

Commission des transports et de
l'environnement

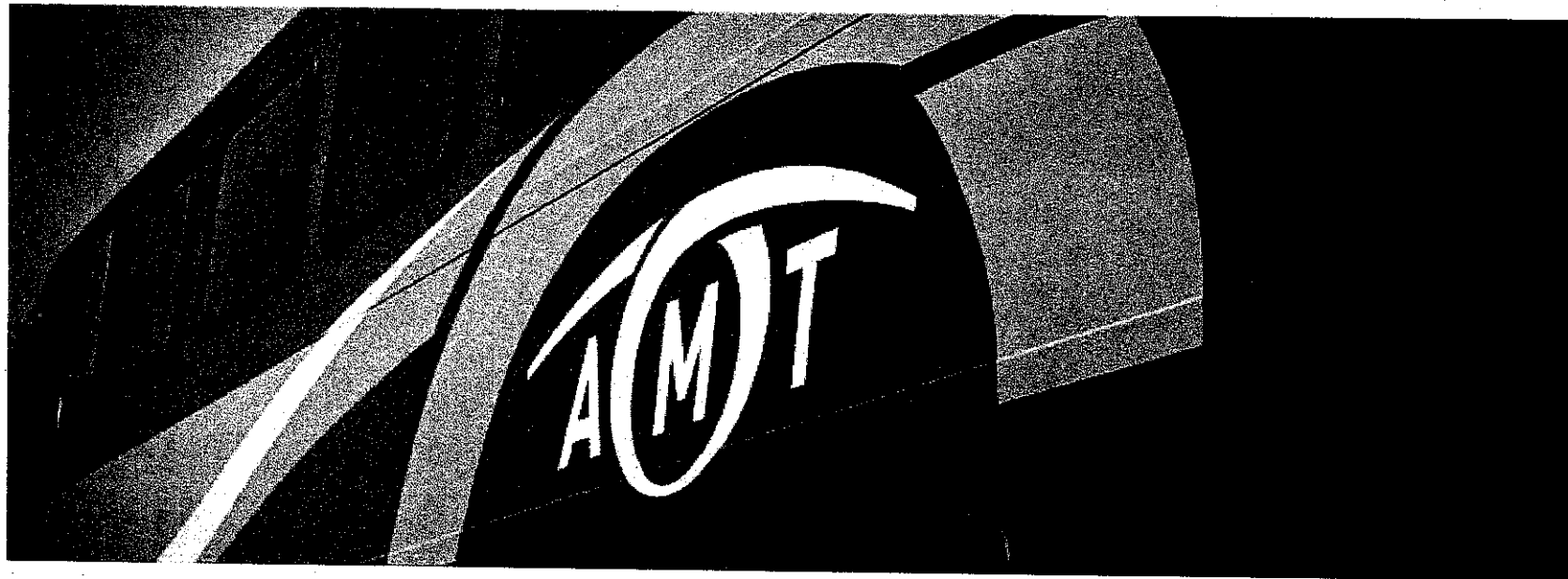
Déposé le : 21/04/2011

N° CTE-083

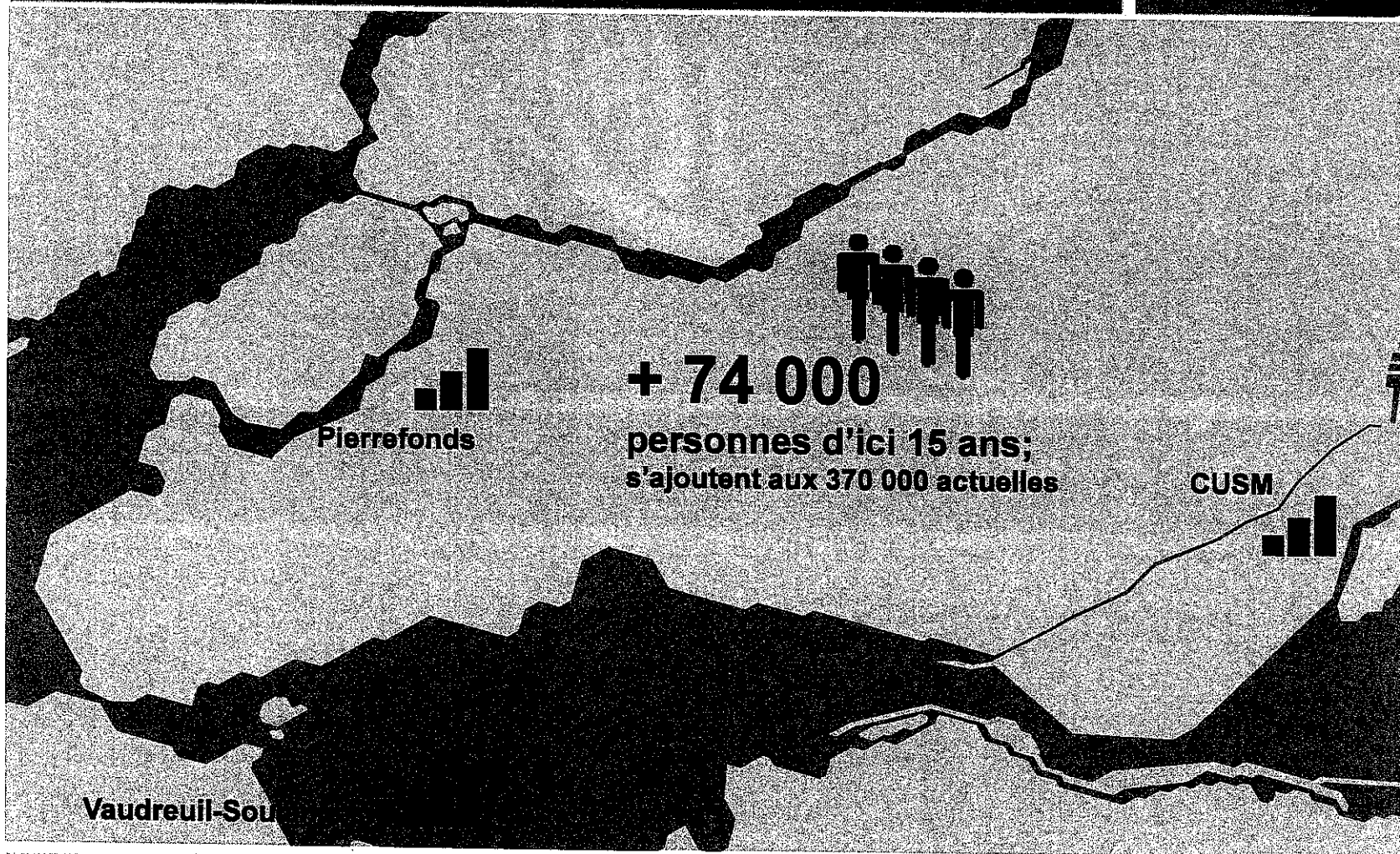
Secrétaire : DM

Projet du Train de l'Ouest

Septembre 2010

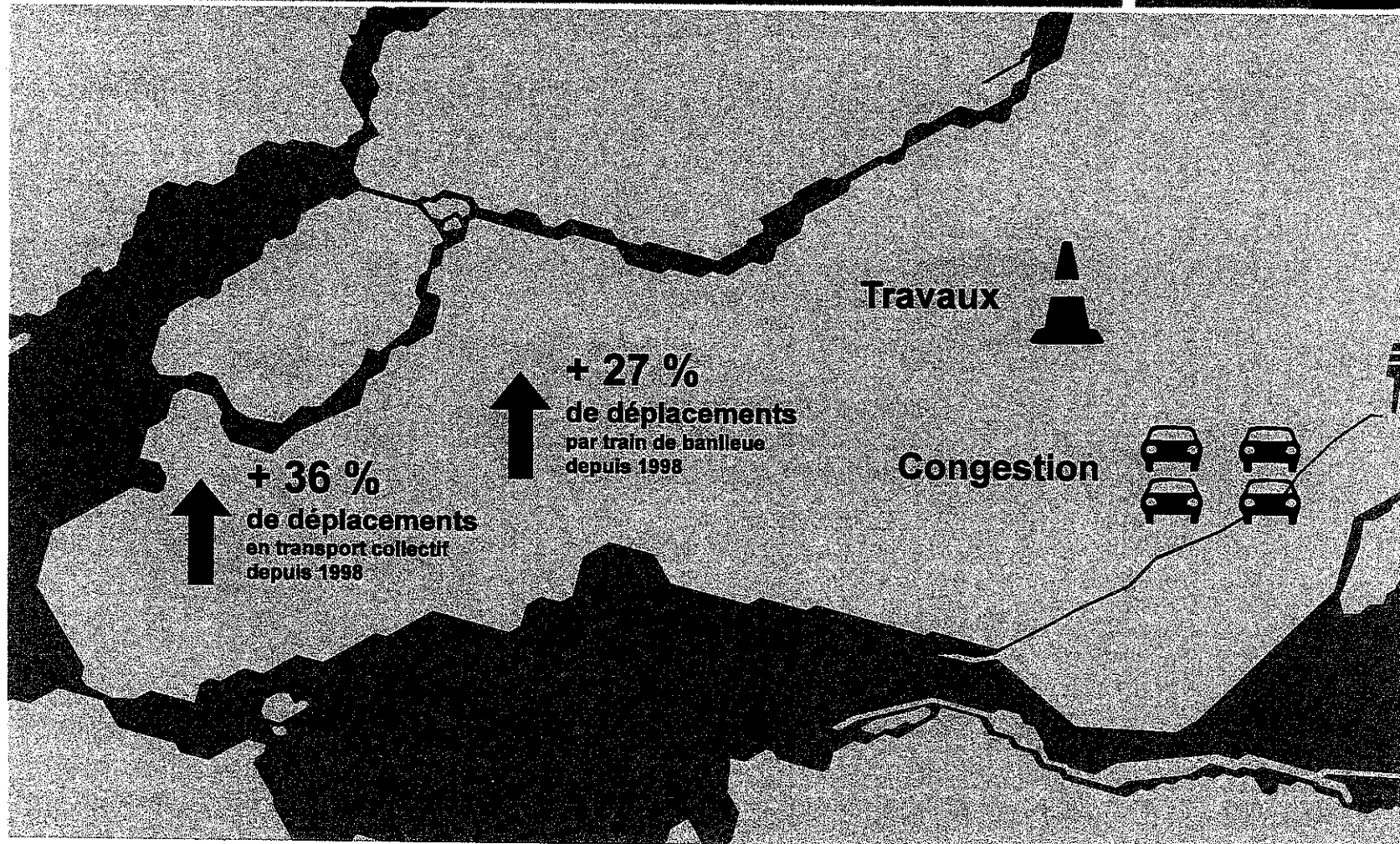


Évolution des besoins



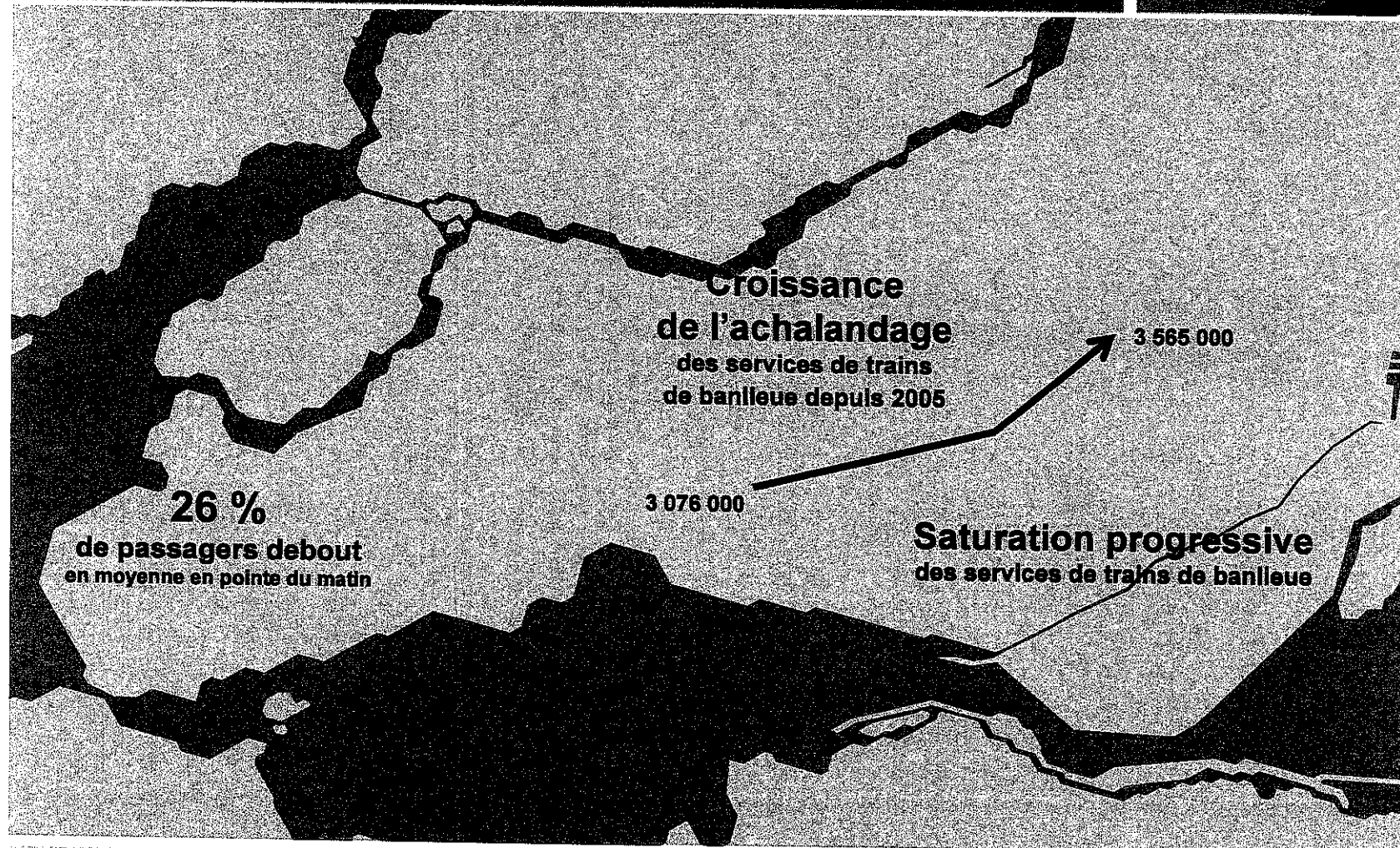
Septembre 2010

Évolution des besoins (suite)



Septembre 2010

