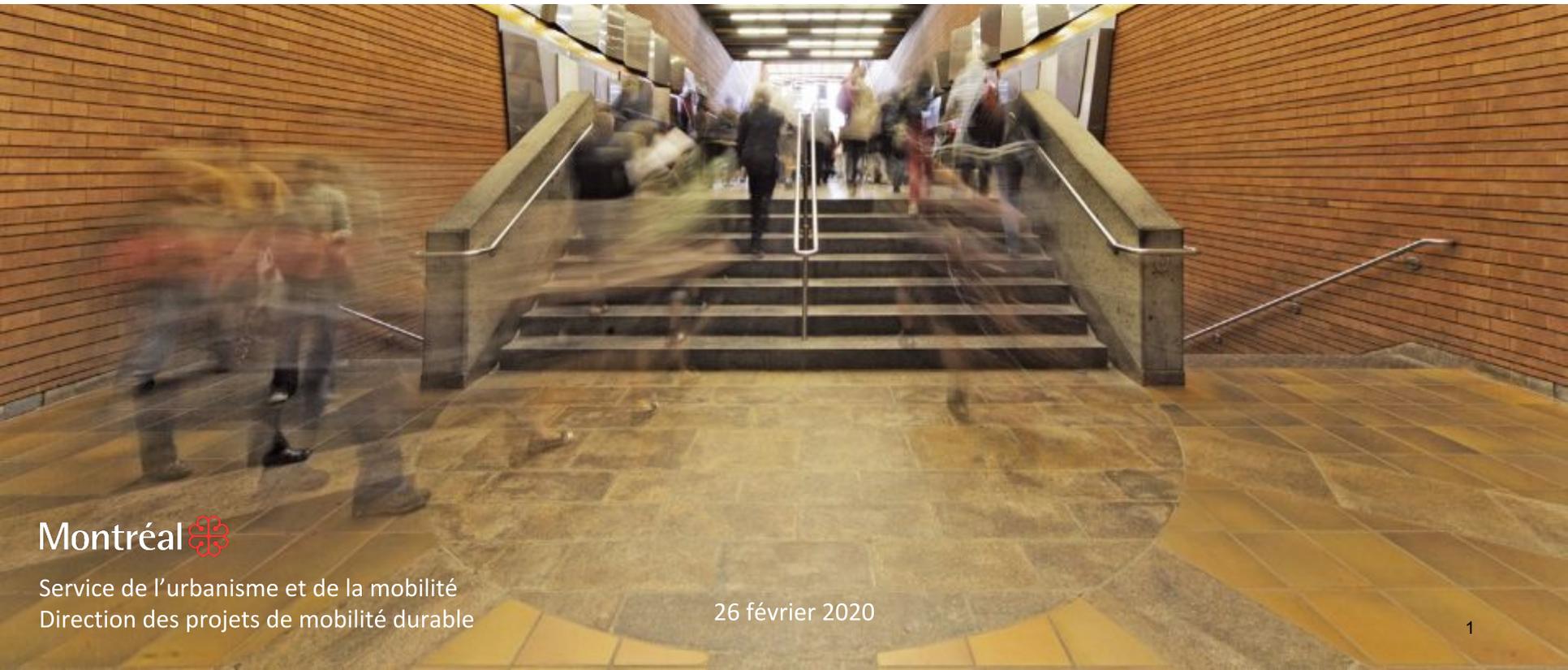


PROLONGEMENT DE LA BRANCHE OUEST DE LA LIGNE ORANGE DU MÉTRO



Montréal 

Service de l'urbanisme et de la mobilité
Direction des projets de mobilité durable

26 février 2020

Plan de la présentation

- Historique
- Développement du secteur
- Initiatives de la Ville
- Constats
- Localisation du secteur d'intervention prioritaire
- Sommaire du projet
- Retombées du prolongement
- Conclusion

Historique

Un projet datant de 50 ans!

