

Métro de surface - ligne 6

**SIMULATIONS D'ACHALANDAGE ET
CARACTERISTIQUES DES DEPLACEMENTS**

D.G.T.P. - DOCUMENTATION

CANQ
TR
COTREM
126
Ex. 1

DOCUMENT DE TRAVAIL

conseil des transports de la région de Montréal

439202

COTREM

conseil des transports
de la région de Montréal

Métro de surface - ligne 6
simulations d'achalandage et
caractéristiques des déplacements

QMTRA
CANQ
TR
COTREM
126
Ex.1

Jean-Pierre Primeau, ing.
Directeur
février 1983

DIRECTEUR:

Jean-Pierre Primeau

ANALYSES ET REDACTION:

Claude Desloges
Pierre Tremblay

CONCEPTION GRAPHIQUE:

Denis Chauvette

DACTYLOGRAPHIE:

Liette Pepin

TABLE DES MATIERES

	PAGE
LISTE DES FIGURES	i
LISTE DES TABLEAUX	ii
PREAMBULE	1
1. L'OFFRE	3
1.1 Les réseaux	4
1.1.1 Scénario 0	4
1.1.2 Scénario 1	5
1.1.3 Scénario 2	5
1.1.4 Scénario 3	6
1.1.5 Scénario 4	6
1.2 La tarification	6
2. LA DEMANDE	7
3. LES RESULTATS	12
3.1 Achalandages en ligne et en station	13
3.1.1 Diagrammes d'achalandage	13
3.1.2 Centres de correspondance	20
3.2 Statistiques d'achalandage et d'exploitation	20
3.3 Temps moyens pondérés	27
3.4 Temps de déplacement des usagers potentiels de la ligne 6	27
CONCLUSION	36
ANNEXE	38
- Scénario 0	39
- Scénario 1	48
- Scénario 2	62
- Scénario 3	73
- Scénario 4	87

LISTE DES FIGURES

	PAGE
Figure 1 - Diagramme d'achalandage Scénario 0, heure de pointe	14
Figure 2 - Diagramme d'achalandage Scénario 1, heure de pointe	15
Figure 3 - Diagramme d'achalandage Scénario 2, heure de pointe	17
Figure 4 - Diagramme d'achalandage Scénario 3, heure de pointe	18
Figure 5 - Diagramme d'achalandage Scénario 4, heure de pointe	19

LISTE DES TABLEAUX

	PAGE
Tableau 1 - Caractéristiques du scénario 0	4
Tableau 2 - Caractéristiques du scénario 1	5
Tableau 3 - Facteurs de génération 1978→1987	8
Tableau 4 - Comparaison des totaux de matrices, 1978 et 1987	9
Tableau 5 - Matrices 1987	10
Tableau 6 - Déplacements par transport collectif, période de pointe	11
Tableau 7 - Principaux mouvements de correspondance (heure de pointe moyenne a.m.)	20
Tableau 8 - Statistiques d'achalandage et d'exploitation Demande "A"; tous buts, répartition modale simulée, heure de pointe moyenne du matin	21
Tableau 9 - Statistiques d'achalandage et d'exploitation Demande "B"; motif travail, répartition modale simulée, heure de pointe moyenne du matin	22
Tableau 10- Statistiques d'achalandage et d'exploitation Demande "C"; tous buts, répartition modale observée, heure de pointe moyenne du matin	23
Tableau 11- Statistiques d'achalandage et d'exploitation Demande "D"; motif travail, répartition modale observée, heure de pointe moyenne du matin	24
Tableau 12- Temps moyens pondérés (min.) Demande "A"; tous buts, répartition modale simulée, heure de pointe moyenne du matin	28
Tableau 13- Temps moyens pondérés (min.) Demande "B"; motif travail, répartition modale simulée, heure de pointe moyenne du matin	29
Tableau 14- Temps moyens pondérés (min.) Demande "C"; tous buts, répartition modale observée, heure de pointe moyenne du matin	30
Tableau 15- Temps moyens pondérés (min.) Demande "D"; motif travail, répartition modale observée, heure de pointe moyenne du matin	31
Tableau 16- Temps de déplacement des usagers potentiels de la ligne 6, Demande "A"; tous buts, répartition modale simulée, période de pointe du matin	32
Tableau 17- Temps de déplacement des usagers potentiels de la ligne 6, Demande "B"; motif travail, répartition modale simulée, période de pointe du matin	33
Tableau 18- Temps de déplacement des usagers potentiels de la ligne 6, Demande "C"; tous buts, répartition modale observée, période de pointe du matin	34
Tableau 19- Temps de déplacement des usagers potentiels de la ligne 6, Demande "D"; motif travail, répartition modale observée, période de pointe du matin	35

Préambule

Le présent document fait suite à une demande du groupe "Concertation et Négociations" du métro de surface datant de juillet 1982 (1). Il se veut uniquement un document de travail visant à bien présenter les résultats des simulations effectuées dans le cadre de l'analyse de la ligne 6 du métro de surface, en termes d'avantages dus aux améliorations de service.

Suite à des rencontres avec MM. Major et St-Maurice, et à partir du devis d'étude (2) et d'un inventaire des besoins de l'étude, un programme de travail détaillé a pu être élaboré. En tout, cinq scénarios sont proposés et doivent être simulés sur l'horizon 1987.

Les résultats du travail, faisant l'objet de ce rapport, serviront d'élément de calcul des gains de temps et autres avantages attribuables à l'éventuelle implantation de la ligne 6 du métro de surface.

Le chapitre 1 décrira les hypothèses faites sur l'offre de service pour les différents scénarios. Le chapitre suivant présentera les caractéristiques de la demande et identifiera les matrices retenues.

Les différents résultats des simulations seront présentés au chapitre 3, en quatre sections distinctes:

- Achalandages sur les infrastructures majeures;
- Statistiques d'achalandage et d'exploitation;
- Temps moyens pondérés;
- Temps moyens de déplacement des usagers potentiels de la ligne 6.

(1) *Lettre de monsieur Jean-Jacques Lemieux à Jean-Pierre Primeau, le 12 juillet 1982.*

(2) *Devis d'étude, analyse bénéfices-coûts du métro de surface, ligne 6; François Major, le 10 mai 1982.*



L'offre

1.1 Les réseaux

Les cinq scénarios s'appliquent à l'horizon 1987. Le réseau routier tient donc compte des constructions prévues jusqu'à cet horizon. On décrira ici les réseaux de transport collectif correspondant à chacun des scénarios. Les simulations ne portent que sur la période de pointe du matin.

1.1.1 Scénario Ø

Afin de disposer d'une référence ferme, nous définissons un scénario "Ø", correspondant au réseau en place à l'été 1982. Il représente donc un statu quo des infrastructures jusqu'à l'horizon 1987.

Dans ce réseau, les trains de banlieue du West-Island (CN et CP) sont intégrés à la CTCUM. Le réseau d'autobus de la CTCUM couvre entièrement l'Ile de Montréal et pénètre aussi dans Longueuil. Le tableau 1 résume les caractéristiques des principales infrastructures durant la période de pointe du matin. La vitesse commerciale indiquée est une donnée macroscopique correspondant au ratio distance/temps pour le trajet indiqué.

TABLEAU 1
CARACTERISTIQUES DU SCENARIO Ø

NO LIGNE	TYPE	TRAJET	INTERVALLE minutes	VIT.COM. (km/hre)
1	Métro	Angrigon/Honoré-Beaugrand	2,7	32
2	Métro	Henri-Bourassa/Plamondon	2,3	37
4	Métro	Longueuil/Berri-de Montigny	5,0	51
Train de banlieue du Lakeshore		Rigaud/Gare Windsor	Un voyage	35
		Dorion/Gare Windsor	30	35
		Beaconsfield/Gare Windsor	24	31
		Montréal Ouest/Gare Windsor	17	31
Train de banlieue Deux-Montagnes		Deux-Montagnes/Gare Centrale	40	30
		Roxboro/Gare Centrale	24	32
		Val Royal/Gare Centrale	13	27
Train de banlieue de la Rive-Sud		Saint-Hilaire/Gare Centrale	Un voyage	35

1.1.2 Scénario 1

Ce scénario correspond au réseau ultime du COTREM, à l'horizon 1987. Le tableau 2 résume les caractéristiques principales des grandes infrastructures.

TABLEAU 2
CARACTERISTIQUES DU SCENARIO 1

NO LIGNE	TYPE	TRAJET	INTERVALLE minutes	VIT.COM. (km/hre)
1	Métro	Angrigon/Honoré-Beaugrand	3,4	32
2	Métro	Henri-Bourassa/Côte-Vertu	2,8	37
3	M.Surf.	Deux-Montagnes/Gare Centrale	18	55
		Roxboro/Gare Centrale	6	55
4	Métro	Longueuil/Berri-de Montigny	4,0	51
5	Métro	Snowdon/Anjou	5,0	35
6	M.Surf.	Pointe-aux-Trembles/Du Collège	6	55
Train de banlieue du Lakeshore		Dorion/Gare Windsor	40	40
		Beaconsfield/Gare Windsor	20	40
		Dorval/Gare Windsor	10	45
Train de banlieue de la Rive-Sud		Saint-Hilaire/Gare Centrale	30	35

Le train de banlieue de Deux-Montagnes fait place à un métro de surface; les gares Portal Heights, Monkland, Cartierville, Ile-Bigras, Laval-Links et Laval-sur-le-Lac disparaissent, tandis qu'on ajoute la station Vincent-d'Indy en correspondance avec la ligne 5.

Sur la ligne 6, les stations Langelier et Lacordaire sont fusionnées et la station Meilleur n'existe pas.

Les rabattements autobus ont été réaménagés en fonction des nouveaux modes rapides sur l'ensemble du territoire.

1.1.3 Scénario 2

Le réseau est construit à partir de celui du scénario 1, en supprimant la ligne 6 du métro de surface. Par conséquent, le rabattement autobus est revu pour le secteur nord-est et orienté sur les lignes 5 et 2-est. On réinstalle la plupart des métrobus existants en 1982 et on améliore les fréquences de service sur les axes nord-sud.

1.1.4 Scénario 3

Ce réseau est encore construit à partir de celui du scénario 1. On élimine ici la portion est de la ligne 5, qui se termine ainsi à la station Saint-Michel au lieu d'Anjou. Sa fréquence est inchangée; le rabattement autobus n'est à peu près pas changé, la plupart des lignes nord-sud étant pendulaires entre les ligne 1 et 6 à l'est de la ligne 2. On a amélioré la fréquence de la ligne 92, sur Jean-Talon, pour le trajet à l'est de la station Saint-Michel.

1.1.5 Scénario 4

Ce réseau combine les scénarios 2 et 3. Il est construit à partir du scénario 2, duquel on élimine la portion est de la ligne 5, en ajustant aussi la desserte par autobus tel que dans le scénario 3.

1.2 La tarification

On retiendra ici, pour l'ensemble des scénarios, l'hypothèse d'intégration tarifaire proposée par le COTREM en 1981. Ces conditions sont identiques à celles traditionnellement utilisées pour les scénarios du métro de surface.

Le principe est essentiellement de tarifier les déplacements selon la distance parcourue, indépendamment des modes utilisés. La structure tarifaire est construite à partir de huit couronnes concentriques au Centre-Ville de Montréal, chaque barrière tarifaire correspondant à un incrément du coût de base.



La demande

La définition des matrices de demande utilisées pour les présentes simulations est différente de celle employée jusqu'alors pour les scénarios de la Direction planification du métro de surface.

Ces scénarios avaient été simulés avec une demande de base 1978, avec modélisation de la répartition modale. Par la suite on appliquait sur les résultats d'affectation une expansion régionalisée de la demande en fonction des croissances de population prévues dans le bassin des lignes 3 et 6.

Pour les présentes simulations, on a expansionné au départ les matrices de demande pour leur faire refléter l'horizon 1987. Il y a donc génération de nouveaux déplacements dans les matrices, mais la distribution relative reste la même qu'en 1978. On trouvera au tableau 3 la liste des facteurs de génération utilisés, les stations auxquelles ils se rapportent ainsi que les zones d'origine du "système 550" où ces facteurs ont été appliqués.

Le tableau 4 résume l'effet de l'application de ces facteurs en y comparant le total des matrices. On remarque qu'aucune des matrices ne subit une augmentation de plus de 1%.

TABLEAU 3
FACTEURS DE GENERATION
1978 → 1987

STATION DE REFERENCE	FACTEUR	ZONES D'ORIGINE
Pointe-aux-Trembles	1,028	329 à 338, 472, 473
Rivière-des-Prairies	1,014	308, 328, 538, 542
Armand-Bombardier	1,647	307, 537
Langelier-Lacordaire	1,003	302 à 306, 535, 536
Pie IX	1,029	251 à 255, 372 à 382, 471
Saint-Michel	1,023	222 à 225, 246 à 250
Papineau	1,031	219 à 221, 522, 523
Sauvé	1,017	205, 206, 208, 209, 217, 218
Côte-Vertu	1,023	50, 51, 55, 495, 503
Côte-Vertu	1,051	58, 494, 498
Du Collège	1,021	45, 59, 493, 499, 501
Deux-Montagnes	1,068	469
Laval Ouest	1,039	339 à 343, 543
Roxboro	1,022	23 à 28
A Ma Baie	1,035	29 à 32
Bois-Franc	1,039	46 à 49, 52 à 54, 497, 500, 502
Mont-Royal	0,990	100, 101

TABLEAU 4
COMPARAISON DES TOTAUX DE MATRICES
1978 et 1987

DESCRIPTION	1978	1987	GAIN ABSOLU
Travail T.C. P.P.	235 486	236 938	1 452
EAR T.C. P.P.	148 558	149 990	1 432
Travail Conducteur P.P.	420 788	424 597	3 809
EAR Conducteur P.P.	62 517	62 885	368
Travail Passager P.P.	94 642	95 499	857
EAR Passager P.P.	49 849	50 256	407
Travail T.C. Hors-pointe	48 743	48 973	230
EAR T.C. Hors-pointe	766 883	769 572	2 689
Travail Conducteur Hors-pointe	120 187	121 220	1 033
EAR Conducteur Hors-pointe	1 196 862	1 204 321	7 459
Travail Passager Hors-pointe	15 886	15 994	108
EAR Passager Hors-pointe	500 809	504 012	3 203

Une autre différence réside dans l'utilisation de facteurs multiples pour l'expansion de l'échantillon, au lieu d'un facteur unique de 18,86 (5,3%), tel qu'utilisé auparavant. Le facteur multiple est basé sur le taux de réponse obtenue pour chacun des échanges téléphoniques et peut conduire à certains changements dans la matrice, particulièrement dans les régions suburbaines.

La modification la plus importante concerne le traitement des déplacements mixtes "auto-transport collectif". Dans les anciennes simulations, ces déplacements étaient considérés comme étant entièrement faits par transport collectif. Il en résultait des surcharges sur les services de rabattement en surface, de même qu'une sous-estimation de la congestion routière. Les actuelles simulations considèrent de façon décomposée les déplacements mixtes. Le modèle de répartition modale s'applique sur chacune des deux portions (auto et transport collectif) d'un déplacement du type kiss-and-ride ou park-and-ride, ces deux portions étant traitées comme deux déplacements autonomes.

On trouvera au tableau 5 la description et le total de toutes les matrices existantes pour l'horizon 1987. Les matrices hors-pointe n'ont pas été utilisées lors des présentes simulations, mais elles peuvent servir de point de départ pour ceux qui désirent expansionner les résultats de la période de pointe en 24 heures.

TABLEAU 5
MATRICES 1987

TABLE	DESCRIPTION	TOTAL
1	Tous buts T.C. H.P.	162 510
2	Tous buts Conducteur H.P.	194 990
3	Travail T.C. P.P.	236 938
4	Travail Conducteur P.P.	424 597
5	Travail Passager P.P.	95 499
6	Travail Tous modes P.P.	757 034
7	EAR T.C. P.P.	149 990
8	EAR Conducteur P.P.	62 885
9	EAR Passager P.P.	50 256
10	Tous buts T.C. P.P.	386 928
11	Tous buts Conducteur P.P.	487 482
12	Tous buts Passager P.P.	145 755
13	Tous buts Tous modes P.P.	1 020 165
14	Travail T.C. Hors-pointe	48 973
15	Travail Conducteur Hors-pointe	121 220
16	Travail Passager Hors-pointe	15 994
17	Travail Tous modes Hors-pointe	186 187
18	EAR T.C. Hors-pointe	769 572
19	EAR Conducteur Hors-pointe	1 204 321
20	EAR Passager Hors-pointe	504 012
21	Tous buts T.C. Hors-pointe	818 545
22	Tous buts Conducteur Hors-pointe	1 325 541
23	Tous buts Passager Hors-pointe	520 006
24	Tous buts Tous mode Hors-pointe	2 664 092

Ces distinctions étant énoncées, le reste du processus reste le même. La matrice de déplacements transport collectif est construite à partir de l'application du modèle de répartition modale à chacun des scénarios. La demande globale (tous modes) est constante dans chacun des cas et vise, comme on l'a vu, l'horizon 1987. Elle s'élève ici à 1 020 170 déplacements en période de pointe du matin, dont 757 030 pour le motif travail.

Pour chaque scénario, quatre simulations seront menées, correspondant à autant de matrices de demande. Pour chaque scénario, deux matrices peuvent être obtenues en simulant la répartition modale en fonction des impédances sur les réseaux. On aura ainsi la demande simulée pour tous motifs, identifiée par la lettre "A", ainsi que la demande pour le but travail seulement ("B").

Deux autres matrices, constantes celles-là, sont aussi définies et correspondent à la répartition modale observée en 1978 (enquête O-D), appliquée sur la demande prévue pour 1987.

Le tableau 6 résume les achalandages (déplacements totaux) des transports collectifs obtenus pour chacun des scénarios. Cet achalandage s'applique à l'ensemble de la période de pointe du matin (02 h 00 à 09 h 00) sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Il faut noter au passage que les résultats présentés plus loin concerneront parfois une heure de pointe moyenne du matin. Il s'agit en réalité de la moitié de l'achalandage simulé pour la période 07 h 00 à 09 h 00. Cette heure moyenne est définie comme étant globalement égale à 42% de la demande de la période de pointe.

TABLEAU 6
DEPLACEMENTS PAR TRANSPORT COLLECTIF, PERIODE DE POINTE

REPARTITION MODALE	MOTIF	ID.	SCENARIO				
			Ø	1	2	3	4
SIMULEE	TOUS	A	394 850	413 640	409 630	411 580	407 780
	TRAVAIL	B	244 810	263 650	259 620	261 600	257 780
OBSERVEE	TOUS	C	386 930 1978 pour 1987				
	TRAVAIL	D	236 930				



Les résultats

Quatre groupes de résultats sont présentés ici; dans chaque cas, ils sont accompagnés d'un bref commentaire permettant de mieux les analyser.

3.1 Achalandages en ligne et en station

On trouvera, en annexe, pour chacun des scénarios, les profils de charge détaillés pour chacune des lignes du métro, du métro de surface et train. Pour les lignes du métro de surface, on y trouvera aussi les tableaux d'achalandage interstations correspondants. Seule la série "A" de résultats y est présentée, puisqu'elle donne la charge effective qu'on estime avoir à transporter.

On ne présentera ici qu'un résumé schématique des achalandages obtenus pour chacun des scénarios aux principaux points d'intérêt du réseau.

3.1.1 Diagrammes d'achalandage

Les figures suivantes permettent d'apprécier rapidement l'impact de chaque intervention sur le réseau. Les chiffres montrés correspondent à l'heure de pointe moyenne du matin, sur l'horizon 1987.

La figure 1 montre les résultats d'affectation pour le scénario 0 avec les demandes, respectivement, observée ("C") et simulée ("A"). On peut ainsi apprécier le premier gain modal dû particulièrement à l'intégration des lignes de train de banlieue de l'ouest. On remarquera aussi que les achalandages de la ligne 1 sont sous-estimés par le modèle de répartition modale, tandis que ceux de la ligne 2 sont très bien simulés.

La figure 2 montre à son tour les résultats concernant le scénario 1, avec encore les matrices de demande "C" et "A". Encore ici, on peut visualiser les gains modaux, particulièrement importants sur la ligne 3.

Pour la suite de cette section, seules les simulations avec matrice de demande "A" font l'objet des commentaires.

La comparaison des scénarios 0 et 1 permet de souligner certaines modifications du patron des déplacements suite à l'évolution du réseau. La présence des lignes 5 et 6 dans 1 est entraîne une légère chute (-20%) de l'achalandage de la ligne 1-est; la majorité des déplacements observés sur les lignes 5 et 6 ne sont pas détournés de la ligne 1, mais plutôt des lignes d'autobus qui se rabattaient sur la ligne 2.

