

22 avril 2016

UN NOUVEAU MODE DE TRANSPORT UN NOUVEAU MODE DE VIE

Rive-Sud + Centre-ville + Ouest de l'Île + Rive-Nord + aéroport



cdpqinfra.com

Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec

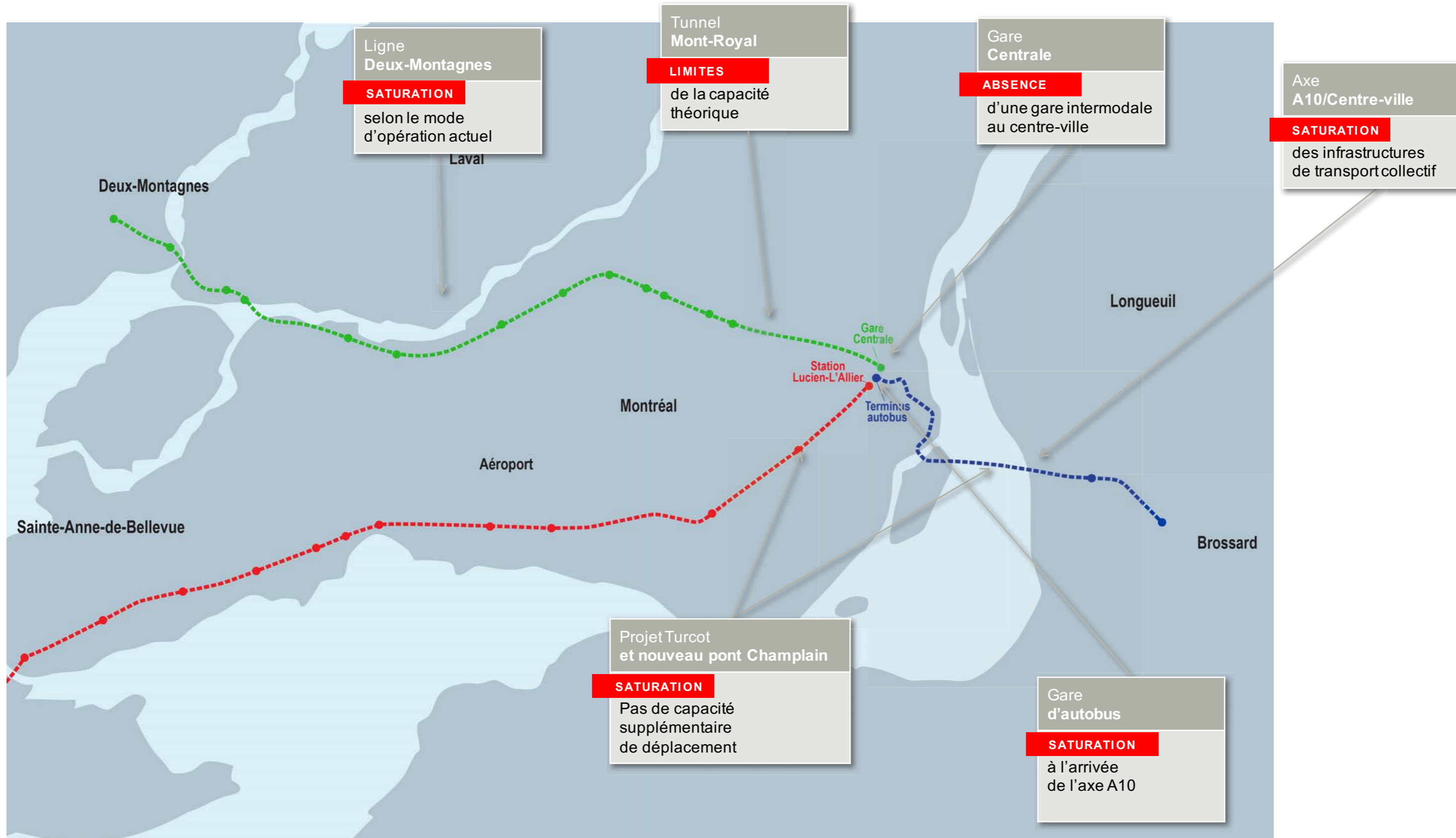
Les réseaux de transport actuels (route et transport en commun) sont déjà saturés ou n'ont pas la capacité suffisante pour soutenir l'accroissement projeté des déplacements

