réseau de métro** : *Le métro comporte quatre lignes de 71 km au total, qui desservent 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 759 voitures, dont 336 MR-63 et 423 MR-73, qui ont parcouru 76,3 millions de kilomètres en 2009 et effectué 235,2 millions de déplacements.*

---

<sup>7</sup> Les axes de rabattement métropolitain par autobus présentent les caractéristiques de performance suivantes :

- o Empruntent le réseau routier métropolitain (vitesse autorisée élevée)
- o Offrent un itinéraire direct (la rectitude l'itinéraire pouvant être évaluée par le ratio longueur de l'itinéraire TC /longueur de l'itinéraire automobile)
- o Nombre d'arrêts limités

Dès leur création, les CIT ont eu comme principale fonction d'assurer une liaison entre les municipalités d'un corridor et le centre de la région métropolitaine tout en assurant une desserte interne du corridor. Avec le développement des couronnes, de nombreux CIT ont été amenés au cours des années à développer et à hiérarchiser leurs réseaux d'autobus. À cette fin, certains circuits assurent la desserte des quartiers résidentiels et de destinations locales ainsi que le rabattement sur des lignes majeures d'autobus ou des lignes de trains de banlieue en couronne. Les circuits majeurs répondent quant à eux principalement aux déplacements de longues distances et permettent aux usagers de se rabattre sur le réseau de métro (voire le SLR lors d'une éventuelle implantation) au centre de l'agglomération. Ces lignes majeures tendent à se caractériser par un service performant notamment en raison d'itinéraires directs et d'un nombre limité d'arrêts. La mise en place des mesures préférentielles et de voies réservées peut également contribuer à la performance du service. La convergence de plusieurs lignes sur les lignes majeures élargit le bassin d'utilisateurs et justifie des fréquences plus élevées.

Ainsi, du fait de leurs caractéristiques de performance, les lignes majeures se localisent, pour l'essentiel, sur le réseau routier supérieur (autoroutier et national).

Par ailleurs, en raison de hiérarchisation et d'efficience des réseaux, on retrouve fréquemment en tête de pont de lignes majeures des équipements complémentaires : stationnements incitatifs, terminus qui deviennent le point d'accès à un réseau métropolitain. En raison de contraintes de localisation, les équipements complémentaires peuvent être décentrés par rapport à la route principale.



- **Les lignes de trains de banlieue existantes et le Train de l'Est en cours de réalisation :** *Les 5 lignes de trains de banlieue actuelles (52 gares et 39 stationnements incitatifs) desservent surtout les déplacements métropolitains de longues distances ont toutes comme terminus le centre-ville (gare Lucien-L'Allier et gare Centrale). L'achalandage annuel s'élève à 15,7 millions (en 2008)*

*Le Train de l'Est (près de 52 km) assurera une liaison entre Mascouche, le Nord-Est de la CMM et le centre-ville de Montréal (via le tunnel sous le mont Royal). La ligne du Train de l'Est comprendra 14 gares, dont 11 nouvelles : 7 à Montréal et 4 dans la couronne Nord. Des correspondances avec le métro sont assurées aux stations Sauvé et Bonaventure (gare Centrale) de la ligne 2 (Orange) du métro. L'achalandage annuel projeté est de 2,5 millions.*

- **L'express Chevrier et le SRB Pie IX en cours de réalisation :** *Le service offert dans l'axe Pont Champlain /A-10 entre le stationnement Chevrier et le terminus Centre-ville, s'apparente à un service de type SRB. L'express 90 offre un service rapide (voies réservées et arrêts limités) et une fréquence de service élevée. L'achalandage estimé s'élève à plus de 1,2 million d'usagers annuellement.*

*Le projet de SRB Pie-IX vise à implanter des voies réservées exclusivement aux autobus en permanence (24 heures sur 24, 7 jours sur 7) offrant un service de bus rapide à arrêts limités (21 stations) dans l'axe du boulevard Pie-IX à Montréal et à Laval (10 km à Montréal/4 km à Laval)<sup>8</sup>. L'achalandage projeté est de l'ordre de 68 000 usagers/jour.*

- **Les axes de rabattement métropolitain par autobus :** *Empruntant le réseau routier supérieur (autoroutes et routes nationales), elles sont susceptibles de supporter des lignes majeures d'autobus offrant une liaison des couronnes vers le centre. Elles sont au nombre de 12 :*
  - Route 132 (Varenes/Terminus Longueuil)
  - A-20 (Sainte-Julie/Terminus Longueuil)
  - Route 134 (Laprairie/Terminus CV)
  - Route 116 ( Mont-Saint-Hilaire/Terminus Longueuil)
  - Route 112 (Chambly/Terminus Longueuil )
  - A-10 (Richelieu - Chambly/Terminus CV)
  - Route 132 (Delson/Terminus Longueuil)
  - Route 138-132 (Mercier/Terminus Angrigon)
  - A-40 (Vaudreuil/Station Côte-Vertu)
  - Route 117-A15 (Blainville/Terminus Montmorency)

<sup>8</sup> [http://www.amt.qc.ca/uploadedFiles/AMT/Site\\_Corpo/Promotion/Mercredis\\_AMT\\_Pr%C3%A9sentations/20101208\\_mercredis\\_presentation.pdf](http://www.amt.qc.ca/uploadedFiles/AMT/Site_Corpo/Promotion/Mercredis_AMT_Pr%C3%A9sentations/20101208_mercredis_presentation.pdf)



- A-25 (Terrebonne/Terminus Henri-Bourassa) (Terrebonne/Station Cartier) (Terrebonne/Radisson)
- A-40 (Repentigny/Radisson)
- R335 - A-19 (Bois-des-Filion/Station Cartier)

## 5.2 Définition du réseau de transport en commun métropolitain structurant à l'étude

De nombreux projets de modernisation et de développement du réseau de transport collectif sont en cours de réalisation ou à l'étude. La réalisation des projets prioritaires permettra le développement du réseau de transport en commun métropolitain structurant. La consultation réalisée auprès des AOT et des partenaires municipaux a amené l'administration de la CMM à conclure que le réseau de transport en commun métropolitain structurant à l'étude devrait inclure :

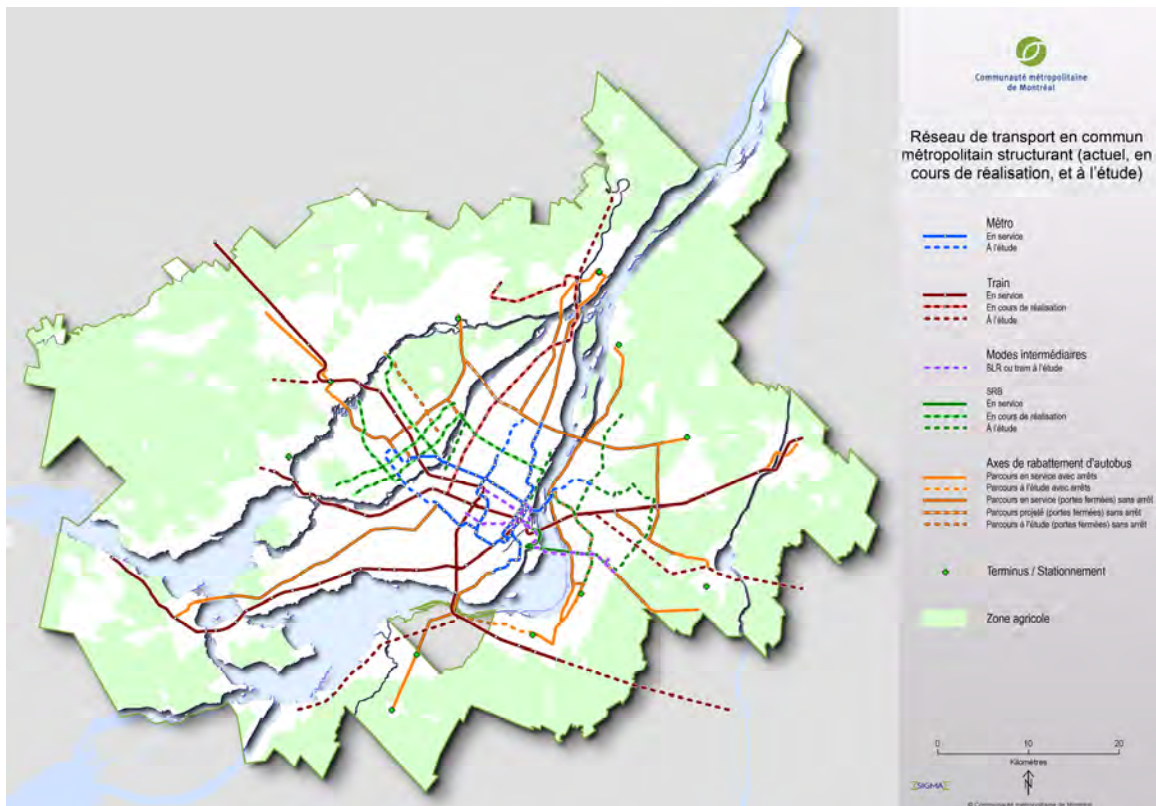
- Les projets de prolongements du métro
  - de la ligne Bleue vers Anjou
  - de la ligne Jaune à Longueuil dans l'axe Roland-Therrien jusqu'au boulevard Jacques-Cartier
  - de la ligne Orange sur le territoire de Montréal, à l'ouest à partir de Côte-Vertu et à l'est à partir de Montmorency
- Les éventuelles nouvelles lignes de trains de banlieue
  - Antenne Boisbriand
  - Desserte de l'ouest
  - Ligne Montréal/Châteauguay/Beauharnois
  - Ligne Montréal/L'Assomption
  - Ligne Chambly/Mariville
  - Ligne vers Saint-Jean
- Les projets de systèmes légers sur rail (SLR) dans l'axe de A-10/Bonaventure ainsi que les tramways urbains planifiés à Montréal (TRAM Côtes-des-Neiges, TRAM avenue du Parc, boucle centre-ville), qui offrent également une grande capacité de transport, un niveau de service élevé et des opportunités majeures de développement immobilier aux abords des stations, grâce à leur insertion urbaine aisée et au mode de propulsion électrique qui réduit grandement les nuisances pour les riverains.