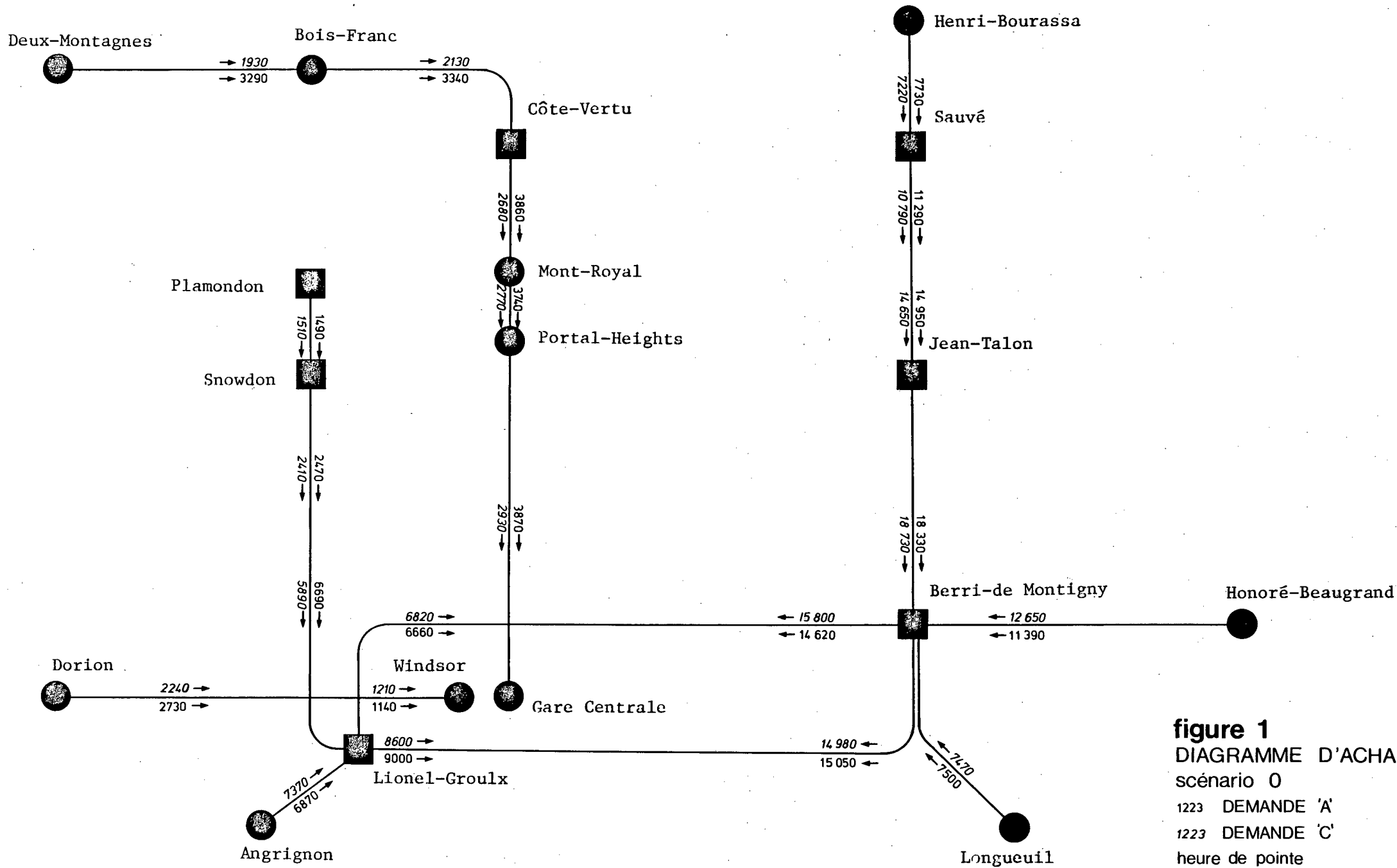


figure 1
DIAGRAMME D'ACHALANDAGE
 scénario 0
 1223 DEMANDE 'A'
 1223 DEMANDE 'C'
 heure de pointe

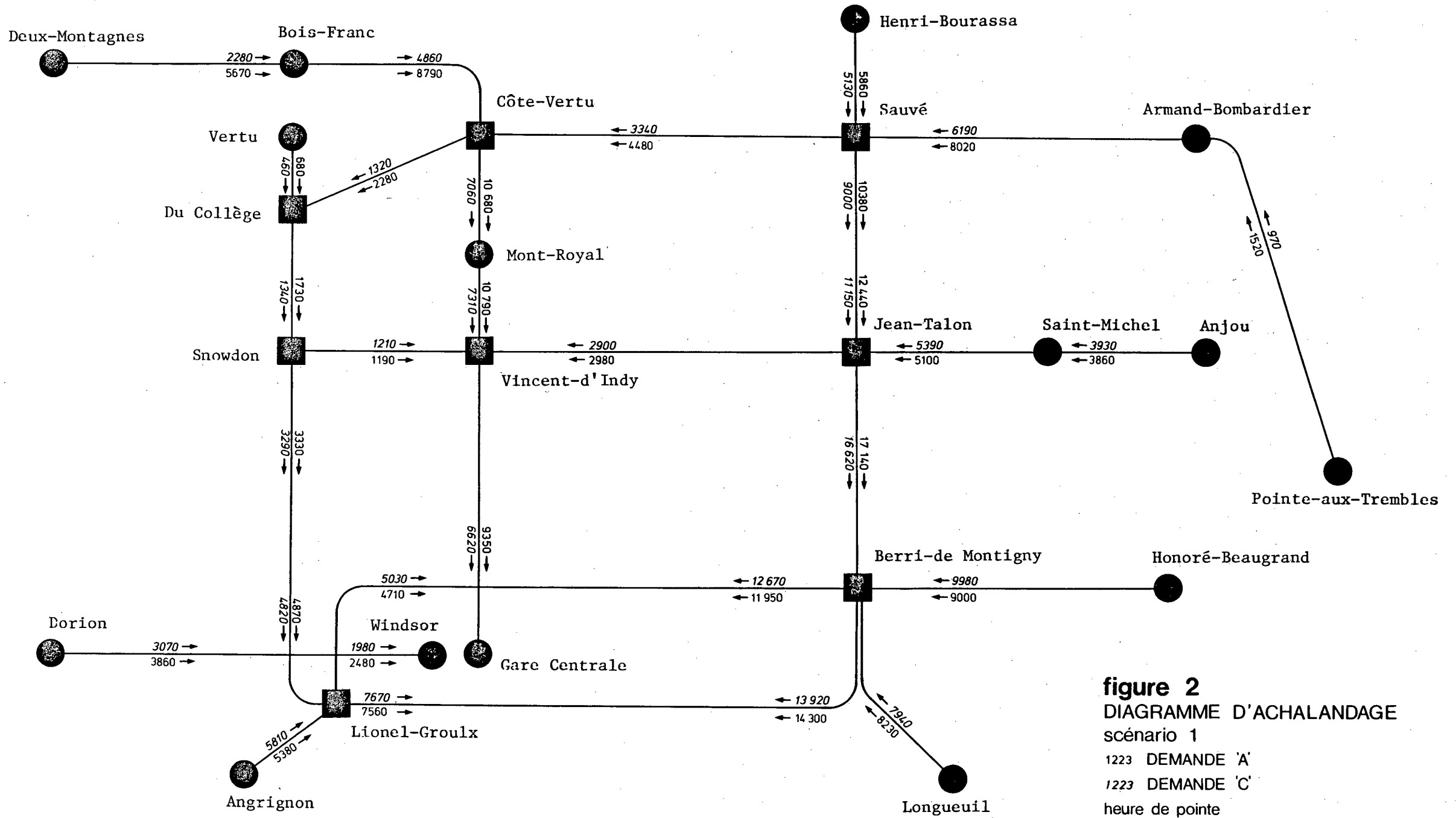


figure 2
 DIAGRAMME D'ACHALANDAGE
 scénario 1
 1223 DEMANDE 'A'
 1223 DEMANDE 'C'
 heure de pointe

Le fait de remplacer le train de banlieue de Deux-Montagnes par un métro de surface (ligne 3) fait considérablement augmenter son achalandage (+140%). La plus grande partie de ce gain provient d'un transfert modal de l'auto au métro de surface.

La ligne 2 ouest connaîtrait une légère baisse d'achalandage dû à la présence nouvelle des lignes 3 et 5. On notera au passage, même si cela nous concerne peu dans cette étude, qu'une perte d'achalandage sensible est obtenue sur la ligne 1-ouest. Ceci est dû en partie à la diminution de la fréquence de service sur cette ligne et aussi à la qualité du service d'autobus amenant cette population directement au centre-ville (lignes # 23, 37, 61, 78, 79 et 107).

La figure 3 (scénario 2) montre l'impact de la disparition de la ligne 6, en le comparant au scénario 1.

Les lignes 1 et 5 est transporteront un peu plus de gens, mais la ligne 2, en aval de Sauvé, ne connaîtrait qu'une faible diminution d'achalandage (-13%). A partie de Berri-de Montigny, les deux lignes transporterait sensiblement les mêmes charges qu'auparavant. La ligne 2 ouest n'est malgré tout qu'assez peu touchée, pas plus que le train du Lakeshore. La ligne 3 connaît une chute assez faible de son attrait (-9,5%).

La figure 4 (scénario 3), comparée à la figure 2 (scénario 1), permet de voir l'effet de la suppression de l'extrémité de la ligne 5-est. Il est intéressant d'observer que c'est précisément cette partie de la ligne qui créait tout son attrait. Cette demande sera réaffectée sur la ligne 6 et, surtout, sur la ligne 1-est. Ailleurs sur le réseau, il n'y a pratiquement pas d'effet. La ligne 2-est est légèrement soulagée, mais on obtient à peu près le même achalandage global en amont de Berri-de Montigny, sur les lignes 1 et 2.

L'absence totale de la ligne 6 et de la ligne 5-est dans le scénario 4 (figure 5) ramène sur la ligne 1-est les achalandages du scénario 0. La ligne 5, de Jean-Talon à Saint-Michel, ne fait donc que se substituer au rabattement autobus existant en 1982. Sur la ligne 2-est on enregistre une diminution au point de charge maximum (-12%), reprise par la ligne 3; le même phénomène est observé sur la branche ouest de la ligne 2. Par rapport au réseau ultime (scénario 1), la ligne 3 subit une perte d'attrait, ayant perdu le bassin de la ligne 6-est.

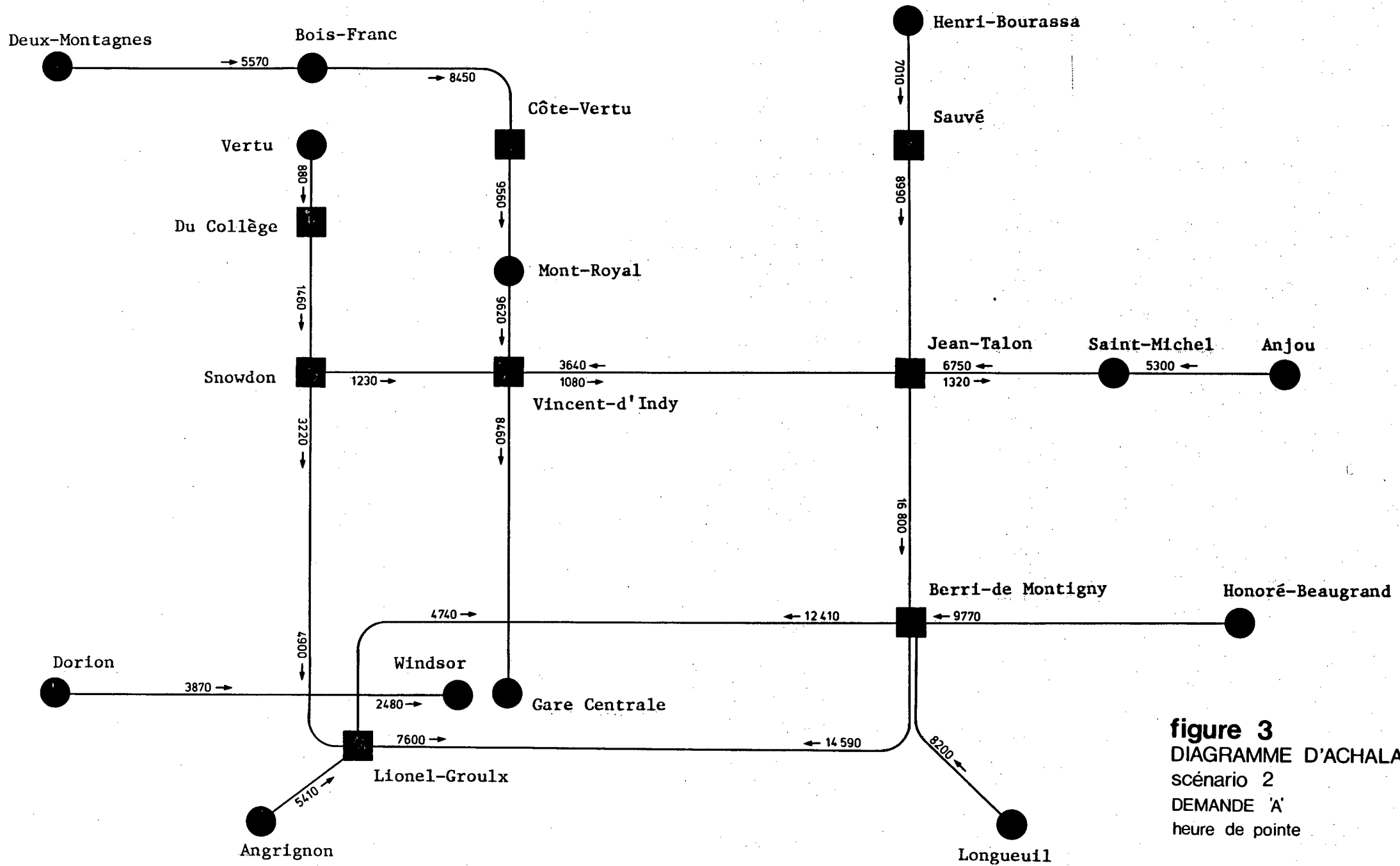


figure 3
 DIAGRAMME D'ACHALANDAGE
 scénario 2
 DEMANDE 'A'
 heure de pointe

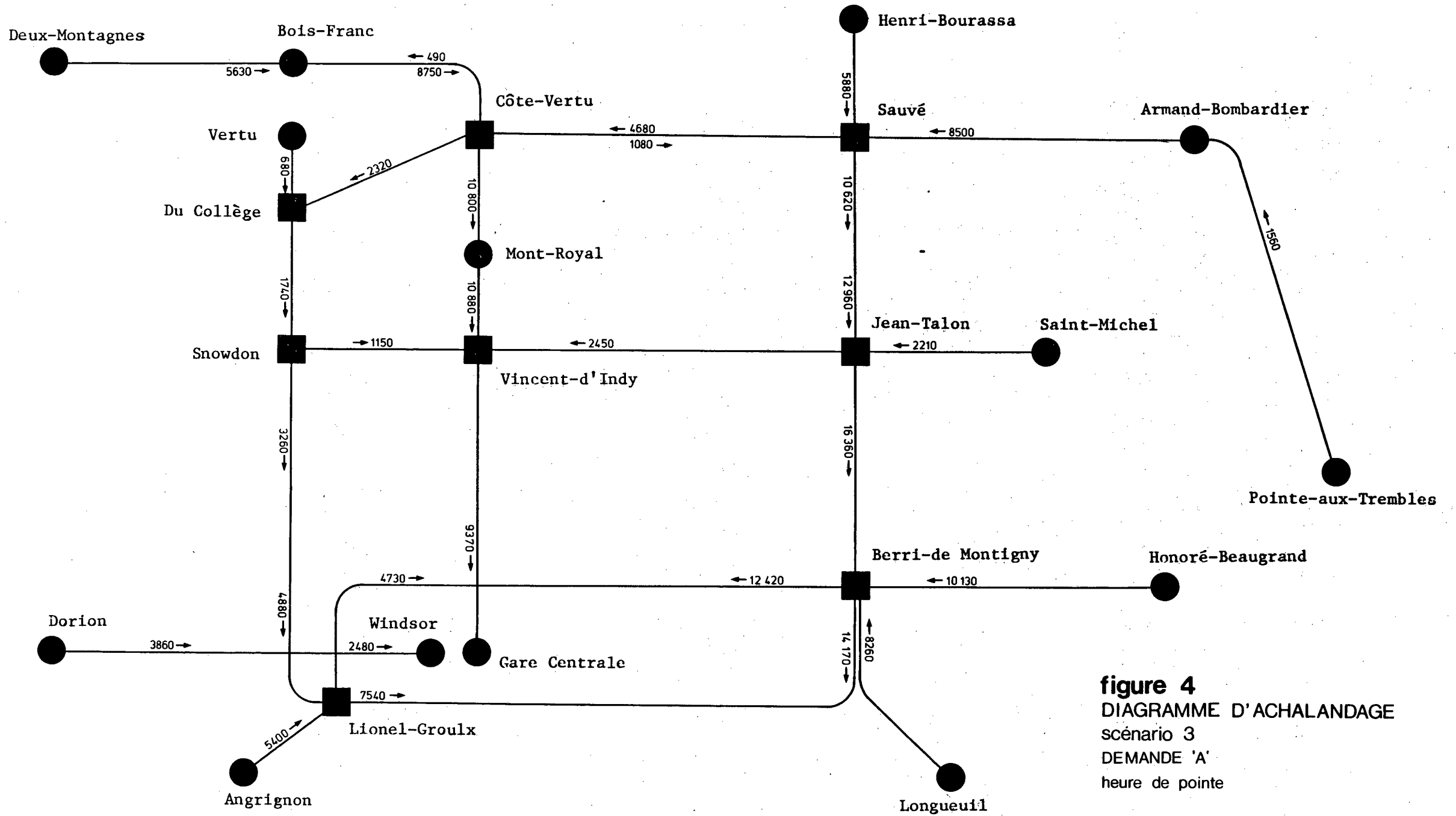


figure 4
 DIAGRAMME D'ACHALANDAGE
 scénario 3
 DEMANDE 'A'
 heure de pointe

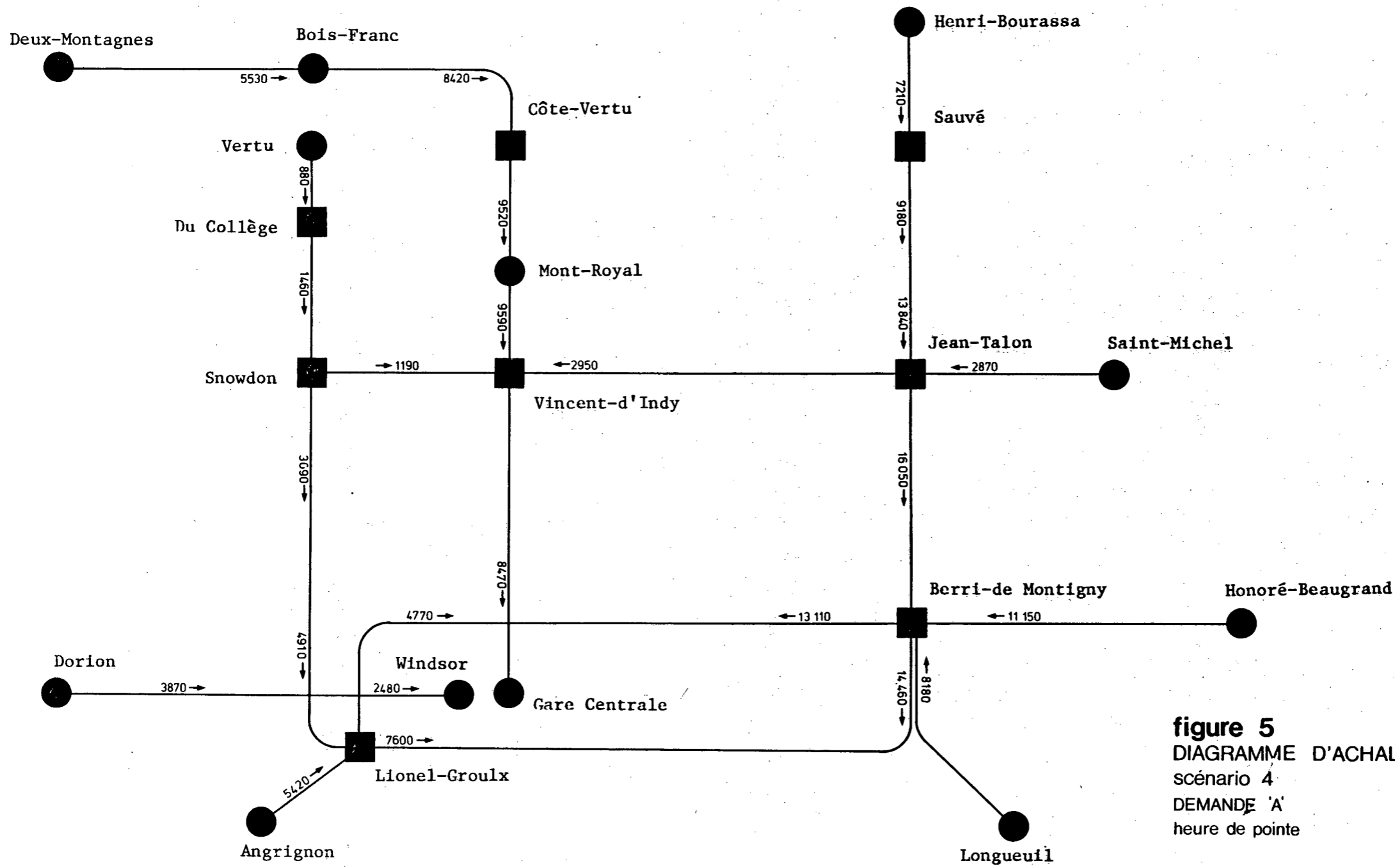


figure 5
 DIAGRAMME D'ACHALANDAGE
 scénario 4
 DEMANDE 'A'
 heure de pointe

3.1.2 Centres de correspondance

Un résumé des principaux mouvements de correspondance sur le réseau est donné au tableau 7. La mnémonique L6E→L2S, par exemple, identifie la correspondance entre la ligne 6 et la ligne 2, venant de l'est, vers le sud.

Encore ici, seule la demande de type "A" est rapportée.

TABLEAU 7
PRINCIPAUX MOUVEMENTS DE CORRESPONDANCE
(Heure de pointe moyenne a.m.)

STATION	LIGNES	SCENARIO				
		Ø	1	2	3	4
Sauvé	L6E→L2S	-	3 110	-	3 350	-
Côte-Vertu	L6E→L3S	-	1 540	-	1 690	-
Du Collège	L6E→L2S	-	320	-	340	-
Jean-Talon	L5E→L2S	-	1 990	2 720	520	760
Vincent d'Indy	L5E→L3S	-	70	70	70	70
Snowdon	L2N→L5E	-	210	210	200	200

3.2 Statistiques d'achalandage et d'exploitation

Les quatre tableaux suivants présentent des statistiques d'achalandage et d'exploitation pour les quatre scénarios ainsi que pour le scénario de base. Chaque tableau est complet par lui-même et représente l'une des quatre hypothèses précédemment explicitées:

- Hypothèse A: Tous buts, répartition modale modélisée;
- B: But travail, répartition modale modélisée;
- C: Tous buts, répartition modale observée;
- D: But travail, répartition modale observée.

Avant d'expliquer plus en détail chacune des statistiques, certaines caractéristiques d'ordre général sont à considérer.

Tout d'abord, tous les résultats sont présentés pour une heure de pointe moyenne, il est facile de ramener ces résultats sur la base d'une période de pointe, d'une journée ou annuellement, en utilisant les facteurs appropriés. Par contre, certaines caractéristiques demeureront invariées, peu importe la période de temps utilisée; il en va ainsi du ratio passages/passagers, de la longueur moyenne du déplacement sur le mode et du temps sur le mode.

