



Agence métropolitaine de transport

Mémoire de l'Agence métropolitaine de Transport (AMT)
présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
dans le cadre du

**Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports du Québec**

10 Janvier 2002



Mémoire de l'Agence métropolitaine de Transport (AMT)
présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
dans le cadre du

**Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports du Québec**

10 Janvier 2002

Table des matières

1	PRÉSENTATION DE L'AMT.....	3
2	DESCRIPTION DES INTERVENTIONS DANS L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL ET DANS LE CORRIDOR RIVE-NORD EST / MONTRÉAL EST ET CENTRE.....	5
3	RECOMMANDATIONS VISANT L'AMÉLIORATION DU PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME POUR LES FINS DE TC	9
4	CONCLUSION	11

Liste des annexes

- Annexe 1 : Interventions projetées par l'AMT dans le corridor Rive-Nord Est / CUM
- Annexe 2 : Projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ. Variantes CSF et CN

1 PRÉSENTATION DE L'AMT

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) est un organisme gouvernemental de transport métropolitain qui a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes, dans la région métropolitaine de Montréal, en favorisant l'utilisation des transports en commun. Elle a notamment comme mandat de développer, de consolider et de compléter le réseau métropolitain de transport collectif et de s'assurer de l'intégration des réseaux locaux au réseau métropolitain.

L'Agence métropolitaine de transport a été créée par la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport* et relève du ministre des Transports.

L'AMT agit à trois niveaux :

- À titre **d'agence gouvernementale**, elle applique les politiques et programmes et réalise les projets en transport en commun qui lui sont confiés par le Ministre des Transports.
- À titre **d'organisation métropolitaine**, elle s'assure de la planification, la coordination et la concertation des fonctions métropolitaines des transports collectifs, et de l'intégration des services du transport en commun, avec la nouvelle Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les villes et organismes concernés dans la région, ainsi qu'avec les organismes de transport et le plan de gestion des déplacements du MTQ.
- À titre **d'organisme de transport**, l'AMT planifie, gère et exploite les activités dont elle est directement responsable (trains de banlieue, équipements et dessertes métropolitaines, TRAM, programme-employeur).

L'AMT exerce cinq grands types de fonctions :

- **Concertation** : L'AMT a, de par ses fonctions et stratégies, un mandat implicite de contribuer à créer et développer un esprit de concertation, et de partage d'une vision métropolitaine pour accroître l'usage et les services de transport en commun entre les grands acteurs métropolitains que sont les ministères impliqués, les transporteurs publics et privés, les municipalités, les MRC, la Communauté Métropolitaine de Montréal, les entreprises, les institutions, les citoyens et autres intervenants.
- **Promotion** : Elle fait la promotion de tous les modes de transport des personnes alternatifs à l'automobile en solo, principalement du transport en commun (TC). Elle planifie et organise des campagnes promotionnelles spécifiques et ponctuelles pour les produits et services qu'elle offre ainsi qu'une campagne sociétale annuelle mettant en évidence les bienfaits du transport en commun. Des stratégies de relations publiques continues permettent une présence active du transport en commun, dans ses différentes facettes et impacts, dans les médias.
- **Planification et développement** : Elle analyse l'évolution de la demande de transport locale et métropolitaine, identifie les principaux enjeux de consolidation et de développement du TC, et conçoit, avec ses partenaires, les stratégies, interventions et projets susceptibles d'accroître la fréquentation de tous les modes alternatifs à l'automobile solo, principalement le TC. Dans ses champs d'interventions, l'AMT planifie et réalise tout prolongement du

réseau de métro et toute infrastructure de TC terrestre guidé (SLR), réseaux de trains, équipements métropolitains (terminus, voies réservées, stationnements), développement des programmes-employeurs, etc., en concertation avec ses partenaires.

- **Financement** : Elle contribue aux équilibres financiers du TC en percevant et redistribuant les contributions financières des automobilistes, en gérant les titres métropolitains, en développant l'intégration tarifaire, ainsi qu'en participant au financement des nouveaux projets, via le fonds métropolitain financé par les municipalités.
- **Opération** : Elle est l'autorité responsable des trains de banlieue, des dessertes métropolitaines, par autobus ou par SLR, des équipements métropolitains, des titres métropolitains TRAM. Par ailleurs, l'AMT oeuvre à la coordination et à l'intégration des services locaux et métropolitains de TC ainsi que ceux du transport adapté.

Au niveau de la planification et développement des transports collectifs, le conseil d'administration de l'AMT a adopté en novembre 1997 le premier *Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, suite à un processus collectif de conception et une vaste consultation positive auprès de 500 décideurs régionaux.

Ce plan « Partenaires, maintenant vers 2007 : une approche métropolitaine » établit les perspectives de transport en commun jusqu'en 2007, et vise un objectif central : accroître l'usage des transports collectifs pour une meilleure viabilité du cœur de Montréal et de l'agglomération.

Le plan stratégique propose une série d'interventions, priorisées, pour développer fortement le volume de déplacements par transports collectifs et la part modale du TC par rapport aux automobiles. Cette stratégie vise à supporter le développement du cœur de Montréal et d'une agglomération, accessibles, prospères, organisée pour les personnes, agréables à vivre et dotées d'un environnement de qualité.

Le plan identifie les axes prioritaires de déplacements métropolitains et leurs dessertes par transport en commun, les orientations pour faciliter le développement des services locaux ainsi que des propositions au niveau de la conservation du patrimoine et du développement du réseau métropolitain. Ces interventions sont priorisées entre elles et dans le temps, et classées comme des interventions à court, moyen ou long terme.

Le programme triennal d'immobilisation (PTI) 2002-2003-2004 de l'AMT s'inspire des stratégies et des actions proposées dans le *Plan stratégique de l'AMT*, des priorités retenues au cours des quatre dernières années et du *Plan de gestion des déplacements* du MTQ, tout en tenant compte des demandes spécifiques des partenaires auprès de l'AMT ainsi que de l'évaluation des différents projets faite par l'AMT.