- > Saturation des infrastructures de transport collectif dans l'axe **A10/Centre-ville de Montréal**
- > Saturation du **corridor ferroviaire le long de l'A20**
- > Saturation de la ligne **Deux-Montagnes** selon le mode d'opération actuel

	Achalandage quotidien actuel	Situation actuelle	Achalandage quotidien 2021 avec projet	Gain
Axe A10/Centre-ville de Montréal	55 000	SATURÉ	80 000	+ 25 000
Aéroport	3 000 (ligne 747)	CORRIDOR A20 SATURÉ	10 000	+ 7 000
Deux-Montagnes	27 000	SATURÉ	60 000	+ 33 000
	85 000		150 000	+ 65 000

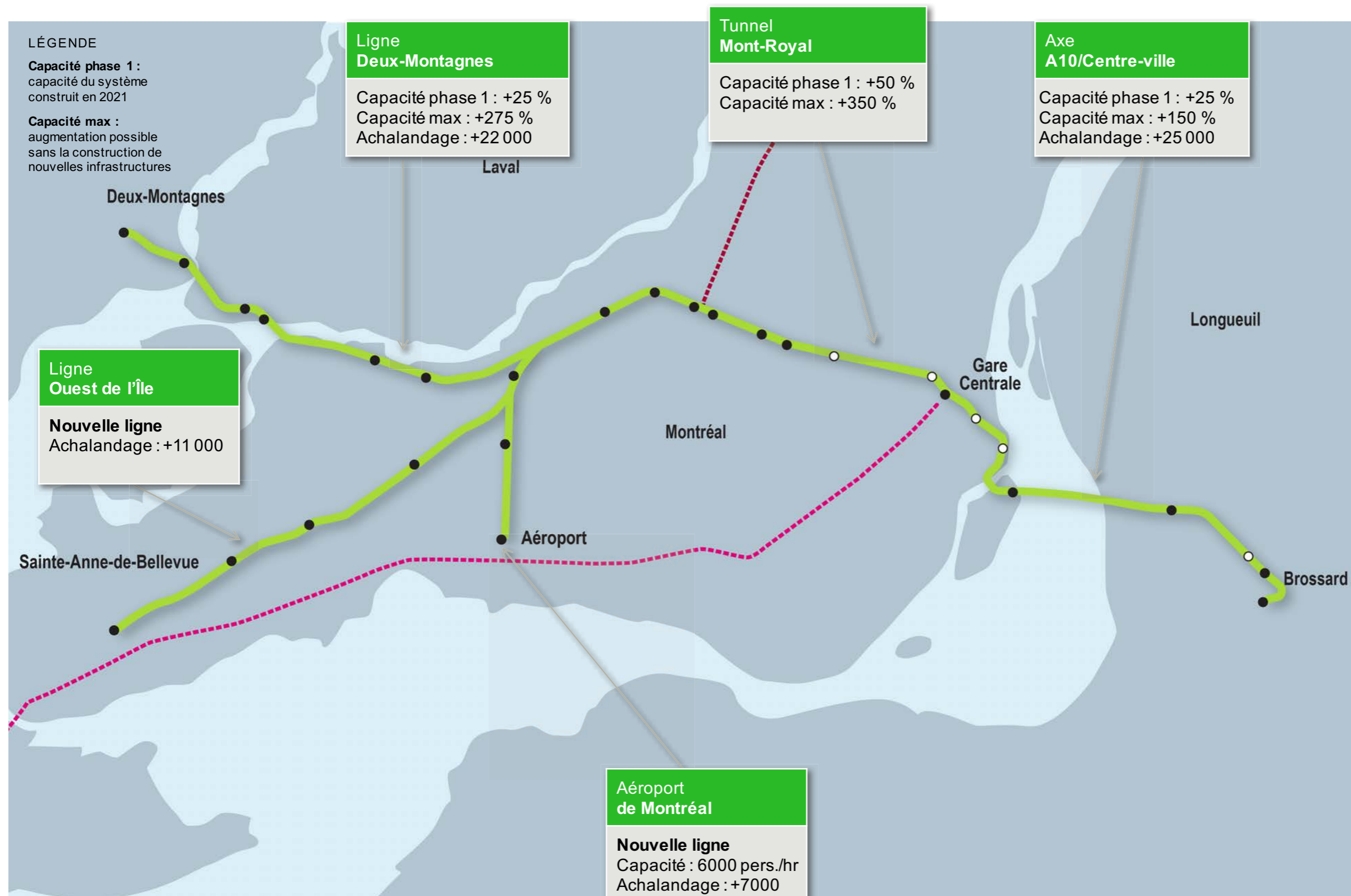
 **La situation actuelle est un frein important au développement économique**