*Le « projet du SLR » consiste à implanter un système de train léger sur rail dans l'axe de l'autoroute 10/pont Champlain en direction de la gare centrale sur l'île de Montréal. Sa réalisation nécessite la construction d'un pont dédié au SLR qui traverserait la voie maritime pour se relier à l'actuelle estacade ou encore, dans l'éventualité d'une rénovation ou d'une reconstruction du pont Champlain, l'ajout de voies ferrées, sur ce pont, au seul bénéfice du transport collectif.*



Le réseau initial de tramways serait composé de 3 lignes distinctes d'une longueur totale de 21,9 km:

- une ligne en boucle au centre-ville de 6,6 km, empruntant les rues Sainte-Catherine – Berri – de la Commune – Peel (ligne Centre-ville);
  - une ligne de 8,4 km empruntant le chemin de la Côte-des-Neiges, la rue Guy puis le boulevard René-Lévesque, reliant le terminus Jean-Talon au terminus Berri (ligne Côte-des-Neiges);
  - une ligne radiale de 6,9 km empruntant l'avenue du Parc, la rue de Bleury puis le boulevard René-Lévesque, reliant le terminus Jean-Talon au terminus Guy (ligne Parc).
- les nouveaux SRB planifiés par la STM, la STL et le RTL dont le caractère structurant a été confirmé par les AOT
    - Notre-Dame (Montréal)
    - Henri-Bourassa
    - Saint-Martin
    - Notre-Dame Concorde
    - Des Laurentides
    - Curé Labelle
    - Taschereau/Curé-Poirier ou Jacques-Cartier/ De Mortagne
    - Roland-Terrien/De la Savane
    - Lapinière/Du Quartier/Moise-Vincent/Clairevue

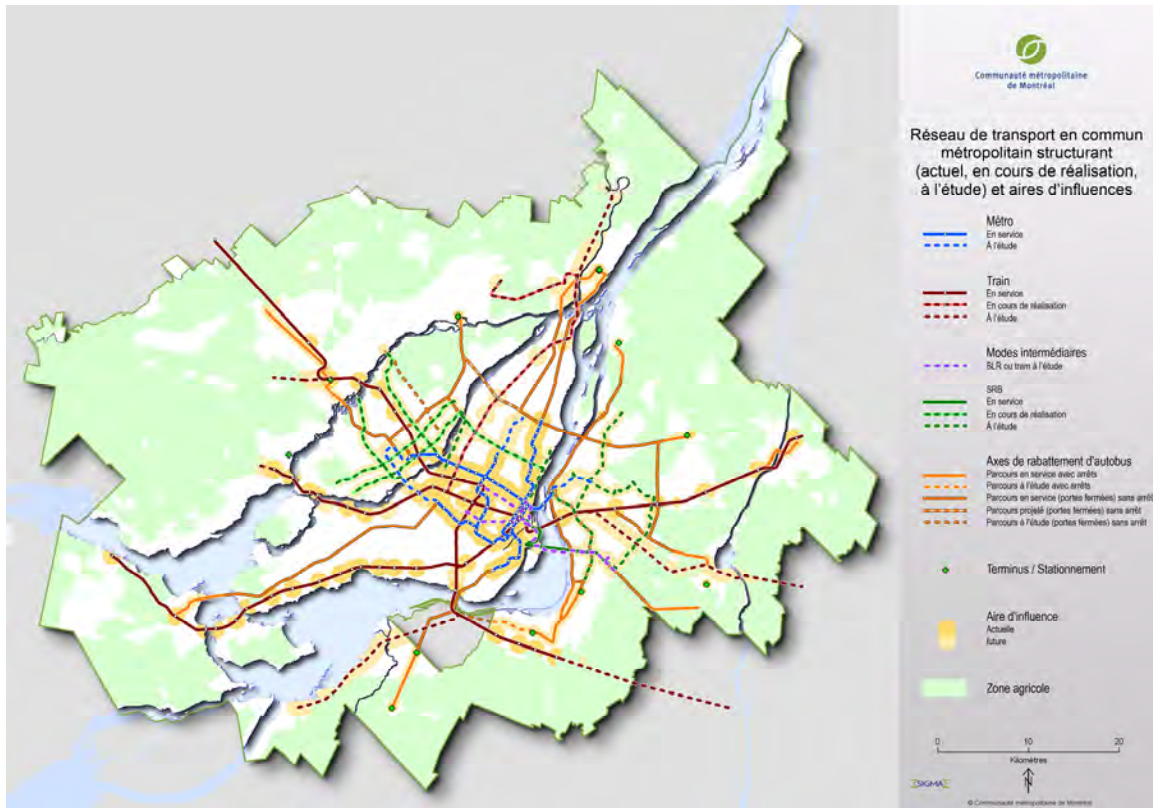




### 5.3 Définition des aires d'influence

Une bonne accessibilité au transport collectif permet aux secteurs situés à distance de marche du réseau de transport en commun métropolitain structurant et constitue un facteur de localisation d'activités résidentielles, commerciales ou de bureaux, d'où un potentiel de développement immobilier.

Aux abords du réseau de métro, du SLR et des lignes de train, les aires d'influence ont été définies comme étant les espaces situés dans un rayon de 1 km autour des stations. Aux abords des arrêts des lignes de SRB, des tramways et des axes de rabattement le rayon des aires d'influence est de 500 mètres.



# **A n n e x e s**

# **A n n e x e 1**

## **Validation par les partenaires des besoins en immobilisation de transport collectif dans le Grand Montréal**

Dans le cadre des travaux techniques du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) touchant la planification du transport et l'identification de toute partie du territoire faisant l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport, l'administration de la CMM soumet, pour validation aux partenaires, une liste détaillée des projets de transport collectif du Grand Montréal.

L'objectif principal est d'identifier un réseau structurant de transport collectif autour duquel seront développées des aires de densité favorisant une planification intégrée de l'aménagement et du transport dans le cadre du PMAD.

Afin de compléter cet exercice technique pour le 30 septembre 2010, nous souhaitons recevoir votre validation ainsi que des propositions d'ici le 31 août 2010. Au besoin, des rencontres individuelles pourront être organisées à votre demande. Cette démarche est suggérée pour la période estivale.

### **1. VALIDATION DE PROJETS DE TC**

Afin que chaque partenaire puisse valider l'inventaire des projets de TC, un tableau détaillé des projets de transport en commun a été réalisé (VOIR TABLEAU 1). La liste des projets des autorités organisatrices de transport représente des investissements de près de 21 milliards de dollars, en considérant les besoins métropolitains et locaux sur une période de 10 ans (voir tableau ci-dessous).

<b>PROJETS MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES ACTIFS</b>	
RÉSEAU DU MÉTRO Ex.: remplacement des MR-63 et MR-73 + programmes Réno	<b>4,9 G \$</b>
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE Ex.: remplacement du matériel roulant + centres d'entretien et garages	<b>1,2 G \$</b>
RÉSEAU D'AUTOBUS Ex.: entretien des infrastructures et renouvellement des parcs d'autobus	<b>2,3 G \$</b>
AUTRES PROJETS Ex.: projets administratifs et service clientèle tous réseaux	<b>0,5 G \$</b>
<b>TOTAL MAINTIEN ET AMÉLIORATIONS DES ACTIFS</b>	<b>8,9 G \$</b>
<b>PROJETS DE DÉVELOPPEMENT</b>	
RÉSEAU DU MÉTRO Ex.: prolongements du métro et matériel roulant additionnel	<b>5,9 G \$</b>
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE Ex.: planification de l'AMT + navette aéroportuaire	<b>2,0 G \$</b>
RÉSEAU TRAMWAY ET SLR Ex.: réseau initial tramway Montréal et SLR A-10	<b>2,5 G \$</b>
RÉSEAU D'AUTOBUS Ex.: voies réservées et mesures préférentielles + acquisition autobus	<b>1,3 G \$</b>
<b>TOTAL DÉVELOPPEMENT</b>	<b>11,7 G \$</b>
<b>TOTAL - ENSEMBLE DES PROJETS</b>	<b>20,6 G \$</b>

En plus de la validation des projets inscrits au tableau 1, nous vous invitons également à identifier les projets d'importance dont la CMM devrait tenir compte et qui n'ont pas été inclus dans cet inventaire.

Pour l'horizon court terme, les projets de transport collectif identifiés au tableau 1 ont été colligés à partir des documents suivants :

- AMT. Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012. Adopté le 6 novembre 2009.
- STM. Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012.
- STL. Budget 2010 et Programme triennal 2010-2011-2012. Publication en ligne sur le site Internet de la STL.
- RTL. Budget 2010 et Programme quinquennal 2010-2014. Publication en ligne sur le site Internet du RTL.
- CMM. Rapport de consultation des MRC et des CIT des couronnes Nord et Sud. Ensembles urbains, générateurs de déplacements et projets de développement de transport collectif. Février 2010.

Pour les besoins planifiés à moyen et long terme, nous avons pris en considération :

- le protocole sur les prolongements du métro;
- les besoins d'acquisition en matériel roulant du métro tels qu'exprimés par la STM dans l'avis public international publié dans les journaux le 23 janvier 2010;
- le plan de transport de la Ville de Montréal;
- le plan décennal de la STM, selon des informations disponibles à l'automne 2009;
- une estimation des besoins à moyen et long terme en termes de développement des réseaux d'autobus et d'acquisition et d'entretien des autobus des AOT et CIT selon une projection linéaire des dépenses annuelles projetées dans les PTI.

Le traitement fait par la CMM s'est limité à regrouper les projets en deux grands groupes, selon le type d'investissements réalisés, soit :

1. Le maintien et l'amélioration des réseaux actuels, soit essentiellement le renouvellement du matériel roulant et des infrastructures du métro, des trains de banlieue et des réseaux d'autobus des AOT.
2. Le développement des réseaux, incluant le développement de nouveaux modes à capacité intermédiaire comme le SLR, le tramway et le trolleybus.