Le récent *Plan de gestion des déplacements* du ministère des Transports a intégré les projets du plan stratégique de l'AMT. Il comprend les projets nécessaires au développement efficace des transports collectifs pour les prochaines années, dans la région métropolitaine. Les projets prévus auront un impact certain sur le développement et l'utilisation du transport en commun.

2 DESCRIPTION DES INTERVENTIONS DANS L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL ET DANS LE CORRIDOR RIVE-NORD EST / MONTRÉAL EST ET CENTRE

➤ Dessertes de l'Est de l'Île de Montréal

L'AMT s'est doté, avec ses partenaires, notamment la STM (STCUM) et l'OMIT de Repentigny, d'un certain nombre d'objectifs et d'interventions (voir carte jointe), pour rendre plus accessible par transport en commun, les secteurs à l'est de l'A/25, mal pourvus en TC (accroissement de 20 % des modes de déplacement auto de 1987 à 1998, et diminution de 11 % des modes de déplacement TC pendant cette même période).

Parmi les interventions, notons :

- l'étude SLR le long de l'axe Henri-Bourassa et l'amélioration de la voie réservée Henri-Bourassa ;
- le projet de prolongement du métro jusqu'à Anjou et le Centre de service de jour à la connexion avec l'A/25, dont les études de faisabilité viennent de se terminer ;
- la remise à jour de l'étude de la voie ferroviaire entre Repentigny et la ligne de Deux-Montagnes ou le Centre-ville, via le nord de l'Île, grâce à un train de banlieue ;
- le projet de viabus entre Repentigny et le Centre-ville de Montréal ainsi que le prolongement de la voie réservée sur Sherbrooke, dont les travaux sont commencés depuis 2000 ;
- les ententes pour un centre de gestion des déplacements et des programmes-employeurs avec la SODEC (Société de Développement Économique RDP/PAT),

➤ Interventions dans le corridor Rive-Nord est/CUM

Objectifs :

Les projets dans le corridor Nord-Est visent les objectifs suivants :

- Diminuer le nombre de véhicules automobiles se dirigeant au centre-ville dans cet axe;
- Favoriser l'usage des modes alternatifs à l'auto solo dans cet axe, dans les deux sens, est vers centre et centre vers est;
- Accroître la part de marché TC dans cet axe. Actuellement, environ 14 000 déplacements de personnes, se fait en pointe AM, dont environ 5 000 en TC.
 - 20% des déplacements en provenance de la MRC L'Assomption se fait en TC = secteur 4.
 - 33% des déplacements en personnes de Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est se fait en TC = secteur 3.
 - 34% des déplacements en provenance du quartier Mercier se fait en TC = secteur 2; et
 - 60% des déplacements en provenance du quartier Hochelaga-Maisonneuve se fait en TC = secteur 1.

Réseau de transport métropolitain Programme d'immobilisations 2002 - 2003 - 2004

TERMINUS

-  Terminus actuel
-  Projet autorisé 2001
-  Projet proposé 2002-2004

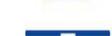
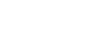
VOIES RÉSERVÉES

-  Voie réservée aux autobus actuelle
-  Projet autorisé 2001
-  Mesures préférentielles proposées 2002-2004
-  Projet proposé 2002-2004
-  VIABUS (à l'étude)