Un système saturé et limité



Plus important projet de transport intégré

à Montréal depuis 1966



SLR
automatisé

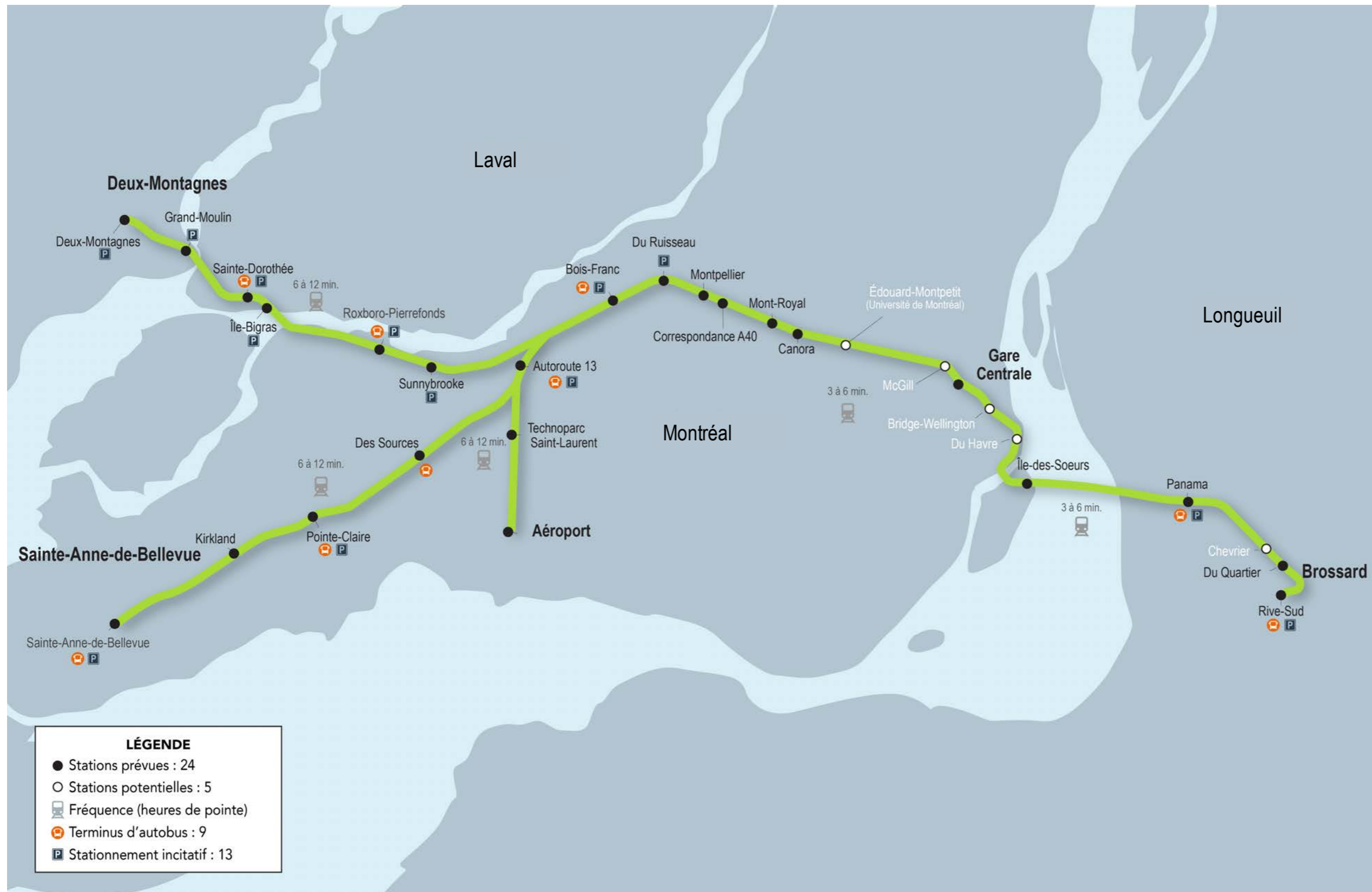
20 h/jr, 7 jrs/7

67 km
de voies doubles

Prévision à l'ouverture :