## **2. VALIDATION DES PROJETS STRUCTURANTS DE TC**

L'administration de la CMM propose de définir le réseau structurant de transport collectif sur la base des réseaux de TC existants et des projets de développement susceptibles à priori d'avoir des effets à long terme sur l'organisation des activités (résidentielles, commerciales ou autres) sur le territoire. Les modes de transport collectif suivants sont considérés, selon les caractéristiques actuelles du territoire desservi :

- le réseau du métro;
- le réseau de trains de banlieue;
- les nouveaux modes intermédiaires à l'étude (trains légers sur rail, tramway);
- le réseau métropolitain de transport par autobus.

En ce qui concerne les projets de développement des réseaux locaux d'autobus, les projets en site propre pourraient avoir des effets structurants sur le territoire et pourraient donc être identifiés au réseau structurant.

Sur cette base, l'administration a fait un exercice d'identification des projets structurants, que nous vous demandons de commenter et de valider dans une des colonnes du tableau 1 réservée à cet effet. À titre indicatif, les projets ayant comme effet d'augmenter la capacité, la fréquence ou la vitesse et portant sur les réseaux précédant devraient être retenus.

### **3. PIÈCES JOINTES**

Tableau 1. Liste détaillée des projets de transport collectif envisagés par l'ensemble des AOT du Grand Montréal

**Tableau 1 . Liste détaillée des projets de transport collectif envisagés par l'ensemble des AOT du Grand Montréal**

	<b>Proposition CMM</b>	<b>Validation</b>
	O = oui N = non	
<b>PROJETS MAINTIEN DES ACTIFS</b>		
<b>RÉSEAU DU MÉTRO</b>		
Matériel roulant		
Remplacement des MR-63 (340 voitures)	O	
Remplacement des MR-73 (425 voitures)	O	
Améliorations MR-73 (portes et loges de conduite)	N	
Équipements et infrastructures		
Programme Réno-Systèmes, phases 1 et 2	N	
Programme Réno-Systèmes, phases 3 et 4	N	
Programme Réno-Stations, phase 2	N	
Station Berri-UQAM	N	
Programme Réno-infrastructures métro, phases 1 et 2	N	
Autres projets (équipements et infrastructures)	N	
<b>RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE</b>		
Matériel roulant		
Acquisition de 160 voitures passagers à deux étages	O	
Acquisition de 20 locomotives bimodes	O	
Location/acquisition 25 voitures et 7 locomotives	N	
Révision voitures série 700	N	
Révision voitures série 600	N	
Véhicule d'entretien de la caténaire	N	
Réhabilitation voitures MR-90 – Ligne Deux-Montagnes	N	
Amélioration locomotive F-59	N	
Infrastructures		
Centres d'entretien et garage matériel roulant	N	
Réfection infrastructures ferroviaires sur– Subdivision Westmount	N	
Réparations majeures cinq lignes	N	
Travaux infrastructures corridors du CFCP	O	
Programme réno-structures - Ponts	N	
Réhabilitation quais gare Lucien-L'Allier	N	
Abris de trains aux sites de garage de nuit	N	
Programme réno-tunnel	N	
Ligne Deux-Montagnes		
Inspection automatisée garage St-Eustache	N	
Réhabilitation Gare Île-Bigras	N	
Ligne Dorion-Rigaud		
Gare Vaudreuil - Aménagement permanent	N	
Allongement des quais - Phase III	N	
Gare Montréal-Ouest - reconfiguration édicule du quai	N	
Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud - Réfection des infrastructures	N	
Ligne Blainville Saint-Jérôme		

	Proposition CMM	Validation
	O = oui N = non	
Gare Vimont - Aménagement permanent	N	
Réfection de quais - Ligne Blainville	N	
Ligne Mont Saint-Hilaire		
Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert	O	
Gare Saint-Bruno Aménagement permanent	N	
Gare Saint-Basile-le-Grand aménagement permanent	N	
Gare McMasterville aménagement permanent	N	
Gare Mont-Saint-Hilaire aménagement permanent	N	
Ligne Delson-Candiac		
Gare Sainte-Catherine Aménagement permanent	N	
Gare Saint-Constant aménagement permanent	N	
Gare Delson Aménagement permanent	N	
Gare Candiac Aménagement permanent	N	
Garage de Delson-Candiac Aménagement permanent	N	
Autres projets trains de banlieue (innovations, accessibilité, sûreté, sécurité)		
Affichage dynamique - gares (phases I et II)	N	
Affichage dynamique - voitures (phases I et II)	N	
Diffusion autom. messages vocaux à bord des trains	N	
Programme ajout abris/marquises aux gares de trains	N	
Soutien installations systèmes de positionnement GPS	N	
Amélioration de l'accessibilité - Trains de banlieue	N	
<b>RÉSEAU D'AUTOBUS</b>		
<b>Matériel roulant</b>		
STM - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N	
RTL - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N	
STL - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N	
CIT - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N	
<b>Infrastructures</b>		
STM - Remplacement des systèmes d'exploitation	N	
STM - RDA - Autres Machinerie, équipement et outillage	N	
STM - RDA - Matériel informatique	N	
STM - RDA - Autres Patrimoine immobilier et infrastructures	N	
RTL - Programme d'infrastructure	N	
STL - Programme d'infrastructure	N	
CIT - Programme d'infrastructure	N	
AMT - Entretien majeur des équipements métropolitains	N	
AMT - Autres projets RTMA (innovations, accessibilité, sûreté, sécurité)		
Billetterie métropolitaine terminus Angrignon	N	
Billetterie métropolitaine terminus Cartier - reloc. et am.	N	
SAEIV aux terminus et stationnements incitatifs	N	
Programme ajout abris RTM-A	N	
<b>AUTRES PROJETS</b>		
STM - Projets administratifs	N	
AMT - Autres projets tous réseaux (innovations, accessibilité, sûreté, sécurité)	N	

	Proposition CMM	Validation
	O = oui N = non	
<b>PROJETS DE DÉVELOPPEMENT</b>		
<b>RÉSEAU DU MÉTRO</b>		
Matériel roulant		
Flotte additionnelle pour prolongements (288 voitures)	O	
Infrastructures		
L Orange – Étagement stationnement Montmorency	N	
Prolongement ligne Bleue Pie-IX (1,2 km)	O	
Prolongement ligne Orange Bois-Franc (2,0 km)	O	
Prolongement ligne Bleue Pie-IX/Anjou (5 km)	O	
Prolongement ligne Orange Bois-Franc/Laval (7 km)	O	
Prolongement ligne Jaune Longueuil (9,13 km)	O	
Équipements / système prolongements	N	
<b>RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE</b>		
Matériel roulant		
Acquisition de 17 voitures neuves à deux étages	O	
Acquisition de 3 locomotives bi-modes neuves	O	
Infrastructures		
Achat emprises Deux-Montagnes; tronçon Vaudreuil-Rigaud	N	
Gare intermodale Lucien-L'Allier	O	
Ligne Deux-Montagnes		
Prolongement ligne Deux-Montagnes vers St-Eustache	O	
Agrandissement stationnement Gare Bois-Franc	N	
Doublement voie ferrée Bois-Franc/Roxboro	O	
Aménagement quai Gare Sunnybrooke	N	
Étagement jonction de l'Est	N	
Ligne Dorion-Rigaud		
Amél. infrastructures: Subd. Vaudreuil et Adirondack	O	
Infrastructures accroissement service Hudson	O	
Gare Baie-d'Urfé - Nouveau stationnement	N	
Gare Beaurepaire - Agrandissement stationnement	N	
Ligne Blainville Saint-Jérôme		
Gare St-Jérôme - Agrandissement du stationnement	N	
Aménagement gare Mirabel	O	
Connexion ligne Blainville dans tunnel Mont-Royal	O	
Accroissement capacité Ligne Blainville	O	
Garage St-Antoine - Ajout voie garage	N	
Ligne Mont Saint-Hilaire		
Augmentation la capacité de la ligne Saint-Hilaire	O	
Ligne Delson-Candiac		
Amélioration des infrastructures ferroviaires	N	
Train de l'Est	O	
Navette aéroport PET / centre-ville + desserte de l'Ouest	O	
<b>RÉSEAU INTERMÉDIAIRE (TRAMWAY, SLR)</b>		
Tramway réseau initial Montréal		
Côte-des-Neiges / centre-ville	O	

	Proposition CMM	Validation
	O = oui N = non	
Avenue du Parc	O	
Boucle centre-ville - phase 2	O	
SLR A-10	O	
<b>RÉSEAU D'AUTOBUS</b>		
<b>RÉSEAU AUTOBUS STM</b>		
Nouveaux garages autobus - Phases II et III	N	
Acquisition d'autobus (PQTC)	N	
Acquisition de minibus - navettes or (pers. âgées)	N	
Programme de mesures préférentielles pour bus (MPB)	N	
Acquisition de 400 abribus	N	
<b>RÉSEAU AUTOBUS RTL</b>		
Acquisition d'autobus (PQTC)	N	
Programme d'infrastructure au réseau des autobus	N	
<b>RÉSEAU AUTOBUS STL</b>		
Acquisition d'autobus (PQTC)	N	
Programme d'infrastructure au réseau des autobus	N	
<b>RÉSEAU AUTOBUS CIT</b>		
Acquisition d'autobus	N	
Programme d'infrastructure au réseau des autobus	N	
<b>ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS</b>		
Terminus Centre-ville – Nouveau terminus	O	
Corridor métropolitain Bonaventure (Dalhousie)	O	
Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval	O	
Autres - Stationnements incitatifs	N	
Stationnement Terrebonne - Terrain satellite	N	
Stationnements incitatifs corridor RTE 132 à Varennes	N	
RTE 132 secteur Delson - St-Constant / VR et stationnements	N	
Stationnement La Prairie - Agrandissement	N	
Stationnement et terminus Sherbrooke Est PAT	N	
Stationnement incitatif - L'Assomption	N	
Stationnement Chateauguay agrandissement	N	
Terminus et stationnement Sainte-Julie	O	
Autres - Mesures préférentielles	N	
Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles	O	
VR Cousineau/Chemin Chambly St-Hubert	N	
Rue Notre-Dame à Repentigny - MP	N	
Corridor sud-est Mtl - VR en site propre	O	
Corridor A-15 - Amélioration TC et covoiturage	N	
RTM-Autobus - Mesures préférentielles	N	
SRB Henri-Bourassa	O	
<b>AUTRES PROJETS</b>		
Train de l'Est Phase 2- desserte Assomption	O	