TABLEAU 8

STATISTIQUES D'ACHALANDAGE ET D'EXPLOITATION

DEMANDE "A"

- tous buts
- répartition modale simulée
- heure de pointe moyenne du matin

CARACTÉRISTIQUES	SCENARIO	AUTOBUS	LIGNES DE METRO					AUTOBUS REGIONAL	TRAIN	METRO DE SURFACE			TRANSPORT EN COMMUN	AUTO-MOBILE
			1	2	4	5	TOTAL			3	6	TOTAL		
NOMBRE DE PASSAGERS	0	144 142	38 772	47 927	8 211	-	74 079	3 634	8 990	-	-	-	165 838	250 144
	1	147 966	31 170	48 416	9 014	11 915	79 103	3 152	5 865	14 885	13 097	25 450	173 727	242 609
	2	148 138	32 121	47 333	8 978	13 854	79 771	3 181	5 888	13 267	-	13 267	172 045	244 221
	3	147 787	32 351	47 947	9 028	6 961	76 185	3 158	5 877	15 035	13 760	26 090	172 862	243 432
	4	148 064	33 633	46 779	9 007	7 852	76 609	3 187	5 921	13 281	-	13 281	171 266	244 957
NOMBRE DE PASSAGES	0	274 782	38 772	47 927	8 211	-	94 910	3 811	8 992	-	-	-	382 495	201 375
	1	266 788	31 170	48 416	9 014	11 915	100 515	3 313	5 889	14 885	13 097	27 982	404 487	195 935
	2	275 459	32 121	47 333	8 978	13 854	102 286	3 336	5 913	13 267	-	13 267	400 261	197 250
	3	269 588	32 351	47 947	9 028	6 961	96 287	3 320	5 901	15 035	13 760	28 795	403 891	196 642
	4	280 267	33 633	46 779	9 007	7 852	97 271	3 346	5 945	13 281	-	13 281	400 110	197 871
RATIO: PASSAGES / PASSAGERS	0	1,9063	-	-	-	-	1,2812	1,0487	1,0002	-	-	-	2,3064	1,2422
	1	1,8030	-	-	-	-	1,2707	1,0041	1,0002	-	-	1,0995	2,3283	1,2382
	2	1,8595	-	-	-	-	1,2822	1,0487	1,0042	-	-	-	2,3265	1,2381
	3	1,8242	-	-	-	-	1,2639	1,0513	1,0041	-	-	1,1037	2,3365	1,2379
	4	1,8929	-	-	-	-	1,2697	1,0499	1,0041	-	-	-	2,3361	1,2380
PASSAGERS-KM	0	761 014	202 934	273 620	35 320	-	511 874	78 993	153 543	-	-	-	1 505 424	3 636 950
	1	649 749	159 113	260 349	38 795	55 728	513 985	68 431	101 965	179 064	98 465	277 529	1 611 659	3 499 767
	2	694 883	169 990	254 056	38 644	70 109	532 799	69 104	102 655	167 512	-	167 512	1 566 952	3 552 628
	3	662 303	170 275	257 379	38 858	25 117	491 629	68 589	101 960	179 171	103 898	283 069	1 607 550	3 512 608
	4	719 160	184 967	252 229	38 764	29 974	505 934	69 181	102 819	167 171	-	167 171	1 564 265	3 567 257
LONGUEUR MOYENNE DU DÉPLACEMENT SUR LE MODE (KM)	0	5,2796	5,234	5,709	4,301	-	6,9098	21,7372	17,0793	-	-	-	9,078	14,5394
	1	4,3912	5,105	5,377	4,304	4,677	6,4977	21,7103	17,3853	12,030	7,516	10,9049	9,277	14,4255
	2	4,6908	5,292	5,367	4,304	5,061	6,6791	21,7240	17,4346	12,626	-	12,626	9,108	14,5468
	3	4,4815	5,263	5,368	4,304	3,608	6,4531	21,7191	17,3490	11,917	7,551	10,8497	9,300	14,4295
	4	4,8571	5,500	5,392	4,304	3,817	6,6041	21,7072	17,3651	12,587	-	12,587	9,134	14,5628
PASSAGERS-HEURES	0	33 830	6 305	7 330	691	-	14 326	1 553	4 739	-	-	-	54 448	64 810
	1	27 832	4 962	7 057	759	1 583	14 361	1 348	2 409	3 216	1 703	4 919	50 869	60 957
	2	29 923	5 301	6 887	756	1 991	14 935	1 363	2 425	2 967	-	2 987	51 633	62 573
	3	28 489	5 310	6 977	760	721	13 768	1 353	2 410	3 222	1 801	5 023	51 043	62 175
	4	31 069	5 768	6 839	758	860	14 225	1 366	2 427	2 982	-	2 982	52 069	62 617
TEMPS MOYEN SUR LE MODE	0	14,1379	9,757	9,176	5,049	-	11,6639	25,5944	31,5717	-	-	-	19,699	15,5456
	1	11,3470	9,551	8,745	5,052	7,971	10,9424	25,7132	24,7939	12,963	7,802	11,6446	17,569	15,0753
	2	12,1851	9,902	8,730	5,052	8,623	11,2839	25,7419	24,8590	13,509	-	13,509	18,007	15,3728
	3	11,6236	9,848	8,718	5,051	6,215	10,8876	25,7236	24,7516	12,858	7,853	11,6031	17,717	15,3245
	4	12,6560	10,290	8,772	5,049	6,572	11,1869	27,7402	24,7553	13,472	-	13,472	18,241	15,3374
VÉHICULES-HEURES	0	2 135	34	32	4	-	70	93	20	-	-	-	2 318	53 415
	1	2 098	26	32	4	12	74	99	12	10	10	20	2 303	50 469
	2	2 118	26	32	4	12	74	99	12	10	-	10	2 313	51 814
	3	2 118	26	32	4	8	70	99	12	10	10	20	2 319	51 522
	4	2 138	26	32	4	8	70	99	12	10	-	10	2 329	51 877
VÉHICULES-KILOMETRES	0	35 089	969	1 062	103	-	2 134	3 642	426	-	-	-	41 291	2 989 713
	1	34 908	750	1 040	132	351	2 773	3 887	309	402	470	872	42 249	2 890 861
	2	35 259	750	1 040	132	351	2 273	3 887	309	402	-	402	42 130	2 931 949
	3	35 127	750	1 040	132	229	2 151	3 887	309	402	470	872	42 346	2 900 450
	4	35 478	750	1 040	132	229	2 151	3 887	309	402	-	402	42 227	2 946 230

TABLEAU 9

STATISTIQUES D'ACHALANDAGE ET D'EXPLOITATION

DEMANDE "B"
 - motif travail
 - répartition modale simulée
 - heure de pointe moyenne du matin

CARACTÉRISTIQUES	SCENARIO	AUTOBUS	LIGNES DE MÉTRO					AUTOBUS REGIONAL	TRAIN	MÉTRO DE SURFACE			TRANSPORT EN COMMUN	AUTO-MOBILE
			1	2	4	5	TOTAL			3	6	TOTAL		
NOMBRE DE PASSAGERS	0	86 693	29 314	36 630	6 523	-	56 063	2 532	7 522	-	-	-	102 824	204 888
	1	92 260	23 966	36 781	7 237	6 923	58 947	2 144	4 466	11 979	9 246	19 372	110 729	197 353
	2	92 014	24 602	35 896	7 193	8 171	59 215	2 150	4 500	10 738	-	10 738	109 032	198 965
	3	91 966	24 826	36 458	7 268	3 557	57 038	2 158	4 472	12 028	9 684	19 786	109 867	198 176
	4	91 825	25 673	35 462	7 264	3 949	57 050	2 173	4 496	10 698	-	10 698	108 271	199 700
NOMBRE DE PASSAGES	0	161 538	29 314	36 630	6 523	-	72 467	2 555	7 525	-	-	-	244 085	176 007
	1	164 024	23 966	36 781	7 237	6 923	74 907	2 167	4 476	11 979	9 246	21 225	266 799	170 382
	2	169 406	24 602	35 896	7 193	8 171	75 862	2 169	4 510	10 738	-	10 738	262 687	171 705
	3	165 523	24 826	36 458	7 268	3 557	72 109	2 182	4 482	12 028	9 684	21 712	266 008	171 093
	4	172 446	25 673	35 462	7 264	3 949	72 348	2 195	4 506	10 698	-	10 698	262 193	172 373
RATIO: PASSAGES / PASSAGERS	0	1,8633	-	-	-	-	1,2926	1,0091	1,0004	-	-	-	2,3738	1,1641
	1	1,7778	-	-	-	-	1,0107	1,0022	-	-	-	1,0957	2,4095	1,1583
	2	1,8411	-	-	-	-	1,2811	1,0088	1,0022	-	-	-	2,4093	1,1588
	3	1,7998	-	-	-	-	1,2642	1,0111	1,0022	-	-	1,0973	2,4212	1,1583
	4	1,8780	-	-	-	-	1,2682	1,0101	1,0022	-	-	-	2,4216	1,1585
PASSAGERS-KM	0	481 982	153 134	213 401	27 993	-	394 527	54 372	132 224	-	-	-	1 063 105	2 988 173
	1	428 158	123 929	205 035	31 072	34 081	394 117	45 903	83 634	152 722	72 142	224 864	1 176 677	2 847 203
	2	456 563	131 939	199 942	30 888	42 043	404 811	46 137	84 454	143 190	-	143 190	1 135 154	2 898 287
	3	435 839	131 836	202 586	31 213	13 002	378 637	46 256	83 824	152 506	75 441	227 947	1 172 504	2 857 675
	4	472 800	141 851	198 299	31 207	15 166	386 523	46 637	84 341	142 527	-	142 527	1 132 827	2 911 257
LONGUEUR MOYENNE DU DÉPLACEMENT SUR LE MODE (KM)	0	5,5596	5,2239	5,8258	4,2914	-	7,0372	21,4738	17,5783	-	-	-	10,3391	14,5844
	1	4,6408	5,1710	5,5745	4,2934	4,9229	6,6860	21,4101	18,7269	12,7491	7,8025	11,6077	10,6266	14,4270
	2	4,9619	5,3629	5,5700	4,2942	5,1453	6,8363	21,4589	18,7675	13,3349	-	13,3349	10,4112	14,5668
	3	4,7391	5,3104	5,5567	4,2946	3,6553	6,6383	21,4346	18,7443	12,6793	7,7903	11,5206	10,6720	14,4199
	4	5,1489	5,5253	5,5919	4,2961	3,8406	6,7752	21,4621	18,7591	13,3227	-	13,3227	10,4629	14,5782
PASSAGERS-HEURES	0	20 914	4 758	5 715	548	-	11 021	1 079	4 075	-	-	-	37 089	54 049
	1	17 746	3 865	5 556	608	967	10 996	911	1 965	2 728	1 252	3 980	35 598	50 351
	2	19 084	4 115	5 418	604	1 192	11 329	920	1 984	2 541	-	2 541	35 858	51 896
	3	18 125	4 112	5 491	611	373	10 587	919	1 969	2 727	1 313	4 040	35 640	51 503
	4	19 826	4 424	5 375	610	435	10 844	929	1 982	2 530	-	2 530	36 111	51 943
TEMPS MOYEN SUR LE MODE	0	14,5253	9,7387	9,3612	5,0406	-	11,8537	25,5016	32,4486	-	-	-	21,6422	15,8280
	1	11,6033	9,6762	9,0634	5,0408	8,3808	11,2395	25,6217	26,5396	13,6639	8,1246	12,3723	19,2893	15,3080
	2	12,5133	10,0358	9,0562	5,0382	8,7529	11,5286	25,7824	26,5844	14,1843	-	14,1843	19,7326	15,6496
	3	11,8899	9,9380	9,0367	5,0440	6,2918	11,1792	25,6372	26,5552	13,6033	8,1351	12,2966	19,4635	15,5931
	4	13,0233	10,3393	9,0942	5,0385	6,6093	11,4523	25,7179	26,5874	14,1804	-	14,1804	20,0115	15,6064
VÉHICULES-HEURES	0	2 135	34	32	4	-	70	93	20	-	-	-	2 318	47 022
	1	2 098	26	32	4	12	74	99	12	10	10	20	2 303	44 099
	2	2 118	26	32	4	12	74	99	12	10	-	10	2 313	45 404
	3	2 118	26	32	4	8	70	99	12	10	10	20	2 319	45 097
	4	2 138	26	32	4	8	70	99	12	10	-	10	2 329	45 465
VÉHICULES-KILOMETRES	0	35 089	969	1 062	103	-	2 134	3 642	426	-	-	-	41 291	2 598 861
	1	34 908	750	1 040	132	351	2 273	3 887	309	402	470	872	42 249	2 497 314
	2	35 259	750	1 040	132	351	2 273	3 887	309	402	-	402	42 130	2 538 012
	3	35 127	750	1 040	132	229	2 151	3 887	309	402	470	872	42 346	2 504 884
	4	35 478	750	1 040	132	229	2 151	3 887	309	402	-	402	42 227	2 550 667

TABLEAU 10

STATISTIQUES D'ACHALANDAGE ET D'EXPLOITATION

DEMANDE "C"

- tous buts
- répartition modale observée
- heure de pointe moyenne du matin

CARACTÉRISTIQUES	SCENARIO	AUTOBUS	LIGNES DE METRO					AUTOBUS REGIONAL	TRAIN	METRO DE SURFACE			TRANSPORT EN COMMUN	AUTO-MOBILE
			1	2	4	5	TOTAL			3	6	TOTAL		
NOMBRE DE PASSAGERS	0	141 677	40 611	48 548	8 387	-	75 581	2 780	6 667	-	-	-	162 510	253 295
	1	138 319	32 176	47 773	8 997	12 500	78 996	2 341	4 721	9 878	10 758	18 754	162 510	253 295
	2	139 831	33 196	47 583	9 004	14 663	80 612	2 372	4 745	8 572	-	8 572	162 510	253 295
	3	138 874	33 680	47 558	9 020	7 402	76 460	2 349	4 738	10 058	11 637	19 658	162 510	253 295
NOMBRE DE PASSAGES	0	273 841	40 611	48 548	8 387	-	97 546	2 954	6 667	-	-	-	381 008	194 990
	1	253 972	32 176	47 773	8 997	12 500	101 446	2 501	4 744	9 878	10 758	20 636	383 299	194 990
	2	264 193	33 196	47 583	9 004	14 663	104 446	2 532	4 768	8 572	-	8 572	384 511	194 990
	3	258 045	33 680	47 558	9 020	7 402	97 660	2 509	4 761	10 058	11 637	21 695	384 670	194 990
RATIO: PASSAGES / PASSAGERS	0	1,9329	-	-	-	-	1,2906	1,0626	1,0000	-	-	-	2,3445	1,2990
	1	1,8361	-	-	-	-	1,2842	1,0683	1,0049	-	-	1,1004	2,3586	1,2990
	2	1,8894	-	-	-	-	1,2957	1,0675	1,0048	-	-	-	2,3661	1,2990
	3	1,8581	-	-	-	-	1,2773	1,0681	1,0049	-	-	1,1036	2,3671	1,2990
PASSAGERS-KM	0	731 556	215 156	273 292	36 357	-	524 805	59 885	107 968	-	-	-	1 424 215	3 721 133
	1	587 366	165 910	251 692	39 007	58 086	514 696	51 307	75 040	103 494	75 230	178 724	1 407 133	3 721 133
	2	638 681	175 464	253 248	39 038	73 077	540 826	52 144	75 625	94 390	-	94 390	1 401 666	3 721 133
	3	602 347	179 714	250 028	39 107	26 245	495 094	51 417	75 117	104 276	82 332	186 608	1 410 579	3 721 133
LONGUEUR MOYENNE DU DÉPLACEMENT SUR LE MODE (KM)	0	5,1635	5,2980	5,6293	4,3349	-	6,9436	21,5415	16,1943	-	-	-	8,7639	14,6909
	1	4,2465	5,1563	5,2685	4,3356	-	6,5155	4,9169	15,8950	10,4772	6,9930	9,5299	8,6587	14,6909
	2	4,5675	5,2857	5,3222	4,3356	-	6,7090	21,9833	15,9378	11,0114	-	11,0114	8,6251	14,6909
	3	4,3374	5,3359	5,2573	4,3356	-	6,4752	3,5457	15,8543	10,3675	7,0751	9,4927	8,6800	14,6909
PASSAGERS-HEURES	0	33 267	6 685	7 320	711	-	14 716	1 185	3 353	-	-	-	52 521	67 100
	1	26 229	5 175	6 820	763	1 649	14 407	1 027	1 783	1 947	1 309	3 256	46 702	67 100
	2	28 398	5 473	6 863	764	2 074	15 174	1 044	1 795	1 756	-	1 756	48 167	67 100
	3	27 032	5 605	6 776	765	753	13 899	1 029	1 784	1 963	1 441	3 404	47 148	67 100
TEMPS MOYEN SUR LE MODE	0	14,1376	9,8766	9,9467	5,0864	-	11,7411	25,5748	30,1050	-	-	-	19,3912	15,8946
	1	11,4357	9,6500	8,5655	5,0884	7,9152	10,9923	26,3823	22,7861	11,8263	7,3006	10,4802	17,2428	15,8946
	2	12,2480	9,8922	8,6539	5,0911	8,4867	11,3435	26,4760	22,8327	12,3040	-	12,3040	17,7836	15,8946
	3	11,7386	9,9852	8,5497	5,0887	6,1038	10,9519	26,3674	22,7258	11,7101	7,4297	10,4539	17,4074	15,8946
VÉHICULES-HEURES	0	2 135	34	32	4	-	70	93	20	-	-	-	2 318	53 254
	1	2 098	26	32	4	12	74	99	12	10	10	20	2 303	53 254
	2	2 118	26	32	4	12	74	99	12	10	-	10	2 313	53 254
	3	2 118	26	32	4	8	70	99	12	10	10	20	2 319	53 254
VÉHICULES-KILOMETRES	0	35 089	969	1 062	103	-	2 134	3 642	426	-	-	-	41 291	2 955 227
	1	34 908	750	1 040	132	351	2 273	3 887	309	402	470	872	42 249	2 955 227
	2	35 259	750	1 040	132	351	2 273	3 887	309	402	-	402	42 130	2 955 227
	3	35 127	750	1 040	132	229	2 151	3 887	309	402	470	872	42 346	2 955 227
VÉHICULES-KILOMETRES	0	35 478	750	1 040	132	229	2 151	3 887	309	402	-	402	42 227	2 955 227

TABLEAU 11

STATISTIQUES D'ACHALANDAGE ET D'EXPLOITATION

DEMANDE "D"

- motif travail
- répartition modale observée
- heure de pointe moyenne du matin

CARACTÉRISTIQUES	SCENARIO	AUTOBUS	LIGNES DE METRO					AUTOBUS REGIONAL	TRAIN	METRO DE SURFACE			TRANSPORT EN COMMUN	AUTO-MOBILE
			1	2	4	5	TOTAL			3	6	TOTAL		
NOMBRE DE PASSAGERS	0	84 235	31 157	37 320	6 707	-	57 637	1 689	5 196	-	-	-	99 510	208 038
	1	82 650	24 943	36 141	7 236	7 496	58 833	1 347	3 318	6 961	6 936	12 698	99 510	208 038
	2	83 720	25 696	36 147	7 243	8 984	60 072	1 369	3 343	-	-	6 029	99 510	208 038
	3	83 056	26 127	36 018	7 259	3 971	57 251	1 356	3 318	7 036	7 592	13 378	99 510	208 038
	4	84 117	27 045	35 921	7 273	4 513	58 105	1 378	3 358	6 045	-	6 045	99 510	208 038
NOMBRE DE PASSAGES	0	160 517	31 157	37 320	6 707	-	75 184	1 712	5 196	-	-	-	242 609	169 839
	1	151 376	24 943	36 141	7 236	7 496	75 816	1 370	3 326	6 961	6 936	13 897	245 785	169 839
	2	158 183	25 696	36 147	7 243	8 984	78 070	1 392	3 351	6 029	-	6 029	247 025	169 839
	3	154 030	26 127	36 018	7 259	3 971	73 375	1 379	3 326	7 036	7 592	14 628	246 738	169 839
	4	162 396	27 045	35 921	7 273	4 513	74 752	1 401	3 366	6 045	-	6 045	247 960	169 839
RATIO: PASSAGES / PASSAGERS	0	1,9056	-	-	-	-	1,3044	1,0136	1,0000	-	-	-	2,4380	1,2249
	1	1,8315	-	-	-	-	1,2887	1,0171	1,0024	-	-	1,0944	2,4700	1,2249
	2	1,8894	-	-	-	-	1,2996	1,0168	1,0024	-	-	-	2,4824	1,2249
	3	1,8545	-	-	-	-	1,2816	1,0170	1,0024	-	-	1,0934	2,4795	1,2249
	4	1,9306	-	-	-	-	1,2865	1,0167	1,0024	-	-	-	2,4918	1,2249
PASSAGERS-KM	0	452 568	165 396	213 552	29 055	-	408 003	35 373	86 494	-	-	-	982 439	3 069 289
	1	366 106	130 521	196 580	31 353	36 421	394 875	29 156	56 607	77 025	49 145	126 170	972 914	3 069 289
	2	400 630	137 472	199 258	31 384	45 037	413 151	29 768	57 082	69 944	-	69 944	970 574	3 069 289
	3	376 397	141 154	195 043	31 453	14 024	381 674	29 277	56 607	77 419	54 172	131 591	975 546	3 069 289
	4	418 755	149 994	198 503	31 514	16 905	396 916	29 889	57 148	70 053	-	70 053	972 760	3 069 289
LONGUEUR MOYENNE DU DÉPLACEMENT SUR LE MODE (KM)	0	5,3727	5,3085	5,7222	4,3321	-	7,0788	20,9432	16,6463	-	-	-	9,8728	14,7535
	1	4,4296	5,2328	5,4392	4,3330	4,8587	6,7118	21,6451	17,0606	11,0652	7,0854	9,9362	9,7771	14,7535
	2	4,7854	5,3499	5,5124	4,3330	5,0131	6,8776	21,7443	17,0751	11,6012	-	11,6012	9,7535	14,7535
	3	4,5318	5,4026	5,4151	4,3330	3,5316	6,6667	21,5907	17,0606	11,0033	7,1354	9,8364	9,8035	14,7535
	4	4,9782	5,5461	5,5261	4,3330	3,7457	6,8310	21,6901	17,0185	11,5886	-	11,5886	9,7755	14,7535
PASSAGERS-HEURES	0	20 335	5 139	5 719	568	-	11 426	712	2 686	-	-	-	35 159	56 263
	1	16 156	4 071	5 325	613	1 032	11 041	598	1 335	1 457	863	2 320	31 450	56 263
	2	17 572	4 288	5 398	614	1 276	11 576	611	1 308	1 308	-	1 308	32 412	56 263
	3	16 705	4 402	5 284	615	402	10 703	603	1 335	1 466	957	2 423	31 769	56 263
	4	18 455	4 678	5 379	616	485	11 158	616	1 346	1 311	-	1 311	32 886	56 263
TEMPS MOYEN SUR LE MODE	0	14,5310	9,8963	9,1945	5,0813	-	11,9506	25,2937	30,9165	-	-	-	21,1993	16,2269
	1	11,7851	9,7927	8,8404	5,0829	8,2604	11,3078	26,7305	24,2628	12,5585	7,4654	11,0214	18,9629	16,2269
	2	12,6522	10,0125	8,9601	5,0863	8,5218	11,6102	26,8561	24,2692	13,0270	-	13,0270	19,5430	16,2269
	3	12,1234	10,1091	8,8023	5,0833	6,0740	11,2625	26,6991	24,2628	12,5014	7,5632	10,9254	19,1553	16,2269
	4	13,2295	10,3783	8,9847	5,0818	6,4480	11,5692	26,8244	24,1876	13,0164	-	13,0164	19,8288	16,2269
VÉHICULES-HEURES	0	2 135	34	32	4	-	70	93	20	-	-	-	2 318	46 837
	1	2 098	26	32	4	12	74	99	12	10	10	20	2 303	46 837
	2	2 118	26	32	4	12	74	99	12	10	-	10	2 313	46 837
	3	2 118	26	32	4	8	70	99	12	10	10	20	2 319	46 837
	4	2 138	26	32	4	8	70	99	12	10	-	10	2 329	46 837
VÉHICULES-KILOMETRES	0	35 089	969	1 062	103	-	2 134	3 642	426	-	-	-	41 291	2 565 567
	1	34 908	750	1 040	132	351	2 273	3 887	309	402	470	872	42 249	2 565 567
	2	35 259	750	1 040	132	351	2 273	3 887	309	402	-	402	42 130	2 565 567
	3	35 127	750	1 040	132	229	2 151	3 887	309	402	470	872	42 346	2 565 567
	4	35 478	750	1 040	132	229	2 151	3 887	309	402	-	402	42 227	2 565 567

Le but premier de ces tableaux étant de présenter surtout des résultats pour ce qui concerne le transport en commun, les titres des différentes sections sont définis pour celui-ci; on trouvera, dans l'explication de chaque caractéristique, la correspondance en ce qui concerne l'automobile.

Pour le transport en commun, les résultats sont présentés pour chaque mode et pour le métro et le métro de surface, ils sont désagrégés en fonction de chacune des lignes.

Aucun commentaire ne sera exprimé en regard des résultats proprement dits, on se contentera de décrire ce qu'ils représentent et la façon dont ils ont été obtenus. La présence d'un tiret dans les tableaux signifie que cette statistique est inexistante due à l'absence de l'infrastructure ou qu'elle est non pertinente pour le résultat qui nous intéresse.

Voici donc l'explication de chacune des caractéristiques.

Nombre de passagers: Cette caractéristique nous renseigne sur le nombre de personnes qui utilisent un mode ou une ligne donnée. Dans le cas des autobus et du train, même si une personne utilise plusieurs lignes du même mode, elle n'est comptée qu'une fois. Pour le métro et le métro de surface, une même personne peut se retrouver sur plus d'une ligne, par contre, dans le total, elle ne sera comptée qu'une seule fois. Dans la colonne "Transport en commun", on retrouve la clientèle totale qui utilise le transport en commun au cours d'une heure de pointe. Dans le cas de l'automobile, la caractéristique devrait se lire ainsi: nombre de personnes, peu importe si elles sont conducteur ou passager.

Nombre de passages: Peu importe la ligne utilisée, cette caractéristique nous indique le nombre de fois qu'un mode est utilisé. Ainsi une personne qui utilise quatre lignes différentes pour effectuer son déplacement comptera pour quatre passages. On remarquera que pour le métro et le métro de surface, le nombre de passages est égal au nombre de passagers, sauf pour le total, une personne ne pouvant utiliser la même ligne deux fois lors de son déplacement. Pour l'automobile, les résultats représentent le nombre de véhicules ou, si on préfère, le nombre de conducteurs.

Ratio - passages/passagers: Ces résultats sont obtenus en divisant les résultats de la deuxième par ceux de la première caractéristique. Ils ne sont que des moyennes d'utilisation d'un mode donné lors d'un déplacement. Pour l'automobile, cette caractéristique représente le taux d'occupation, c'est-à-dire, le nombre de personnes en moyenne par automobile.

Passagers-Km: Ces résultats sont obtenus en calculant, pour chaque usager, sa distance parcourue pour une ligne ou un mode selon le cas, et en additionnant toutes les distances ainsi obtenues. Pour l'automobile, cela représente la distance parcourue par les conducteurs et par les passagers, la distance parcourue par les passagers s'additionnant à celle faite par les conducteurs.