Problématique de transport



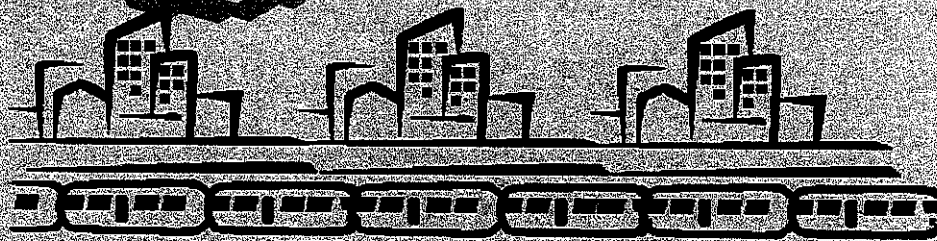
Septembre 2010

Problématique de transport (suite)



**Partage des infrastructures
avec CP**

**Priorité
aux trains de marchandise**



**Capacité limitée
des infrastructures ferroviaires**

**Limitation des services à
l'ouest) et h**

- **Autoroute 40 :**



- ✓ Plusieurs travaux à venir au cours des prochaines années
- ✓ Seul axe majeur est-ouest qui traverse la région de Montréal
- ✓ 175 000 véhicules y circulent quotidiennement
- ✓ Dessert plusieurs parcs industriels et des zones densément peuplées

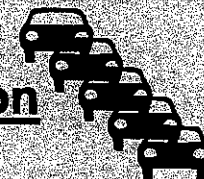
- **Échangeur Dorval :**



- ✓ Travaux s'échelonnant jusqu'en 2013
- ✓ Rôle majeur sur le réseau routier stratégique en ce qui a trait au transport des personnes et des marchandises