	Proposition CMM	Validation
	O = oui N = non	
Électrification des trains de banlieue	N	
Trolleybus Laval	O	
Axe Notre-Dame (portion TC)	O	
<b>ÉTUDES</b>		
Réseau des trains de banlieue		
Gare A-13	O	
Nouvelle gare Gare Acadie/UdM	O	
Doublement de la voie de Ste-Rose à Ste-Thérèse	O	
Gare Lachine-Victoria	O	
Gare à Kahnawake	O	
Avant-projet Desserte Assomption	O	
Ligne Montréal / Marieville	O	
Desserte Boisbriand	N	
Ligne Montréal / Châteauguay-Beauharnois	O	
Desserte LaPrairie	O	
Électrification des trains de banlieue	N	
Développement du réseau de trains	O	
Accroissement capacité tunnel Mont-Royal	O	
Réseau des autobus		
Corridor A-25	O	
Site propre Bord-de-l'Eau/Roland-Therrien/de la Savane	O	
Amélioration corridor bus A-10	N	
Amélioration du corridor Taschereau	O	
Terminus et stationnement Brossard/Panama	O	
Stationnement Rive-Nord Est - Place Repentigny	N	
Infrastructures et MP A-40 MRC L'Assomption	N	
Développement du RTM-Autobus	N	
MP pour autobus; caractérisation axes métropolitains	N	
Voie réservée route 116	N	
MP A-40 - Vaudreuil/Ville Saint-Laurent	N	
Agrandissement du stationnement Namur	N	
Stationnement corridor A-30 - Contrecoeur/Verchères	N	
Accroissement capacité terminus Montmorency	N	
Stationnement incitatif CIT Haut-St-Laurent	N	

# **A n n e x e 2**

**Nom du point d'accès :** \_\_\_\_\_

**Type d'infrastructure ou de service de transport collectif :** \_\_\_\_\_

**Localisation :** \_\_\_\_\_

### 1. Type de milieu

1.1 Comment qualifiez-vous le milieu environnant du point d'accès? Veuillez cocher le qualificatif qui reflète le mieux la situation actuelle.

	<input checked="" type="checkbox"/>
Secteur établi	
Secteur en transformation	
Secteur à requalifier	
Secteur à développer	
Autre (précisez)	

1.2 Quel type de milieu reflète le mieux la vocation actuelle du secteur et celle souhaitée? Veuillez cocher les cases appropriées.

Type de milieu	Description	Actuel	Souhaité
Centre régional	Secteur qui comporte une diversité des usages (résidentiel, bureaux, commerces, services, institutionnel) <u>et</u> qui représente une destination de choix pour les activités économiques (rayonnement supra- local).		
Centre urbain ou suburbain	Secteur qui comporte une diversité d'usages (résidentiel, bureaux, commerces, services) à caractère local.		
Quartier	Secteur qui comporte des usages résidentiels et des usages de services/commerces de voisinage.		
Secteur d'emplois	Secteur qui comporte une dominante d'usages industriels et/ou de bureaux.		
Secteur commercial	Secteur qui comporte une dominante d'usages commerciaux.		
Secteur institutionnel	Secteur qui comporte une dominante d'équipements institutionnels à vocation récréative, sportive, culturelle, de santé et/ou d'enseignement.		
Autre	Veillez préciser		

1.3 Précision(s)/commentaire(s), si nécessaire :

---



---



---

## 2. Potentiels et contraintes du secteur

Veillez décrire les éléments qui présentent un potentiel ou une contrainte à une mise en valeur du secteur dans le cadre d'une planification intégrée aménagement et transport collectif en lien avec le point d'accès au transport collectif.

### 2.1 Potentiels

---

---

---

---

---

---

---

---

### 2.2 Contraintes

---

---

---

---

---

---

---

---

### 3. Projets annoncés

3.1 Selon l'information disponible, veuillez énumérer et décrire brièvement les grands projets annoncés au sein du secteur.

Nom du projet	Nom du Promoteur	Usage projeté	Emplacement (veuillez identifier sur la carte)	Nombre d'unités résidentielles	Superficie de plancher (industriel, commercial, bureau)

### 4. Planification

4.1 Est-ce que le secteur fait l'objet d'une planification particulière ou de mesures spécifiques? Si oui, veuillez indiquer quel(s) outil (s) s'applique(ent) dans le secteur.

	√
Programme particulier d'urbanisme	
Plan d'aménagement d'ensemble	
Plan d'implantation et d'intégration architecturale	
Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble	
Usages conditionnels	
Autre (précisez)	
Autre (précisez)	
Autre (précisez)	

4.2 Précision(s)/commentaire(s) (si nécessaire) :

---



---



---

**5. Stationnement**

5.1 Veuillez répondre aux questions qui suivent en cochant la case appropriée.

<b>Au sein du secteur :</b>	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Disposez-vous de données relatives au nombre de cases de stationnement hors rue?		
Est-ce que des mesures particulières s'appliquent à l'égard du stationnement sur rue?		
Durée limitée		
Vignettes		
Parcomètres		
Autre (précisez) :		
Est-ce que d'autres dispositions particulières s'appliquent aux abords des points d'accès au TC?		
Veuillez préciser :		

5.2 Précision(s)/commentaire(s) (si nécessaire) :

---

---

---

# **A n n e x e 3**

## Validation des projets de transport collectif et de leur caractère structurant

	Proposition CMM	Validation STM	Validation RTL	Validation STL	Validation CIT RS	Validation CITL
<b>RÉSEAU DU MÉTRO</b>						
<b>Matériel roulant</b>						
Remplacement des MR-63 (340 voitures)	O	O				
Remplacement des MR-73 (425 voitures)	O	O				
Améliorations MR-73 (portes et loges de conduite)	N	N				
<b>Équipements et infrastructures</b>						
Programme Réno-Systèmes, phases 1 et 2	N	N				
Programme Réno-Systèmes, phases 3 et 4	N	N				
Programme Réno-Stations, phase 2	N	N				
Station Berri-UQAM	N	N				
Programme Réno-infrastructures métro, phases 1 et 2	N	N				
Autres projets (équipements et infrastructures)	N	N				
<b>RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE</b>						
<b>Matériel roulant</b>						
Acquisition de 160 voitures passagers à deux étages	O				O	
Acquisition de 20 locomotives bimodes	O				O	
Location/acquisition 25 voitures et 7 locomotives	N					
Révision voitures série 700	N					
Révision voitures série 600	N					
Véhicule d'entretien de la caténaire	N					
Réhabilitation voitures MR-90 – Ligne Deux-Montagnes	N					
Amélioration locomotive F-59	N					
<b>Infrastructures</b>						
Centres d'entretien et garage matériel roulant	N					
Réfection infrastructures ferroviaires sur– Subdivision W	N					
Réparations majeures cinq lignes	N					
Travaux infrastructures corridors du CFCP	O					
Programme réno-structures - Ponts	N					
Réhabilitation quais gare Lucien-L'Allier	N					
Abris de trains aux sites de garage de nuit	N					
Programme réno-tunnel	N					
<b>Ligne Deux-Montagnes</b>						
Inspection automatisée garage St-Eustache	N					
Réhabilitation Gare Île-Bigras	N					
<b>Ligne Dorion-Rigaud</b>						
Gare Vaudreuil - Aménagement permanent	N					
Allongement des quais - Phase III	N					
Gare Montréal-Ouest - reconfiguration édicule du quai	N					
Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud - Réfection des inf	N					
<b>Ligne Blainville Saint-Jérôme</b>						
Gare Vimont - Aménagement permanent	N					
Réfection de quais - Ligne Blainville	N					
<b>Ligne Mont Saint-Hilaire</b>						
Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert	O		O			
Gare Saint-Bruno Aménagement permanent	N		N			
Gare Saint-Basile-le-Grand aménagement permanent	N					
Gare McMasterville aménagement permanent	N					

	Proposition CMM	Validation STM	Validation RTL	Validation STL	Validation CIT RS	Validation CITL
Gare Mont-Saint-Hilaire aménagement permanent	N					
Ligne Delson-Candiac						
Gare Sainte-Catherine Aménagement permanent	N				O	
Gare Saint-Constant aménagement permanent	N				O	
Gare Delson Aménagement permanent	N				O	
Gare Candiac Aménagement permanent	N				O	
Garage de Delson-Candiac Aménagement permanent	N				O	
Autres projets trains de banlieue (innovations, accessibilité, sûreté, sécurité)						
Affichage dynamique - gares (phases I et II)	N				O	
Affichage dynamique - voitures (phases I et II)	N				O	
Diffusion autom. messages vocaux à bord des trains	N				O	
Programme ajout abris/marquises aux gares de trains	N				O	
Soutien installations systèmes de positionnement GPS	N				O	
Amélioration de l'accessibilité - Trains de banlieue	N				O	
<b>RÉSEAU D'AUTOBUS</b>						
<b>Matériel roulant</b>						
STM - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N	N				
RTL - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N					
STL - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N					
CIT - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N					
<b>Infrastructures</b>						
STM - Remplacement des systèmes d'exploitation	N	N				
STM - RDA - Autres Machinerie, équipement et outillage	N	N				
STM - RDA - Matériel informatique	N	N				
STM - RDA - Autres Patrimoine immobilier et infrastructures	N	N				
RTL - Programme d'infrastructure	N					
STL - Programme d'infrastructure	N					
CIT - Programme d'infrastructure	N					
AMT - Entretien majeur des équipements métropolitains	N					
AMT - Autres projets RTMA (innovations, accessibilité, sûreté, sécurité)						
Billetterie métropolitaine terminus Angrignon	N					
Billetterie métropolitaine terminus Cartier - reloc. et ar	N					
SAEIV aux terminus et stationnements incitatifs	N				O	
Programme ajout abris RTM-A	N					
<b>AUTRES PROJETS</b>						
STM - Projets administratifs	N					
AMT - Autres projets tous réseaux (innovations, accessi	N					
<b>RÉSEAU DU MÉTRO</b>						
<b>Matériel roulant</b>						
Flotte additionnelle pour prolongements (288 voitures)	O	O				
<b>Infrastructures</b>						
L Orange – Étagement stationnement Montmorency	N	N				
Prolongement ligne Bleue Pie-IX (1,2 km)	O	O				
Prolongement ligne Orange Bois-Franc (2,0 km)	O	O				