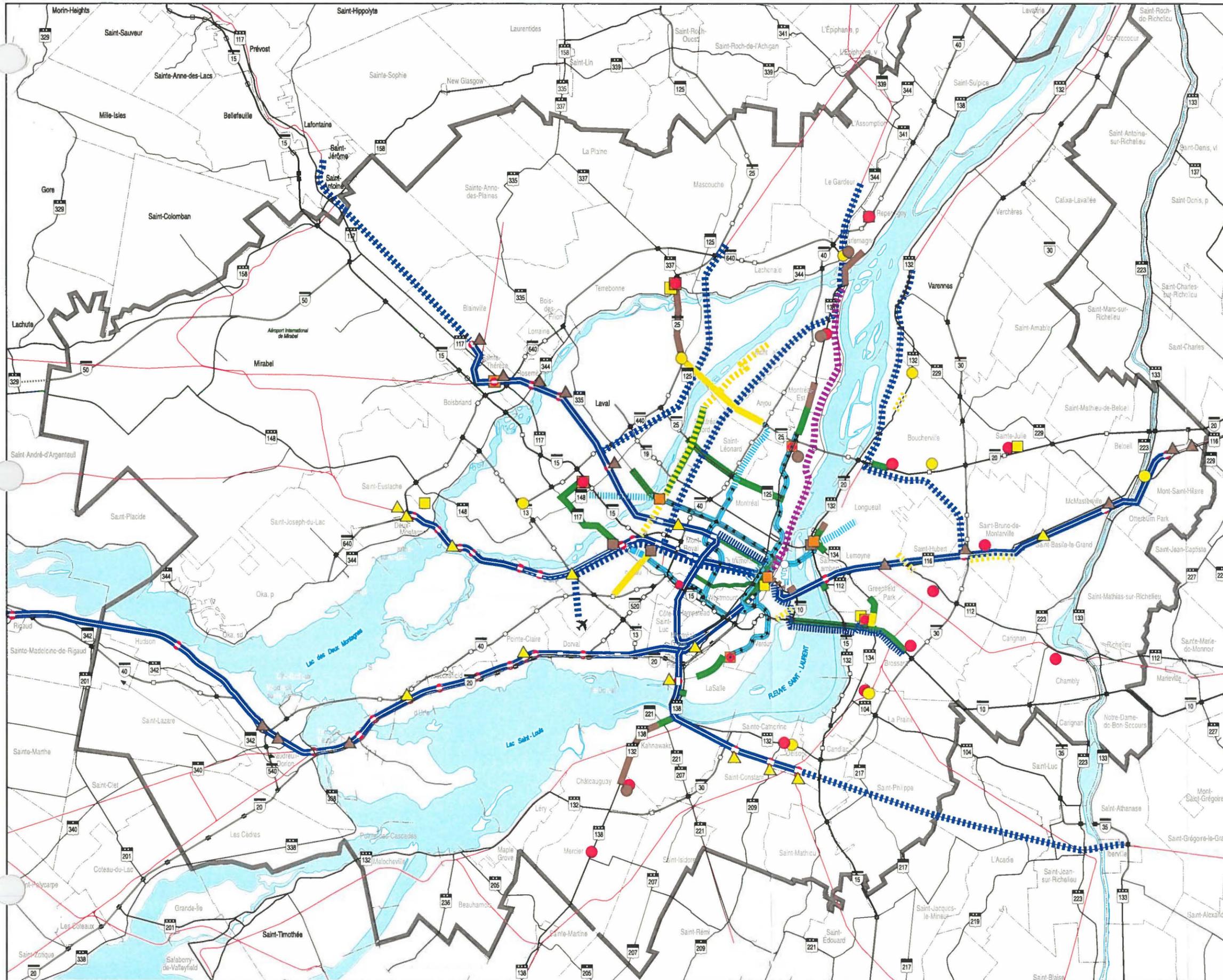
PARCS DE STATIONNEMENT INCITATIF

-  Parcs de stationnement incitatif actuel
-  Projet autorisé 2001
-  Projet proposé 2002-2004

TRAINS DE BANLIEUE, MÉTRO ET SLR

-  Projet ferroviaire autorisé 2001
-  Projet ferroviaire proposé 2002-2004
-  Train de banlieue
-  Train de banlieue Deux-Montagnes
-  Doublement de la voie - phase 1
-  Doublement de la voie - phases 2 et 3
-  Étude nouvelles dessertes SLR
-  Étude nouvelles dessertes ferroviaires
-  Ligne de métro et station
-  Prolongement métro
-  Projet à l'étude (métro et station)

-  Réseau autoroutier
-  Réseau national
-  Réseau régional
-  Réseau collecteur
-  Limite municipale
-  Réseau ferroviaire
-  Limite du territoire de l'AMT



L'objectif est donc d'accroître la part du marché TC dans les secteurs 1 à 3; et de la maintenir dans le secteur 4 (voir Figure 1 de l'annexe 1).

- 20 % à 24 % Secteur 4
- 33 % à 58 % Secteur 3
- 34 % à 36 % Secteur 2

Les interventions dans cet axe sont donc stratégiquement très importantes compte tenu de la faiblesse des services de TC, et de l'utilisation très importante de l'automobile dans les secteurs 3 et 4.

Dans le choix des solutions, il faut tenir compte dans cet axe :

- d'un important trafic de camions généré par le port de Montréal et des industries du secteur qui peuvent atteindre 15 à 20% du trafic;
- de la planification du transport des personnes et des marchandises ;
- du manque de fluidité actuel dans cet axe important de transport qui perturbe les activités économiques du secteur et accroît de façon importante les temps de parcours.

La stratégie d'intervention de l'AMT dans le corridor Rive-Nord Est / CUM consiste en une amélioration et une coordination des services de TC existants et à la mise en place de voies réservées et mesures préférentielles complémentaires aux équipements existants, permettant une desserte rapide et fiable du Centre-ville de Montréal en provenance des secteurs 4,3,2 et 1, par les différents transporteurs.

Le projet Via-BUS équivaut à aménager une **voie réservée en site propre pour les autobus** à même l'emprise ferroviaire Longue-Pointe du CN et des mesures connexes qui s'y rattachent. Ce projet s'inscrit dans une stratégie globale d'intervention comprenant (voir Figure 2 de l'annexe 1) :

- terminus et stationnement à Repentigny (travaux terminés) ;
- l'aménagement d'une voie réservée sur la rue Notre-Dame dans Repentigny en direction ouest ;
- l'aménagement d'une voie réservée dédiée au transport en commun au pont Le Gardeur et de feux prioritaires à l'intersection à Notre-Dame-des-Champs (les travaux sont en cours et s'intègrent aux travaux de réfection du pont réalisés par le MTQ. Ces travaux seront terminés en 2002);
- l'aménagement d'une voie réservée en site propre pour les autobus dans l'emprise ferroviaire Longue-Pointe du CN entre la 53ième avenue (dans le quartier de Pointe-aux-Trembles) et la rue Honoré-Beaugrand ;
- **L'aménagement de voies réservées en rive à même le projet de modernisation du boulevard Notre-Dame jusqu'au boulevard De Lorimier.**
- **L'insertion des services express sur voie réservée le long du boulevard René-Lévesque jusqu'au centre-ville.**

Pour l'AMT, l'implantation d'une voie réservée aux autobus à même le projet de modernisation de la rue Notre-Dame s'inscrit donc dans une stratégie globale d'intervention

dans le secteur est de Montréal. D'autres mesures sont également prévues pour appuyer le développement du transport en commun de l'est (voir figure 3, annexe 1) et favoriser l'usage des modes alternatifs de l'auto solo.

Toutes ces mesures se complètent et sont complémentaires aux services d'autobus qu'à développé, que développe et développera la STM. Notons les nouvelles lignes d'autobus introduites cette année vers l'est et qui connaissent un franc succès. (Lignes express 410, 430 et Métrobus 182)

L'objectif principal du Viabus est de mieux desservir les citoyens des quartiers de l'est de la Ville de Montréal (Mercier, Montréal-Est et Pointe-aux-Trembles) et des municipalités de la Rive-Nord (Repentigny, Charlemagne, Le Gardeur, Lachenaie) qui se destinent au centre-ville et d'augmenter la part de marché du transport en commun. La stratégie d'intervention a aussi pour objectifs :

- d'attirer une nouvelle clientèle au transport en commun par des aménagements qui confèrent aux usagers du TC un temps de parcours compétitif par rapport aux automobilistes ;
- de conserver et d'améliorer la desserte en transport en commun des principaux pôles d'activité dans le corridor et même de servir de support à leur développement ;
- d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et planifiées de transport (transport en commun et projets routiers) ;
- de développer dans le corridor, notamment dans les parties en site propre, des mesures complémentaires, tel que pistes cyclables, stationnements incitatifs, aménagements paysagers, etc.