Longueur moyenne du déplacement sur le mode (Km): Cette statistique est calculée à partir des passagers-km et du nombre de passagers en divisant le premier par le dernier. Pour le métro et le métro de surface, ces résultats sont calculés indépendamment pour chacune des lignes. Sous la colonne total, le résultat n'est pas la somme des lignes, mais plutôt l'utilisation globale de ce mode. Pour l'automobile, on tient compte des conducteurs et des passagers. L'unité qui sert de base est le kilomètre.

Passagers-heures: Ces résultats sont obtenus en pondérant chaque temps d'utilisation d'une ligne ou d'un mode par le nombre de déplacements utilisant cette ligne et en divisant le tout par soixante pour convertir en heures. Pour l'automobile, le calcul est fait pour les conducteurs et les passagers selon le temps de trajet de chacun.

Temps moyen sur le mode: Ces résultats, exprimés en minutes, sont calculés en se servant du nombre de passagers-heures, multipliés par soixante minutes et divisés par le nombre de passagers. Tout comme précédemment, pour le métro et le métro de surface, le total n'est pas la somme des résultats de chaque ligne, mais l'utilisation globale du mode. Pour l'automobile, le calcul est effectué en tenant compte des conducteurs et des passagers.

Véhicules-heures: Ces résultats, identiques pour les quatre tableaux, n'ont pas trait à la demande mais plutôt à l'offre de transport, sauf en ce qui concerne les automobilistes; dans ce cas, les résultats indiquent vraiment le nombre de véhicules-heures et il est calculé en ne tenant compte que des conducteurs. Pour le transport en commun, les résultats indiquent le nombre de véhicules-heures en service qui sont offerts par les différentes compagnies ou commissions de transporteurs publics au cours d'une heure moyenne.

Véhicules-kilomètres: Tout comme pour les véhicules-heures, ces résultats ont rapport à l'offre et non à la demande et les mêmes remarques que précédemment peuvent s'appliquer.

3.3 Temps moyens pondérés

La présente section présente quatre autres tableaux définis selon le même principe que dans la section précédente. Il s'agit ici des temps moyens pondérés. Ces temps moyens sont calculés en fonction de la demande totale en transport en commun pour chacun des scénarios.

Pour l'automobile, on présente les résultats pour les conducteurs ainsi que pour la demande totale en automobile, c'est-à-dire les conducteurs et les passagers.

Les différentes valeurs du temps total moyen de déplacements sont présentées selon leurs composantes. Ces valeurs sont d'un intérêt pour ceux qui désirent accorder un poids différent à ces composantes; on y a aussi ajouté le nombre de correspondances. Sauf pour ce dernier, tous les résultats sont exprimés en minutes.

3.4 Temps de déplacement des usagers potentiels de la ligne 6

La dernière série de résultats permettra d'évaluer les gains éventuels de temps qu'obtiendraient les usagers potentiels de la ligne 6, par rapport aux alternatives où elle n'est pas présente.

Les tableaux suivants montrent pour chaque station, et pour chaque mouvement (entrée et sortie), le nombre d'usagers en période de pointe et leur temps moyen de déplacement correspondant et ce, pour chacun des scénarios. Il importe de bien comprendre que les usagers dont on parle sont ceux qu'on obtiendrait sur la ligne 6, dans le scénario 1, où elle est présente.

Les tableaux donnent donc un aperçu des temps de déplacements auxquels ferait face cette même clientèle, si elle devait continuer à faire le même déplacement en utilisant un parcours propre à chacun des scénarios, toujours par transport collectif.

Comme d'habitude, quatre tableaux sont présentés correspondants aux matrices de demande "A", "B", "C" et "D".

Globalement, en période de pointe du matin, plus de 31 000 personnes utiliseraient la ligne 6. Leur temps moyen de déplacement s'élèverait alors à 43,5 minutes, alors que ces même gens devraient voyager pendant près de 52 minutes pour accomplir les mêmes déplacements sur un réseau non amélioré, correspondant au scénario 0. Ce gain de temps est énorme (16%) mais il faut souligner qu'il s'applique à la clientèle potentielle du métro de surface. Il est probable que, si la ligne 6 n'est pas construite, une certaine proportion des usagers potentiels continueront à voyager en automobile, comme ils le font actuellement.

TABLEAU 12

TEMPS MOYENS PONDÉRÉS (min.)

DEMANDE "A"

- tous buts
- répartition modale simulée
- heure de pointe moyenne du matin

		SCÉNARIOS				
		0	1	2	3	4
TRANSPORT EN COMMUN	ACCÈS	5,7808	5,9367	5,8200	5,9284	5,8107
	ATTENTE	5,3883	5,6795	5,5609	5,6918	5,5603
	CORRESPONDANCE	1,1585	1,3202	1,2357	1,3064	1,2118
	PÉNALITES	0,6862	0,8109	0,7502	0,8006	0,7335
	CORRESPONDANCE TOTALE	7,2330	7,8106	7,5468	7,7988	7,5056
	VÉHICULE	19,7708	17,6562	18,0915	17,7987	18,3248
	TOTAL	32,7846	31,4036	31,4583	31,5259	31,6410
	NOMBRE DE CORRESPONDANCES	1,3230	1,3445	1,3426	1,3528	1,3523
AUTO-MOBILE	CONDUCTEUR	15,9152	15,4548	15,7610	15,7206	15,7305
	PASSAGER ET CONDUCTEUR	15,5456	15,0753	15,3728	15,3245	15,3374

TABLEAU 13

TEMPS MOYENS PONDÉRÉS (min.)

DEMANDE "B"

- motif travail
- répartition modale simulée
- heure de pointe moyenne du matin

		SCÉNARIOS				
		0	1	2	3	4
TRANSPORT EN COMMUN	ACCÈS	6,0077	6,1522	6,0164	6,1459	6,0065
	ATTENTE	5,4675	5,7972	5,6809	5,8154	5,6850
	CORRESPONDANCE	1,3852	1,5391	1,4586	1,5327	1,4358
	PÉNALITES	0,8388	0,9507	0,8799	0,9431	0,8631
	CORRESPONDANCE TOTALE	7,6915	8,2870	8,0194	8,2912	7,9839
	VÉHICULE	21,7113	19,3824	19,8224	19,5553	20,1009
	TOTAL	35,4106	33,8216	33,8582	33,9924	34,0913
	NOMBRE DE CORRESPONDANCES	1,3811	1,4169	1,4165	1,4286	1,4288
AUTO-MOBILE	CONDUCTEUR	16,0295	15,5296	15,8660	15,8149	15,8255
	PASSAGER ET CONDUCTEUR	15,8280	15,3080	15,6496	15,5931	15,6064

TABLEAU 14

TEMPS MOYENS PONDÉRÉS (min.)

DEMANDE "C"

- tous buts
- répartition modale observée
- heure de pointe moyenne du matin

		SCÉNARIOS				
		0	1	2	3	4
TRANSPORT EN COMMUN	ACCÈS	5,7116	5,7854	5,6914	5,7777	5,6818
	ATTENTE	5,3279	5,6102	5,5093	5,6113	5,4914
	CORRESPONDANCE	1,1869	1,3274	1,2632	1,3130	1,2343
	PÉNALITES	0,6596	0,7776	0,7273	0,7653	0,7088
	CORRESPONDANCE TOTALE	7,1744	7,7152	7,4998	7,6896	7,4345
	VÉHICULE	19,4584	17,3281	14,8677	17,4923	18,1181
	TOTAL	32,3445	30,8287	31,0590	30,9596	31,2345
	NOMBRE DE CORRESPONDANCES	1,3614	1,3760	1,3831	1,3844	1,3913
AUTO-MOBILE	CONDUCTEUR	16,3867	16,3867	16,3867	16,3867	16,3867
	PASSAGER ET CONDUCTEUR	15,8946	15,8946	15,8946	15,8946	15,8946

TABLEAU 15

TEMPS MOYENS PONDÉRÉS (min.)

DEMANDE "D"

- motif travail
- répartition modale observée
- heure de pointe moyenne du matin

		SCÉNARIOS				
		0	1	2	3	4
TRANSPORT EN COMMUN	ACCÈS	5,9078	5,9272	5,8245	5,9197	5,8138
	ATTENTE	5,3719	5,7026	5,6116	5,6966	5,5885
	CORRESPONDANCE	1,4399	1,5778	1,5260	1,5651	1,4912
	PÉNALITES	0,8029	0,9132	0,8573	0,9006	0,8346
	CORRESPONDANCE TOTALE	7,6147	8,1936	7,9949	8,1623	7,9143
	VÉHICULE	21,2660	19,0511	19,6275	19,2400	19,9169
	TOTAL	34,7885	33,1719	33,4469	33,3220	33,6450
	NOMBRE DE CORRESPONDANCES	1,4456	1,4782	1,4902	1,4878	1,4996
AUTO-MOBILE	CONDUCTEUR	16,5465	16,5465	16,5465	16,5465	16,5465
	PASSAGER ET CONDUCTEUR	16,2269	16,2269	16,2269	16,2269	16,2269

TABLEAU 16

**TEMPS DE DÉPLACEMENT DES USAGERS POTENTIELS
DE LA LIGNE 6**

DEMANDE "A"

- tous buts
- répartition modale simulée
- période de pointe du matin

STATION	VOL. DÉPLACEMENTS PÉRIODE POINTE A.M.			SCÉNARIO 0			SCÉNARIO 1			SCÉNARIO 2			SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4			
	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	
POINTE-AUX-TREMBLES	3 040	630	3 670	75,69	63,32	73,55	59,95	52,86	58,72	72,57	62,88	70,89	59,94	52,87	58,72	73,43	63,19	71,66	
RIVIÈRE-DES-PRAIRIES	740	500	1 240	58,63	58,85	58,72	44,97	52,31	47,93	53,40	57,79	55,17	44,97	52,31	47,92	54,07	58,28	55,76	
A. BOMBARDIER	2 670	840	3 510	52,43	54,70	52,97	41,41	40,76	41,25	49,97	48,59	49,64	41,39	40,74	41,23	51,18	49,83	50,85	
LANGELIER/LACORDAIRE	4 100	1 390	5 490	48,48	51,21	49,17	41,35	41,66	41,43	46,50	48,00	46,88	41,32	41,64	41,40	47,05	48,82	47,50	
VIAU	3 420	800	4 220	45,70	52,30	46,95	38,29	43,85	39,34	43,15	48,23	44,11	38,29	43,85	39,34	43,76	49,05	44,76	
PIE-IX	5 440	1 500	6 940	56,35	46,03	54,12	48,67	39,88	46,77	53,59	44,19	51,56	48,65	39,80	46,74	54,02	44,65	51,99	
SAINT-MICHEL	2 980	700	3 680	40,83	38,17	40,33	35,67	32,10	35,00	40,58	36,31	39,77	35,67	32,10	34,99	40,68	36,94	39,97	
PAPINEAU	1 620	1 430	3 050	44,18	37,66	41,12	38,58	31,74	35,38	42,71	35,80	39,47	38,58	31,74	35,38	42,81	36,27	39,75	
SAUVÉ	local	1 360	3 060	4 420	35,73	44,11	41,53	29,53	35,95	33,98	33,52	41,76	39,23	29,53	35,95	33,97	33,72	42,34	39,69
	corr.	2 050	8 390	10 440	50,07	55,18	54,18	45,95	49,25	48,61	49,13	53,67	52,78	45,95	49,25	48,61	49,44	53,89	53,01
	total	3 410	11 450	14 860	44,34	52,22	50,41	39,39	45,70	44,25	42,89	50,49	48,75	39,39	45,70	44,25	43,16	50,80	49,05
CÔTE-VERTU	local	880	2 280	3 160	35,36	46,44	43,37	31,38	37,33	35,68	35,01	45,24	42,41	31,38	37,32	35,67	35,25	45,70	42,80
	corr.	1 790	4 240	6 030	61,51	57,21	58,49	49,22	47,28	47,86	52,61	52,06	52,23	49,22	47,28	47,86	53,25	52,98	53,06
	total	2 670	6 520	9 190	52,93	53,44	53,29	43,36	43,79	43,67	46,84	49,67	48,85	43,36	43,79	43,67	47,34	50,34	49,53
DU COLLÈGE	local	900	4 670	5 570	48,13	52,06	51,42	41,05	41,53	41,45	45,55	49,86	49,16	41,05	41,52	41,44	46,11	50,21	49,55
	corr.	190	750	940	64,44	65,07	64,94	55,28	53,77	54,08	61,69	59,83	60,20	55,28	53,77	54,08	63,14	61,50	61,83
	total	1 090	5 420	6 510	50,99	53,87	53,39	43,54	43,23	43,29	48,38	51,24	50,77	43,56	43,22	43,28	49,10	51,78	51,33
GLOBAL	31 180	31 180	62 360	51,84			43,54			49,31			43,53			49,84			

TABLEAU 17

**TEMPS DE DÉPLACEMENT DES USAGERS POTENTIELS
DE LA LIGNE 6**

DEMANDE "B"

- motif travail
- répartition modale simulée
- période de pointe du matin

STATION	VOL. DÉPLACEMENTS PÉRIODE POINTE A.M.			SCÉNARIO 0			SCÉNARIO 1			SCÉNARIO 2			SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4			
	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	
POINTE-AUX-TREMBLES	2 350	320	2 670	77,91	66,10	76,51	60,43	52,10	59,44	75,36	66,01	74,25	60,43	52,11	59,44	76,28	66,65	75,13	
RIVIÈRE-DES-PRAIRIES	340	380	720	57,17	65,79	61,74	44,53	52,10	48,54	53,55	64,50	59,35	44,52	52,09	48,53	53,57	65,09	59,68	
A. BOMBARDIER	1 370	710	2 080	53,69	56,16	54,53	41,36	40,88	41,19	51,60	49,68	50,95	41,33	40,84	41,16	52,55	51,05	52,03	
LANGELIER/LACORDAIRE	2 930	920	3 850	49,54	51,45	49,99	42,56	40,30	42,02	47,71	47,68	47,70	42,55	40,26	42,01	48,28	48,67	48,38	
VIAU	2 620	480	3 100	46,26	49,32	46,73	39,26	40,55	39,46	44,29	45,64	44,50	39,25	40,54	39,45	44,74	46,65	45,03	
PIE-IX	4 300	710	5 010	57,94	49,14	56,69	50,24	42,59	49,15	55,42	46,53	54,15	50,23	42,52	49,13	55,80	47,30	54,59	
SAINT-MICHEL	2 300	370	2 670	40,86	40,82	40,85	35,08	33,84	34,91	40,73	37,98	40,35	35,08	33,84	34,91	40,86	38,39	40,51	
PAPINEAU	1 260	440	1 700	43,41	51,19	45,43	38,09	39,15	38,37	42,32	46,80	43,48	38,09	39,15	38,37	42,42	47,50	43,74	
SAUVÉ	local	630	2 070	2 700	43,08	44,13	43,88	34,61	35,32	35,15	40,89	41,61	41,44	34,60	35,32	35,15	41,34	42,11	41,93
	corr.	1 340	6 740	8 080	54,12	52,56	56,16	49,13	50,42	50,21	53,03	55,01	54,68	49,13	50,42	50,21	53,45	55,27	54,96
	total	1 970	8 810	10 780	50,58	53,64	53,08	44,47	46,87	46,43	49,13	51,86	51,36	44,47	46,87	46,43	49,56	52,17	51,69
CÔTE-VERTU	local	550	1 460	2 010	36,78	48,10	45,00	31,76	38,54	36,68	36,15	47,05	44,06	31,76	38,54	36,68	36,55	47,43	44,45
	corr.	1 430	2 980	4 410	62,14	55,76	57,83	48,90	48,02	48,30	52,35	52,79	52,64	48,90	48,02	48,30	52,97	53,29	53,19
	total	1 980	4 440	6 420	55,07	53,24	53,81	44,12	44,90	44,66	47,83	50,90	49,96	44,12	44,90	44,66	48,39	51,37	50,45
DU COLLÈGE	local	490	3 920	4 410	46,17	53,01	52,25	38,48	42,10	41,70	43,25	50,82	49,98	38,46	42,09	41,69	44,03	51,20	50,41
	corr.	110	520	630	63,64	61,81	62,13	53,00	50,65	51,05	58,58	57,19	57,43	53,00	50,65	51,05	60,53	58,79	59,09
	total	600	4 440	5 040	49,31	54,04	53,48	41,09	43,10	42,86	46,01	51,57	50,91	41,08	43,09	42,85	47,00	52,09	51,49
GLOBAL	22 020	22 020	44 040	53,50			44,75			51,12			44,74			51,62			

TABLEAU 18

**TEMPS DE DÉPLACEMENT DES USAGERS POTENTIELS
DE LA LIGNE 6**

DEMANDE "C"

- tous buts
- répartition modale observée
- période de pointe du matin

STATION	VOL. DÉPLACEMENTS PÉRIODE POINTE A.M.			SCÉNARIO 0			SCÉNARIO 1			SCÉNARIO 2			SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4			
	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	
POINTE-AUX-TREMBLES	1 720	560	2 280	71,21	62,17	68,99	58,04	56,79	57,73	66,32	61,24	65,07	58,04	56,79	57,73	66,76	61,46	65,46	
RIVIÈRE-DES-PRAIRIES	760	600	1 360	58,92	59,00	58,96	47,26	51,45	49,11	53,37	58,42	55,61	47,26	51,46	49,12	54,02	59,40	56,40	
A. BOMBARDIER	2 500	840	3 340	52,46	49,87	51,80	41,88	37,42	40,75	49,91	44,37	48,51	41,85	37,42	40,73	51,08	45,49	49,66	
LANGELIER/LACORDAIRE	3 460	1 220	4 680	46,08	49,32	47,36	41,40	41,56	41,44	45,02	47,07	45,55	41,37	41,55	41,42	45,36	47,68	45,97	
VIAU	2 930	980	3 910	45,42	48,64	46,22	38,74	40,53	39,19	42,77	44,96	43,32	38,74	40,53	39,19	43,48	45,56	44,00	
PIE-IX	3 850	1 530	5 380	48,72	44,01	47,38	43,46	39,35	42,29	47,02	42,55	45,75	43,45	39,20	42,24	47,50	43,08	46,24	
SAINTE-MICHEL	2 890	650	3 540	40,29	36,88	39,66	35,83	32,19	35,16	39,82	35,71	39,07	35,81	32,19	35,15	39,95	36,64	39,34	
PAPINEAU	1 600	1 330	2 930	45,28	36,27	41,19	39,24	32,27	36,08	42,92	35,49	39,55	39,24	32,27	36,08	43,14	35,82	39,82	
SAUVÉ	local	1 330	2 880	4 210	35,82	40,97	39,34	29,95	35,29	33,61	33,65	39,36	37,56	29,95	35,29	33,61	33,82	39,79	37,91
	corr.	2 140	6 490	8 630	48,97	49,96	49,71	45,33	45,30	45,31	48,18	48,79	48,64	45,33	45,30	45,31	48,76	49,03	48,96
	total	3 470	9 370	12 340	43,93	47,19	46,31	39,45	42,23	41,48	42,62	45,89	45,01	39,45	42,23	41,48	43,04	46,19	45,34
CÔTE-VERTU	local	700	1 670	2 370	36,68	42,87	41,04	33,27	34,80	34,35	36,43	41,39	39,92	33,24	34,79	34,34	36,70	41,76	40,27
	corr.	780	3 700	4 480	61,59	54,76	55,96	53,33	45,96	47,25	57,49	50,06	51,36	53,33	45,96	47,25	58,37	50,93	52,23
	total	1 480	5 370	6 850	49,83	51,06	50,79	43,86	42,48	42,78	47,55	47,36	47,40	43,85	42,48	42,77	48,15	48,07	48,09
DU COLLÈGE	local	750	2 490	3 240	50,12	51,70	51,34	43,17	43,56	43,47	47,46	50,43	49,74	43,17	43,55	43,46	48,01	50,72	50,09
	corr.	200	670	870	59,01	60,33	60,03	51,12	51,40	51,34	57,19	55,31	55,74	51,12	51,40	51,34	58,28	56,47	56,88
	total	950	3 160	4 110	51,97	53,54	53,17	44,82	45,23	45,14	49,48	51,48	51,01	44,82	45,22	45,13	50,14	51,94	51,52
GLOBAL	25 610	25 610	51 220	48,61			41,99			46,50			41,97			47,00			

TABLEAU 19

TEMPS DE DÉPLACEMENT DES USAGERS POTENTIELS DE LA LIGNE 6

DEMANDE "D"

- motif travail
- répartition modale observée
- période de pointe du matin

STATION	VOL. DÉPLACEMENTS PÉRIODE POINTE A.M.			SCÉNARIO 0			SCÉNARIO 1			SCÉNARIO 2			SCÉNARIO 3			SCÉNARIO 4			
	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	entrant	sortant	total	
POINTE-AUX-TREMBLES	1 040	240	1 280	73,34	63,06	71,40	58,20	60,09	58,56	68,51	61,81	67,24	58,20	60,09	58,56	68,82	62,32	67,59	
RIVIÈRE-DES-PRAIRIES	360	470	830	58,48	64,56	61,91	49,85	51,01	50,50	54,09	63,89	59,63	49,85	51,01	50,50	54,09	65,10	60,31	
A. BOMBARDIER	1 210	710	1 920	54,15	50,47	52,79	42,52	36,82	40,41	51,88	44,51	49,15	42,47	36,82	40,37	52,78	45,84	50,21	
LANGELIER/LACORDAIRE	2 290	750	3 040	47,23	49,56	47,81	43,02	40,86	42,48	45,93	47,13	46,23	43,01	40,84	42,48	46,20	47,95	46,64	
VIAU	2 120	660	2 780	46,16	44,81	45,84	40,26	36,63	39,40	44,20	41,58	43,58	40,26	36,63	39,40	44,77	42,18	44,16	
PIE-IX	2 700	740	3 440	47,96	45,07	47,33	43,79	41,65	43,33	47,16	43,35	46,34	43,79	41,47	43,29	47,59	44,20	46,86	
SAINT-MICHEL	2 200	350	2 550	40,29	39,94	40,24	35,47	35,35	35,45	39,90	38,32	39,68	35,44	35,35	35,43	40,07	39,28	39,96	
PAPINEAU	1 240	360	1 600	44,50	49,60	45,64	38,81	43,57	39,88	42,27	48,62	43,69	38,81	43,57	39,88	42,55	48,92	43,98	
SAUVÉ	local	600	1 940	2 540	43,77	39,43	40,45	35,94	34,35	34,72	41,77	38,05	38,93	35,94	34,34	34,72	42,16	38,37	39,26
	corr.	1 450	4 830	6 280	52,42	50,11	50,64	48,20	45,64	46,23	51,51	49,03	49,60	48,20	45,64	46,23	52,37	49,31	50,01
	total	2 050	6 770	8 820	49,89	47,05	47,71	44,62	42,41	42,92	48,67	45,89	46,53	44,62	42,41	42,92	49,39	46,18	46,92
CÔTE-VERTU	local	390	840	1 230	39,49	42,46	41,53	35,21	34,76	34,90	38,99	41,07	40,42	35,16	34,76	34,89	39,49	41,26	40,71
	corr.	440	2 410	2 850	63,79	51,86	53,70	55,71	46,30	47,75	60,49	50,06	51,66	55,71	46,30	47,75	61,62	50,41	52,14
	total	830	3 250	4 080	52,45	49,43	50,04	46,14	43,32	43,89	50,45	47,74	48,29	46,12	43,32	43,89	51,29	48,05	48,70
DU COLLÈGE	local	350	1 760	2 110	49,78	53,84	53,16	42,13	45,90	45,27	47,01	53,04	52,03	42,13	45,90	45,27	47,70	53,38	52,43
	corr.	130	460	590	53,82	54,60	54,43	46,00	47,10	46,87	50,65	50,32	50,39	46,00	47,10	46,87	52,06	51,17	51,36
	total	480	2 220	2 700	50,81	54,00	53,43	43,11	46,15	45,61	47,94	52,47	51,67	43,11	46,15	45,61	48,82	52,92	52,20
GLOBAL	16 520	16 520	33 040	49,17			42,89			47,49			42,88			47,96			

Conclusion

L'actuel rapport se veut une présentation globale des résultats de simulation ainsi que des hypothèses qui y sont attachées. Nous n'avons pas décrit ici l'ensemble du processus de simulation et la méthodologie précise employée pour cette étude; on pourra à cet effet consulter le rapport intitulé "Un outil de simulation pour la planification du transport des personnes dans la région de Montréal".