- **Échangeur Décarie :**
 - ✓ Première phase du projet de réaménagement s'échelonnant jusqu'en 2013
 - ✓ 280 000 usagers empruntent cette route quotidiennement
- **Complexe Turcot :**
 - ✓ Les travaux débuteront en 2010 s'échelonneront jusqu'en 2016
 - ✓ Plus de 290 000 véhicules y circulent quotidiennement
 - ✓ Artère vitale, assure le lien entre les autoroutes 20, 720 et 15
 - ✓ Déplacement des voies ferrées vers le nord
 - ✓ Volonté de plusieurs intervenants (dont la Ville de Montréal) de diminuer la capacité après les travaux

Résultat : tous ces travaux paralysent la circulation



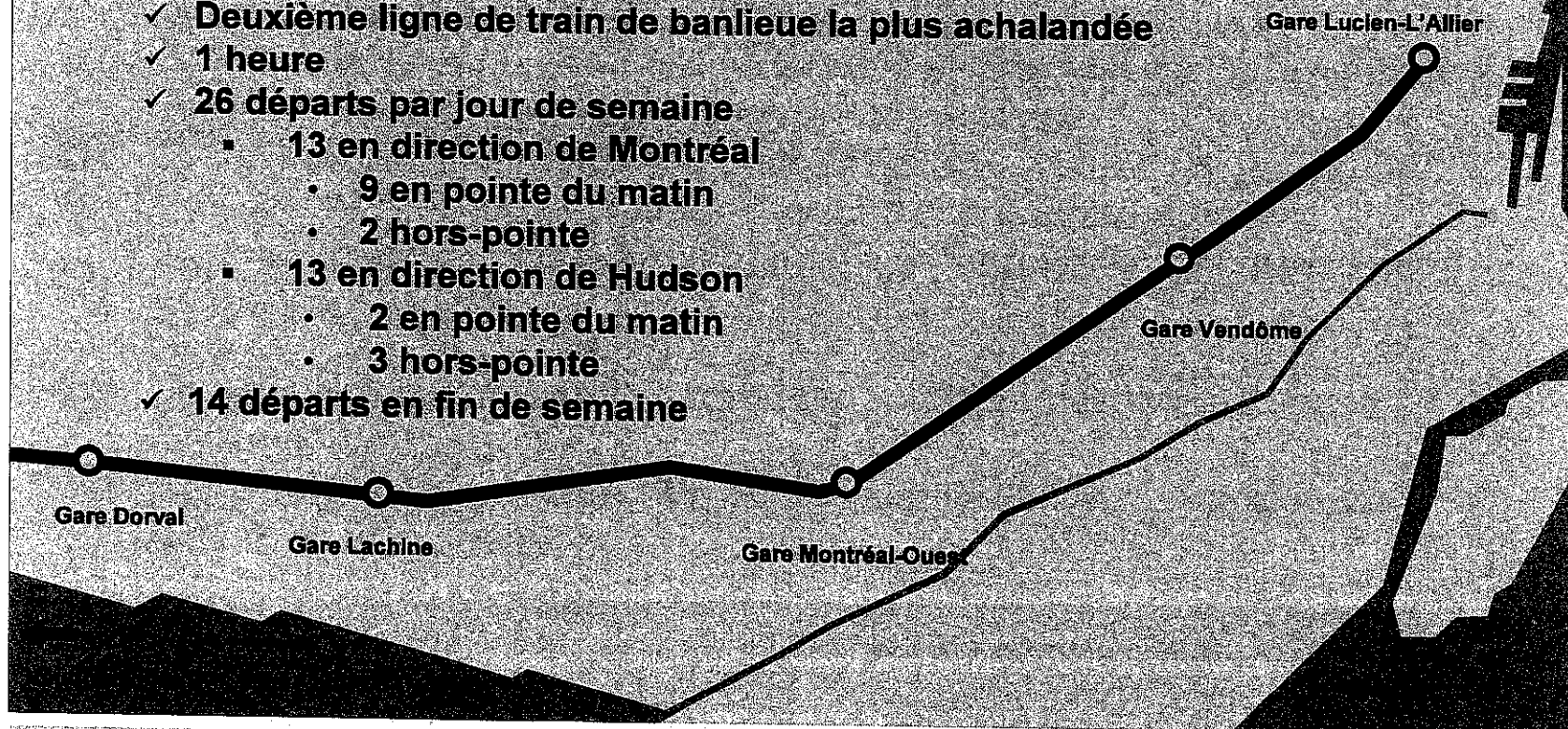
Défi : des mesures doivent être prises durant toute la durée des travaux pour assurer le maintien et la fluidité de la circulation

Ligne Vaudreuil-Hudson



- **Le réseau actuel desservant l'ouest de l'île :**

- ✓ **18 gares**
- ✓ **51,17 km de voie**
- ✓ **Plus de 3 565 000 déplacements annuellement**
- ✓ **Deuxième ligne de train de banlieue la plus achalandée**
- ✓ **1 heure**
- ✓ **26 départs par jour de semaine**
 - **13 en direction de Montréal**
 - **9 en pointe du matin**
 - **2 hors-pointe**
 - **13 en direction de Hudson**
 - **2 en pointe du matin**
 - **3 hors-pointe**
- ✓ **14 départs en fin de semaine**



Septembre 2010

La gare Lucien-L'Allier



- ✓ Gare terminale du centre-ville
- ✓ Reliée avec deux stations de métro et le Montréal souterrain
- ✓ Correspondance avec 11 circuits d'autobus et 3 lignes de train de banlieue permettant l'intermodalité