En complément, l'aménagement de mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke, prolongeant la voie réservée existante, permet à la STM de desservir localement avec rabattement sur la station de métro Honoré-Beaugrand ou à continuer dans la voie réservée de Notre-Dame..

Ces interventions permettront d'implanter deux services express de dessertes métropolitaines entre Repentigny et le centre-ville de Montréal (voir Figure 4 de l'annexe 1), soit :

1. un service express par autobus entre Repentigny et le centre-ville de Montréal dans l'emprise ferroviaire du CN, et
2. un service express par autobus entre Repentigny et le centre-ville de Montréal dans l'axe de la rue Sherbrooke se rabattant au métro Honoré-Beaugrand.

Elles faciliteront la circulation et la rapidité des services express et locaux de la STM. Au centre-ville de Montréal, les autobus des services express utiliseront la voie réservée actuelle René-Lévesque.

L'ensemble des mesures projetées, qui inclut le viabus en site propre se prolongeant par l'aménagement d'une voie réservée le long du boulevard Notre-Dame, dans le cadre du projet de modernisation de celui-ci, **est au centre des priorités de développement incluses au PTI**

de l'AMT. Le coût total des aménagements projetés est de **29 333 300 \$**. À terme, le projet de Via-BUS pourrait permettre, selon le succès qu'il obtient de recevoir un SLR.

En 1999, l'AMT a fait réaliser des études pour évaluer l'opportunité et la faisabilité d'améliorer les services de transport en commun dans l'axe de transport compris entre Repentigny et le centre-ville de Montréal. Deux études ont été réalisées :

- une étude d'achalandage et prévision de la demande dans le corridor Rive-Nord Est / CUM. Cette étude a été réalisée par la STCUM pour le compte de l'AMT.
- une étude d'opportunité et de faisabilité de mesures préférentielles pour autobus dans le corridor Rive-Nord Est / CUM et de trains de banlieue. Cette étude a été réalisée par la firme AGRA Québec Ltée pour le compte de l'AMT.

L'étude de faisabilité a examiné plusieurs scénarios d'aménagement, notamment sur la rue Notre-Dame, et identifié les mesures offrant les meilleurs potentiels en termes de gains de temps aux services de transport en commun dans l'axe de transport considéré ainsi qu'une estimation préliminaire des coûts d'aménagement.

L'étude d'achalandage et de prévision de la demande a évalué le potentiel d'achalandage des divers scénarios à l'étude ainsi que le potentiel de transfert modal, les gains de temps pour la clientèle actuelle du TC et une estimation préliminaire des coûts d'exploitation.

Les principaux résultats de ces études ont été présentés en janvier 2000 aux principaux partenaires concernés (Villes, AOT, MTQ). Les rapports d'étude ont également été déposés en mars 2000 à la Direction territoriale de Montréal du ministère des Transports du Québec pour qu'il en tienne compte dans son projet de modernisation de Notre-Dame. Ces rapports et consultations ont conduit à des recommandations quant aux projets d'immobilisations à réaliser supportant la stratégie d'intervention pour l'amélioration du transport en commun entre Repentigny, l'est de Montréal et le centre-ville de Montréal. Les projets ont été retenus dans *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* du MTQ et dans le *Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2001-2002-2003* de l'AMT.

Selon l'analyse de faisabilité réalisée pour le compte de l'AMT, les principaux gains de temps dans le corridor par rapport à la situation actuelle proviennent de :

- l'aménagement d'une voie réservée à même le projet de modernisation de la rue Notre-Dame procure des gains de temps de l'ordre de 6 minutes en pointe du matin et de 8 minutes en pointe du soir ;
- l'aménagement de la voie réservée sur le pont Le Gardeur en direction est procure un gain de temps en pointe du soir de l'ordre de 1 minute 45 sec. ;
- l'utilisation de l'emprise ferroviaire par des autobus entre Pointe-aux-Trembles et l'autoroute 25 permet d'avoir une vitesse commerciale plus rapide et un temps de parcours inférieur de 6 minutes par rapport à l'axe de la rue Sherbrooke et de 12 minutes par rapport à l'axe Notre-Dame.

L'ensemble de ces mesures et des gains de temps cumulés donne un temps de parcours total entre Repentigny et le centre-ville de Montréal estimé à 48 minutes alors

qu'actuellement le temps de déplacement est de 70 à 80 minutes. Cette mesure d'économie de temps relative s'applique aussi à Pointe-aux-Trembles et à l'est de l'île.

La présence de mesures préférentielles efficaces dans l'axe de la rue Notre-Dame est donc particulièrement importante pour assurer la compétitivité et la régularité des services express comparés à l'automobile. Un tel niveau de service exerce un attrait potentiel important auprès de la clientèle actuelle et auprès des automobilistes. Au plan de l'achalandage, l'étude de transport a estimé que le scénario de service retenu par l'AMT attirerait un achalandage potentiel en période de pointe du matin de 6 800 personnes, incluant près de 1 200 anciens automobilistes transférés au transport en commun.

L'objectif visé est d'attirer 8 000 personnes au transport en commun soit une part modale de 50% et donc de retirer des routes, 2 400 automobiles par rapport à la situation actuelle.

Origine des passagers du Viabus (*)			
Origine	Achalandage		Automobilistes transférés au TC
	Total	%	
Pointe-aux-Trembles	3984	58%	880
Montréal-Est	157	2%	24
Mercier	1553	23%	56
MRC Assomption	1016	15%	235
Autres	120	2%	0
Total	6830	100%	1195

(*) court terme

3 RECOMMANDATIONS VISANT L'AMÉLIORATION DU PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME POUR LES FINS DE TC

Le BAPE consulte l'AMT sur le projet déposé par le MTQ. C'est donc dans ce cadre-ci et sur celui-ci, dans sa composante transport en commun, que l'AMT se prononce. Les objectifs visés pour le TC et les critères pour y parvenir servent de base aux commentaires pour améliorer le projet.