En février 1971, le conseil de la Communauté urbaine de Montréal a autorisé un emprunt de 430 M \$, notamment pour le prolongement de la ligne orange

Le CTRM recommande que les lignes 2 et 5 du métro soient prolongées

Le Comité de transport de la région de Montréal recommande au ministère des Transports que soit immédiatement levé le moratoire sur les travaux de prolongement du métro touchant la ligne 2 ouest et la section est de la ligne 5.

Cette recommandation s'inscrit dans la ligne d'un des objectifs du gouvernement provincial, à savoir un encouragement très marqué à l'utilisation des modes de transport collectif tant pour alléger la circulation automobile dans le centre-ville de Montréal que pour enregistrer des économies au chapitre des produits énergétiques.

En somme, le CTRM recommande l'implémentation du programme de prolongement proposé par le Bureau du transport métropolitain, à l'exception de la partie ouest de la ligne 5, qui doit éventuellement relier Hampstead à Montréal-Nord en passant par l'Université de Montréal.

En revanche, le CTRM recommande que le BTM modifie ses plans pour le terminus-garage de

Salaberry, à l'extrémité de la ligne 2 ouest, de manière à prévoir la poussée éventuelle du métro jusqu'au centre-ville de Laval (ce qui faisait d'ailleurs partie du programme à long terme du BTM), et que soient amorcés immédiatement les travaux préparatoires au prolongement de la ligne 1 de métro sur la Rive sud vers une station située dans l'axe de l'emprise ferroviaire désaffectée du Canadien National et du boulevard Desaulniers.

Trop pour l'ouest, trop peu pour l'est

Au sujet de la ligne 5, le CTRM justifie sa recommandation en expliquant qu'à l'exception du prolongement de la ligne 1 vers l'est, le métro ne dessert que le centre-ouest de Montréal, et bien souvent un bassin de population formé de résidents bien nantis qui utilisent peu le métro.

La ligne 5 vers l'est devenait donc prioritaire aux yeux de ses membres. Quant au départ de la station du Parc plutôt qu'à la station de correspondance (avec la

ligne 2 est) Jean-Talon, le CTRM explique que la station du Parc pourra devenir éventuellement une station de correspondance avec l'éventuel réseau express de Montréal. Par ailleurs, le CTRM donne suite à la mise en garde du BTM relative au tunnel entre la station Snowdon et la station Université de Montréal, et recommande que le tunnel soit bétonné, tant pour protéger les ouvrages que pour assurer la sécurité du public. Quant au souhait du BTM, d'assurer au moins un service de navette entre ces deux stations afin de desservir la population étudiante de l'université, le CTRM ne la retient pas comme prioritaire, à cause des coûts qu'il faudra engager dans la construction de la bretelle pour amener des rames de métro sur la voie de navette.

La ligne 2 ouest

Les recommandations du

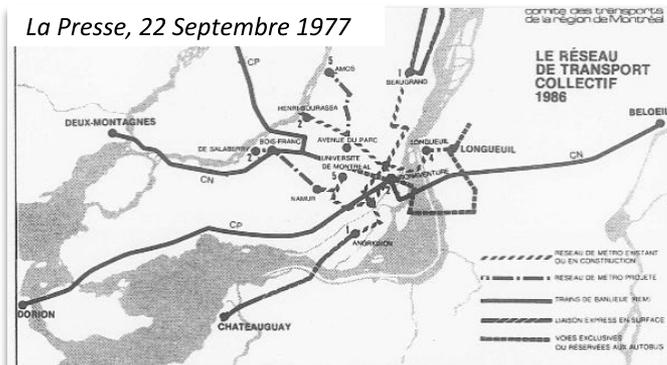
Textes de Guy Pinard

CTRM pour la ligne 2 ouest s'inscrivent absolument dans le programme de travail du BTM, avec garage à la station de Salaberry, et construction d'une station intermédiaire à la station Bois-Franc afin de permettre la correspondance entre le métro et le réseau express métropolitain Deux-Montagnes. En somme, les opinions du BTM ont primé sur celles du Canadien National.