Gare Lucien-L'Allier

Septembre 2010

Accroissement de service



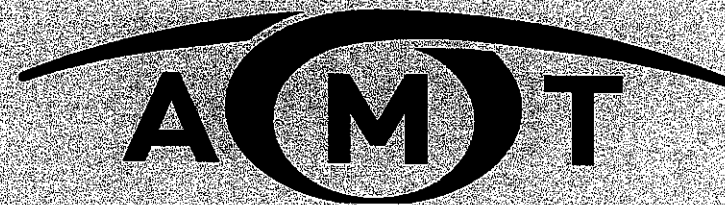
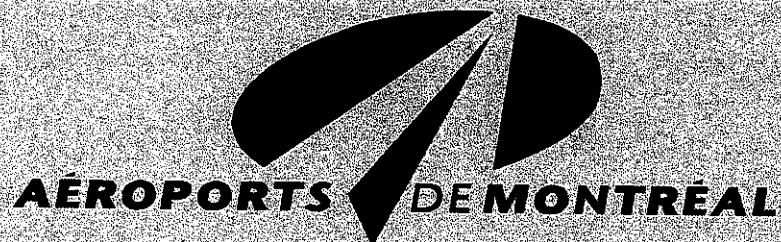
Nombre de départs	Actuellement	Après projet
En pointe	21	43 (dont 12 express et un gain de temps de 9 minutes)
Hors-pointe	5	43
Fin de semaine	14	26
Total par semaine	144	456
Achalandage annuel	Actuellement	Après projet
Service métropolitain	3,6 M	9,2 M

Coûts estimés : 676 M\$*

(coûts de construction uniquement, dont 77 M\$ déjà investis)

* Coûts de 2008

La démarche conjointe ADM et AMT



Septembre 2010

Trois propositions



N° 1



Navette aéroport sans arrêt
(sans train vers l'ouest)

N° 2



Navette aéroport et navette métropolitaine séparée
(deux réseaux dit « hybride »)

N° 3



Navette aéroport et métropolitaine partagée
(un seul réseau)

Proposition N°1 (aéroport seulement)



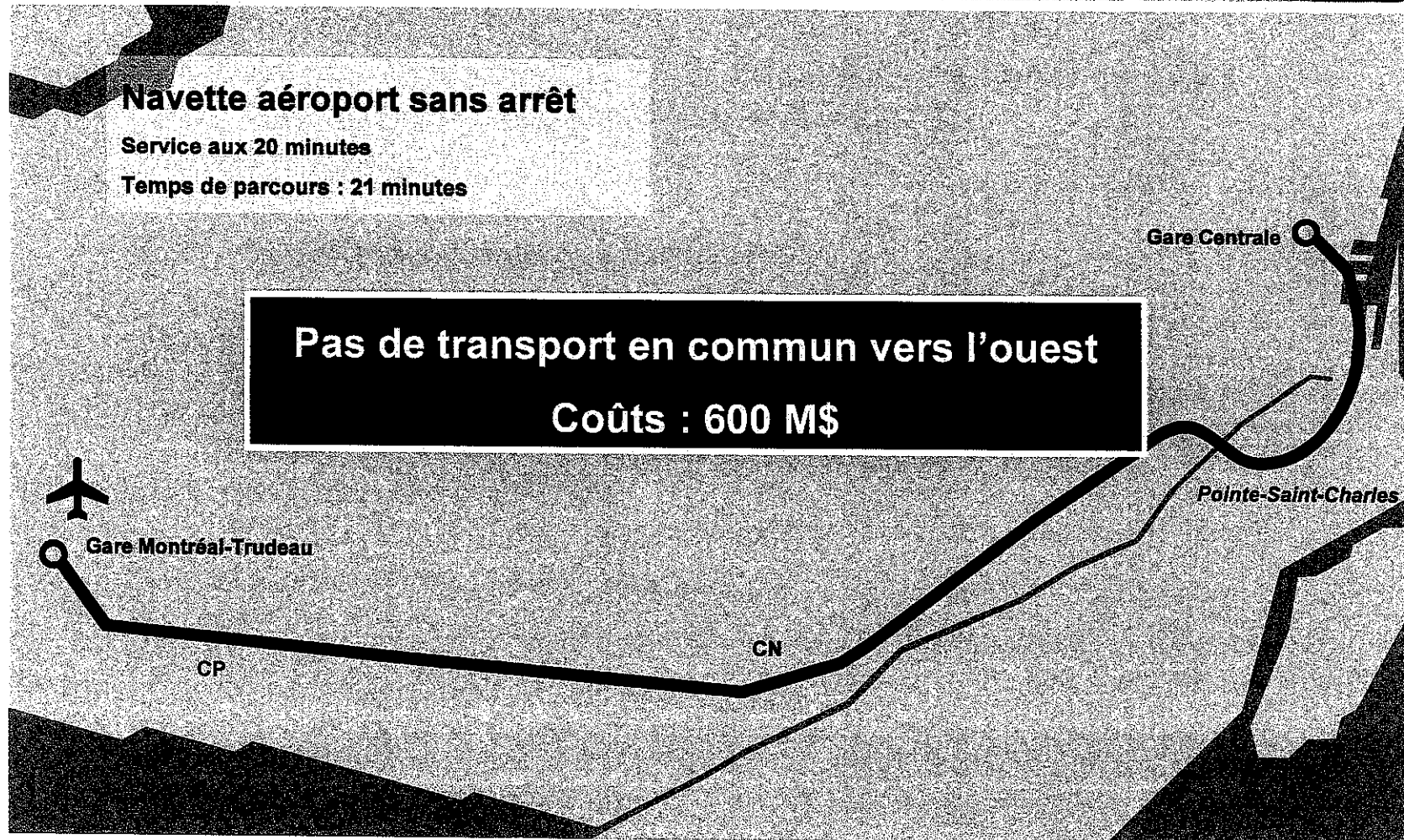
Navette aéroport sans arrêt

Service aux 20 minutes

Temps de parcours : 21 minutes

Pas de transport en commun vers l'ouest

Coûts : 600 M\$



Septembre 2010

Proposition N°1 (aéroport seulement)