Les résultats présentés précédemment ne sont, d'autre part, pas ceux d'une étude économique proprement dite, mais ils fournissent certaines données fondamentales pour la réaliser. La précision avec laquelle certains chiffres sont exprimés paraîtra parfois exagérée, mais devient nécessaire afin de bien faire ressortir les contrastes entre les scénarios. Ces différences, quoique parfois assez peu significatives d'un point de vue absolu, permettent néanmoins d'évaluer les scénarios relativement l'un à l'autre.

Lorsque les présents résultats auront été décantés et auront conduit à l'analyse économique comme telle, il y aura lieu de s'interroger sur leur pertinence individuelle. Il faut en effet être conscient de l'envergure des travaux sous-jacents à la production, par exemple, des temps moyens pondérés de déplacement des entrants à une station donnée, dans un scénario donné. Est-ce que tous les résultats présentés auront été utiles aux analyses économiques? Est-ce que certains autres résultats auraient dû être produits?

Eventuellement, d'autres études d'avantages économiques seront menées par le COTREM, que ce soit pour les lignes de métro ou de métro de surface, ou pour d'autres formes d'interventions sur le réseau (voies réservées, priorité aux autobus, modernisation des trains de banlieue, etc.). A la lumière de l'actuelle expérience, il sera possible d'identifier les données pouvant le mieux répondre aux besoins de l'analyse économique, et d'ainsi optimiser l'utilisation des ressources, humaines ou matérielles, allouées au travail de simulation.

Annexe

SCENARIO \emptyset

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 1,

			0-----3700-----7400-----11100-----14800
HONORE BEAUGRAND	(2337)	====>	4145 I*****-
RADISSON	(2336)	====>	4922 I*****+
LANGELIER	(2335)	====>	6652 I*****-
CADILLAC	(2334)	====>	8238 I*****-
L'ASSOMPTION	(2333)	====>	8791 I*****+
VIAU	(2332)	====>	9615 I*****+
PIE IX	(2331)	====>	10517 I*****-
JOLIETTE	(2330)	====>	10955 I*****-
PREFONTAINE (1)	(2329)	====>	11070 I*****+
FRONTENAC	(2323)	====>	11344 I*****-
PAPINEAU	(2322)	====>	11673 I*****+
BEAUDRY	(2321)	====>	11385 I*****-
BERRI-DE MONTIGNY (1)	(2324)	====>	11385 I*****-
BERRI-DE MONTIGNY (2)	(2326)	====>	14620 I*****-
ST-LAURENT	(2320)	====>	13247 I*****-
PLACE DES ARTS	(2319)	====>	10949 I*****-
MC GILL	(2318)	====>	8168 I*****+
PEEL	(2317)	====>	4493 I*****+
GUY	(2316)	====>	1870 I*****-
ATWATER	(2315)	====>	1152 I*****+
LIONEL-GROULX	(2338)	====>	1456 I*****-
CHARLEVOIX	(2339)	====>	1170 I*****+
LASALLE	(2340)	====>	1111 I*****-
DE L'EGLISE	(2341)	====>	900 I***-
VERDUN	(2342)	====>	766 I****+
JOLICOEUR	(2343)	====>	607 I***+
MONK	(2344)	====>	557 I***+
ANGRIGNON	(2345)	====>	0 I

AJUSTEMENT A L'EHELLE DE + / - : 103. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 1,

			0-----1750-----3500-----5250-----7000
ANGRIGNON	(2345) ==>	1756	I*****-
MONK	(2344) ==>	2524	I*****+
JOLICOEUR	(2343) ==>	3565	I*****+
VERDUN	(2342) ==>	4515	I*****-
DE L'EGLISE	(2341) ==>	5196	I*****-
LASALLE	(2340) ==>	6373	I*****+
CHARLEVOIX	(2339) ==>	6870	I*****+
LIONEL-GROULX	(2338) ==>	6661	I*****+
ATWATER	(2315) ==>	6398	I*****+
GUY	(2316) ==>	6394	I*****+
PEEL	(2317) ==>	4904	I*****-
MC GILL	(2318) ==>	3220	I*****-
PLACE DES ARTS	(2319) ==>	2178	I*****-
ST-LAURENT	(2320) ==>	2085	I*****-
BERRI-DE MONTIGNY(2)	(2326) ==>	2085	I*****-
BERRI-DE MONTIGNY(1)	(2324) ==>	2969	I*****+
BEAUDRY	(2321) ==>	2595	I*****+
FAPINEAU	(2322) ==>	2319	I*****+
FRONTENAC	(2323) ==>	1853	I*****-
PREFONTAINE(1)	(2329) ==>	1730	I*****+
JOLIETTE	(2330) ==>	1546	I*****+
PIE IX	(2331) ==>	1381	I*****-
VIAU	(2332) ==>	1229	I*****+
L'ASSOMPTION	(2333) ==>	1005	I*****-
CADILLAC	(2334) ==>	919	I*****-
LANGELIER	(2335) ==>	831	I*****+
RADISSON	(2336) ==>	666	I*****+
HONORE BEAUGRAND	(2337) ==>	0	I

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 49. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 2 ,

			0-----4650-----9300-----13950-----18600
HENRI-BOURASSA	(2300) ==>	7732	I*****+
SAUVE	(2301) ==>	11289	I*****+
CREMAZIE	(2302) ==>	13445	I*****-
JARRY	(2303) ==>	14945	I*****+
JEAN TALON	(2304) ==>	17122	I*****-
BEAUBIEN	(2305) ==>	18248	I*****+
ROSEMONT	(2306) ==>	18330	I*****+
LAURIER	(2307) ==>	18265	I*****+
MONT-ROYAL	(2308) ==>	18533	I*****+
SHERBROOKE	(2309) ==>	16723	I*****+
BERRI-DE-MONTIGNY	(2310) ==>	15051	I*****-
CHAMP-DE-MARS	(2311) ==>	13121	I*****+
PLACE D'ARMES	(2312) ==>	10229	I*****+
VICTORIA	(2313) ==>	6063	I*****-
BONAVENTURE	(2314) ==>	2740	I*****+
LUCIEN L'ALLIER	(2650) ==>	2326	I*****-
VANIER	(2651) ==>	2391	I*****-
LIONEL-GROULX(1)	(2648) ==>	2391	I*****-
LIONEL-GROULX(2)	(2649) ==>	2276	I*****+
PLACE ST-HENRI	(2652) ==>	2069	I*****-
VENDOME	(2653) ==>	1677	I*****-
VILLA-MARIA	(2654) ==>	1351	I****-
SNOWDON(1)	(2655) ==>	1279	I*****+
SNOWDON(2)	(2655) ==>	615	I*-
COTE STE-CATHERINE	(2656) ==>	466	I*+
FLAMONDON	(2657) ==>	0	I

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 129. PASSAGERS
 0-----4650-----9300-----13950-----18600

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 2,

			0	-----2300-----	-----4600-----	-----6900-----	-----9200
FLAMONDON	(2657)	====>	999	I*****+			
COTE STE-CATHERINE	(2656)	====>	1489	I*****+			
SNOWDON(2)	(2855)	====>	1489	I*****+			
SNOWDON(1)	(2655)	====>	2466	I*****-			
VILLA-MARIA	(2654)	====>	5054	I*****+			
VENDOME	(2653)	====>	6626	I*****+			
PLACE ST-HENRI	(2652)	====>	6690	I*****-			
LIONEL-GROULX(2)	(2649)	====>	6690	I*****-			
LIONEL-GROULX(1)	(2648)	====>	9004	I*****-			
VANIER	(2651)	====>	8964	I*****-			
LUCIEN L'ALLIER	(2650)	====>	8625	I*****+			
BONAVENTURE	(2314)	====>	7233	I*****+			
VICTORIA	(2313)	====>	4753	I*****-			
PLACE D'ARMES	(2312)	====>	3441	I*****+			
CHAMP-DE-MARS	(2311)	====>	2901	I*****+			
BERRI-DE-MONTIGNY	(2310)	====>	4903	I*****-			
SHERBROOKE	(2309)	====>	3928	I*****+			
MONT-ROYAL	(2308)	====>	3930	I*****+			
LAURIER	(2307)	====>	3831	I*****+			
ROSEMONT	(2306)	====>	3573	I*****+			
BEAUBIEN	(2305)	====>	3591	I*****-			
JEAN TALON	(2304)	====>	3097	I*****-			
JARRY	(2303)	====>	2717	I*****-			
CREMAZIE	(2302)	====>	1626	I*****+			
SAUVE	(2301)	====>	738	I*****+			
HENRI-BOURASSA	(2300)	====>	0	I			
				AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 64. PASSAGERS			
			0	-----2300-----	-----4600-----	-----6900-----	-----9200

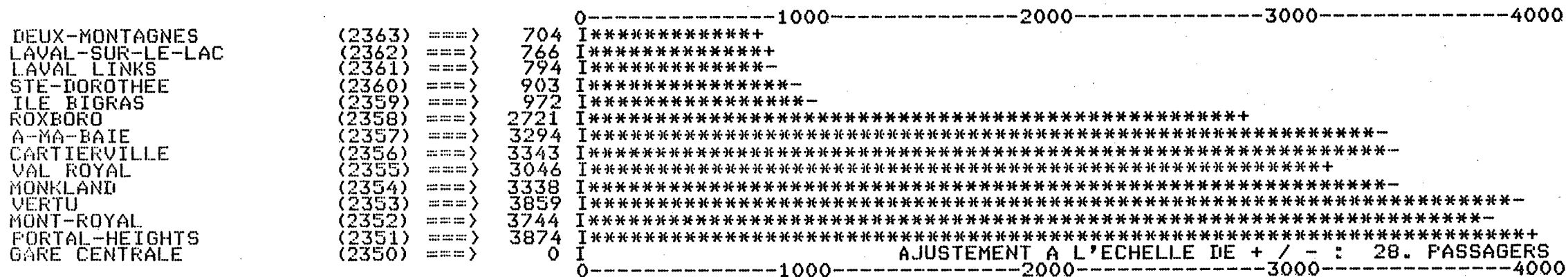
PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 4,

LONGUEIL	(2327) ==>	7505	0-----1900-----3800-----5700-----7600
STE-HELENE	(2328) ==>	7449	I*****+-----
BERRI-DE MONTIGNY	(2325) ==>	0	I*****+-----
			AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 53. PASSAGERS
			0-----1900-----3800-----5700-----7600

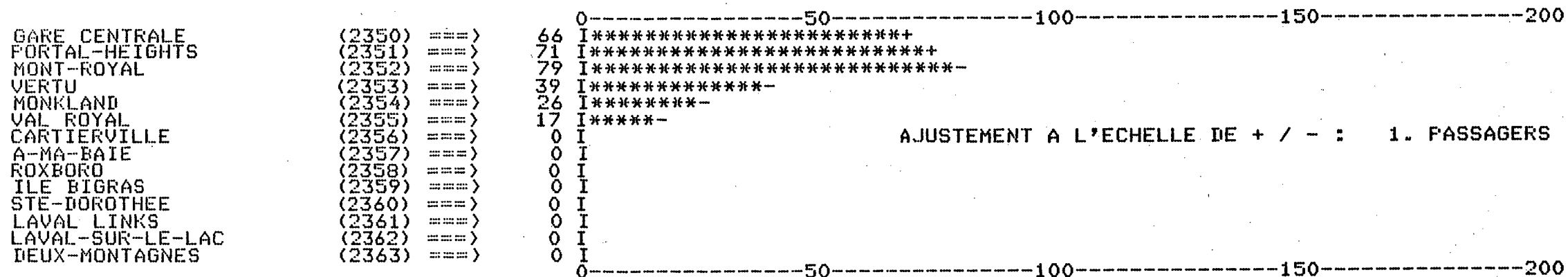
PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 4,

BERRI-DE MONTIGNY	(2325) ==>	706	0-----200-----400-----600-----800
STE-HELENE	(2328) ==>	585	I*****+-----
LONGUEIL	(2327) ==>	0	I*****+-----
			AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 6. PASSAGERS
			0-----200-----400-----600-----800

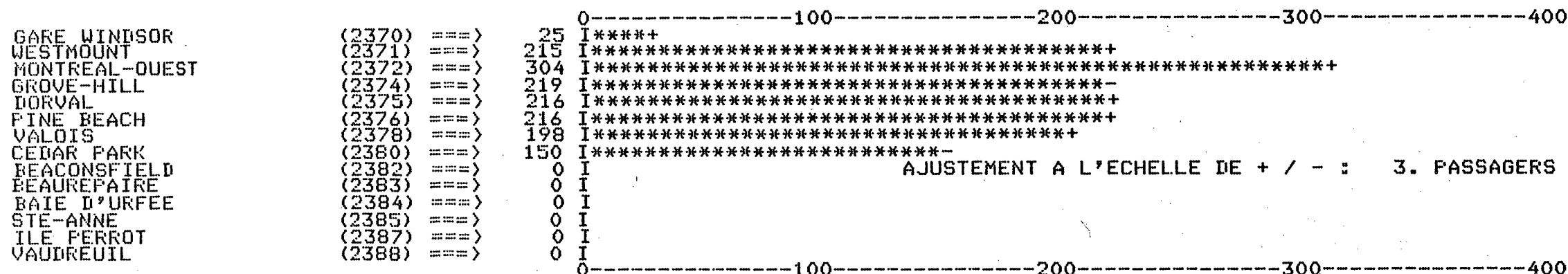
PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES : 1, 2, 3, 4,



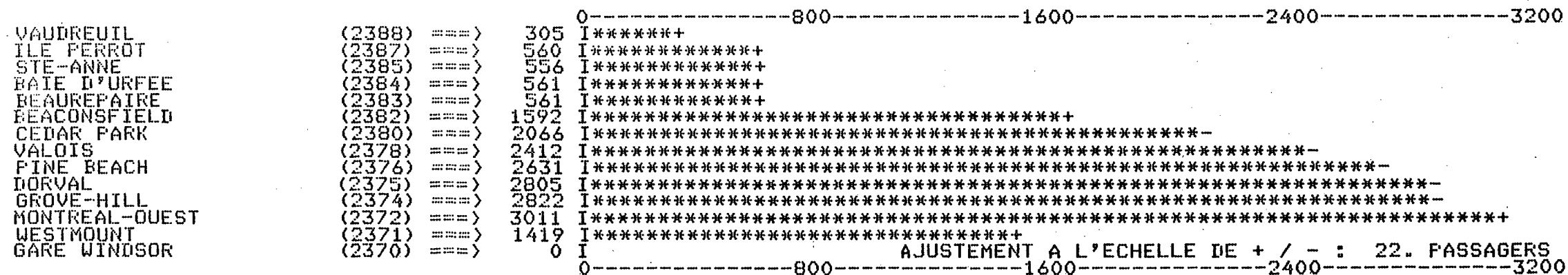
PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES : 1, 2, 3, 4,



PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES : 5, 6, 7,



PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES : 5, 6, 7,



AFF. TC TEA 87 HPAM AM - TRAIN DE BANLIEUE ST-HILAIRE

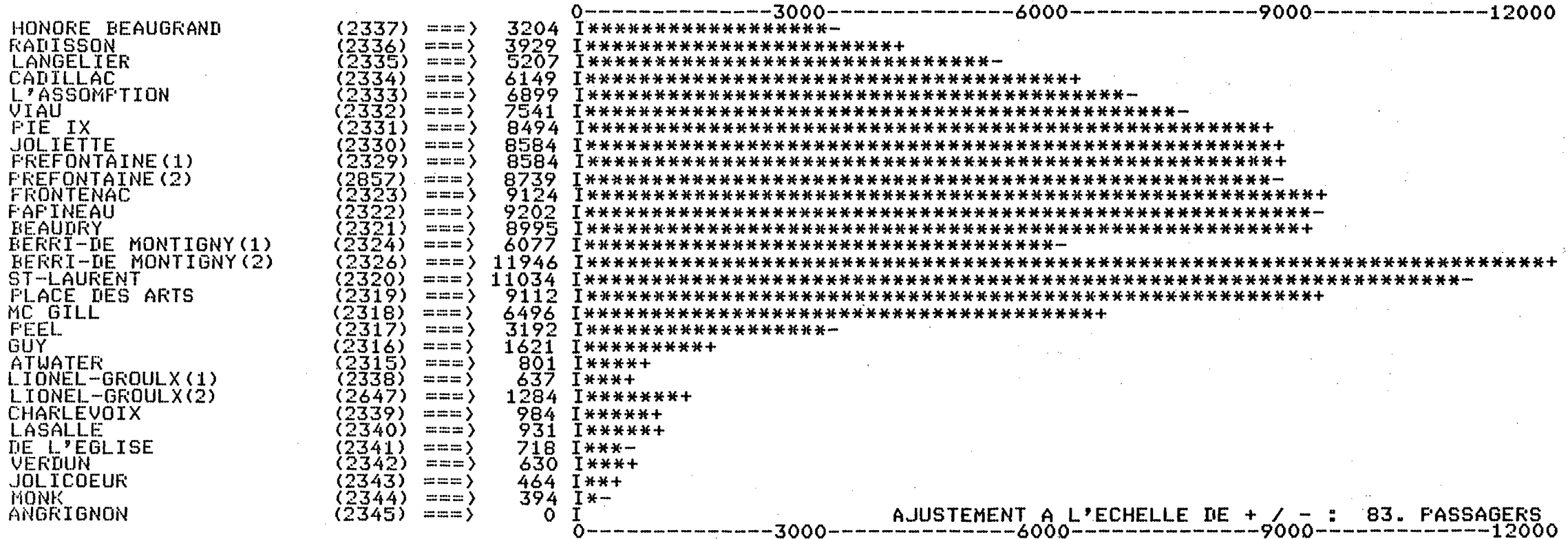
SØ

PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES :11,12,

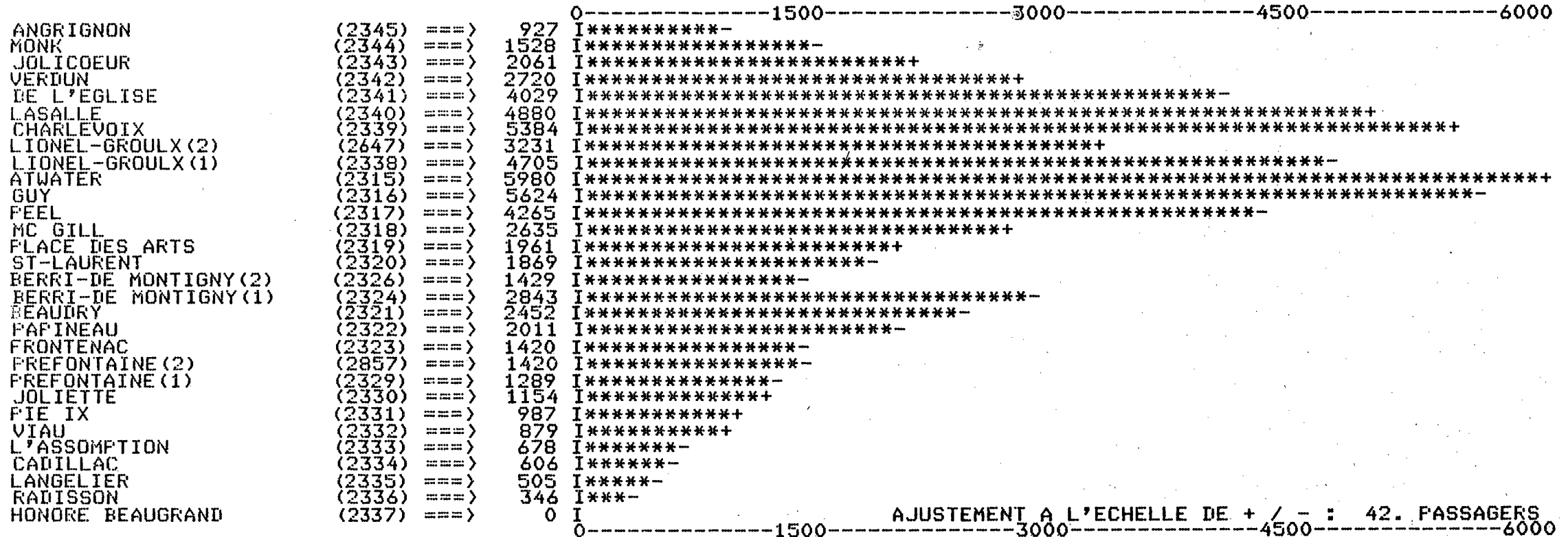
			0	-----100-----200-----300-----400
STE-HYACINTHE	(2408) ==>	0	I	
ST-HILAIRE EST	(2407) ==>	0	I	AJUSTEMENT A L'ECELLE DE + / - : 3. PASSAGERS
ST-HILAIRE	(2406) ==>	0	I	
OTTERBURN PARK	(2405) ==>	0	I	
BELOEIL	(2404) ==>	0	I	
ST-BASILE	(2403) ==>	109	I*****+	
ST-BRUNO	(2402) ==>	274	I*****-	
ST-HUBERT	(2401) ==>	246	I*****-	
ST-LAMBERT	(2400) ==>	296	I*****-	
GARE CENTRALE	(2350) ==>	0	I	
		0		-----100-----200-----300-----400

SCENARIO 1

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 1,



PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 1,



PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 2,

			0	-----4300-----	-----8600-----	-----12900-----	-----17200
HENRI-BOURASSA	(2300)	====>	5860	I*****+			
SAUVE (1)	(2301)	====>	5171	I*****+			
SAUVE (2)	(2796)	====>	10380	I*****-			
CREMAZIE	(2302)	====>	11285	I*****-			
JARRY	(2303)	====>	12444	I*****-			
JEAN TALON(1)	(2304)	====>	11352	I*****+			
JEAN-TALON(2)	(2853)	====>	15357	I*****-			
BEAUBIEN	(2305)	====>	16415	I*****+			
ROSEMONT (1)	(2306)	====>	15527	I*****+			
ROSEMONT (2)	(2854)	====>	16437	I*****+			
LAURIER	(2307)	====>	16930	I*****+			
MONT-ROYAL	(2308)	====>	17138	I*****+			
SHERBROOKE	(2309)	====>	15291	I*****-			
BERRI-DE-MONTIGNY	(2310)	====>	14303	I*****+			
CHAMP-DE-MARS	(2311)	====>	12117	I*****+			
PLACE D'ARMES	(2312)	====>	9250	I*****+			
VICTORIA	(2313)	====>	5576	I*****-			
BONAVENTURE	(2314)	====>	3127	I*****-			
LUCIEN L'ALLIER	(2650)	====>	2625	I*****+			
VANIER	(2651)	====>	2149	I*****+			
LIONEL-GROULX(1)	(2648)	====>	1630	I*****+			
LIONEL-GROULX(2)	(2649)	====>	2521	I*****+			
PLACE ST-HENRI	(2652)	====>	1838	I*****+			
VENDOME	(2653)	====>	1923	I*****-			
VILLA-MARIA	(2654)	====>	2298	I*****+			
SNOWDON(1)	(2655)	====>	1519	I*****-			
SNOWDON(2)	(2855)	====>	1915	I*****-			
COTE STE-CATHERINE	(2656)	====>	1876	I*****+			
FLAMONDON	(2657)	====>	1843	I*****+			
NAMUR	(2658)	====>	1749	I*****-			
DE LA SAVANE	(2659)	====>	1126	I*****+			
DU COLLEGE(1)	(2660)	====>	531	I*-			
DU COLLEGE(2)	(2792)	====>	531	I*-			
COTE-VERTU	(2790)	====>	0	I			
FOIRIER	(2791)	====>	0	I			
BOIS FRANC	(2784)	====>	0	I			

AJUSTEMENT A L'ECELLE DE + / - : 119. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 2,