En revanche, il serait préférable que les Lavallois ne s'attendent pas à voir le métro parvenir jusqu'à leur centre-ville demain matin. En effet, le CTRM recommande que la station de Salaberry soit aménagée de façon à offrir un terminus moderne à la Commission de transport de Laval.

Pour revenir au BTM, mentionnons que de tous les experts consultés, ce sont ceux du BTM qui ont impressionné le plus, d'autant plus que le ministère des Transports ne compte aucun interlocuteur valable pour les confronter sur les problèmes du métro, qu'ils connaissent à fond.

La Presse, 22 Septembre 1977



Pas de métro à Laval avant 1986, mais le REM Montréal-Ste-Thérèse, selon le CTRM

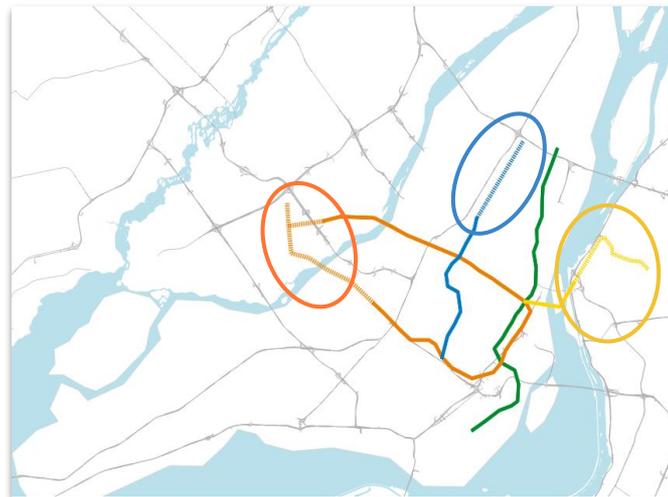
« Les recommandations du CTRM pour la ligne 2 ouest s'inscrivent absolument dans le programme de travail du BTM, avec garage à la station Salaberry, et construction d'une station intermédiaire à la station Bois-Franc afin de permettre la correspondance entre le métro et le réseau express métropolitain Deux-Montagnes. »

La Presse, 14 septembre 1977

Historique

- **2008** - Plan de transport de la Ville de Montréal
Prolonger la ligne 2 (orange) de Côte-Vertu à Bois-Franc
- **2009**
Création d'un bureau de projet à l'AMT pour étudier trois prolongements de métro (lignes orange, jaune et bleue)
- **2011**
Création d'un comité sectoriel municipal dans le cadre du Bureau de projet de l'AMT pour les prolongements de métro
- **2013 - 2017**
Réalisation du dossier d'opportunité (DO) pour le prolongement de la ligne bleue et dépôt du DO par l'ARTM

Prolongements étudiés depuis 2009



2019 - Dans le cadre du PIDTC 2018-2021, le Bureau d'études sur les interventions visant à développer le réseau structurant régional dépose une fiche d'avant-projet (FAP) au gouvernement (juin 2019) pour un mode structurant dans l'axe du prolongement de la section ouest de la ligne orange du métro à Montréal et à Laval

Historique

Mandats de la CDPQ

2015 - Création de CDPQ infra

2016 - Annonce du Projet du Réseau express métropolitain (REM)

2019 - Trois (3) mandats confiés à la CDPQ par le gouvernement du Québec :

- Études préliminaires pour le prolongement du REM vers le nord, pour desservir le centre de Laval
- Études préliminaires pour le prolongement du REM vers le sud pour atteindre les secteurs de Chambly et de Saint-Jean-sur-Richelieu
- Évaluation d'un nouveau système de transport collectif pour relier l'Est de Montréal, le secteur du Cégep Marie-Victorin, le centre-ville et Lachine