- **Service de navette dédié, sans arrêt intermédiaire ni service de transport en commun vers l'ouest**
- **Coûts annoncés : 600 M\$**
 - ✓ 200 M\$ au budget provincial (avril 2010)
- **Coûts d'exploitation annuel 24,4 M\$**
- **Ratio bénéfices-coûts inférieur à 1**
- **Achalandage prévu :**
 - ✓ 3,4 millions de passagers par an (tarif 8 \$)
 - ✓ Part de marché élevée (28 %) comparativement à d'autres aéroports (Reagan 12 %, Vancouver 5 %, Portland 6 %, Minneapolis 5 %)

Proposition N°2 (hybride)



Navette aéroport sans arrêt

Service : aux 20 minutes

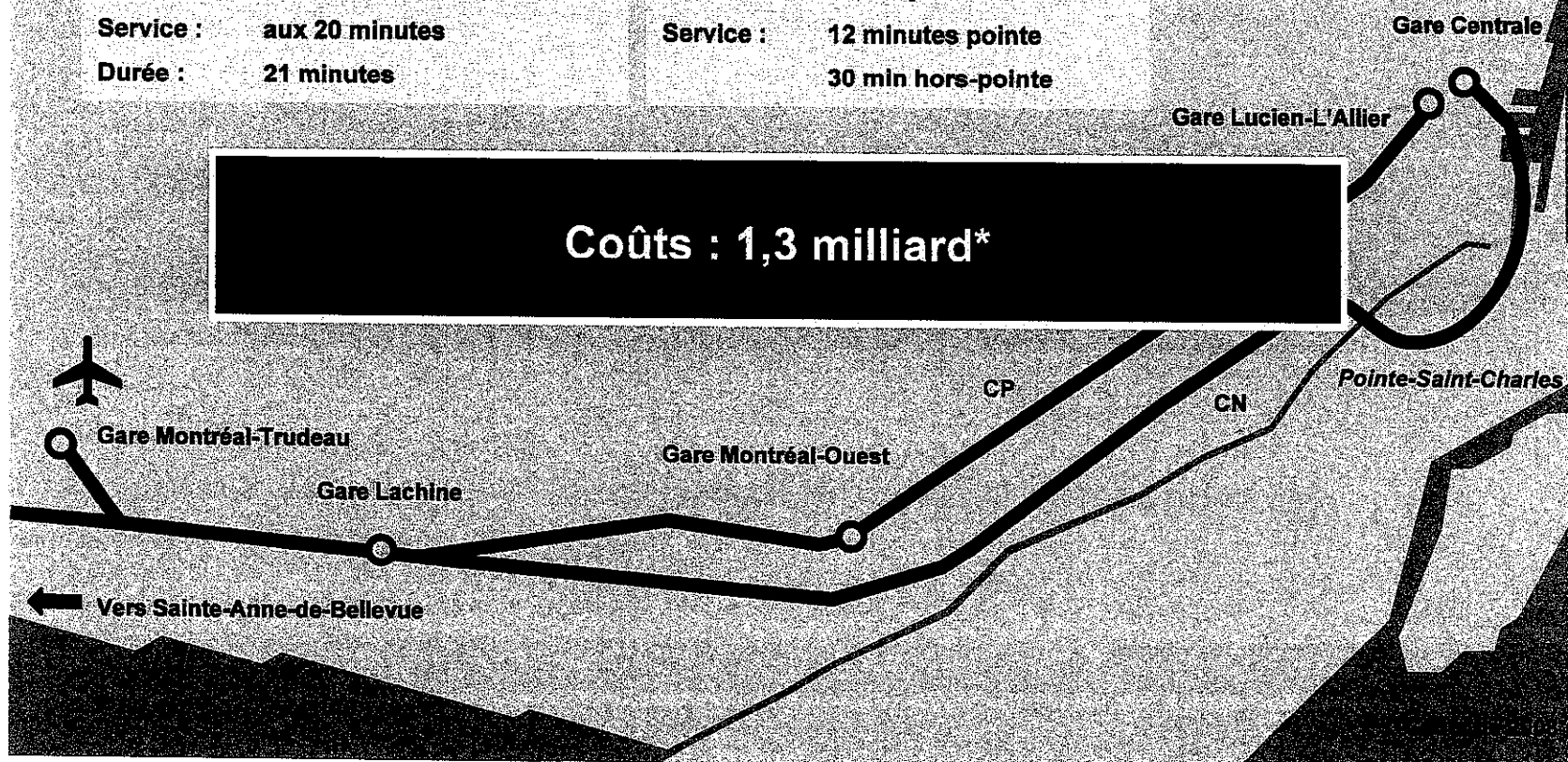
Durée : 21 minutes

Navette métropolitaine

Service : 12 minutes pointe

30 min hors-pointe

Coûts : 1,3 milliard*



Septembre 2010

Proposition N°2 (hybride)



- **Nécessite deux réseaux :**
 - ✓ **Implique un partage des infrastructures pour le transport des marchandises du CN**
- **Navette aéroportuaire seule jusqu'à la Gare Centrale :**
 - ✓ **Le CN a rejeté la proposition de service métropolitain à la Gare Centrale**
- **Trajet plus long :**
 - ✓ **Trois minutes de plus**
- **Coût d'électrification plus élevé :**
 - ✓ **23 km de voie de plus et complexité supérieure**

Proposition N°2 (hybride)