Tout d'abord, compte tenu de ce qui a été dit précédemment, des projets de TC dans cet axe, et de la nécessité d'améliorer la fluidité et l'accessibilité du TC au Centre-ville de Montréal, le statu quo n'est pas acceptable.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame offre l'opportunité d'incorporer à la configuration géométrique du futur boulevard une voie réservée qui permettrait de concurrencer le mode automobile au niveau régional, dans cet axe. Pour concrétiser le potentiel d'achalandage en transport en commun du corridor, les aménagements proposés doivent procurer aux services de transport en commun des avantages compétitifs à l'automobile en terme de temps de parcours, tout en assurant la régularité et la fiabilité des services de transport en commun. L'AMT ne se prononce donc que sur le segment compris entre l'Autoroute 25 et la rue De Lorimier (voir Figure 1 de l'annexe 1).

Des voies réservées en rive aux autobus sont proposées par le MTQ. Ces voies réservées sont localisées dans les accotements des voies rapides du boulevard et empruntent les « voies d'accès » de la rue modernisée. Dans cette proposition, les circuits express d'autobus seront contraints de passer par un nombre limité d'intersections. Afin d'optimiser les opérations des services de transport en commun et permettre d'atteindre le meilleur niveau de service possible (régularité, temps de parcours, fiabilité) les aménagements proposés (voie réservée et mesures préférentielles) doivent être continus et être exempts le plus possible de circulation autres que des autobus. L'idéal est évidemment d'avoir une voie réservée continue et le plus possible dédiée.

Dans l'état actuel d'avancement du volet « transport en commun » tel que présenté dans l'étude d'impact, l'AMT continuera de travailler de concert avec le MTQ et la Ville de Montréal pour maximiser la vitesse de déplacement et la régularité des services de transport en commun. Nos demandes particulières sont :

- l'insertion de mesures préférentielles aux feux de circulation n'a pas encore fait l'objet d'une analyse détaillée. Or, tel que mentionné dans l'étude d'impact du MTQ, les voies réservées aux autobus sont en rive et empruntent les voies d'accès. Il sera donc important pour l'AMT de s'assurer, entre autres, que la programmation des feux et les mesures préférentielles à installer, procurent une performance optimale aux services de transport en commun.

Les travaux sur Notre-Dame vont introduire des perturbations importantes à la circulation. Ces dernières peuvent être contrecarrées par des mesures de mitigation en transport en commun, massives, et financées par le MTQ. En conséquence, l'AMT demande :

- La mise en place de mesures importantes qui garantissent un accès direct et privilégié aux autobus dans la zone de travaux afin de compenser les impacts négatifs sur la circulation lors de ces travaux, et qui permettraient d'attirer et de garder une clientèle au transport en commun.

À ce stade-ci, l'AMT aimerait souligner au MTQ son intérêt pour une des variantes de tracé qui a été analysée et non retenue dans la recommandation finale du MTQ. Lors de la première partie des audiences publiques tenues par le BAPE, le MTQ a fait un rappel des variantes de tracés examinés afin de relier la rue Notre-Dame à l'Axe de la rue Souigny. Les analyses du MTQ ont démontré la faisabilité d'implantation de deux variantes, la variante CSF (qui a été retenue par le MTQ dans l'étude d'impact) et la variante CN privilégiée par l'AMT (voir plans des deux variantes en annexe 2).

La variante CN est située dans les limites de la cour de triage Longue-Pointe propriété du Canadien National. Cette variante constitue la variante privilégiée par l'AMT en ce qui concerne les avantages qu'elle procure au transport en commun. L'analyse préliminaire qu'a fait l'AMT démontre que cette variante améliorerait substantiellement l'efficacité des mesures préférentielles pour le transport en commun dans cette section du projet. La variante CN a les avantages suivants par rapport à la variante CSF :

- une séparation complète des mouvements d'autobus et des camions en provenance ou à destination du port procurant une meilleure régularité et sécurité des services de transport en commun ;

- une géométrie beaucoup plus simple pour les virages à gauche des autobus en direction est ;
- l'ajout de 1,5 km par direction de voie réservée pour le transport en commun ;
- la suppression de trois feux et arrêts obligatoires pour les autobus (trois en direction ouest et un en direction est) ;
- un parcours plus simple et plus direct permettant des gains au niveau du temps de parcours et de la régularité des services de transport en commun.

Les gains de temps visés dans cette section du projet de Via-BUS, requis par l'AMT, sont atteints par le projet de modernisation présenté.

4 CONCLUSION

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame permet d'incorporer des mesures préférentielles qui permettent l'implantation d'un corridor de transport en commun en site plus structurant et plus performant que les services actuels par autobus. Il offre la possibilité d'y introduire des modes de transport à plus grande capacité, à moyen terme, tels les SLR, selon certaines conditions. Ces nouveaux services de transport en commun concurrenceront efficacement l'automobile et devraient permettre l'accroissement de l'usage du TC dans cet axe, en contribuant à diminuer le volume d'automobiles. Ils devraient améliorer la fluidité de la circulation, et faciliter le transit des camions en provenance du port, à être priorisés en dehors des heures de pointe.

Le Via-BUS, dans son entièreté, est une des pièces majeures de la stratégie globale d'intervention de l'AMT afin d'améliorer les services de transport en commun pour les citoyens de l'est de la CUM et de la MRC l'Assomption qui se destinent au centre-ville et d'augmenter la part de marché du transport en commun, selon les objectifs fixés pour l'ensemble du projet Via-BUS.