150 000
passages/jour,
une augmentation
de + 65 000 passages

35 millions
passages/ année

Carte du nouveau réseau électrique métropolitain (REM)



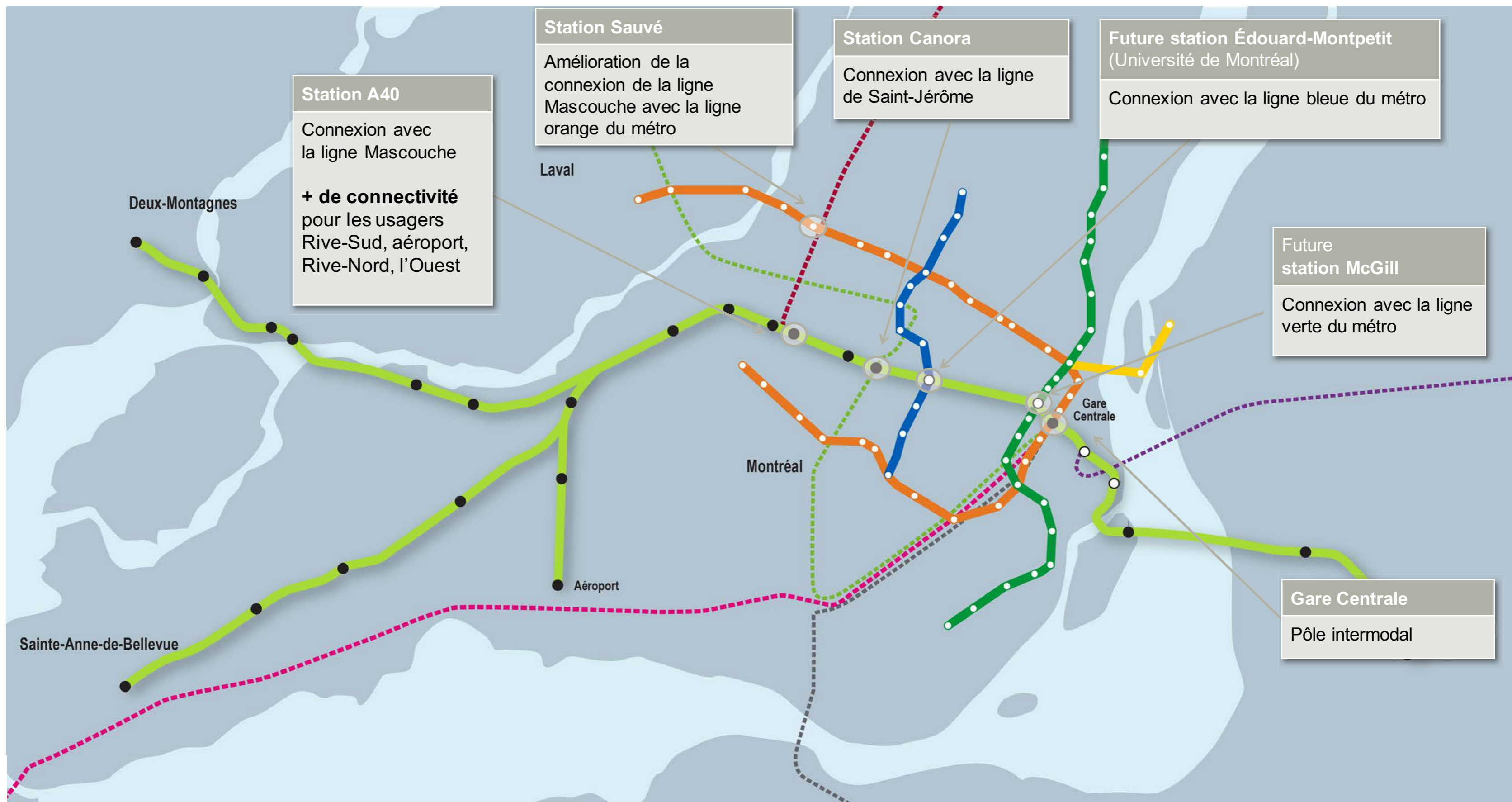
Le REM
comprend :