			0-----1900-----3800-----5700-----7600
BOIS FRANC	(2784)	====>	0 I
POIRIER	(2791)	====>	0 I
COTE-VERTU	(2790)	====>	684 I*****-
DU COLLEGE(2)	(2792)	====>	659 I*****-
DU COLLEGE(1)	(2660)	====>	1725 I*****-
DE LA SAVANE	(2659)	====>	1736 I*****-
NAMUR	(2658)	====>	1657 I*****+
FLAMONDON	(2657)	====>	2328 I*****-
COTE STE-CATHERINE	(2656)	====>	2889 I*****-
SNOWDON(2)	(2855)	====>	2251 I*****-
SNOWDON(1)	(2655)	====>	3332 I*****+
VILLA-MARIA	(2654)	====>	4459 I*****-
VENDOME	(2653)	====>	4392 I*****+
PLACE ST-HENRI	(2652)	====>	4872 I*****-
LIONEL-GROULX(2)	(2649)	====>	4002 I*****+
LIONEL-GROULX(1)	(2648)	====>	7556 I*****+
VANIER	(2651)	====>	7465 I*****+
LUCIEN L'ALLIER	(2650)	====>	7250 I*****+
BONAVENTURE	(2314)	====>	7042 I*****+
VICTORIA	(2313)	====>	4635 I*****+
PLACE D'ARMES	(2312)	====>	3181 I*****-
CHAMP-DE-MARS	(2311)	====>	2584 I*****-
BERRI-DE-MONTIGNY	(2310)	====>	4216 I*****+
SHERBROOKE	(2309)	====>	3392 I*****-
MONT-ROYAL	(2308)	====>	3445 I*****+
LAURIER	(2307)	====>	3317 I*****-
ROSEMONT(2)	(2854)	====>	2839 I*****+
ROSEMONT(1)	(2306)	====>	3109 I*****-
BEAUBIEN	(2305)	====>	3129 I*****+
JEAN-TALON(2)	(2853)	====>	2124 I*****-
JEAN TALON(1)	(2304)	====>	2479 I*****-
JARRY	(2303)	====>	2251 I*****-
CREMAZIE	(2302)	====>	1670 I*****+
SAUVE(2)	(2796)	====>	487 I*****+
SAUVE(1)	(2301)	====>	555 I*****-
HENRI-BOURASSA	(2300)	====>	0 I

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 53. PASSAGERS

AFF. TC TEA 87 HPAM AM - METRO DE SURFACE LIGNE 3

S1

PROFIL DE CHARGE : MODE 8 , LIGNES : 1, 2,

			0-----2350-----4700-----7050-----9400
DEUX-MONTAGNES	(2363) ==>	1695	I*****+
LAVAL	(2360) ==>	1887	I*****-
ROXBORO	(2358) ==>	4617	I*****-
A-MA-BAIE	(2357) ==>	5263	I*****-
BOIS FRANC (1)	(2856) ==>	4980	I*****-
BOIS FRANC (2)	(2355) ==>	8653	I*****-
COTE VERTU (1)	(2353) ==>	7103	I*****-
COTE VERTU (2)	(2795) ==>	9306	I*****-
MONT-ROYAL	(2352) ==>	9187	I*****-
PORTAL-HEIGHTS	(2351) ==>	9187	I*****-
GARE CENTRALE	(2350) ==>	0	I
			AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 65. PASSAGERS
			0-----2350-----4700-----7050-----9400

PROFIL DE CHARGE : MODE 8 , LIGNES : 1, 2,

			0-----350-----700-----1050-----1400
GARE CENTRALE	(2350) ==>	398	I*****-
PORTAL-HEIGHTS	(2351) ==>	398	I*****-
MONT-ROYAL	(2352) ==>	673	I*****+
COTE VERTU (2)	(2795) ==>	1052	I*****-
COTE VERTU (1)	(2353) ==>	1238	I*****+
BOIS FRANC (2)	(2355) ==>	72	I***+
BOIS FRANC (1)	(2856) ==>	128	I*****+
A-MA-BAIE	(2357) ==>	192	I*****+
ROXBORO	(2358) ==>	33	I**+
LAVAL	(2360) ==>	17	I+
DEUX-MONTAGNES	(2363) ==>	0	I
			AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 10. PASSAGERS
			0-----350-----700-----1050-----1400

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 4,

LONGUEIL	(2327) ==>	8233	I	0-----2100-----4200-----6300-----8400
STE-HELENE	(2328) ==>	8176	I	I*****+-----
BERRI-DE MONTIGNY	(2325) ==>	0	I	AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 58. PASSAGERS
				0-----2100-----4200-----6300-----8400

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 4,

BERRI-DE MONTIGNY	(2325) ==>	781	I	0-----200-----400-----600-----800
STE-HELENE	(2328) ==>	653	I	I*****+-----
LONGUEIL	(2327) ==>	0	I	AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 6. PASSAGERS
				0-----200-----400-----600-----800

AFF. TC TEA 87 HPAM AM - METRO URBAIN LIGNE 5

S1

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 5,

			0-----1300-----2600-----3900-----5200
GALERIES D'ANJOU	(2679) ==>	777	I*****+
LANGELIER	(2678) ==>	1881	I*****-
LACORDAIRE	(2677) ==>	2625	I*****-
VIAU	(2676) ==>	3214	I*****+
EVERETT	(2675) ==>	3857	I*****-
ST-MICHEL	(2630) ==>	4153	I*****+
IBERVILLE	(2631) ==>	4818	I*****+
FABRE	(2632) ==>	5099	I*****+
JEAN TALON (2)	(2852) ==>	2888	I*****+
JEAN TALON (1)	(2633) ==>	3668	I*****+
DE CASTELNEAU	(2634) ==>	3117	I*****-
DU PARC (2)	(2858) ==>	2856	I*****+
DU PARC (1)	(2635) ==>	3039	I*****-
DE L'ACADIE	(2636) ==>	2961	I*****+
VAN-HORNE	(2637) ==>	2979	I*****-
VINCENT D'INDY (2)	(2629) ==>	1700	I*****+
VINCENT D'INDY (1)	(2638) ==>	2140	I*****+
LOUIS COLLIN	(2639) ==>	1790	I*****+
COTE-DES-NEIGES	(2640) ==>	1188	I*****-
SNOWDON	(2641) ==>	0	I

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 36. PASSAGERS

			0-----1300-----2600-----3900-----5200
--	--	--	---------------------------------------

AFF. TC TEA 87 HPAM AM - METRO URBAIN LIGNE 5

S1

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 5,

			0	-----350-----	-----700-----	-----1050-----	-----1400
SNOWDON	(2641)	====>	1194	I	*****	-----	
COTE-DES-NEIGES	(2640)	====>	1084	I	*****+		
LOUIS COLLIN	(2639)	====>	896	I	*****-		
VINCENT D'INDY (1)	(2638)	====>	810	I	*****+		
VINCENT D'INDY(2)	(2629)	====>	972	I	*****+		
VAN-HORNE	(2637)	====>	850	I	*****+		
DE L'ACADIE	(2636)	====>	817	I	*****-		
DU FARC (1)	(2635)	====>	789	I	*****+		
DU FARC (2)	(2858)	====>	859	I	*****-		
DE CASTELNEAU	(2634)	====>	832	I	*****+		
JEAN TALON (1)	(2633)	====>	668	I	*****-		
JEAN TALON (2)	(2852)	====>	1076	I	*****-		
FABRE	(2632)	====>	1187	I	*****-		
IBERVILLE	(2631)	====>	1209	I	*****-		
ST-MICHEL	(2630)	====>	899	I	*****-		
EVERETT	(2675)	====>	776	I	*****+		
VIAU	(2676)	====>	868	I	*****+		
LACORDAIRE	(2677)	====>	532	I	*****-		
LANGELIER	(2678)	====>	240	I	*****-		
GALERIES D'ANJOU	(2679)	====>	0	I			
					AJUSTEMENT A L'ECELLE DE + / - : 10. PASSAGERS		
			0	-----350-----	-----700-----	-----1050-----	-----1400

AFF. TC TEA 87 HPAM AM - METRO DE SURFACE LIGNE 6

S1

VOLUME DE PASSAGERS PAR NOEUD: MODE 8 , LIGNE(S) 6 ,

		2369	2368	2367	2798	2470	2349	2697	2348	2347	2797
POINTE-AUX-TREMBLES (2369)		0	59	44	54	57	41	6	33	653	0
RIVIERE-DES-FRAIRIES (2368)		6	0	7	29	29	34	8	15	109	0
ARMAND BOMBARDIER (2367)		72	7	0	77	74	214	41	49	416	0
LANGELIER-LACORDAIRE (2798)		54	16	64	0	11	103	27	131	673	0
VIAU (2470)		14	12	31	20	0	30	30	69	542	0
PIE-IX (2349)		34	31	72	77	13	0	47	5	1099	0
ST-MICHEL (2697)		12	3	21	70	19	26	0	0	605	0
PAPINEAU (2348)		16	2	15	20	8	7	0	0	148	0
SAUVE (1) (2347)		36	36	56	155	60	78	80	224	0	0
SAUVE (2) (2797)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COTE-VERTU (1) (2788)		13	26	32	53	33	68	28	51	0	368
COTE-VERTU (2) (2794)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DU COLLEGE (2783)		10	17	13	27	31	29	25	23	0	196
		----	----	----	----	----	----	----	----	----	----
TOTAL3 (====>>>)		0	59	51	160	171	422	159	302	4245	0
TOTAL4 (<<====)		267	150	304	422	164	208	133	298	0	564
TOTAL BIDIRECTIONNEL (<<====>>)		267	209	355	582	335	630	292	600	4245	564

AFF. TC TEA 87 HPAM AM - METRO DE SURFACE LIGNE 6

51

VOLUME DE PASSAGERS PAR NOEUD: MODE 8 , LIGNE(S) 6 ,

		2788	2794	2783		====>>	<<=====	<<====>>
						TOTAL1	TOTAL2	TOTAL5
POINTE-AUX-TREMBLES	(2369)	241	0	88	=	1276	0	1276
RIVIERE-DES-PRAIRIES	(2368)	48	0	25	=	304	6	310
ARMAND BOMBARDIER	(2367)	87	0	85	=	1043	79	1122
LANGELIER-LACORDAIRE	(2798)	438	0	206	=	1589	134	1723
VIAU	(2470)	381	0	308	=	1360	77	1437
PIE-IX	(2349)	554	0	354	=	2059	227	2286
ST-MICHEL	(2697)	309	0	188	=	1102	151	1253
PAFINEAU	(2348)	245	0	220	=	613	68	681
SAUVE (1)	(2347)	0	0	0	=	0	725	725
SAUVE (2)	(2797)	351	0	356	=	707	0	707
COTE-VERTU (1)	(2788)	0	0	0	=	0	672	672
COTE-VERTU (2)	(2794)	0	0	449	=	449	0	449
DU COLLEGE	(2783)	0	85	0	=	0	456	456
		----	----	----		-----	-----	-----
TOTAL3 (====>>)		2654	0	2279		10502		
TOTAL4 (<<=====)		0	85	0			2595	
TOTAL BIDIRECTIONNEL (<<====>>)		2654	85	2279				13097

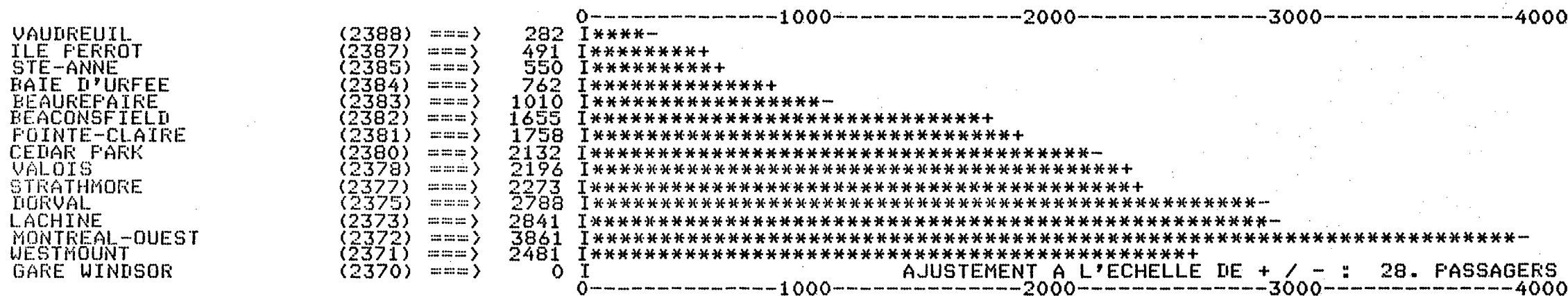
PROFIL DE CHARGE : MODE 8 , LIGNES : 6,

			0	-----2050	-----4100	-----6150	-----8200
POINTE-AUX-TREMBLES	(2369)	====>	1276	I*****-			
RIVIERE-DES-PRAIRIES	(2368)	====>	1521	I*****-			
ARMAND BOMBARDIER	(2367)	====>	2513	I*****-			
LANGELIER-LACORDAIRE	(2798)	====>	3942	I*****+			
VIAU	(2470)	====>	5131	I*****-			
PIE-IX	(2349)	====>	6768	I*****-			
ST-MICHEL	(2697)	====>	7711	I*****+			
PAPINEAU	(2348)	====>	8022	I*****-			
SAUVE (1)	(2347)	====>	3777	I*****-			
SAUVE (2)	(2797)	====>	4484	I*****-			
COTE-VERTU (1)	(2788)	====>	1830	I*****-			
COTE-VERTU (2)	(2794)	====>	2279	I*****-			
DU COLLEGE	(2783)	====>	0	I			
				AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 57. PASSAGERS			
			0	-----2050	-----4100	-----6150	-----8200

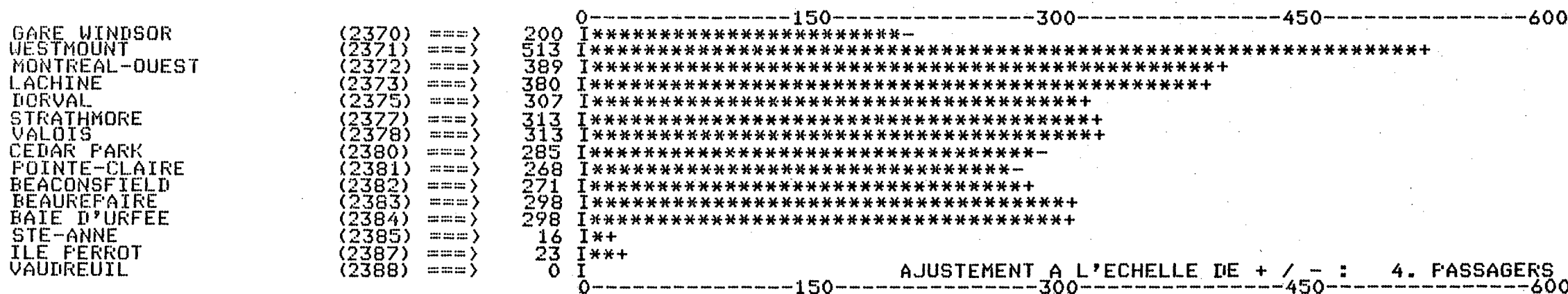
PROFIL DE CHARGE : MODE 8 , LIGNES : 6,

			0	-----350	-----700	-----1050	-----1400
DU COLLEGE	(2783)	====>	456	I*****-			
COTE-VERTU (2)	(2794)	====>	371	I*****-			
COTE-VERTU (1)	(2788)	====>	1043	I*****+			
SAUVE (2)	(2797)	====>	479	I*****+			
SAUVE (1)	(2347)	====>	1204	I*****+			
PAPINEAU	(2348)	====>	974	I*****-			
ST-MICHEL	(2697)	====>	992	I*****-			
PIE-IX	(2349)	====>	1011	I*****+			
VIAU	(2470)	====>	924	I*****+			
LANGELIER-LACORDAIRE	(2798)	====>	636	I*****+			
ARMAND BOMBARDIER	(2367)	====>	411	I*****-			
RIVIERE-DES-PRAIRIES	(2368)	====>	267	I*****+			
POINTE-AUX-TREMBLES	(2369)	====>	0	I			
				AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 10. PASSAGERS			
			0	-----350	-----700	-----1050	-----1400

PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES : 4, 5, 6,



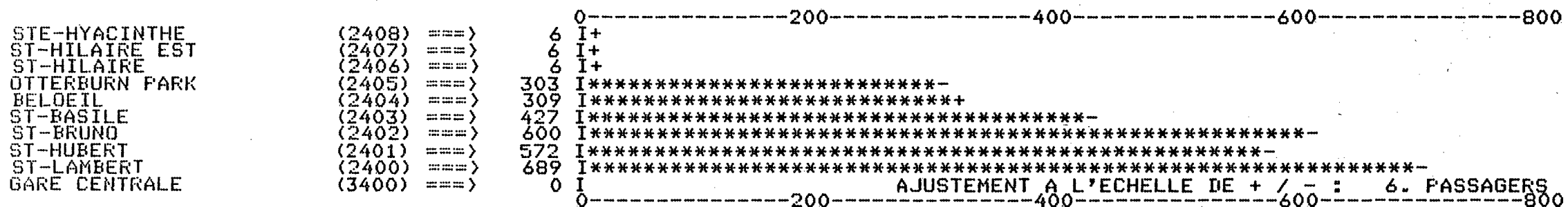
PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES : 4, 5, 6,



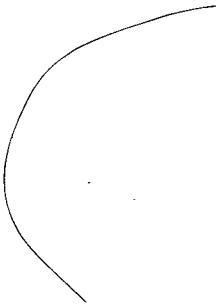
AFF. TC TEA 87 HPAM AM - TRAIN DE BANLIEUE ST-HILAIRE

S1

PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES :11,12:



SCENARIO 2



PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 1,

			0-----3150-----6300-----9450-----12600
HONORE BEAUGRAND	(2337)	====>	3842 I*****+
RADISSON	(2336)	====>	4575 I*****-
LANGELIER	(2335)	====>	5840 I*****-
CADILLAC	(2334)	====>	6961 I*****+
L'ASSOMPTION	(2333)	====>	7613 I*****+
VIAU	(2332)	====>	8399 I*****+
PIE IX	(2331)	====>	9378 I*****+
JOLIETTE	(2330)	====>	9471 I*****-
PREFONTAINE (1)	(2329)	====>	9471 I*****-
PREFONTAINE (2)	(2857)	====>	9620 I*****+
FRONTENAC	(2323)	====>	9983 I*****-
PAPINEAU	(2322)	====>	10036 I*****-
BEAUDRY	(2321)	====>	9764 I*****+
BERRI-DE MONTIGNY (1)	(2324)	====>	6571 I*****+
BERRI-DE MONTIGNY (2)	(2326)	====>	12509 I*****-
ST-LAURENT	(2320)	====>	11495 I*****+
PLACE DES ARTS	(2319)	====>	9548 I*****+
MC GILL	(2318)	====>	6623 I*****+
PEEL	(2317)	====>	3269 I*****+
GUY	(2316)	====>	1691 I*****+
ATWATER	(2315)	====>	845 I*****+
LIONEL-GROULX (1)	(2338)	====>	663 I*****+
LIONEL-GROULX (2)	(2647)	====>	1306 I*****-
CHARLEVOIX	(2339)	====>	1014 I*****+
LASALLE	(2340)	====>	957 I*****-
DE L'EGLISE	(2341)	====>	738 I*****-
VERDUN	(2342)	====>	643 I*****+
JOLICOEUR	(2343)	====>	478 I*****+
MONK	(2344)	====>	405 I*****-
ANGRIGNON	(2345)	====>	0 I*****

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 88. PASSAGERS

0-----3150-----6300-----9450-----12600

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 1,

			0	-----1500-----	-----3000-----	-----4500-----	-----6000
ANGRIGNON	(2345)	====>	933	I*****-			
MONK	(2344)	====>	1538	I*****-			
JOLICOEUR	(2343)	====>	2080	I*****+			
VERDUN	(2342)	====>	2748	I*****+			
DE L'EGLISE	(2341)	====>	4064	I*****+			
LASALLE	(2340)	====>	4913	I*****+			
CHARLEVOIX	(2339)	====>	5417	I*****-			
LIONEL-GROULX(2)	(2647)	====>	3256	I*****-			
LIONEL-GROULX(1)	(2338)	====>	4749	I*****+			
ATWATER	(2315)	====>	5963	I*****+			
GUY	(2316)	====>	5644	I*****+			
FEEL	(2317)	====>	4282	I*****-			
MC GILL	(2318)	====>	2691	I*****-			
PLACE DES ARTS	(2319)	====>	2040	I*****-			
ST-LAURENT	(2320)	====>	1956	I*****-			
BERRI-DE MONTIGNY(2)	(2326)	====>	1539	I*****-			
BERRI-DE MONTIGNY(1)	(2324)	====>	2894	I*****+			
BEAUDRY	(2321)	====>	2597	I*****-			
PAPINEAU	(2322)	====>	2170	I*****-			
FRONTENAC	(2323)	====>	1581	I*****+			
PREFONTAINE(2)	(2857)	====>	1581	I*****+			
PREFONTAINE(1)	(2329)	====>	1458	I*****-			
JOLIETTE	(2330)	====>	1323	I*****+			
FIE IX	(2331)	====>	1136	I*****+			
VIAU	(2332)	====>	970	I*****+			
L'ASSOMPTION	(2333)	====>	777	I*****-			
CADILLAC	(2334)	====>	688	I*****-			
LANGELIER	(2335)	====>	634	I*****+			
RADISSON	(2336)	====>	457	I*****-			
HONORE BEAUGRAND	(2337)	====>	0	I			

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 42. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 2,

			0-----4250-----8500-----12750-----17000
HENRI-BOURASSA	(2300)	====>	7014 I*****+ I*****-
SAUVE(1)	(2301)	====>	6656 I*****-
SAUVE(2)	(2796)	====>	8988 I*****-
CREMAZIE	(2302)	====>	9775 I*****-
JARRY	(2303)	====>	10966 I*****-
JEAN TALON(1)	(2304)	====>	9955 I*****-
JEAN-TALON(2)	(2853)	====>	14725 I*****-
BEAUBIEN	(2305)	====>	15822 I*****-
ROSEMONT(1)	(2306)	====>	15037 I*****+
ROSEMONT(2)	(2854)	====>	15945 I*****+
LAURIER	(2307)	====>	16502 I*****+
MONT-ROYAL	(2308)	====>	16801 I*****-
SHERBROOKE	(2309)	====>	15169 I*****-
BERRI-DE-MONTIGNY	(2310)	====>	14677 I*****-
CHAMP-DE-MARS	(2311)	====>	12603 I*****-
PLACE D'ARMES	(2312)	====>	9905 I*****+
VICTORIA	(2313)	====>	6121 I*****+
BONAVENTURE	(2314)	====>	3263 I*****+
LUCIEN L'ALLIER	(2650)	====>	2791 I*****+
VANIER	(2651)	====>	2361 I*****+
LIONEL-GROULX(1)	(2648)	====>	1851 I*****+
LIONEL-GROULX(2)	(2649)	====>	2760 I*****+
PLACE ST-HENRI	(2652)	====>	1978 I*****-
VENDOME	(2653)	====>	2050 I*****+
VILLA-MARIA	(2654)	====>	2304 I*****+
SNOWDON(1)	(2655)	====>	1520 I*****-
SNOWDON(2)	(2855)	====>	2029 I*****+
COTE STE-CATHERINE	(2656)	====>	1975 I*****-
FLAMONDON	(2657)	====>	1913 I*****-
NAMUR	(2658)	====>	1822 I*****+
DE LA SAVANE	(2659)	====>	1179 I*****+
DU COLLEGE(1)	(2660)	====>	655 I**+
DU COLLEGE(2)	(2792)	====>	655 I**+
COTE-VERTU	(2790)	====>	0 I
POIRIER	(2791)	====>	0 I
BOIS FRANC	(2784)	====>	0 I
			0-----4250-----8500-----12750-----17000

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 118. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 2,