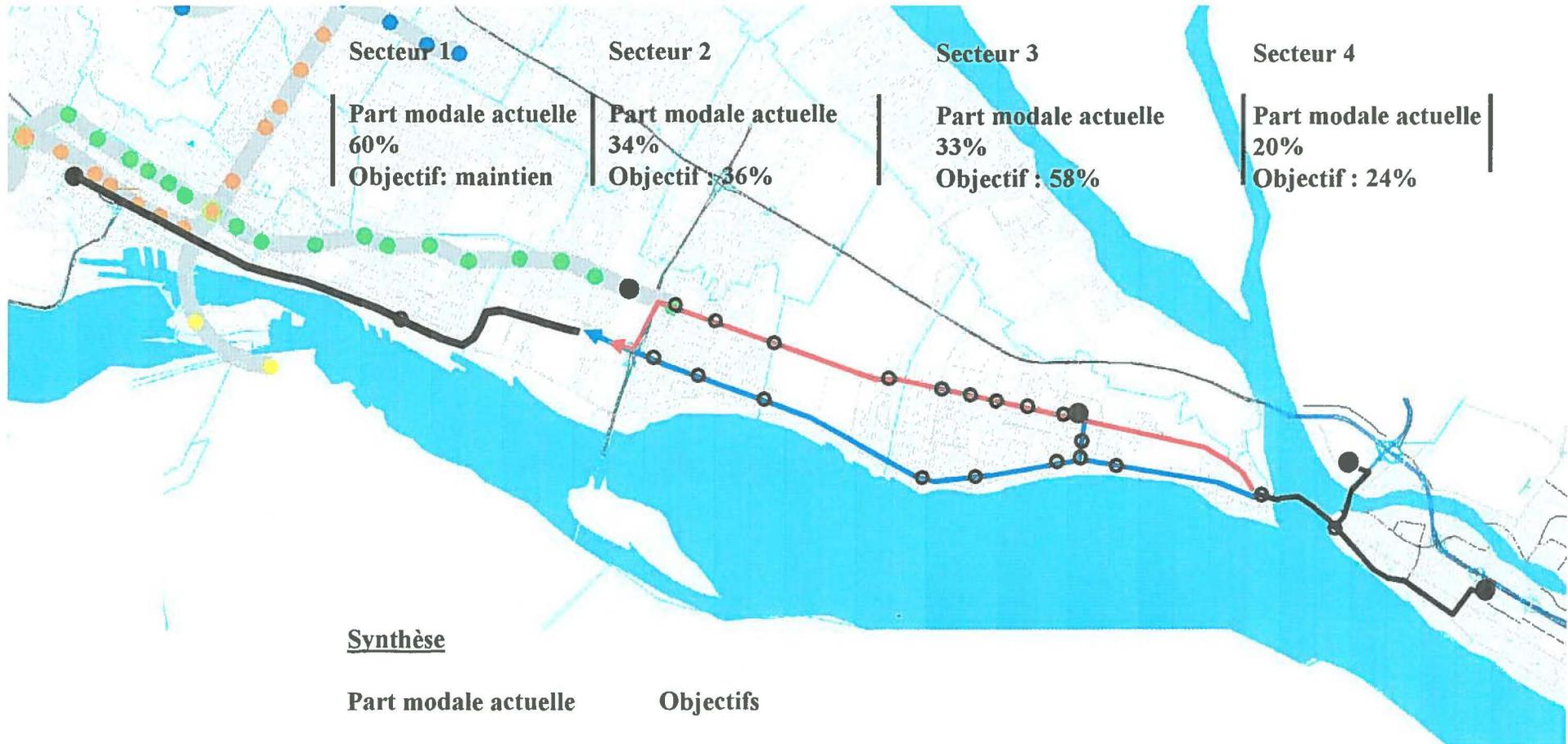
Tel que démontré dans les études réalisées par l'AMT, des mesures efficaces procureront des gains de temps cumulatifs suffisamment importants pour améliorer de manière significative les services actuels en transport en commun dans cet axe de transport et exerceront également un effet attractif tangible pour des personnes utilisant présentement leur automobile pour leurs déplacements pendulaires. En augmentant ainsi le nombre de déplacements en transport en commun dans ce corridor, l'AMT et ses partenaires viennent supporter les efforts des municipalités et du ministère des Transports du Québec afin d'améliorer la qualité du transport des personnes dans la région métropolitaine de Montréal et supporter une métropole viable, vivante et vibrante. De même, le transfert modal potentiel (automobilistes vers le TC) aura des impacts positifs sur l'environnement par une diminution des kilomètres parcourus en automobile, une diminution des émissions de polluants vers le quartier Hochelaga-Maisonneuve et une diminution des gaz à effet de serre (CO₂).

ANNEXES

ANNEXE 1

Interventions projetées par l'AMT
dans le corridor Rive-Nord Est / CUM

Figure 1. Objectif d'accroissement de la part modale en TC dans l'axe Rive-Nord Est / CUM



Synthèse

Part modale actuelle	Objectifs
Secteur 1 : 60%	maintien
Secteurs 2 à 4 : 28%	37% à court terme 50% objectif visé

Figure 2. Interventions dans le corridor Rive-Nord Est / CUM :

-  Voie réservée et mesures préférentielles sur le pont Le Gardeur et dans Repentigny
-  Voie réservée en site propre dans emprise ferroviaire (Via-BUS)
-  Voie réservée et mesures préférentielles dans boul. Notre-Dame modernisé
-  Voie réservée et mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke

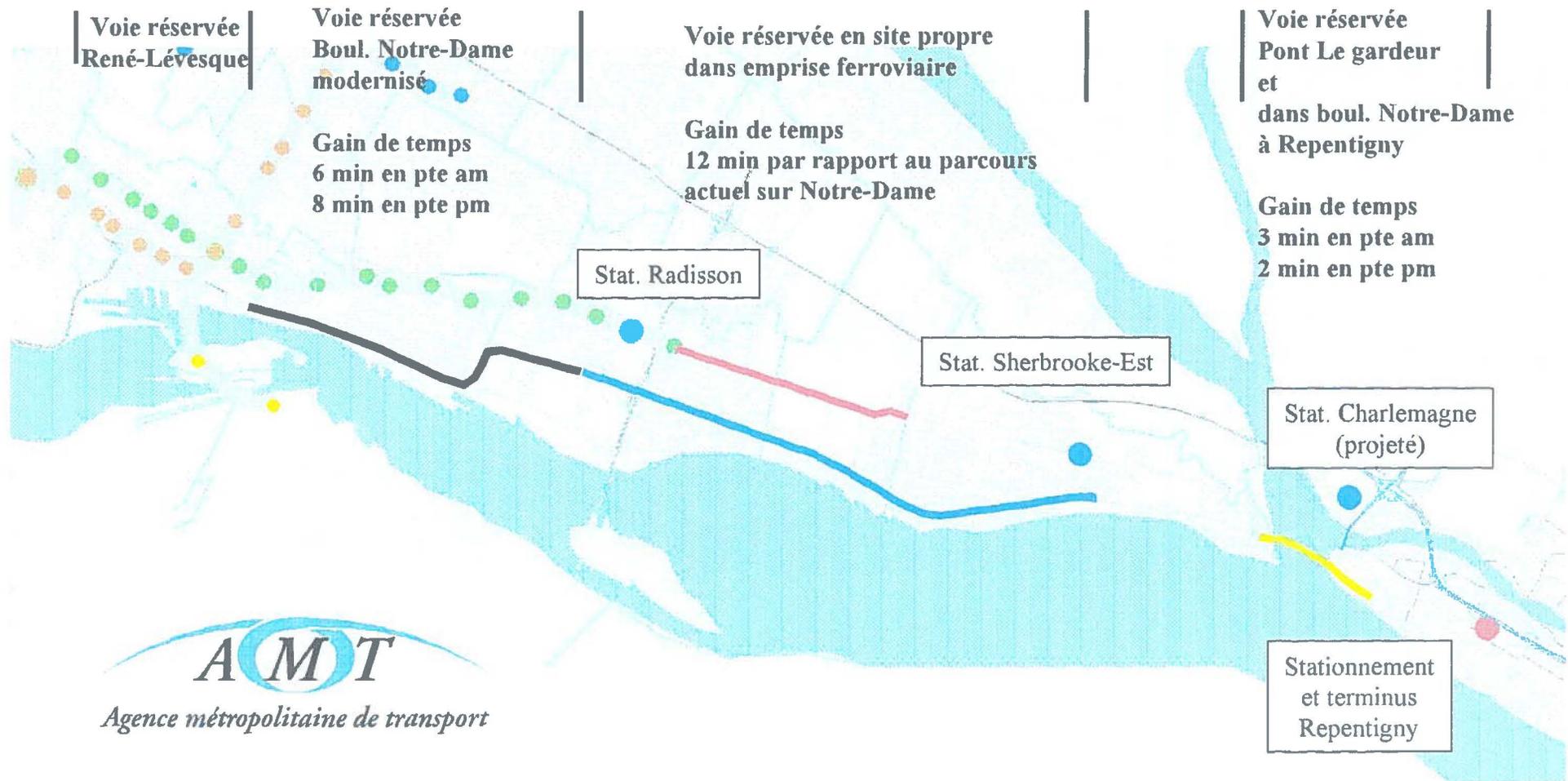


Figure 4. Services express recommandés (dessertes métropolitaines)



Offre de service	Terminus à Repentigny	
Point de départ	Terminus à Repentigny	
Point d'arrêt	Station de métro Lucien-L'Allier	
Correspondance avec métro ligne 1	oui (métro Beaugrand)	non
Distance parcourue	39,16 km	37,04 km
Fréquence du service	6 min	6 min
Vitesse commerciale moyenne	32,3 km/h	34,8 km/h
Temps de parcours moyen	56 min	48 min

LÉGENDE

- Stationnements incitatifs existants et projetés (PTI AMT)
- Arrêts des services express
- Sites potentiels : stationnements incitatifs