	Proposition CMM	Validation STM	Validation RTL	Validation STL	Validation CIT RS	Validation CITL
Prolongement ligne Bleue Pie-IX/Anjou (5 km)	O	O				
Prolongement ligne Orange Bois-Franc/Laval (7 km)	O	O				
Prolongement ligne Jaune Longueuil (9,13 km)	O	O				
Équipements / système prolongements	N	N				
<b>RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE</b>						
<b>Matériel roulant</b>						
Acquisition de 17 voitures neuves à deux étages	O					
Acquisition de 3 locomotives bi-modes neuves	O					
<b>Infrastructures</b>						
Achat emprises Deux-Montagnes; tronçon Vaudreuil-Rig	N					
Gare intermodale Lucien-L'Allier	O					
<b>Ligne Deux-Montagnes</b>						
Prolongement ligne Deux-Montagnes vers St-Eustach	O					
Agrandissement stationnement Gare Bois-Franc	N					
Doublement voie ferrée Bois-Franc/Roxboro	O					
Aménagement quai Gare Sunnybrooke	N					
Étageage jonction de l'Est	N					
<b>Ligne Dorion-Rigaud</b>						
Amél. infrastructures: Subd. Vaudreuil et Adirondack	O					
Infrastructures accroissement service Hudson	O					
Gare Baie-d'Urfé - Nouveau stationnement	N					
Gare Beaufort - Agrandissement stationnement	N					
<b>Ligne Blainville Saint-Jérôme</b>						
Gare St-Jérôme - Agrandissement du stationnement	N					
Aménagement gare Mirabel	O					
Connexion ligne Blainville dans tunnel Mont-Royal	O					
Accroissement capacité Ligne Blainville	O					
Garage St-Antoine - Ajout voie garage	N					
<b>Ligne Mont Saint-Hilaire</b>						
Augmentation la capacité de la ligne Saint-Hilaire	O					
<b>Ligne Delson-Candiac</b>						
Amélioration des infrastructures ferroviaires	N				O	
Train de l'Est	O					
Navette aéroport PET / centre-ville + desserte de l'Oues	O					
<b>RÉSEAU INTERMÉDIAIRE (TRAMWAY, SLR)</b>						
<b>Tramway réseau initial Montréal</b>						
Côte-des-Neiges / centre-ville	O	O				
Avenue du Parc	O	O				
Boucle centre-ville - phase 2	O	O				
SLR A-10	O	O			O	
<b>RÉSEAU D'AUTOBUS</b>						
<b>RÉSEAU AUTOBUS STM</b>						
Nouveaux garages autobus - Phases II et III	N	N				
Acquisition d'autobus (PQTC)	N	N				
Acquisition de minibus - navettes or (pers. âgées)	N	N				
Programme de mesures préférentielles pour bus (MPT)	N	N				
Acquisition de 400 abribus	N	N				
<b>RÉSEAU AUTOBUS RTL</b>						
Acquisition d'autobus (PQTC)	N					
Programme d'infrastructure au réseau des autobus	N					

	Proposition CMM	Validation STM	Validation RTL	Validation STL	Validation CIT RS	Validation CITL
Desserte site propre A10 (toute longueur)			O			
Site propres vers aéroport St-Hubert à partir de futurs extensions metro et SLR			O			
Mesures préférentielles pour bus			N			
<b>RÉSEAU AUTOBUS STL</b>						
Acquisition d'autobus (PQTC)	N					
Programme d'infrastructure au réseau des autobus	N					
<b>RÉSEAU AUTOBUS CIT</b>						
Acquisition d'autobus	N					
Programme d'infrastructure au réseau des autobus	N					
<b>ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS</b>						
Terminus Centre-ville – Nouveau terminus	O	?				
Corridor métropolitain Bonaventure (Dalhousie)	O	?				
Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval	O	O				
Autres - Stationnements incitatifs	N					
Stationnement Terrebonne - Terrain satellite	N					
Stationnements incitatifs corridor RTE 132 à Varennes	N					
RTE 132 secteur Delson - St-Constant / VR et stationnement	N				O	
Stationnement La Prairie - Aggrandissement	N				O	
<b>Stationnement incitatif - CRC- Aggrandissement</b>					O	
Stationnement et terminus Sherbrooke Est PAT	N					
Stationnement incitatif - L'Assomption	N					
Stationnement Chateauguay agrandissement	N					
Terminus et stationnement Sainte-Julie	O				O	
Autres - Mesures préférentielles	N					
Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles	O				O	
VR Cousineau/Chemin Chambly St-Hubert	N				O	
Rue Notre-Dame à Repentigny - MP	N					
Corridor sud-est Mtl - VR en site propre	O					
Corridor A-15 - Amélioration TC et covoiturage	N					
RTM-Autobus - Mesures préférentielles	N					
SRB Henri-Bourassa	O					
<b>AUTRES PROJETS</b>						
Train de l'Est Phase 2- desserte Assomption	O					
Électrification des trains de banlieue	N					
Trolleybus Laval	O					
Axe Notre-Dame (portion TC)	O	O				
<b>ÉTUDES</b>						
Réseau des trains de banlieue						
Gare A-13	O					
<b>Corridor A-13 Amélioration TC et covoiturage</b>						O
Nouvelle gare Gare Acadie/UdM	O					
Doublement de la voie de Ste-Rose à Ste-Thérèse	O					
Gare Lachine-Victoria	O					
Gare à Kahnawake	O				O	
Avant-projet Desserte Assomption	O					
Ligne Montréal / Marieville	O					
Desserte Boisbriand	N					
<b>Étude de desserte de train MtlChambly-Marieville</b>					O	

	Proposition CMM	Validation STM	Validation RTL	Validation STL	Validation CIT RS	Validation CITL
Ligne Montréal / Châteauguay-Beauharnois	O					
Desserte LaPrairie	O				O	
Électrification des trains de banlieue	N					
Développement du réseau de trains	O					
Accroissement capacité tunnel Mont-Royal	O					
Réseau des autobus						
Corridor A-25	O					
Site propre Bord-de-l'Eau/Roland-Therrien/de la Sava	O		O			
Amélioration corridor bus A-10	N		N			
Amélioration du corridor Taschereau	O		O			
Terminus et stationnement Brossard/Panama et Chev	O		O			
Site propre Bord-de-l'Eau/Roland-Therrien/de la Sava	O				O	
Amélioration corridor bus A-10	N				O	
Amélioration du corridor Taschereau	O				O	
Terminus et stationnement Brossard/Panama	O					
Stationnement Rive-Nord Est - Place Repentigny	N					
Infrastructures et MP A-40 MRC L'Assomption	N					
Développement du RTM-Autobus	N					
MP pour autobus; caractérisation axes métropolitains	N					
Voie réservée route 116	N					
MP A-40 - Vaudreuil/Ville Saint-Laurent	N					
Agrandissement du stationnement Namur	N					
Stationnement corridor A-30 - Contrecoeur/Verchères	N					
Accroissement capacité terminus Montmorency	N					
Stationnement incitatif CIT Haut-St-Laurent	N					
SAEIV aux arrêts d'autobus et stationnements incitatifs					O	

#### Projets ajoutés lors de la consultation

O = oui

N = non

# **A n n e x e s**

# **A n n e x e 1**

## **Validation par les partenaires des besoins en immobilisation de transport collectif dans le Grand Montréal**

Dans le cadre des travaux techniques du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) touchant la planification du transport et l'identification de toute partie du territoire faisant l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport, l'administration de la CMM soumet, pour validation aux partenaires, une liste détaillée des projets de transport collectif du Grand Montréal.

L'objectif principal est d'identifier un réseau structurant de transport collectif autour duquel seront développées des aires de densité favorisant une planification intégrée de l'aménagement et du transport dans le cadre du PMAD.

Afin de compléter cet exercice technique pour le 30 septembre 2010, nous souhaitons recevoir votre validation ainsi que des propositions d'ici le 31 août 2010. Au besoin, des rencontres individuelles pourront être organisées à votre demande. Cette démarche est suggérée pour la période estivale.

### **1. VALIDATION DE PROJETS DE TC**

Afin que chaque partenaire puisse valider l'inventaire des projets de TC, un tableau détaillé des projets de transport en commun a été réalisé (VOIR TABLEAU 1). La liste des projets des autorités organisatrices de transport représente des investissements de près de 21 milliards de dollars, en considérant les besoins métropolitains et locaux sur une période de 10 ans (voir tableau ci-dessous).

<b>PROJETS MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES ACTIFS</b>	
RÉSEAU DU MÉTRO Ex.: remplacement des MR-63 et MR-73 + programmes Réno	<b>4,9 G \$</b>
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE Ex.: remplacement du matériel roulant + centres d'entretien et garages	<b>1,2 G \$</b>
RÉSEAU D'AUTOBUS Ex.: entretien des infrastructures et renouvellement des parcs d'autobus	<b>2,3 G \$</b>
AUTRES PROJETS Ex.: projets administratifs et service clientèle tous réseaux	<b>0,5 G \$</b>
<b>TOTAL MAINTIEN ET AMÉLIORATIONS DES ACTIFS</b>	<b>8,9 G \$</b>
<b>PROJETS DE DÉVELOPPEMENT</b>	
RÉSEAU DU MÉTRO Ex.: prolongements du métro et matériel roulant additionnel	<b>5,9 G \$</b>
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE Ex.: planification de l'AMT + navette aéroportuaire	<b>2,0 G \$</b>
RÉSEAU TRAMWAY ET SLR Ex.: réseau initial tramway Montréal et SLR A-10	<b>2,5 G \$</b>
RÉSEAU D'AUTOBUS Ex.: voies réservées et mesures préférentielles + acquisition autobus	<b>1,3 G \$</b>
<b>TOTAL DÉVELOPPEMENT</b>	<b>11,7 G \$</b>
<b>TOTAL - ENSEMBLE DES PROJETS</b>	<b>20,6 G \$</b>

En plus de la validation des projets inscrits au tableau 1, nous vous invitons également à identifier les projets d'importance dont la CMM devrait tenir compte et qui n'ont pas été inclus dans cet inventaire.