24
stations

9
terminus
d'autobus

13
Stationnements
incitatifs

Une connectivité accrue



Temps de parcours et fréquence en heure de pointe

	Temps de parcours			Fréquence	
	En voiture actuellement	Transport collectif actuellement	CDPQ Infra	Transport collectif actuellement	CDPQ Infra
De la Rive-Sud au centre-ville	40 à 50 min. en moyenne	20 à 25 min. en moyenne de Chevrier	15 à 20 min. de l'échangeur A10/A30	aux 15 min.	aux 3 à 6 min.*
De l'aéroport au centre-ville	30 à 45 min. en moyenne	45 à 60 min. en moyenne	25 à 30 min.	aux 8 min.	aux 6 à 12 min.*
De l'Ouest au centre-ville	50 min. en moyenne	45 à 50 min. de Sainte-Anne-de-Bellevue en moyenne	35 à 40 min. de Sainte-Anne-de-Bellevue	aux 20 min. en moyenne	aux 6 à 12 min.*
De Deux-Montagnes au centre-ville	Plus d'une heure	40 à 45 min. en moyenne	35 à 40 min.	aux 30 min. en moyenne	aux 6 à 12 min.*

* Selon l'évolution de l'achalandage

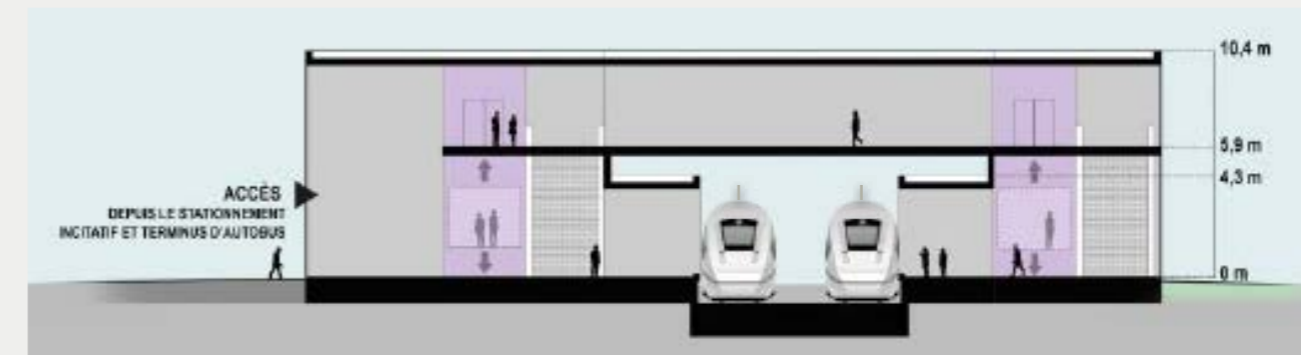
VOITURES

- > Voiture de type métro léger, électrique
- > Flotte d'environ 200 voitures à la mise en service
- > Rame de 4 voitures en heure de pointe ; rame de 2 voitures en hors pointe
- > Capacité de 150 passagers par voiture (assis et debout)
- > Configuration entre deux voitures de type « boa »
- > Alimentation électrique par caténaire
- > Systèmes et conduite automatisée des trains
- > Vitesse maximale de 100 km/h



STATIONS

- > Quais d'environ 80 m de long
- > Portes palières sur les quais
- > Accessibles à pied, vélo, par autobus et en voiture
- > Accès universel
- > Ascenseurs, escaliers mécaniques et supports à vélo
- > Wi-Fi offert sur toute la ligne
- > Préposés circulant dans les rames et stations pour information et contrôle



Vision d'une station type



Un levier de développement durable et économique

- > Dessert un **territoire couvrant** les principaux pôles d'emploi de la région :
 - Centre-ville, Ouest de l'Île, aéroport, Rive-Sud et Rive-Nord
- > Dessert des **secteurs à fort potentiel de développement économique** :
 - Aéroport et Technoparc Saint-Laurent, ainsi que les stations potentielles Université de Montréal, Bassin Peel, secteur Bridge-Wellington, Havre