			0	-----2050-----	-----4100-----	-----6150-----	-----8200-----
BOIS FRANC	(2784)	====>	0	I			
POIRIER	(2791)	====>	0	I			
COTE-VERTU	(2790)	====>	899	I*****+			
DU COLLEGE(2)	(2792)	====>	875	I*****+			
DU COLLEGE(1)	(2660)	====>	1479	I*****+			
DE LA SAVANE	(2659)	====>	1474	I*****+			
NAMUR	(2658)	====>	1389	I*****-			
PLAMONDON	(2657)	====>	2117	I*****+			
COTE STE-CATHERINE	(2656)	====>	2713	I*****+			
SNOWDON(2)	(2855)	====>	2110	I*****+			
SNOWDON(1)	(2655)	====>	3278	I*****+			
VILLA-MARIA	(2654)	====>	4807	I*****-			
VENDOME	(2653)	====>	4704	I*****-			
PLACE ST-HENRI	(2652)	====>	5294	I*****-			
LIONEL-GROULX(2)	(2649)	====>	4437	I*****+			
LIONEL-GROULX(1)	(2648)	====>	8073	I*****+			
VANIER	(2651)	====>	7959	I*****+			
LUCIEN L'ALLIER	(2650)	====>	7733	I*****+			
BONAVENTURE	(2314)	====>	7348	I*****+			
VICTORIA	(2313)	====>	4840	I*****-			
PLACE D'ARMES	(2312)	====>	3333	I*****-			
CHAMP-DE-MARS	(2311)	====>	2733	I*****+			
BERRI-DE-MONTIGNY	(2310)	====>	4340	I*****-			
SHERBROOKE	(2309)	====>	3424	I*****-			
MONT-ROYAL	(2308)	====>	3391	I*****+			
LAURIER	(2307)	====>	3238	I*****-			
ROSEMONT(2)	(2854)	====>	2746	I*****-			
ROSEMONT(1)	(2306)	====>	3004	I*****-			
BEAUBIEN	(2305)	====>	2999	I*****-			
JEAN-TALON(2)	(2853)	====>	1921	I*****+			
JEAN TALON(1)	(2304)	====>	2291	I*****-			
JARRY	(2303)	====>	2010	I*****+			
CREMAZIE	(2302)	====>	1407	I*****-			
SAUVE(2)	(2796)	====>	550	I****+			
SAUVE(1)	(2301)	====>	584	I****-			
HENRI-BOURASSA	(2300)	====>	0	I			

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 57. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 8 , LIGNES : 1, 2,

			0-----200-----400-----600-----800
GARE CENTRALE	(2350) ==>	357	I*****-
PORTAL-HEIGHTS	(2351) ==>	357	I*****-
MONT-ROYAL	(2352) ==>	638	I*****-
COTE VERTU (2)	(2795) ==>	744	I*****+
COTE VERTU (1)	(2353) ==>	795	I*****+
BOIS FRANC (2)	(2355) ==>	77	I*****+
BOIS FRANC (1)	(2856) ==>	132	I*****+
A-MA-BAIE	(2357) ==>	204	I*****-
ROXBORO	(2358) ==>	34	I**-
LAVAL	(2360) ==>	17	I*+
DEUX-MONTAGNES	(2363) ==>	0	I

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 6. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 8 , LIGNES : 1, 2,

			0-----2150-----4300-----6450-----8600
DEUX-MONTAGNES	(2363) ==>	1628	I*****+
LAVAL	(2360) ==>	1790	I*****+
ROXBORO	(2358) ==>	4560	I*****-
A-MA-BAIE	(2357) ==>	5216	I*****+
BOIS FRANC (1)	(2856) ==>	4938	I*****-
BOIS FRANC (2)	(2355) ==>	8363	I*****-
COTE VERTU (1)	(2353) ==>	7158	I*****+
COTE VERTU (2)	(2795) ==>	8529	I*****-
MONT-ROYAL	(2352) ==>	8361	I*****+
PORTAL-HEIGHTS	(2351) ==>	8361	I*****+
GARE CENTRALE	(2350) ==>	0	I

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 60. PASSAGERS

AFF. TC TEA 87 HPAM AM - METRO URBAIN LIGNE 4

52:

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 4 ,

LONGUEIL	(2327) ==>	8432	0-----2150-----4300-----6450-----8600
STE-HELENE	(2328) ==>	8375	I*****+ I*****-
BERRI-DE MONTIGNY	(2325) ==>	0	I AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 60. PASSAGERS
			0-----2150-----4300-----6450-----8600

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 4 ,

BERRI-DE MONTIGNY	(2325) ==>	779	0-----200-----400-----600-----800
STE-HELENE	(2328) ==>	654	I*****- I*****+
LONGUEIL	(2327) ==>	0	I AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 6. PASSAGERS
			0-----200-----400-----600-----800

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 5,

			0-----1700-----3400-----5100-----6800
GALERIES D'ANJOU	(2679) ==>	1139	I*****-
LANGELIER	(2678) ==>	2295	I*****-
LACORDAIRE	(2677) ==>	3387	I*****+
VIAU	(2676) ==>	4180	I*****-
EVERETT	(2675) ==>	5309	I*****-
ST-MICHEL	(2630) ==>	5825	I*****+
IBERVILLE	(2631) ==>	6457	I*****-
FABRE	(2632) ==>	6759	I*****+
JEAN TALON (2)	(2852) ==>	3750	I*****+
JEAN TALON (1)	(2633) ==>	4527	I*****+
DE CASTELNEAU	(2634) ==>	3891	I*****-
DU PARC (2)	(2858) ==>	3621	I*****-
DU PARC (1)	(2635) ==>	3804	I*****-
DE L'ACADIE	(2636) ==>	3660	I*****+
VAN-HORNE	(2637) ==>	3646	I*****+
VINCENT D'INDY (2)	(2629) ==>	2015	I*****-
VINCENT D'INDY (1)	(2638) ==>	2444	I*****+
LOUIS COLLIN	(2639) ==>	2070	I*****+
COTE-DES-NEIGES	(2640) ==>	1454	I*****-
SNOWDON	(2641) ==>	0	I
			0-----1700-----3400-----5100-----6800

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 47. PASSAGERS

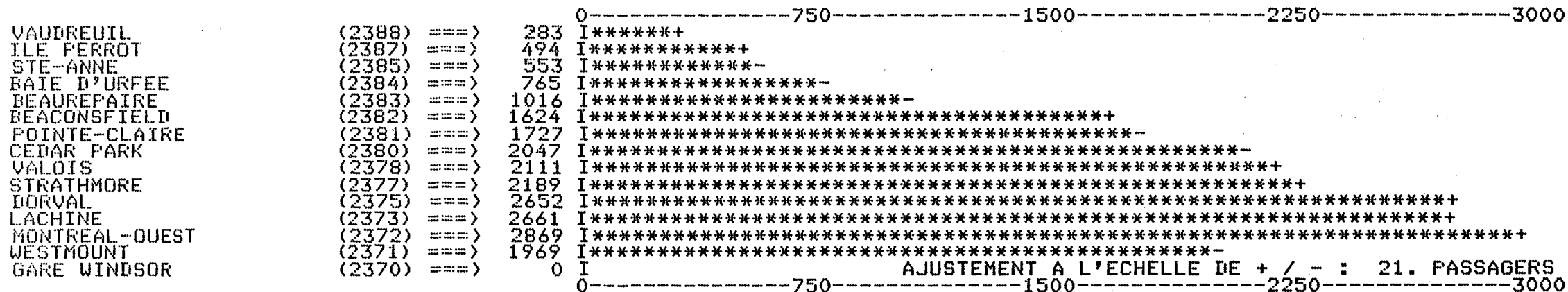
PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 5,

			0-----400-----800-----1200-----1600
SNOWDON	(2641) ==>	1234	I*****+
COTE-DES-NEIGES	(2640) ==>	1132	I*****+
LOUIS COLLIN	(2639) ==>	949	I*****+
VINCENT D'INDY (1)	(2638) ==>	863	I*****+
VINCENT D'INDY(2)	(2629) ==>	1083	I*****+
VAN-HORNE	(2637) ==>	973	I*****+
DE L'ACADIE	(2636) ==>	957	I*****-
DU PARC (1)	(2635) ==>	929	I*****+
DU PARC (2)	(2858) ==>	1006	I*****-
DE CASTELNEAU	(2634) ==>	990	I*****+
JEAN TALON (1)	(2633) ==>	825	I*****-
JEAN TALON (2)	(2852) ==>	1324	I*****+
FABRE	(2632) ==>	1432	I*****-
IBERVILLE	(2631) ==>	1461	I*****+
ST-MICHEL	(2630) ==>	1151	I*****+
EVERETT	(2675) ==>	1000	I*****-
VIAU	(2676) ==>	952	I*****+
LACORDAIRE	(2677) ==>	660	I*****+
LANGELIER	(2678) ==>	343	I*****-
GALERIES D'ANJOU	(2679) ==>	0	I

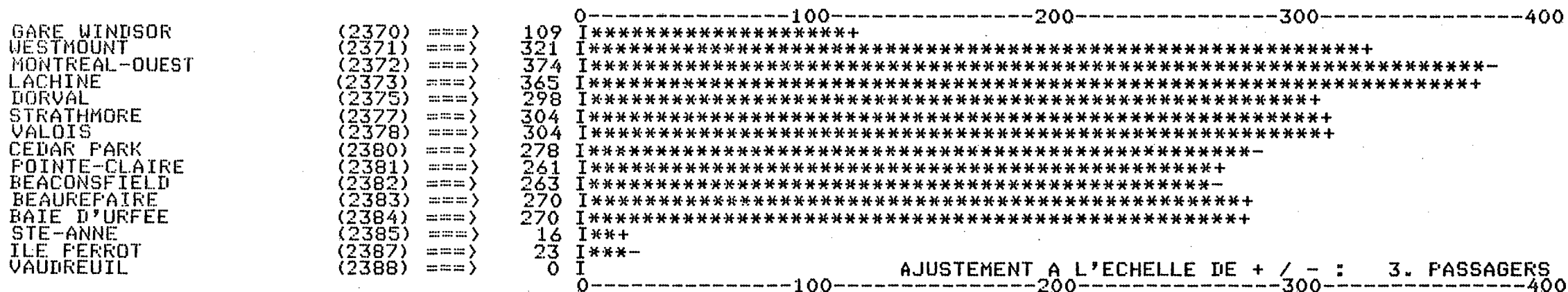
AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 11. PASSAGERS

0-----400-----800-----1200-----1600

PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES : 4, 5, 6,



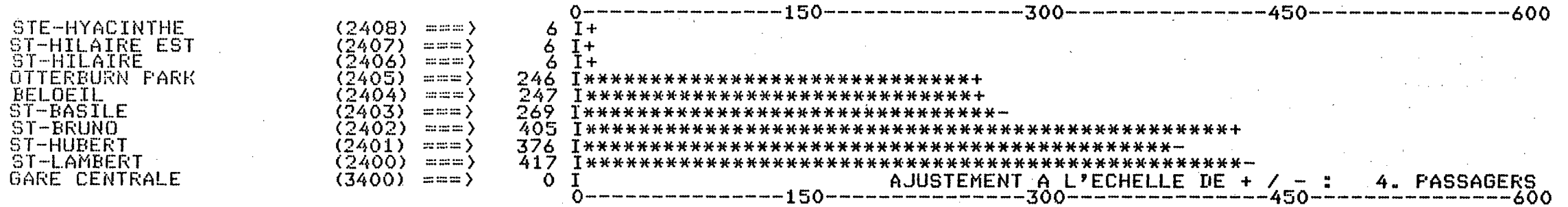
PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES : 4, 5, 6,



AFF. TC TEA 87 HPAM AM - TRAIN DE BANLIEUE ST-HILAIRE

52

PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES :11,12,



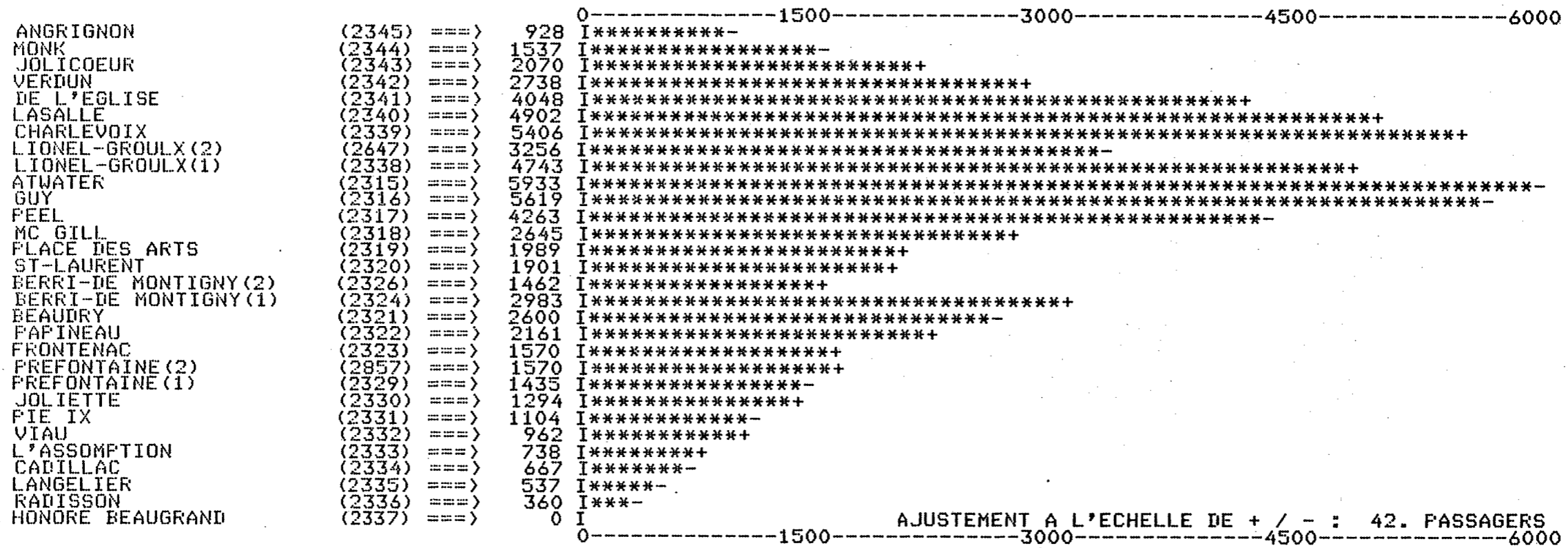
SCENARIO 3

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 1,

			0	-----3150-----	-----6300-----	-----9450-----	-----12600	
HONORE BEAUGRAND	(2337)	====>	3404	I*****-				
RADISSON	(2336)	====>	4172	I*****+				
LANGELIER	(2335)	====>	5716	I*****+				
CADILLAC	(2334)	====>	6724	I*****-				
L'ASSOMPTION	(2333)	====>	7649	I*****+				
VIAU	(2332)	====>	8526	I*****+				
PIE IX	(2331)	====>	9576	I*****+				
JOLIETTE	(2330)	====>	9669	I*****-				
PREFONTAINE (1)	(2329)	====>	9669	I*****-				
PREFONTAINE (2)	(2857)	====>	9823	I*****-				
FRONTENAC	(2323)	====>	10213	I*****-				
FAPINEAU	(2322)	====>	10322	I*****+				
BEAUDRY	(2321)	====>	10116	I*****+				
BERRI-DE MONTIGNY (1)	(2324)	====>	6612	I*****+				
BERRI-DE MONTIGNY (2)	(2326)	====>	12516	I*****+				
ST-LAURENT	(2320)	====>	11536	I*****+				
PLACE DES ARTS	(2319)	====>	9500	I*****-				
MC GILL	(2318)	====>	6828	I*****-				
PEEL	(2317)	====>	3457	I*****+				
GUY	(2316)	====>	1690	I*****+				
ATWATER	(2315)	====>	837	I*****+				
LIONEL-GROULX (1)	(2338)	====>	669	I****+				
LIONEL-GROULX (2)	(2647)	====>	1311	I*****-				
CHARLEVOIX	(2339)	====>	1010	I*****+				
LASALLE	(2340)	====>	950	I****-				
DE L'EGLISE	(2341)	====>	737	I***-				
VERDUN	(2342)	====>	642	I****+				
JOLICOEUR	(2343)	====>	475	I**+				
MONK	(2344)	====>	404	I*-				
ANGRIGNON	(2345)	====>	0	I				
				0	-----3150-----	-----6300-----	-----9450-----	-----12600

AJUSTEMENT A L'EHELLE DE + / - : 88. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 1,



PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 2,

			0	-----4100-----	-----8200-----	-----12300-----	-----16400
HENRI-BOURASSA	(2300)	====>	5875	I*****+			
SAUVE(1)	(2301)	====>	5169	I*****+			
SAUVE(2)	(2796)	====>	10608	I*****+			
CREMAZIE	(2302)	====>	11784	I*****+			
JARRY	(2303)	====>	12951	I*****+			
JEAN TALON(1)	(2304)	====>	11847	I*****-			
JEAN-TALON(2)	(2853)	====>	14476	I*****+			
BEAUBIEN	(2305)	====>	15554	I*****-			
ROSEMONT(1)	(2306)	====>	14700	I*****+			
ROSEMONT(2)	(2854)	====>	15613	I*****+			
LAURIER	(2307)	====>	16124	I*****+			
MONT-ROYAL	(2308)	====>	16352	I*****+			
SHERBROOKE	(2309)	====>	14648	I*****-			
BERRI-DE-MONTIGNY	(2310)	====>	14251	I*****+			
CHAMP-DE-MARS	(2311)	====>	12059	I*****+			
PLACE D'ARMES	(2312)	====>	9222	I*****-			
VICTORIA	(2313)	====>	5592	I*****+			
BONAVENTURE	(2314)	====>	3192	I*****-			
LUCIEN L'ALLIER	(2650)	====>	2698	I*****+			
VANIER	(2651)	====>	2238	I*****+			
LIONEL-GROULX(1)	(2648)	====>	1737	I*****+			
LIONEL-GROULX(2)	(2649)	====>	2646	I*****+			
PLACE ST-HENRI	(2652)	====>	1968	I*****+			
VENDOME	(2653)	====>	2065	I*****-			
VILLA-MARIA	(2654)	====>	2327	I*****-			
SNOWDON(1)	(2655)	====>	1555	I*****+			
SNOWDON(2)	(2855)	====>	1932	I*****-			
COTE STE-CATHERINE	(2656)	====>	1892	I*****-			
FLAMONDON	(2657)	====>	1866	I*****-			
NAMUR	(2658)	====>	1773	I*****+			
DE LA SAVANE	(2659)	====>	1145	I****-			
DU COLLEGE(1)	(2660)	====>	534	I*-			
DU COLLEGE(2)	(2792)	====>	534	I*-			
COTE-VERTU	(2790)	====>	0	I			
POIRIER	(2791)	====>	0	I			
BOIS FRANC	(2784)	====>	0	I			

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 114. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 2,

			0-----2050-----4100-----6150-----8200
BOIS FRANC	(2784) ==>	0	I
POIRIER	(2791) ==>	0	I
COTE-VERTU	(2790) ==>	703	I*****-
DU COLLEGE(2)	(2792) ==>	678	I*****+
DU COLLEGE(1)	(2660) ==>	1776	I*****+
DE LA SAVANE	(2659) ==>	1788	I*****+
NAMUR	(2658) ==>	1707	I*****+
FLAMONDON	(2657) ==>	2369	I*****+
COTE STE-CATHERINE	(2656) ==>	2959	I*****+
SNOWDON(2)	(2855) ==>	2327	I*****-
SNOWDON(1)	(2655) ==>	3330	I*****-
VILLA-MARIA	(2654) ==>	4858	I*****+
VENDOME	(2653) ==>	4798	I*****-
PLACE ST-HENRI	(2652) ==>	5276	I*****-
LIONEL-GROULX(2)	(2649) ==>	4405	I*****+
LIONEL-GROULX(1)	(2648) ==>	8017	I*****-
VANIER	(2651) ==>	7901	I*****-
LUCIEN L'ALLIER	(2650) ==>	7676	I*****-
BONAVENTURE	(2314) ==>	7192	I*****-
VICTORIA	(2313) ==>	4685	I*****-
PLACE D'ARMES	(2312) ==>	3179	I*****+
CHAMP-DE-MARS	(2311) ==>	2582	I*****+
BERRI-DE-MONTIGNY	(2310) ==>	4290	I*****+
SHERBROOKE	(2309) ==>	3379	I*****+
MONT-ROYAL	(2308) ==>	3427	I*****-
LAURIER	(2307) ==>	3296	I*****+
ROSEMONT(2)	(2854) ==>	2810	I*****+
ROSEMONT(1)	(2306) ==>	3089	I*****-
BEAUBIEN	(2305) ==>	3073	I*****+
JEAN-TALON(2)	(2853) ==>	2161	I*****+
JEAN TALON(1)	(2304) ==>	2471	I*****+
JARRY	(2303) ==>	2260	I*****+
CREMAZIE	(2302) ==>	1688	I*****+
SAUVE(2)	(2796) ==>	476	I***-
SAUVE(1)	(2301) ==>	547	I*****+
HENRI-BOURASSA	(2300) ==>	0	I
			0-----2050-----4100-----6150-----8200

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 57. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 8 , LIGNES : 1, 2,

			0	-----2400-----	-----4800-----	-----7200-----	-----9600
DEUX-MONTAGNES	(2363)	====>	1679	I*****+			
LAVAL	(2360)	====>	1891	I*****-			
ROXBORO	(2358)	====>	4651	I*****+			
A-MA-BAIE	(2357)	====>	5364	I*****-			
BOIS FRANC (1)	(2856)	====>	5082	I*****-			
BOIS FRANC (2)	(2355)	====>	8758	I*****+			
COTE VERTU (1)	(2353)	====>	7180	I*****+			
COTE VERTU (2)	(2795)	====>	9430	I*****+			
MONT-ROYAL	(2352)	====>	9277	I*****+			
PORTAL-HEIGHTS	(2351)	====>	9277	I*****+			
GARE CENTRALE	(2350)	====>	0	I			
				AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 67. PASSAGERS			
			0	-----2400-----	-----4800-----	-----7200-----	-----9600

PROFIL DE CHARGE : MODE 8 , LIGNES : 1, 2,

			0	-----350-----	-----700-----	-----1050-----	-----1400
GARE CENTRALE	(2350)	====>	385	I*****+			
PORTAL-HEIGHTS	(2351)	====>	385	I*****+			
MONT-ROYAL	(2352)	====>	652	I*****+			
COTE VERTU (2)	(2795)	====>	1156	I*****-			
COTE VERTU (1)	(2353)	====>	1360	I*****+			
BOIS FRANC (2)	(2355)	====>	91	I*****+			
BOIS FRANC (1)	(2856)	====>	147	I*****+			
A-MA-BAIE	(2357)	====>	195	I*****-			
ROXBORO	(2358)	====>	33	I*+			
LAVAL	(2360)	====>	17	I+			
DEUX-MONTAGNES	(2363)	====>	0	I			
				AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 10. PASSAGERS			
			0	-----350-----	-----700-----	-----1050-----	-----1400

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 4 ,

LONGUEIL	(2327) ==>	8488	I	-----2150-----4300-----6450-----8600
STE-HELENE	(2328) ==>	8432	I	*****
BERRI-DE MONTIGNY	(2325) ==>	0	I	-----2150-----4300-----6450-----8600
				AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 60. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 4 ,

BERRI-DE MONTIGNY	(2325) ==>	771	I	-----200-----400-----600-----800
STE-HELENE	(2328) ==>	643	I	*****
LONGUEIL	(2327) ==>	0	I	-----200-----400-----600-----800
				AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 6. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 5,