Pour l'horizon court terme, les projets de transport collectif identifiés au tableau 1 ont été colligés à partir des documents suivants :

- AMT. Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012. Adopté le 6 novembre 2009.
- STM. Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012.
- STL. Budget 2010 et Programme triennal 2010-2011-2012. Publication en ligne sur le site Internet de la STL.
- RTL. Budget 2010 et Programme quinquennal 2010-2014. Publication en ligne sur le site Internet du RTL.
- CMM. Rapport de consultation des MRC et des CIT des couronnes Nord et Sud. Ensembles urbains, générateurs de déplacements et projets de développement de transport collectif. Février 2010.

Pour les besoins planifiés à moyen et long terme, nous avons pris en considération :

- le protocole sur les prolongements du métro;
- les besoins d'acquisition en matériel roulant du métro tels qu'exprimés par la STM dans l'avis public international publié dans les journaux le 23 janvier 2010;
- le plan de transport de la Ville de Montréal;
- le plan décennal de la STM, selon des informations disponibles à l'automne 2009;
- une estimation des besoins à moyen et long terme en termes de développement des réseaux d'autobus et d'acquisition et d'entretien des autobus des AOT et CIT selon une projection linéaire des dépenses annuelles projetées dans les PTI.

Le traitement fait par la CMM s'est limité à regrouper les projets en deux grands groupes, selon le type d'investissements réalisés, soit :

1. Le maintien et l'amélioration des réseaux actuels, soit essentiellement le renouvellement du matériel roulant et des infrastructures du métro, des trains de banlieue et des réseaux d'autobus des AOT.
2. Le développement des réseaux, incluant le développement de nouveaux modes à capacité intermédiaire comme le SLR, le tramway et le trolleybus.

## **2. VALIDATION DES PROJETS STRUCTURANTS DE TC**

L'administration de la CMM propose de définir le réseau structurant de transport collectif sur la base des réseaux de TC existants et des projets de développement susceptibles à priori d'avoir des effets à long terme sur l'organisation des activités (résidentielles, commerciales ou autres) sur le territoire. Les modes de transport collectif suivants sont considérés, selon les caractéristiques actuelles du territoire desservi :

- le réseau du métro;
- le réseau de trains de banlieue;
- les nouveaux modes intermédiaires à l'étude (trains légers sur rail, tramway);
- le réseau métropolitain de transport par autobus.

En ce qui concerne les projets de développement des réseaux locaux d'autobus, les projets en site propre pourraient avoir des effets structurants sur le territoire et pourraient donc être identifiés au réseau structurant.

Sur cette base, l'administration a fait un exercice d'identification des projets structurants, que nous vous demandons de commenter et de valider dans une des colonnes du tableau 1 réservée à cet effet. À titre indicatif, les projets ayant comme effet d'augmenter la capacité, la fréquence ou la vitesse et portant sur les réseaux précédant devraient être retenus.

### **3. PIÈCES JOINTES**

Tableau 1. Liste détaillée des projets de transport collectif envisagés par l'ensemble des AOT du Grand Montréal

**Tableau 1 . Liste détaillée des projets de transport collectif envisagés par l'ensemble des AOT du Grand Montréal**

	<b>Proposition CMM</b>	<b>Validation</b>
	O = oui N = non	
<b>PROJETS MAINTIEN DES ACTIFS</b>		
<b>RÉSEAU DU MÉTRO</b>		
Matériel roulant		
Remplacement des MR-63 (340 voitures)	O	
Remplacement des MR-73 (425 voitures)	O	
Améliorations MR-73 (portes et loges de conduite)	N	
Équipements et infrastructures		
Programme Réno-Systèmes, phases 1 et 2	N	
Programme Réno-Systèmes, phases 3 et 4	N	
Programme Réno-Stations, phase 2	N	
Station Berri-UQAM	N	
Programme Réno-infrastructures métro, phases 1 et 2	N	
Autres projets (équipements et infrastructures)	N	
<b>RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE</b>		
Matériel roulant		
Acquisition de 160 voitures passagers à deux étages	O	
Acquisition de 20 locomotives bimodes	O	
Location/acquisition 25 voitures et 7 locomotives	N	
Révision voitures série 700	N	
Révision voitures série 600	N	
Véhicule d'entretien de la caténaire	N	
Réhabilitation voitures MR-90 – Ligne Deux-Montagnes	N	
Amélioration locomotive F-59	N	
Infrastructures		
Centres d'entretien et garage matériel roulant	N	
Réfection infrastructures ferroviaires sur– Subdivision Westmount	N	
Réparations majeures cinq lignes	N	
Travaux infrastructures corridors du CFCP	O	
Programme réno-structures - Ponts	N	
Réhabilitation quais gare Lucien-L'Allier	N	
Abris de trains aux sites de garage de nuit	N	
Programme réno-tunnel	N	
Ligne Deux-Montagnes		
Inspection automatisée garage St-Eustache	N	
Réhabilitation Gare Île-Bigras	N	
Ligne Dorion-Rigaud		
Gare Vaudreuil - Aménagement permanent	N	
Allongement des quais - Phase III	N	
Gare Montréal-Ouest - reconfiguration édicule du quai	N	
Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud - Réfection des infrastructures	N	
Ligne Blainville Saint-Jérôme		

	Proposition CMM	Validation
	O = oui N = non	
Gare Vimont - Aménagement permanent	N	
Réfection de quais - Ligne Blainville	N	
Ligne Mont Saint-Hilaire		
Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert	O	
Gare Saint-Bruno Aménagement permanent	N	
Gare Saint-Basile-le-Grand aménagement permanent	N	
Gare McMasterville aménagement permanent	N	
Gare Mont-Saint-Hilaire aménagement permanent	N	
Ligne Delson-Candiac		
Gare Sainte-Catherine Aménagement permanent	N	
Gare Saint-Constant aménagement permanent	N	
Gare Delson Aménagement permanent	N	
Gare Candiac Aménagement permanent	N	
Garage de Delson-Candiac Aménagement permanent	N	
Autres projets trains de banlieue (innovations, accessibilité, sûreté, sécurité)		
Affichage dynamique - gares (phases I et II)	N	
Affichage dynamique - voitures (phases I et II)	N	
Diffusion autom. messages vocaux à bord des trains	N	
Programme ajout abris/marquises aux gares de trains	N	
Soutien installations systèmes de positionnement GPS	N	
Amélioration de l'accessibilité - Trains de banlieue	N	
<b>RÉSEAU D'AUTOBUS</b>		
<b>Matériel roulant</b>		
STM - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N	
RTL - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N	
STL - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N	
CIT - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N	
<b>Infrastructures</b>		
STM - Remplacement des systèmes d'exploitation	N	
STM - RDA - Autres Machinerie, équipement et outillage	N	
STM - RDA - Matériel informatique	N	
STM - RDA - Autres Patrimoine immobilier et infrastructures	N	
RTL - Programme d'infrastructure	N	
STL - Programme d'infrastructure	N	
CIT - Programme d'infrastructure	N	
AMT - Entretien majeur des équipements métropolitains	N	
AMT - Autres projets RTMA (innovations, accessibilité, sûreté, sécurité)		
Billetterie métropolitaine terminus Angrignon	N	
Billetterie métropolitaine terminus Cartier - reloc. et am.	N	
SAEIV aux terminus et stationnements incitatifs	N	
Programme ajout abris RTM-A	N	
<b>AUTRES PROJETS</b>		
STM - Projets administratifs	N	
AMT - Autres projets tous réseaux (innovations, accessibilité, sûreté, sécurité)	N	

	Proposition CMM	Validation
	O = oui N = non	
<b>PROJETS DE DÉVELOPPEMENT</b>		
<b>RÉSEAU DU MÉTRO</b>		
Matériel roulant		
Flotte additionnelle pour prolongements (288 voitures)	O	
Infrastructures		
L Orange – Étagement stationnement Montmorency	N	
Prolongement ligne Bleue Pie-IX (1,2 km)	O	
Prolongement ligne Orange Bois-Franc (2,0 km)	O	
Prolongement ligne Bleue Pie-IX/Anjou (5 km)	O	
Prolongement ligne Orange Bois-Franc/Laval (7 km)	O	
Prolongement ligne Jaune Longueuil (9,13 km)	O	
Équipements / système prolongements	N	
<b>RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE</b>		
Matériel roulant		
Acquisition de 17 voitures neuves à deux étages	O	
Acquisition de 3 locomotives bi-modes neuves	O	
Infrastructures		
Achat emprises Deux-Montagnes; tronçon Vaudreuil-Rigaud	N	
Gare intermodale Lucien-L'Allier	O	
Ligne Deux-Montagnes		
Prolongement ligne Deux-Montagnes vers St-Eustache	O	
Agrandissement stationnement Gare Bois-Franc	N	
Doublement voie ferrée Bois-Franc/Roxboro	O	
Aménagement quai Gare Sunnybrooke	N	
Étagement jonction de l'Est	N	
Ligne Dorion-Rigaud		
Amél. infrastructures: Subd. Vaudreuil et Adirondack	O	
Infrastructures accroissement service Hudson	O	
Gare Baie-d'Urfé - Nouveau stationnement	N	
Gare Beaurepaire - Agrandissement stationnement	N	
Ligne Blainville Saint-Jérôme		
Gare St-Jérôme - Agrandissement du stationnement	N	
Aménagement gare Mirabel	O	
Connexion ligne Blainville dans tunnel Mont-Royal	O	
Accroissement capacité Ligne Blainville	O	
Garage St-Antoine - Ajout voie garage	N	
Ligne Mont Saint-Hilaire		
Augmentation la capacité de la ligne Saint-Hilaire	O	
Ligne Delson-Candiac		
Amélioration des infrastructures ferroviaires	N	
Train de l'Est	O	
Navette aéroport PET / centre-ville + desserte de l'Ouest	O	
<b>RÉSEAU INTERMÉDIAIRE (TRAMWAY, SLR)</b>		
Tramway réseau initial Montréal		
Côte-des-Neiges / centre-ville	O	