- **Problématiques patrimoniales :**
 - ✓ **Autorisation requise du ministre fédéral de l'Environnement pour les modifications requises à la Gare Centrale**
 - ✓ **Autorisations requises de Parcs Canada et de Pêches et Océans Canada**

- **Problématique d'expropriation et d'acquisition :**
 - ✓ **Rétrocession du terrain au CN**

Proposition N°3 (CP3)



Navette aéroport

Service : aux 20 minutes

Durée : 18 minutes

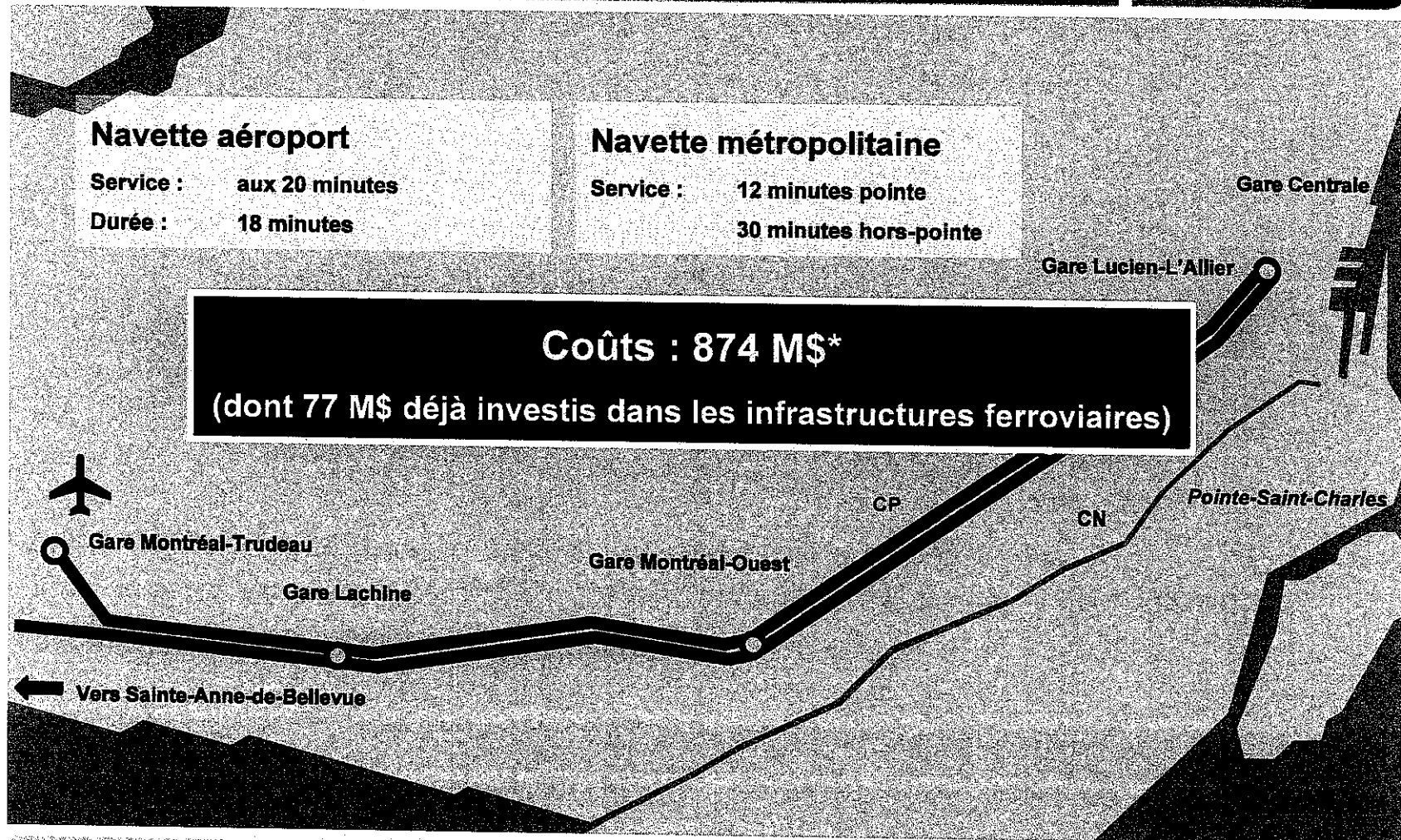
Navette métropolitaine

Service : 12 minutes pointe

30 minutes hors-pointe

Coûts : 874 M\$*

(dont 77 M\$ déjà investis dans les infrastructures ferroviaires)



Septembre 2010

Proposition N°3 (CP3)



- **Un seul réseau (plus simple et plus fiable)**
- **Infrastructures communes aux services passagers (ADM et AMT)**
- **Trajet plus court (trois minutes de moins)**
- **Coût total de 874 M\$*, dont 77 M\$ déjà engagés par l'AMT**
- **Coût d'électrification plus bas (23 km de voie de moins)**

* Coûts de 2008

**« Le tracé du CP est le plus performant,
tant au point de vue financier que
d'avantage-coûts ».**

(selon rapport de PricewaterhouseCoopers, p.14)

Les avantages du tracé de l'AMT



- **Implique l'utilisation d'un seul réseau (plus simple et plus fiable)**
- **Infrastructures communes aux services passagers**
- **Trajet plus court (6,4 km et 6 minutes en moins)**
- **Navettes dédiées (navette aéroportuaire et métropolitaine distinctes)**
- **Coût total de 874 M\$***
- **Coût d'électrification plus bas**
- **Service additionnel pour les populations locales**