Initiatives de la Ville

Avec l'arrivée de 2 projets majeurs dans le secteur Namur-De la Savane (**Hippodrome** et **Royalmount**), des études ont été réalisées afin d'identifier les enjeux et proposer des solutions :

Étude des besoins en transport et identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-De la Savane (2018)

Identification de plusieurs problématiques liées aux déplacements en raison de :

- Forte présence d'automobiles et de camions
- Manque d'infrastructures sécuritaires et confortables pour les cyclistes et les piétons

Afin d'améliorer les déplacements et diminuer la pression sur le réseau routier, une priorité pour le secteur consiste en l'intégration des modes de transports actifs, collectifs et innovants, incluant le **raccordement du secteur avec le réseau de métro.**

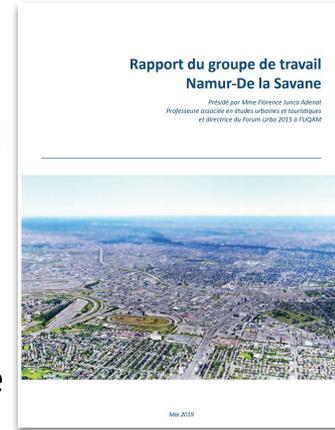
Initiatives de la Ville

Mise en place du groupe de travail Namur-De la Savane

Un groupe de travail a été créé en mars 2019, à l'initiative de la Mairesse de Montréal et de la Ministre déléguée aux transports et Ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal ayant comme mandat de proposer des solutions à court, moyen et long terme pour améliorer les conditions de mobilité dans le secteur.

Dans son rapport déposé en mai 2019, il recommande d'augmenter l'usage de la ligne orange ouest en **raccordant le métro au REM à la station Bois-Franc**.

Selon le groupe de travail, cette action est jugée **prioritaire** et devrait s'enclencher à **court terme** compte tenu de son effet important sur l'utilisation des modes de transport collectif et sur la connectivité du secteur à l'aéroport et à l'ouest de Montréal.



Constats

Accessibilité du secteur Namur-De la savane

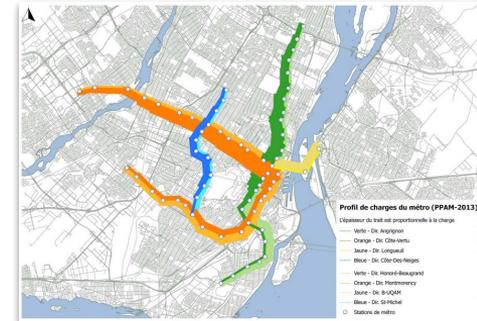
- Nombreuses coupures de la trame urbaine
 - 3 autoroutes (A-15, A-40 et A-520)
 - 2 corridors ferroviaires
 - Stations de métro et gares de train difficilement accessibles
 - Réseau routier local incomplet (ex : Cavendish)



Source : Groupe de travail Namur-De la Savane, 2019

Situation actuelle du transport collectif

- Terminus d'autobus saturés aux stations Du Collège et Côte-Vertu
- Capacité résiduelle sur la ligne orange d'environ 46 % en pointe du matin (24 000 déplacements) et de 68 % pour une journée de semaine (180 000 déplacements), vers le centre-ville
- Stations Namur et De la Savane parmi les moins fréquentées du réseau