	Proposition CMM	Validation
	O = oui N = non	
Avenue du Parc	O	
Boucle centre-ville - phase 2	O	
SLR A-10	O	
<b>RÉSEAU D'AUTOBUS</b>		
<b>RÉSEAU AUTOBUS STM</b>		
Nouveaux garages autobus - Phases II et III	N	
Acquisition d'autobus (PQTC)	N	
Acquisition de minibus - navettes or (pers. âgées)	N	
Programme de mesures préférentielles pour bus (MPB)	N	
Acquisition de 400 abribus	N	
<b>RÉSEAU AUTOBUS RTL</b>		
Acquisition d'autobus (PQTC)	N	
Programme d'infrastructure au réseau des autobus	N	
<b>RÉSEAU AUTOBUS STL</b>		
Acquisition d'autobus (PQTC)	N	
Programme d'infrastructure au réseau des autobus	N	
<b>RÉSEAU AUTOBUS CIT</b>		
Acquisition d'autobus	N	
Programme d'infrastructure au réseau des autobus	N	
<b>ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS</b>		
Terminus Centre-ville – Nouveau terminus	O	
Corridor métropolitain Bonaventure (Dalhousie)	O	
Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval	O	
Autres - Stationnements incitatifs	N	
Stationnement Terrebonne - Terrain satellite	N	
Stationnements incitatifs corridor RTE 132 à Varennes	N	
RTE 132 secteur Delson - St-Constant / VR et stationnements	N	
Stationnement La Prairie - Agrandissement	N	
Stationnement et terminus Sherbrooke Est PAT	N	
Stationnement incitatif - L'Assomption	N	
Stationnement Chateauguay agrandissement	N	
Terminus et stationnement Sainte-Julie	O	
Autres - Mesures préférentielles	N	
Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles	O	
VR Cousineau/Chemin Chambly St-Hubert	N	
Rue Notre-Dame à Repentigny - MP	N	
Corridor sud-est Mtl - VR en site propre	O	
Corridor A-15 - Amélioration TC et covoiturage	N	
RTM-Autobus - Mesures préférentielles	N	
SRB Henri-Bourassa	O	
<b>AUTRES PROJETS</b>		
Train de l'Est Phase 2- desserte Assomption	O	

	Proposition CMM	Validation
	O = oui N = non	
Électrification des trains de banlieue	N	
Trolleybus Laval	O	
Axe Notre-Dame (portion TC)	O	
<b>ÉTUDES</b>		
Réseau des trains de banlieue		
Gare A-13	O	
Nouvelle gare Gare Acadie/UdM	O	
Doublement de la voie de Ste-Rose à Ste-Thérèse	O	
Gare Lachine-Victoria	O	
Gare à Kahnawake	O	
Avant-projet Desserte Assomption	O	
Ligne Montréal / Marieville	O	
Desserte Boisbriand	N	
Ligne Montréal / Châteauguay-Beauharnois	O	
Desserte LaPrairie	O	
Électrification des trains de banlieue	N	
Développement du réseau de trains	O	
Accroissement capacité tunnel Mont-Royal	O	
Réseau des autobus		
Corridor A-25	O	
Site propre Bord-de-l'Eau/Roland-Therrien/de la Savane	O	
Amélioration corridor bus A-10	N	
Amélioration du corridor Taschereau	O	
Terminus et stationnement Brossard/Panama	O	
Stationnement Rive-Nord Est - Place Repentigny	N	
Infrastructures et MP A-40 MRC L'Assomption	N	
Développement du RTM-Autobus	N	
MP pour autobus; caractérisation axes métropolitains	N	
Voie réservée route 116	N	
MP A-40 - Vaudreuil/Ville Saint-Laurent	N	
Agrandissement du stationnement Namur	N	
Stationnement corridor A-30 - Contrecoeur/Verchères	N	
Accroissement capacité terminus Montmorency	N	
Stationnement incitatif CIT Haut-St-Laurent	N	

# **A n n e x e 2**

**Nom du point d'accès :** \_\_\_\_\_

**Type d'infrastructure ou de service de transport collectif :** \_\_\_\_\_

**Localisation :** \_\_\_\_\_

### 1. Type de milieu

1.1 Comment qualifiez-vous le milieu environnant du point d'accès? Veuillez cocher le qualificatif qui reflète le mieux la situation actuelle.

	<input checked="" type="checkbox"/>
Secteur établi	
Secteur en transformation	
Secteur à requalifier	
Secteur à développer	
Autre (précisez)	

1.2 Quel type de milieu reflète le mieux la vocation actuelle du secteur et celle souhaitée? Veuillez cocher les cases appropriées.

Type de milieu	Description	Actuel	Souhaité
Centre régional	Secteur qui comporte une diversité des usages (résidentiel, bureaux, commerces, services, institutionnel) <u>et</u> qui représente une destination de choix pour les activités économiques (rayonnement supra- local).		
Centre urbain ou suburbain	Secteur qui comporte une diversité d'usages (résidentiel, bureaux, commerces, services) à caractère local.		
Quartier	Secteur qui comporte des usages résidentiels et des usages de services/commerces de voisinage.		
Secteur d'emplois	Secteur qui comporte une dominante d'usages industriels et/ou de bureaux.		
Secteur commercial	Secteur qui comporte une dominante d'usages commerciaux.		
Secteur institutionnel	Secteur qui comporte une dominante d'équipements institutionnels à vocation récréative, sportive, culturelle, de santé et/ou d'enseignement.		
Autre	Veillez préciser		

1.3 Précision(s)/commentaire(s), si nécessaire :

---



---



---

## 2. Potentiels et contraintes du secteur

Veillez décrire les éléments qui présentent un potentiel ou une contrainte à une mise en valeur du secteur dans le cadre d'une planification intégrée aménagement et transport collectif en lien avec le point d'accès au transport collectif.

### 2.1 Potentiels

---

---

---

---

---

---

---

---

### 2.2 Contraintes

---

---

---

---

---

---

---

---

### 3. Projets annoncés

3.1 Selon l'information disponible, veuillez énumérer et décrire brièvement les grands projets annoncés au sein du secteur.

Nom du projet	Nom du Promoteur	Usage projeté	Emplacement (veuillez identifier sur la carte)	Nombre d'unités résidentielles	Superficie de plancher (industriel, commercial, bureau)

### 4. Planification

4.1 Est-ce que le secteur fait l'objet d'une planification particulière ou de mesures spécifiques? Si oui, veuillez indiquer quel(s) outil (s) s'applique(ent) dans le secteur.

	√
Programme particulier d'urbanisme	
Plan d'aménagement d'ensemble	
Plan d'implantation et d'intégration architecturale	
Projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble	
Usages conditionnels	
Autre (précisez)	
Autre (précisez)	
Autre (précisez)	

4.2 Précision(s)/commentaire(s) (si nécessaire) :

---



---



---

**5. Stationnement**

5.1 Veuillez répondre aux questions qui suivent en cochant la case appropriée.

<b>Au sein du secteur :</b>	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Disposez-vous de données relatives au nombre de cases de stationnement hors rue?		
Est-ce que des mesures particulières s'appliquent à l'égard du stationnement sur rue?		
Durée limitée		
Vignettes		
Parcomètres		
Autre (précisez) :		
Est-ce que d'autres dispositions particulières s'appliquent aux abords des points d'accès au TC?		
Veuillez préciser :		

5.2 Précision(s)/commentaire(s) (si nécessaire) :

---

---

---

# **A n n e x e 3**

## Validation des projets de transport collectif et de leur caractère structurant

	Proposition CMM	Validation STM	Validation RTL	Validation STL	Validation CIT RS	Validation CITL
<b>RÉSEAU DU MÉTRO</b>						
<b>Matériel roulant</b>						
Remplacement des MR-63 (340 voitures)	O	O				
Remplacement des MR-73 (425 voitures)	O	O				
Améliorations MR-73 (portes et loges de conduite)	N	N				
<b>Équipements et infrastructures</b>						
Programme Réno-Systèmes, phases 1 et 2	N	N				
Programme Réno-Systèmes, phases 3 et 4	N	N				
Programme Réno-Stations, phase 2	N	N				
Station Berri-UQAM	N	N				
Programme Réno-infrastructures métro, phases 1 et 2	N	N				
Autres projets (équipements et infrastructures)	N	N				
<b>RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE</b>						
<b>Matériel roulant</b>						
Acquisition de 160 voitures passagers à deux étages	O				O	
Acquisition de 20 locomotives bimodes	O				O	
Location/acquisition 25 voitures et 7 locomotives	N					
Révision voitures série 700	N					
Révision voitures série 600	N					
Véhicule d'entretien de la caténaire	N					
Réhabilitation voitures MR-90 – Ligne Deux-Montagnes	N					
Amélioration locomotive F-59	N					
<b>Infrastructures</b>						
Centres d'entretien et garage matériel roulant	N					
Réfection infrastructures ferroviaires sur– Subdivision W	N					
Réparations majeures cinq lignes	N					
Travaux infrastructures corridors du CFCP	O					
Programme réno-structures - Ponts	N					
Réhabilitation quais gare Lucien-L'Allier	N					
Abris de trains aux sites de garage de nuit	N					
Programme réno-tunnel	N					
<b>Ligne Deux-Montagnes</b>						
Inspection automatisée garage St-Eustache	N					
Réhabilitation Gare Île-Bigras	N					
<b>Ligne Dorion-Rigaud</b>						
Gare Vaudreuil - Aménagement permanent	N					
Allongement des quais - Phase III	N					
Gare Montréal-Ouest - reconfiguration édicule du quai	N					
Tronçon Vaudreuil/Hudson/Rigaud - Réfection des inf	N					
<b>Ligne Blainville Saint-Jérôme</b>						
Gare Vimont - Aménagement permanent	N					
Réfection de quais - Ligne Blainville	N					
<b>Ligne Mont Saint-Hilaire</b>						
Gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert	O		O			
Gare Saint-Bruno Aménagement permanent	N		N			
Gare Saint-Basile-le-Grand aménagement permanent	N					
Gare McMasterville aménagement permanent	N					