- > Vecteur de **5 G\$ d'investissements privés** pour le développement immobilier le long du tracé
 - Exemple de Vancouver : depuis la mise en service pour les Jeux Olympiques de Vancouver en 2010, 15 projets de développement majeurs le long du tracé de la Canada Line
- > **Réduit les pertes économiques** liées à la congestion routière (estimées à 1,4 G \$/an dans la région métropolitaine)
- > Génère des **gains de temps** importants pour les clients et donc accroît la **productivité**

▶ Contribue à une **économie dynamique**
et **sobre en carbone**

RETOMBÉES POTENTIELLES

DURANT LA CONSTRUCTION (4 ANS)

+ 7 500*

emplois directs et indirects
générés par année

+ 3 G\$*

de contribution au PIB

UNE FOIS LE RÉSEAU COMPLET EN OPÉRATION

diminution de

16 800**

tonnes de GES
annuellement

* Estimations préliminaires réalisées à partir du modèle intersectoriel de l'ISQ.

** Estimations préliminaires basées sur une étude de Steer Davies Gleave.

- > Contrat de conception, approvisionnement et construction du projet
- > Contrat pour la fourniture du matériel roulant, du système de contrôle, de l'exploitation et de l'entretien
- > Appels d'offres internationaux ouverts et transparents avec structure de gouvernance inspirée des meilleures pratiques
- > Coûts de construction estimés à **5,5 G\$**



- > Amorcée en avril 2016 auprès des parties prenantes pour présenter le projet, recueillir les préoccupations et commentaires et répondre aux questions
- > Plusieurs canaux d'information prévus : site web, envoi d'information par courriel, rencontres en personne et portes ouvertes
- > Audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet prévues à la fin de l'été 2016

- > **Printemps 2016**
Consultations
- > **Fin été 2016**
Audiences publiques du BAPE
- > **Automne 2016**
Appel de propositions auprès des consortiums qualifiés
- > **Fin 2016 / début 2017**
Décision finale requise des gouvernements
- > **Hiver 2017**
Décret environnemental
- > **Printemps 2017**
Clôture financière
- > **Printemps 2017**
Début de la réalisation
- > **2020**
Mise en service des premières rames