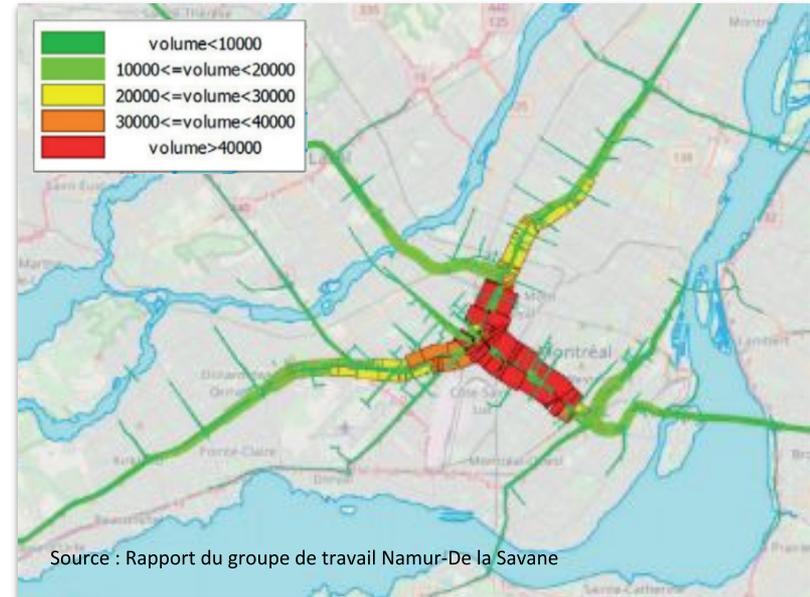
Source : Ministère des Transports du Québec, 2018

Constats

Situation actuelle du réseau routier

- Congestion chronique entre 6 h et 19 h dans le secteur Décarie (A-15/A-40)
- 360 000 véh./jour au niveau de l'échangeur Décarie et de ses voies de services
- 25 % des déplacements proviennent d'un rayon de 7 km de l'échangeur

Débits véhiculaires quotidiens dans l'échangeur Décarie entre 6 h et 19 h, scénario de référence 2021



Constats

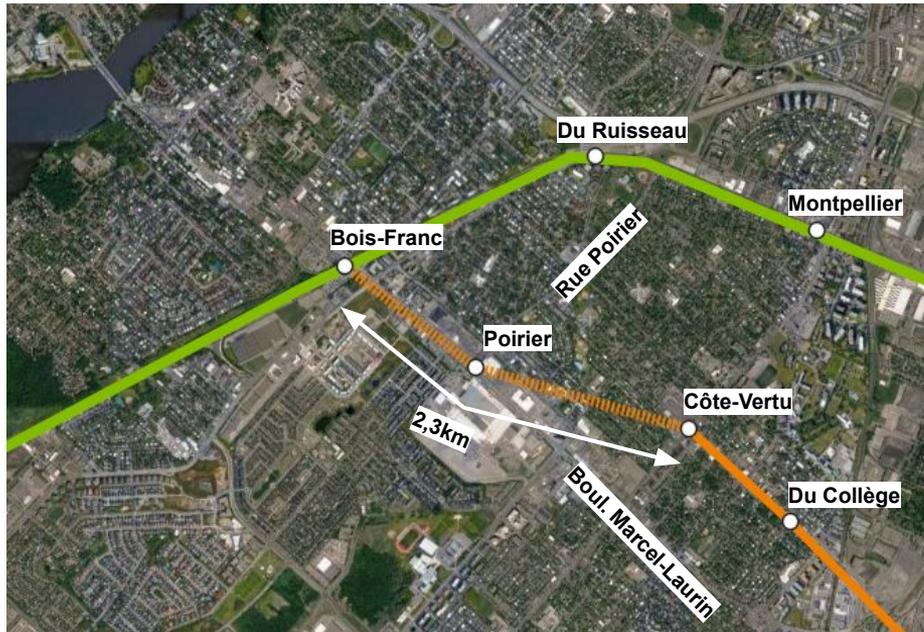
Impacts du statu quo

- Le réseau routier déjà peu fonctionnel deviendra encore plus surchargé et les conditions de circulation continueront de se dégrader, au risque de devenir critiques
- Le niveau de saturation des terminus Côte-Vertu et du Collège continuera de s'accroître

L'absence de connexion entre le métro Côte-Vertu et la station Bois-Franc du REM réduira considérablement l'attrait des transports collectifs dans le secteur