Parcours des services express

- Axe Sherbrooke
- Axe Emprise ferroviaire
- Tronçon commun

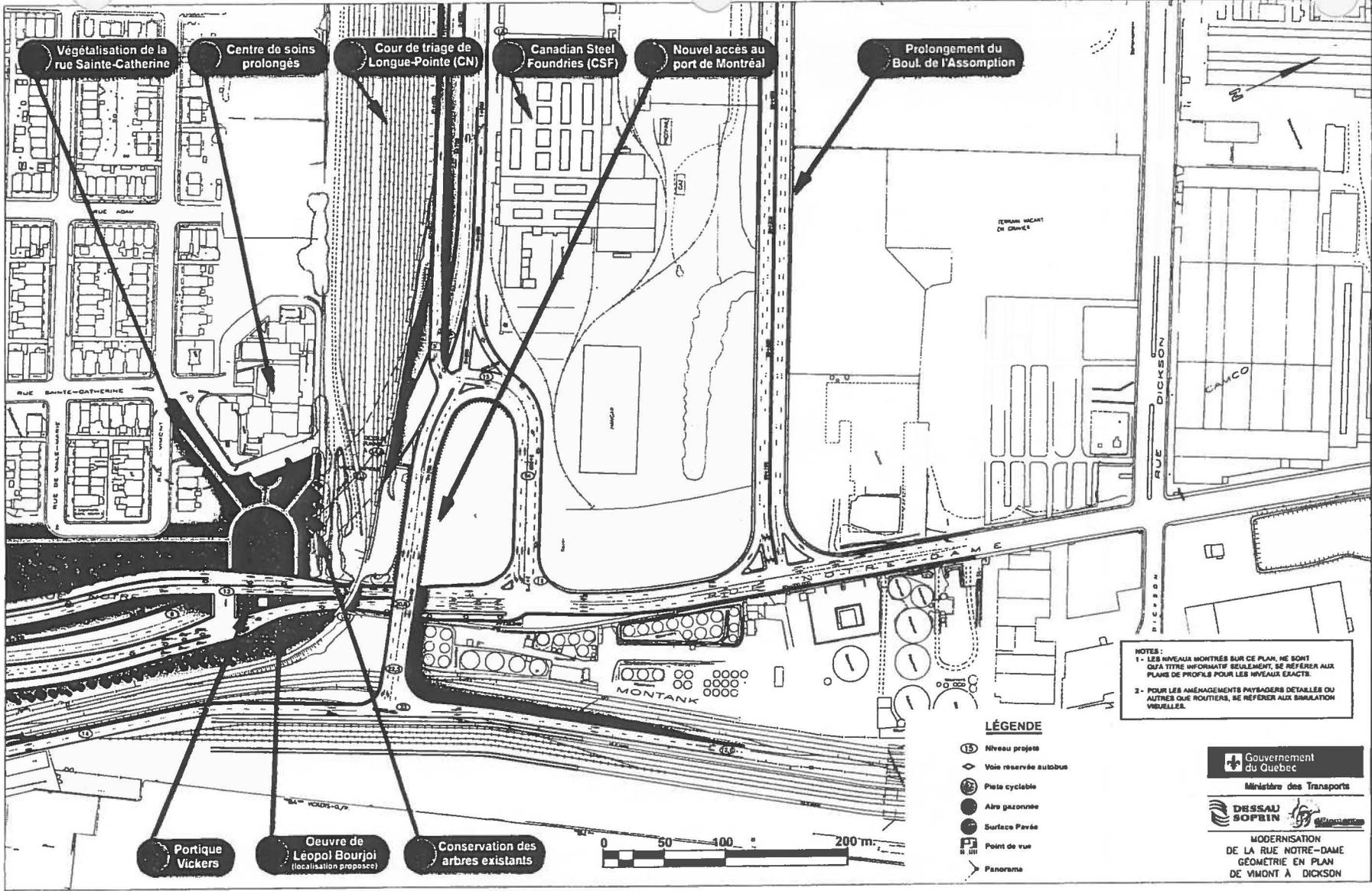
ANNEXE 2

Projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ

Variantes CSF et CN

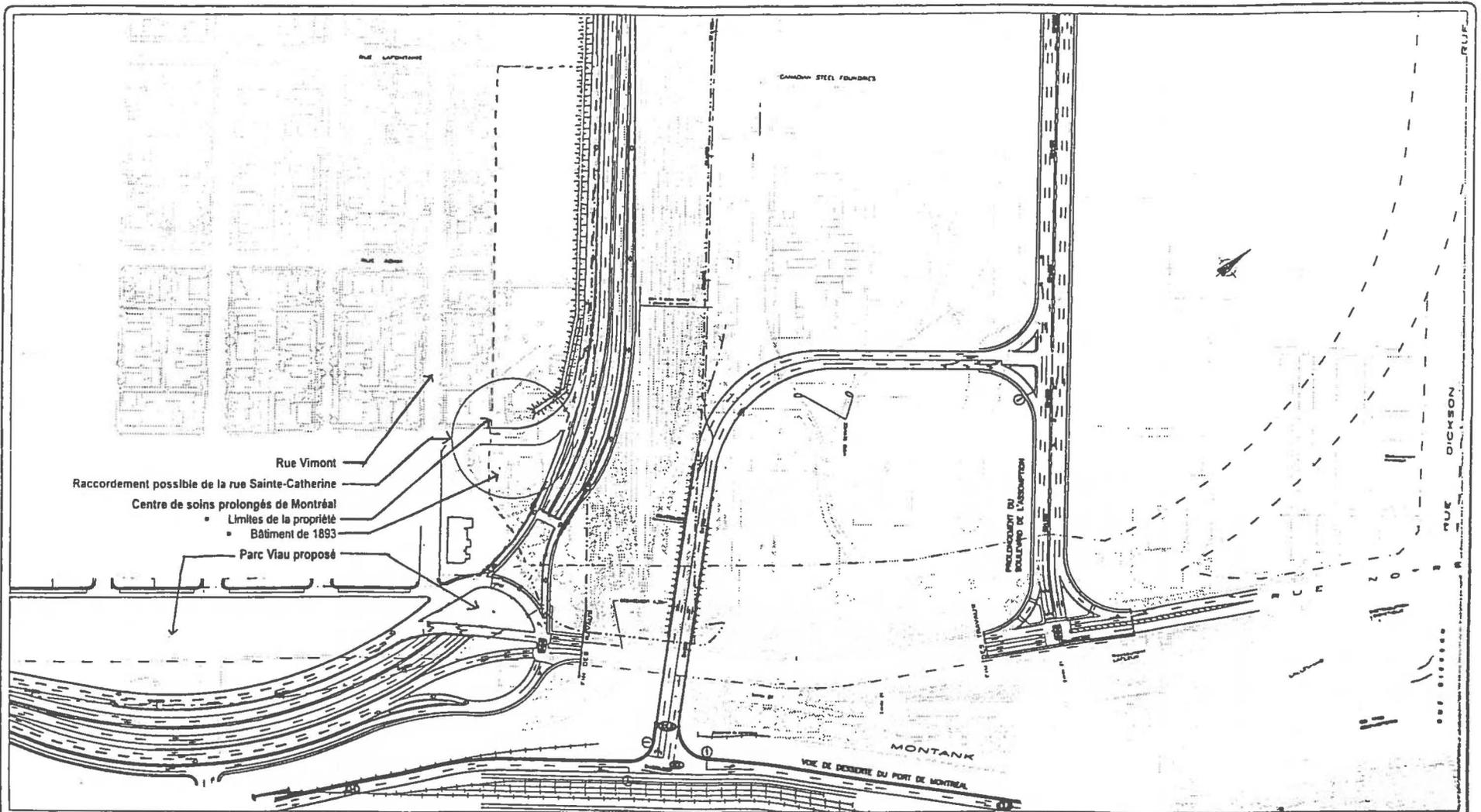
Localisation des variantes de tracé





Variante CSF présentée dans le rapport d'étude d'impact et recommandée par le MTQ

Variante CN étudiée par le MTQ
et privilégiée par l'AMT



COUR DE TRIAGE DU CN
VARIANTE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
DIRECTION TERRITORIALE
DE MONTRÉAL

AVANT-PROJET PRELIMINAIRE DE LA
MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME
ENTRE L'A-25 ET L'A-720

DESSIN SOPHIE

0400672401-CR040A