* Coûts de 2008

Tableau récapitulatif



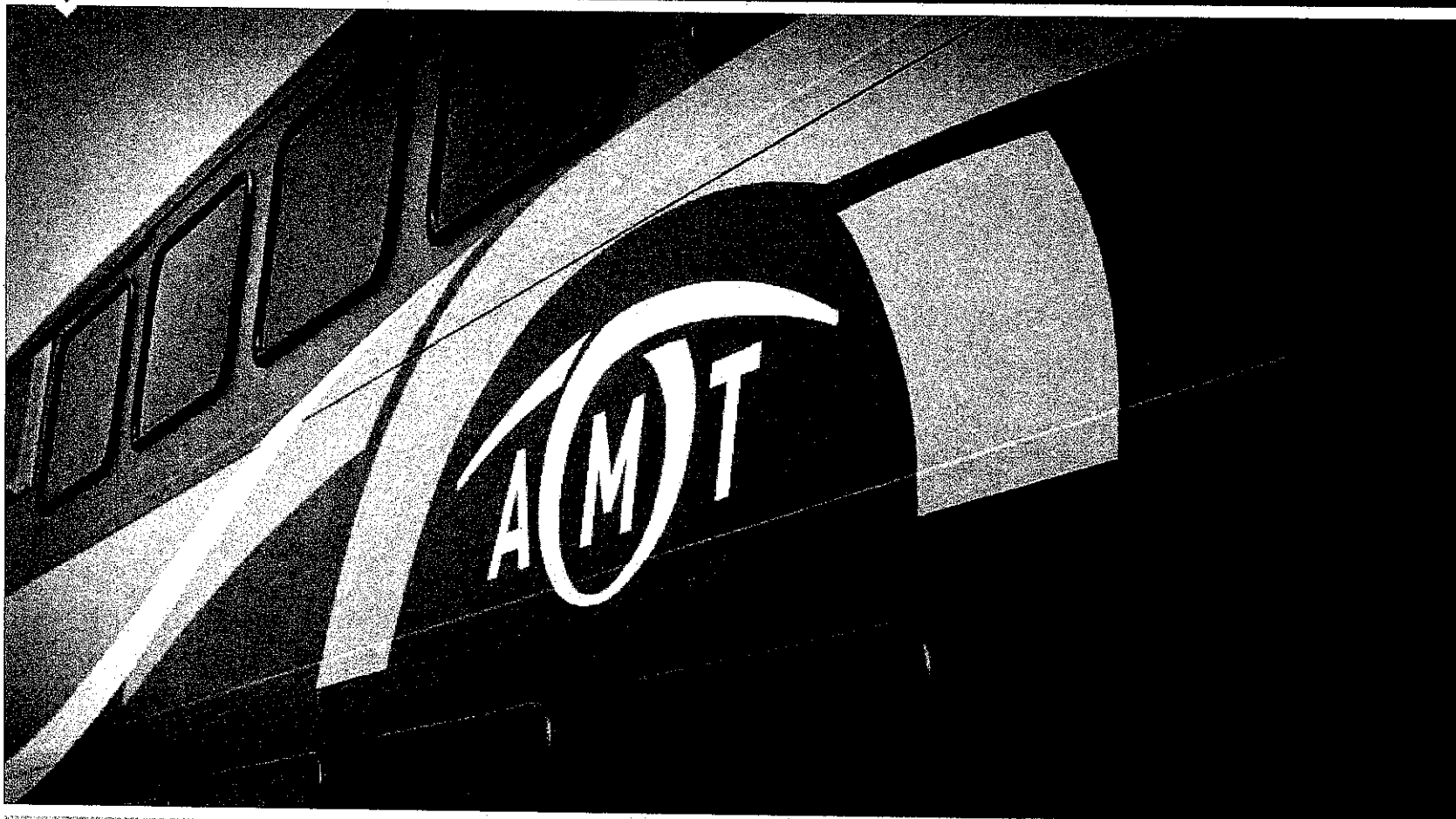
Proposition	1. Train de l'Ouest AMT	2. Aéroport seulement	3. Aéroport/métropolitaine séparée	4. Aéroport/métropolitaine partagée (CP3)
Appuyé par			+ CANADIAN PACIFIC	+ CANADIAN PACIFIC
Trajet				
Durée (aéroport)	18 minutes	21 minutes	21 minutes	18 minutes
Coût	676 M\$* (77 M\$ déjà engagés par l'AMT)	600 M\$ (200 M\$ annoncés au budget provincial 2010)	1,3 G\$* (77 M\$ déjà engagés par l'AMT)	874 M\$* (77 M\$ déjà engagés par l'AMT)
Bénéfices/ coûts	2,28	<1	1,5	1,8
Passagers/ an	9,2 M	3,4 M	13 M	12 M

* Coûts de 2008

Septembre 2010

- **OUI** à l'accroissement du service de transport collectif pour l'ouest de l'île de Montréal
- **OUI** à un projet intégré avec des infrastructures communes pour ADM et AMT
 - ✓ 240 M\$ (scénario CP) de plus que la navette aéroportuaire seule, dont 77 M\$ déjà engagés par l'AMT sur le CP (en 2010)
 - ✓ 9,2 millions de passagers annuellement (dont 5 millions de nouveaux passagers de plus que la navette aéroportuaire seule qui servirait 3,4 millions de passagers annuellement)
- **Le service métropolitain génère la majorité des bénéfices**
 - ✓ 75 % des bénéfices totaux
 - ✓ Analysé seul, le service de navette aéroportuaire présente un ratio bénéfices/coûts inférieur à 1
 - ✓ Le service métropolitain présente un ratio de 2

Période de questions



Septembre 2010