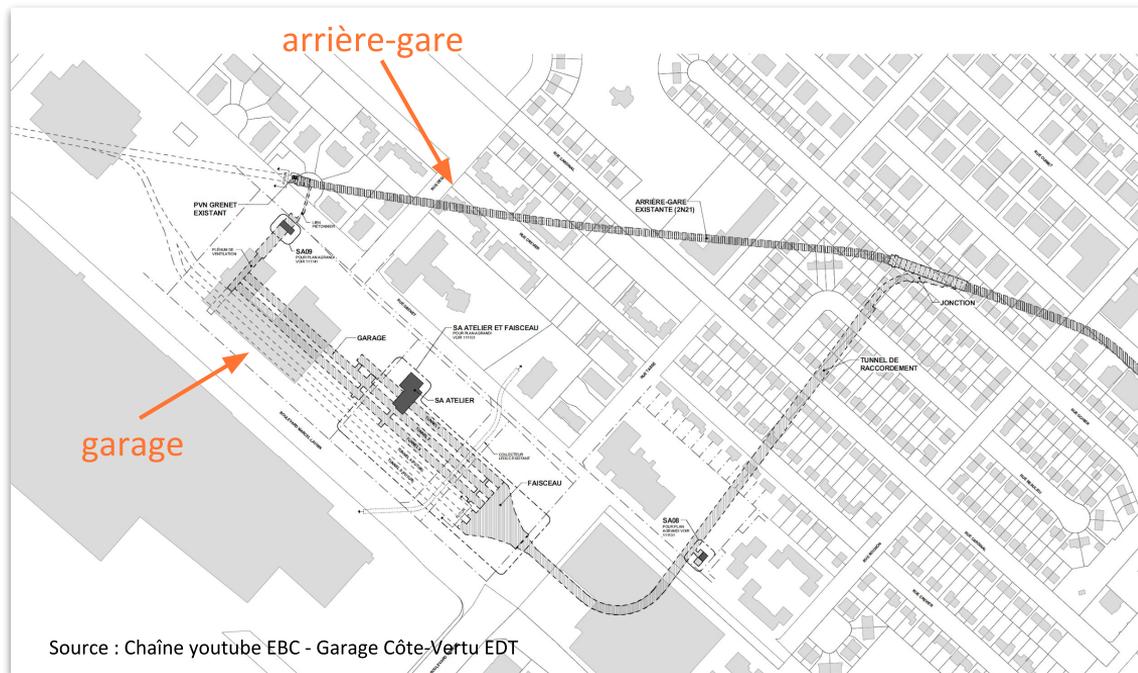
Sommaire du projet

Le prolongement de la ligne 2 (orange) jusqu'à la future station Bois-Franc du REM serait constitué de deux (2) stations (Poirier et Bois-Franc), sur une distance de 2,3 km.



Sommaire du projet

- Le prolongement se ferait dans la continuité de l'arrière-gare Côte-Vertu existante
- Le garage Côte-Vertu, présentement en construction, tient compte de ce futur prolongement



Retombées du prolongement



- Création d'une station intermodale d'envergure (bus, métro et REM)



- Diminution de la pression sur le réseau autoroutier



- Accès rapide vers de nouveaux secteurs industriels et institutionnels



- Accès rapide à l'aéroport



- Soulagement des terminus Côte-Vertu et du Collège



- Réduction des émissions de GES



- Accroissement de l'attrait des nombreux projets de développement qui verront le jour autour des nouvelles stations

Conclusion

Tout comme le projet de la ligne Rose, le prolongement de la ligne Orange jusqu'au REM est indispensable pour :

- attirer de nouveaux usagers vers le transport en commun
- réduire la congestion
- atteindre nos objectifs de réduction des GES

La Ville de Montréal considère qu'il est prioritaire de prolonger le métro jusqu'à la future station Bois-Franc pour maximiser l'effet structurant qu'aura la mise en service du REM et de ses éventuels prolongements sur la mobilité dans la région métropolitaine.



Merci !