	Proposition CMM	Validation STM	Validation RTL	Validation STL	Validation CIT RS	Validation CITL
Gare Mont-Saint-Hilaire aménagement permanent	N					
Ligne Delson-Candiac						
Gare Sainte-Catherine Aménagement permanent	N				O	
Gare Saint-Constant aménagement permanent	N				O	
Gare Delson Aménagement permanent	N				O	
Gare Candiac Aménagement permanent	N				O	
Garage de Delson-Candiac Aménagement permanent	N				O	
Autres projets trains de banlieue (innovations, accessibilité, sûreté, sécurité)						
Affichage dynamique - gares (phases I et II)	N				O	
Affichage dynamique - voitures (phases I et II)	N				O	
Diffusion autom. messages vocaux à bord des trains	N				O	
Programme ajout abris/marquises aux gares de trains	N				O	
Soutien installations systèmes de positionnement GPS	N				O	
Amélioration de l'accessibilité - Trains de banlieue	N				O	
<b>RÉSEAU D'AUTOBUS</b>						
<b>Matériel roulant</b>						
STM - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N	N				
RTL - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N					
STL - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N					
CIT - Acquisition d'autobus (maintien des actifs)	N					
<b>Infrastructures</b>						
STM - Remplacement des systèmes d'exploitation	N	N				
STM - RDA - Autres Machinerie, équipement et outillage	N	N				
STM - RDA - Matériel informatique	N	N				
STM - RDA - Autres Patrimoine immobilier et infrastructures	N	N				
RTL - Programme d'infrastructure	N					
STL - Programme d'infrastructure	N					
CIT - Programme d'infrastructure	N					
AMT - Entretien majeur des équipements métropolitains	N					
AMT - Autres projets RTMA (innovations, accessibilité, sûreté, sécurité)						
Billetterie métropolitaine terminus Angrignon	N					
Billetterie métropolitaine terminus Cartier - reloc. et ar	N					
SAEIV aux terminus et stationnements incitatifs	N				O	
Programme ajout abris RTM-A	N					
<b>AUTRES PROJETS</b>						
STM - Projets administratifs	N					
AMT - Autres projets tous réseaux (innovations, accessi	N					
<b>RÉSEAU DU MÉTRO</b>						
<b>Matériel roulant</b>						
Flotte additionnelle pour prolongements (288 voitures)	O	O				
<b>Infrastructures</b>						
L Orange – Étagement stationnement Montmorency	N	N				
Prolongement ligne Bleue Pie-IX (1,2 km)	O	O				
Prolongement ligne Orange Bois-Franc (2,0 km)	O	O				

	Proposition CMM	Validation STM	Validation RTL	Validation STL	Validation CIT RS	Validation CITL
Prolongement ligne Bleue Pie-IX/Anjou (5 km)	O	O				
Prolongement ligne Orange Bois-Franc/Laval (7 km)	O	O				
Prolongement ligne Jaune Longueuil (9,13 km)	O	O				
Équipements / système prolongements	N	N				
<b>RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE</b>						
<b>Matériel roulant</b>						
Acquisition de 17 voitures neuves à deux étages	O					
Acquisition de 3 locomotives bi-modes neuves	O					
<b>Infrastructures</b>						
Achat emprises Deux-Montagnes; tronçon Vaudreuil-Rig	N					
Gare intermodale Lucien-L'Allier	O					
<b>Ligne Deux-Montagnes</b>						
Prolongement ligne Deux-Montagnes vers St-Eustach	O					
Agrandissement stationnement Gare Bois-Franc	N					
Doublement voie ferrée Bois-Franc/Roxboro	O					
Aménagement quai Gare Sunnybrooke	N					
Étagection jonction de l'Est	N					
<b>Ligne Dorion-Rigaud</b>						
Amél. infrastructures: Subd. Vaudreuil et Adirondack	O					
Infrastructures accroissement service Hudson	O					
Gare Baie-d'Urfé - Nouveau stationnement	N					
Gare Beaufort - Agrandissement stationnement	N					
<b>Ligne Blainville Saint-Jérôme</b>						
Gare St-Jérôme - Agrandissement du stationnement	N					
Aménagement gare Mirabel	O					
Connexion ligne Blainville dans tunnel Mont-Royal	O					
Accroissement capacité Ligne Blainville	O					
Garage St-Antoine - Ajout voie garage	N					
<b>Ligne Mont Saint-Hilaire</b>						
Augmentation la capacité de la ligne Saint-Hilaire	O					
<b>Ligne Delson-Candiac</b>						
Amélioration des infrastructures ferroviaires	N				O	
Train de l'Est	O					
Navette aéroport PET / centre-ville + desserte de l'Oues	O					
<b>RÉSEAU INTERMÉDIAIRE (TRAMWAY, SLR)</b>						
<b>Tramway réseau initial Montréal</b>						
Côte-des-Neiges / centre-ville	O	O				
Avenue du Parc	O	O				
Boucle centre-ville - phase 2	O	O				
SLR A-10	O	O			O	
<b>RÉSEAU D'AUTOBUS</b>						
<b>RÉSEAU AUTOBUS STM</b>						
Nouveaux garages autobus - Phases II et III	N	N				
Acquisition d'autobus (PQTC)	N	N				
Acquisition de minibus - navettes or (pers. âgées)	N	N				
Programme de mesures préférentielles pour bus (MP)	N	N				
Acquisition de 400 aribus	N	N				
<b>RÉSEAU AUTOBUS RTL</b>						
Acquisition d'autobus (PQTC)	N					
Programme d'infrastructure au réseau des autobus	N					

	Proposition CMM	Validation STM	Validation RTL	Validation STL	Validation CIT RS	Validation CITL
Desserte site propre A10 (toute longueur)			O			
Site propres vers aéroport St-Hubert à partir de futurs extensions metro et SLR			O			
Mesures préférentielles pour bus			N			
<b>RÉSEAU AUTOBUS STL</b>						
Acquisition d'autobus (PQTC)	N					
Programme d'infrastructure au réseau des autobus	N					
<b>RÉSEAU AUTOBUS CIT</b>						
Acquisition d'autobus	N					
Programme d'infrastructure au réseau des autobus	N					
<b>ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS</b>						
Terminus Centre-ville – Nouveau terminus	O	?				
Corridor métropolitain Bonaventure (Dalhousie)	O	?				
Voie réservée dans l'axe Pie-IX à Montréal et à Laval	O	O				
Autres - Stationnements incitatifs	N					
Stationnement Terrebonne - Terrain satellite	N					
Stationnements incitatifs corridor RTE 132 à Varennes	N					
RTE 132 secteur Delson - St-Constant / VR et stationnement	N				O	
Stationnement La Prairie - Aggrandissement	N				O	
<b>Stationnement incitatif - CRC- Aggrandissement</b>					O	
Stationnement et terminus Sherbrooke Est PAT	N					
Stationnement incitatif - L'Assomption	N					
Stationnement Chateauguay agrandissement	N					
Terminus et stationnement Sainte-Julie	O				O	
Autres - Mesures préférentielles	N					
Corridor A-20 – Voie réservée et mesures préférentielles	O				O	
VR Cousineau/Chemin Chambly St-Hubert	N				O	
Rue Notre-Dame à Repentigny - MP	N					
Corridor sud-est Mtl - VR en site propre	O					
Corridor A-15 - Amélioration TC et covoiturage	N					
RTM-Autobus - Mesures préférentielles	N					
SRB Henri-Bourassa	O					
<b>AUTRES PROJETS</b>						
Train de l'Est Phase 2- desserte Assomption	O					
Électrification des trains de banlieue	N					
Trolleybus Laval	O					
Axe Notre-Dame (portion TC)	O	O				
<b>ÉTUDES</b>						
Réseau des trains de banlieue						
Gare A-13	O					
<b>Corridor A-13 Amélioration TC et covoiturage</b>						O
Nouvelle gare Gare Acadie/UdM	O					
Doublement de la voie de Ste-Rose à Ste-Thérèse	O					
Gare Lachine-Victoria	O					
Gare à Kahnawake	O				O	
Avant-projet Desserte Assomption	O					
Ligne Montréal / Marieville	O					
Desserte Boisbriand	N					
<b>Étude de desserte de train MtlChambly-Marieville</b>					O	

	Proposition CMM	Validation STM	Validation RTL	Validation STL	Validation CIT RS	Validation CITL
Ligne Montréal / Châteauguay-Beauharnois	O					
Desserte LaPrairie	O				O	
Électrification des trains de banlieue	N					
Développement du réseau de trains	O					
Accroissement capacité tunnel Mont-Royal	O					
Réseau des autobus						
Corridor A-25	O					
Site propre Bord-de-l'Eau/Roland-Therrien/de la Sava	O		O			
Amélioration corridor bus A-10	N		N			
Amélioration du corridor Taschereau	O		O			
Terminus et stationnement Brossard/Panama et Chev	O		O			
Site propre Bord-de-l'Eau/Roland-Therrien/de la Sava	O				O	
Amélioration corridor bus A-10	N				O	
Amélioration du corridor Taschereau	O				O	
Terminus et stationnement Brossard/Panama	O					
Stationnement Rive-Nord Est - Place Repentigny	N					
Infrastructures et MP A-40 MRC L'Assomption	N					
Développement du RTM-Autobus	N					
MP pour autobus; caractérisation axes métropolitains	N					
Voie réservée route 116	N					
MP A-40 - Vaudreuil/Ville Saint-Laurent	N					
Agrandissement du stationnement Namur	N					
Stationnement corridor A-30 - Contrecoeur/Verchères	N					
Accroissement capacité terminus Montmorency	N					
Stationnement incitatif CIT Haut-St-Laurent	N					
SAEIV aux arrêts d'autobus et stationnements incitatifs					O	

#### Projets ajoutés lors de la consultation

O = oui

N = non