			0	-----650-----	-----1300-----	-----1950-----	-----2600
GALERIES D'ANJOU	(2679)	====>	0	I			
LANGELIER	(2678)	====>	0	I			
LACORDAIRE	(2677)	====>	0	I			
VIAU	(2676)	====>	0	I			
EVERETT	(2675)	====>	0	I			
ST-MICHEL	(2630)	====>	766	I*****-			
IBERVILLE	(2631)	====>	1788	I*****+			
FABRE	(2632)	====>	2221	I*****+			
JEAN TALON (2)	(2852)	====>	1618	I*****+			
JEAN TALON (1)	(2633)	====>	2405	I*****+			
DE CASTELNEAU	(2634)	====>	2317	I*****-			
DU PARC (2)	(2858)	====>	2178	I*****-			
DU PARC (1)	(2635)	====>	2361	I*****-			
DE L'ACADIE	(2636)	====>	2362	I*****-			
VAN-HORNE	(2637)	====>	2463	I*****-			
VINCENT D'INDY (2)	(2629)	====>	1416	I*****-			
VINCENT D'INDY (1)	(2638)	====>	1878	I*****-			
LOUIS COLLIN	(2639)	====>	1561	I*****-			
COTE-DES-NEIGES	(2640)	====>	1053	I*****-			
SNOWDON	(2641)	====>	0	I			
			0	-----650-----	-----1300-----	-----1950-----	-----2600

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 18. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 5,

			0-----300-----600-----900-----1200
SNOWDON	(2641) ==>	1149	I*****+-----
COTE-DES-NEIGES	(2640) ==>	1039	I*****+-----
LOUIS COLLIN	(2639) ==>	837	I*****+-----
VINCENT D'INDY (1)	(2638) ==>	742	I*****+-----
VINCENT D'INDY(2)	(2629) ==>	859	I*****+-----
VAN-HORNE	(2637) ==>	712	I*****+-----
DE L'ACADIE	(2636) ==>	675	I*****+-----
DU PARC (1)	(2635) ==>	647	I*****+-----
DU PARC (2)	(2858) ==>	685	I*****+-----
DE CASTELNEAU	(2634) ==>	576	I*****+-----
JEAN TALON (1)	(2633) ==>	412	I*****+-----
JEAN TALON (2)	(2852) ==>	590	I*****+-----
FABRE	(2632) ==>	585	I*****+-----
IBERVILLE	(2631) ==>	499	I*****+-----
ST-MICHEL	(2630) ==>	0	I
EVERETT	(2675) ==>	0	I
VIAU	(2676) ==>	0	I
LACORDAIRE	(2677) ==>	0	I
LANGELIER	(2678) ==>	0	I
GALERIES D'ANJOU	(2679) ==>	0	I
			0-----300-----600-----900-----1200

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 8. PASSAGERS

AFF. TC TEA 87 HPAM AM - METRO DE SURFACE LIGNE 6

35

VOLUME DE PASSAGERS PAR NOEUD: MODE 8 , LIGNE(S) 6 ,

	2369	2368	2367	2798	2470	2349	2697	2348	2347	2797
POINTE-AUX-TREMBLES (2369)	0	59	51	70	62	45	6	33	653	0
RIVIERE-DES-PRAIRIES (2368)	5	0	7	30	30	33	8	15	107	0
ARMAND BOMBARDIER (2367)	71	8	0	72	74	210	48	53	463	0
LANGELIER-LACORDAIRE (2798)	52	15	66	0	17	103	28	139	771	0
VIAU (2470)	17	11	36	23	0	29	29	70	663	0
PIE-IX (2349)	38	29	83	91	15	0	47	5	1112	0
ST-MICHEL (2697)	12	3	21	72	21	26	0	0	604	0
PAPINEAU (2348)	19	2	16	25	13	6	0	0	147	0
SAUVE (1) (2347)	37	32	61	179	70	93	80	225	0	0
SAUVE (2) (2797)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COTE-VERTU (1) (2788)	14	24	31	52	55	67	27	51	0	368
COTE-VERTU (2) (2794)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DU COLLEGE (2783)	10	17	15	35	39	29	25	23	0	196
	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----
TOTAL3 (====>>)	0	59	58	172	183	420	166	315	4520	0
TOTAL4 (<<====)	275	141	329	477	213	221	132	299	0	564
TOTAL BIDIRECTIONNEL (<<====>>)	275	200	387	649	396	641	298	614	4520	564

AFF. TC TEA 87 HPAM AM - METRO DE SURFACE LIGNE 6

S3

VOLUME DE PASSAGERS PAR NOEUD: MODE 8 , LIGNE(S) 6 ,

		2788	2794	2783		====>>	<<=====	<<====>>
						TOTAL1	TOTAL2	TOTAL5
POINTE-AUX-TREMBLES	(2369)	243	0	88	=	1310	0	1310
RIVIERE-DES-PRAIRIES	(2368)	48	0	26	=	304	5	309
ARMAND BOMBARDIER	(2367)	118	0	100	=	1138	79	1217
LANGELIER-LACORDAIRE	(2798)	514	0	212	=	1784	133	1917
VIAU	(2470)	420	0	333	=	1544	87	1631
PIE-IX	(2349)	567	0	355	=	2086	256	2342
ST-MICHEL	(2697)	309	0	186	=	1099	155	1254
PAPINEAU	(2348)	246	0	220	=	613	81	694
SAUVE (1)	(2347)	0	0	0	=	0	777	777
SAUVE (2)	(2797)	351	0	365	=	716	0	716
COTE-VERTU (1)	(2788)	0	0	0	=	0	689	689
COTE-VERTU (2)	(2794)	0	0	437	=	437	0	437
DU COLLEGE	(2783)	0	85	0	=	0	474	474
		----	----	----		-----	-----	-----
TOTAL3 (====>>)		2816	0	2322		11031		
TOTAL4 (<<=====)		0	85	0			2736	
TOTAL BIDIRECTIONNEL (<<====>>)		2816	85	2322				13767

PROFIL DE CHARGE : MODE 8 , LIGNES : 6,

			0	-----350-----	-----700-----	-----1050-----	-----1400
DU COLLEGE	(2783)	====>	474	I*****-			
COTE-VERTU (2)	(2794)	====>	389	I*****-			
COTE-VERTU (1)	(2788)	====>	1078	I*****-			
SAUVE (2)	(2797)	====>	514	I*****-			
SAUVE (1)	(2347)	====>	1291	I*****-			
PAPINEAU	(2348)	====>	1073	I*****-			
ST-MICHEL	(2697)	====>	1096	I*****-			
PIE-IX	(2349)	====>	1131	I*****-			
VIAU	(2470)	====>	1005	I*****+			
LANGELIER-LACORDAIRE	(2798)	====>	661	I*****+			
ARMAND BOMBARDIER	(2367)	====>	411	I*****-			
RIVIERE-DES-PRAIRIES	(2368)	====>	275	I*****-			
POINTE-AUX-TREMBLES	(2369)	====>	0	I			
					AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 10. PASSAGERS		
			0	-----350-----	-----700-----	-----1050-----	-----1400

PROFIL DE CHARGE : MODE 8 , LIGNES : 6,

			0	-----2150-----	-----4300-----	-----6450-----	-----8600
POINTE-AUX-TREMBLES	(2369)	====>	1310	I*****+			
RIVIERE-DES-PRAIRIES	(2368)	====>	1555	I*****-			
ARMAND BOMBARDIER	(2367)	====>	2635	I*****-			
LANGELIER-LACORDAIRE	(2798)	====>	4247	I*****+			
VIAU	(2470)	====>	5808	I*****+			
PIE-IX	(2349)	====>	7274	I*****+			
ST-MICHEL	(2697)	====>	8207	I*****+			
PAPINEAU	(2348)	====>	8505	I*****-			
SAUVE (1)	(2347)	====>	3985	I*****-			
SAUVE (2)	(2797)	====>	4701	I*****-			
COTE-VERTU (1)	(2788)	====>	1885	I*****+			
COTE-VERTU (2)	(2794)	====>	2322	I*****-			
DU COLLEGE	(2783)	====>	0	I			
					AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 60. PASSAGERS		
			0	-----2150-----	-----4300-----	-----6450-----	-----8600

PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES : 4, 5, 6,

			0-----750-----1500-----2250-----3000
VAUDREUIL	(2388) ==>	282	I*****+
ILE PERROT	(2387) ==>	491	I*****+*
STE-ANNE	(2385) ==>	550	I*****-
BAIE D'URFEE	(2384) ==>	763	I*****-
BEAUREPAIRE	(2383) ==>	1011	I*****-
BEACONSFIELD	(2382) ==>	1620	I*****+
POINTE-CLAIRE	(2381) ==>	1724	I*****-
CEDAR PARK	(2380) ==>	2039	I*****+
VALOIS	(2378) ==>	2104	I*****-
STRATHMORE	(2377) ==>	2181	I*****-
DORVAL	(2375) ==>	2643	I*****-
LACHINE	(2373) ==>	2652	I*****+
MONTREAL-OUEST	(2372) ==>	2860	I*****+
WESTMOUNT	(2371) ==>	1964	I*****-
GARE WINDSOR	(2370) ==>	0	I
			AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 21. PASSAGERS
		0	0-----750-----1500-----2250-----3000

PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES : 4, 5, 6,

			0-----100-----200-----300-----400
GARE WINDSOR	(2370) ==>	91	I*****-
WESTMOUNT	(2371) ==>	280	I*****-
MONTREAL-OUEST	(2372) ==>	331	I*****+
LACHINE	(2373) ==>	322	I*****+
DORVAL	(2375) ==>	289	I*****-
STRATHMORE	(2377) ==>	295	I*****-
VALOIS	(2378) ==>	295	I*****-
CEDAR PARK	(2380) ==>	278	I*****-
POINTE-CLAIRE	(2381) ==>	261	I*****+
BEACONSFIELD	(2382) ==>	263	I*****-
BEAUREPAIRE	(2383) ==>	270	I*****+
BAIE D'URFEE	(2384) ==>	270	I*****+
STE-ANNE	(2385) ==>	16	I**+
ILE PERROT	(2387) ==>	23	I***-
VAUDREUIL	(2388) ==>	0	I
			AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 3. PASSAGERS
		0	0-----100-----200-----300-----400

AFF. TC TEA 87 HPAM AM - TRAIN DE BANLIEUE ST-HILAIRE

S3

PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES :11,12,

			0-----150-----300-----450-----600
STE-MYACINTHE	(2408) ==>	6 I+	
ST-HILAIRE EST	(2407) ==>	6 I+	
ST-HILAIRE	(2406) ==>	6 I+	
OTTERBURN PARK	(2405) ==>	244 I*****-	
BELOEIL	(2404) ==>	245 I*****-	
ST-BASILE	(2403) ==>	269 I*****-	
ST-BRUNO	(2402) ==>	408 I*****+	
ST-HUBERT	(2401) ==>	377 I*****-	
ST-LAMBERT	(2400) ==>	416 I*****+	
GARE CENTRALE	(3400) ==>	0 I	
			AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 4. PASSAGERS
			0-----150-----300-----450-----600

SCENARIO 4

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 1 ,

			0-----3350-----6700-----10050-----13400
HONORE BEAUGRAND	(2337)	====>	4208 I*****+
RADISSON	(2336)	====>	4985 I*****+
LANGELIER	(2335)	====>	6541 I*****-
CADILLAC	(2334)	====>	7821 I*****-
L'ASSOMPTION	(2333)	====>	8613 I*****-
VIAU	(2332)	====>	9640 I*****+
FIE IX	(2331)	====>	10721 I*****+
JOLIETTE	(2330)	====>	10810 I*****-
PREFONTAINE (1)	(2329)	====>	10810 I*****-
PREFONTAINE (2)	(2857)	====>	10962 I*****+
FRONTENAC	(2323)	====>	11326 I*****+
PAFINEAU	(2322)	====>	11403 I*****-
BEAUDRY	(2321)	====>	11133 I*****+
BERRI-DE MONTIGNY (1)	(2324)	====>	7342 I*****-
BERRI-DE MONTIGNY (2)	(2326)	====>	13211 I*****+
ST-LAURENT	(2320)	====>	12121 I*****-
PLACE DES ARTS	(2319)	====>	10038 I*****+
MC GILL	(2318)	====>	7043 I*****+
PEEL	(2317)	====>	3649 I*****+
GUY	(2316)	====>	1819 I*****+
ATWATER	(2315)	====>	878 I*****+
LIONEL-GROULX (1)	(2338)	====>	689 I*****+
LIONEL-GROULX (2)	(2647)	====>	1322 I*****-
CHARLEVOIX	(2339)	====>	1031 I*****+
LASALLE	(2340)	====>	974 I*****-
DE L'EGLISE	(2341)	====>	756 I*****-
VERDUN	(2342)	====>	661 I*****+
JOLICOEUR	(2343)	====>	493 I*****+
MONK	(2344)	====>	419 I*****-
ANGRIGNON	(2345)	====>	0 I
			0-----3350-----6700-----10050-----13400

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 93. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 1,

			0-----1550-----3100-----4650-----6200
ANGRIGNON	(2345) ==>	934	I*****+
MONK	(2344) ==>	1547	I*****+
JOLICOEUR	(2343) ==>	2089	I*****-
VERDUN	(2342) ==>	2758	I*****-
DE L'EGLISE	(2341) ==>	4073	I*****-
LASALLE	(2340) ==>	4925	I*****-
CHARLEVOIX	(2339) ==>	5430	I*****-
LIONEL-GROULX(2)	(2647) ==>	3283	I*****-
LIONEL-GROULX(1)	(2338) ==>	4783	I*****+
ATWATER	(2315) ==>	6006	I*****+
GUY	(2316) ==>	5704	I*****-
PEEL	(2317) ==>	4352	I*****+
MC GILL	(2318) ==>	2771	I*****-
PLACE DES ARTS	(2319) ==>	2122	I*****+
ST-LAURENT	(2320) ==>	2042	I*****+
BERRI-DE MONTIGNY(2)	(2326) ==>	1626	I*****+
BERRI-DE MONTIGNY(1)	(2324) ==>	3140	I*****-
BEAUDRY	(2321) ==>	2843	I*****-
FAPINEAU	(2322) ==>	2414	I*****-
FRONTENAC	(2323) ==>	1824	I*****-
PREFONTAINE(2)	(2857) ==>	1824	I*****-
PREFONTAINE(1)	(2329) ==>	1697	I*****+
JOLIETTE	(2330) ==>	1560	I*****-
PIE IX	(2331) ==>	1339	I*****+
VIAU	(2332) ==>	1142	I*****-
L'ASSOMPTION	(2333) ==>	920	I*****+
CADILLAC	(2334) ==>	801	I*****-
LANGELIER	(2335) ==>	704	I*****-
RADISSON	(2336) ==>	497	I*****+
HONORE BEAUGRAND	(2337) ==>	0	I
			0-----1550-----3100-----4650-----6200

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 43. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 2 ,

			0-----4050-----8100-----12150-----16200
HENRI-BOURASSA	(2300) ==>	7213	I*****-
SAUVE (1)	(2301) ==>	6853	I*****-
SAUVE (2)	(2796) ==>	9178	I*****+
CREMAZIE	(2302) ==>	10887	I*****-
JARRY	(2303) ==>	12092	I*****+
JEAN TALON (1)	(2304) ==>	10934	I*****+
JEAN-TALON (2)	(2853) ==>	13834	I*****-
BEAUBIEN	(2305) ==>	14955	I*****-
ROSEMONT (1)	(2306) ==>	14200	I*****-
ROSEMONT (2)	(2854) ==>	15113	I*****-
LAURIER	(2307) ==>	15720	I*****+
MONT-ROYAL	(2308) ==>	16050	I*****-
SHERBROOKE	(2309) ==>	14568	I*****+
BERRI-DE-MONTIGNY	(2310) ==>	14547	I*****+
CHAMP-DE-MARS	(2311) ==>	12471	I*****-
PLACE D'ARMES	(2312) ==>	9814	I*****+
VICTORIA	(2313) ==>	6108	I*****-
BONAVENTURE	(2314) ==>	3259	I*****-
LUCIEN L'ALLIER	(2650) ==>	2794	I*****-
VANIER	(2651) ==>	2377	I*****+
LIONEL-GROULX (1)	(2648) ==>	1881	I*****-
LIONEL-GROULX (2)	(2649) ==>	2792	I*****-
PLACE ST-HENRI	(2652) ==>	2014	I*****+
VENDOME	(2653) ==>	2083	I*****-
VILLA-MARIA	(2654) ==>	2322	I*****-
SNOWDON (1)	(2655) ==>	1546	I*****+
SNOWDON (2)	(2855) ==>	1924	I*****+
COTE STE-CATHERINE	(2656) ==>	1876	I*****-
FLAMONDON	(2657) ==>	1841	I*****-
NAMUR	(2658) ==>	1752	I*****+
DE LA SAVANE	(2659) ==>	1113	I*****+
DU COLLEGE (1)	(2660) ==>	596	I**+
DU COLLEGE (2)	(2792) ==>	596	I**+
COTE-VERTU	(2790) ==>	0	I
FOIRIER	(2791) ==>	0	I
BOIS FRANC	(2784) ==>	0	I

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 113. PASSAGERS

0-----4050-----8100-----12150-----16200

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 2,

			0-----2050-----4100-----6150-----8200
BOIS FRANC	(2784) ==>	0	I
FOIRIER	(2791) ==>	0	I
COTE-VERTU	(2790) ==>	900	I*****+
DU COLLEGE(2)	(2792) ==>	874	I*****+
DU COLLEGE(1)	(2660) ==>	1483	I*****-
DE LA SAVANE	(2659) ==>	1482	I*****-
NAMUR	(2658) ==>	1395	I*****-
FLAMONDON	(2657) ==>	2105	I*****-
COTE STE-CATHERINE	(2656) ==>	2701	I*****+
SNOWDON(2)	(2855) ==>	2105	I*****-
SNOWDON(1)	(2655) ==>	3159	I*****+
VILLA-MARIA	(2654) ==>	4756	I*****+
VENDOME	(2653) ==>	4721	I*****-
PLACE ST-HENRI	(2652) ==>	5307	I*****+
LIONEL-GROULX(2)	(2649) ==>	4449	I*****-
LIONEL-GROULX(1)	(2648) ==>	8068	I*****+
VANIER	(2651) ==>	7952	I*****+
LUCIEN L'ALLIER	(2650) ==>	7725	I*****+
BONAVENTURE	(2314) ==>	7345	I*****-
VICTORIA	(2313) ==>	4837	I*****-
PLACE D'ARMES	(2312) ==>	3331	I*****-
CHAMP-DE-MARS	(2311) ==>	2732	I*****+
BERRI-DE-MONTIGNY	(2310) ==>	4407	I*****+
SHERBROOKE	(2309) ==>	3410	I*****+
MONT-ROYAL	(2308) ==>	3369	I*****+
LAURIER	(2307) ==>	3219	I*****-
ROSEMONT(2)	(2854) ==>	2730	I*****+
ROSEMONT(1)	(2306) ==>	3000	I*****-
BEAUBIEN	(2305) ==>	2956	I*****+
JEAN-TALON(2)	(2853) ==>	2002	I*****+
JEAN TALON(1)	(2304) ==>	2287	I*****-
JARRY	(2303) ==>	2009	I*****+
CREMAZIE	(2302) ==>	1424	I*****+
SAUVE(2)	(2796) ==>	583	I****-
SAUVE(1)	(2301) ==>	618	I****-
HENRI-BOURASSA	(2300) ==>	0	I

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 57. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 8 , LIGNES : 1, 2,

			0	-----2150-----	-----4300-----	-----6450-----	-----8600
DEUX-MONTAGNES	(2363)	====>	1605	I*****--			
LAVAL	(2360)	====>	1788	I*****+			
ROXBORO	(2358)	====>	4536	I*****+			
A-MA-BAIE	(2357)	====>	5214	I*****+			
BOIS FRANC (1)	(2856)	====>	4936	I*****-			
BOIS FRANC (2)	(2355)	====>	8364	I*****-			
COTE VERTU (1)	(2353)	====>	7156	I*****+			
COTE VERTU (2)	(2795)	====>	8533	I*****-			
MONT-ROYAL	(2352)	====>	8372	I*****-			
FORTAL-HEIGHTS	(2351)	====>	8372	I*****-			
GARE CENTRALE	(2350)	====>	0	I			
					AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 60. PASSAGERS		
			0	-----2150-----	-----4300-----	-----6450-----	-----8600

PROFIL DE CHARGE : MODE 8 , LIGNES : 1, 2,

			0	-----200-----	-----400-----	-----600-----	-----800
GARE CENTRALE	(2350)	====>	414	I*****--			
FORTAL-HEIGHTS	(2351)	====>	414	I*****--			
MONT-ROYAL	(2352)	====>	647	I*****-			
COTE VERTU (2)	(2795)	====>	743	I*****+			
COTE VERTU (1)	(2353)	====>	794	I*****-			
BOIS FRANC (2)	(2355)	====>	76	I*****+			
BOIS FRANC (1)	(2856)	====>	133	I*****+			
A-MA-BAIE	(2357)	====>	199	I*****+			
ROXBORO	(2358)	====>	34	I**-			
LAVAL	(2360)	====>	17	I**+			
DEUX-MONTAGNES	(2363)	====>	0	I			
					AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 6. PASSAGERS		
			0	-----200-----	-----400-----	-----600-----	-----800

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 4 ,

			0	-----2150-----	-----4300-----	-----6450-----	-----8600
LONGUEIL	(2327) ==>	8466	I	*****+*****			
STE-HELENE	(2328) ==>	8409	I	*****-*****			
BERRI-DE MONTIGNY	(2325) ==>	0	I	AJUSTEMENT A L'EHELLE DE + / - : 60. PASSAGERS			
			0	-----2150-----	-----4300-----	-----6450-----	-----8600

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 4 ,

			0	-----200-----	-----400-----	-----600-----	-----800
BERRI-DE MONTIGNY	(2325) ==>	775	I	*****+*****			
STE-HELENE	(2328) ==>	647	I	*****-*****			
LONGUEIL	(2327) ==>	0	I	AJUSTEMENT A L'EHELLE DE + / - : 6. PASSAGERS			
			0	-----200-----	-----400-----	-----600-----	-----800

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 5,

			0-----300-----600-----900-----1200
SNOWDON (2641) ==>	1186	I	*****
COTE-DES-NEIGES (2640) ==>	1070	I	*****
LOUIS COLLIN (2639) ==>	874	I	*****
VINCENT D'INDY (1) (2638) ==>	788	I	*****
VINCENT D'INDY (2) (2629) ==>	950	I	*****
VAN-HORNE (2637) ==>	811	I	*****
DE L'ACADIE (2636) ==>	778	I	*****
DU PARC (1) (2635) ==>	749	I	*****
DU PARC (2) (2658) ==>	789	I	*****
DE CASTELNEAU (2634) ==>	686	I	*****
JEAN TALON (1) (2633) ==>	514	I	*****
JEAN TALON (2) (2852) ==>	722	I	*****
FABRE (2632) ==>	700	I	*****
IBERVILLE (2631) ==>	601	I	*****
ST-MICHEL (2630) ==>	0	I	
EVERETT (2675) ==>	0	I	
VIAU (2676) ==>	0	I	
LACORDAIRE (2677) ==>	0	I	
LANGELIER (2678) ==>	0	I	
GALERIES D'ANJOU (2679) ==>	0	I	

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 8. PASSAGERS

PROFIL DE CHARGE : MODE 5 , LIGNES : 5,

			0-----750-----1500-----2250-----3000
GALERIES D'ANJOU (2679) ==>	0	I	
LANGELIER (2678) ==>	0	I	
LACORDAIRE (2677) ==>	0	I	
VIAU (2676) ==>	0	I	
EVERETT (2675) ==>	0	I	
ST-MICHEL (2630) ==>	1328	I	*****
IBERVILLE (2631) ==>	2377	I	*****
FABRE (2632) ==>	2884	I	*****
JEAN TALON (2) (2852) ==>	2040	I	*****
JEAN TALON (1) (2633) ==>	2969	I	*****
DE CASTELNEAU (2634) ==>	2867	I	*****
DU PARC (2) (2858) ==>	2722	I	*****
DU PARC (1) (2635) ==>	2905	I	*****
DE L'ACADIE (2636) ==>	2906	I	*****
VAN-HORNE (2637) ==>	2962	I	*****
VINCENT D'INDY (2) (2629) ==>	1594	I	*****
VINCENT D'INDY (1) (2638) ==>	2023	I	*****
LOUIS COLLIN (2639) ==>	1685	I	*****
COTE-DES-NEIGES (2640) ==>	1155	I	*****
SNOWDON (2641) ==>	0	I	

AJUSTEMENT A L'ECHELLE DE + / - : 21. PASSAGERS

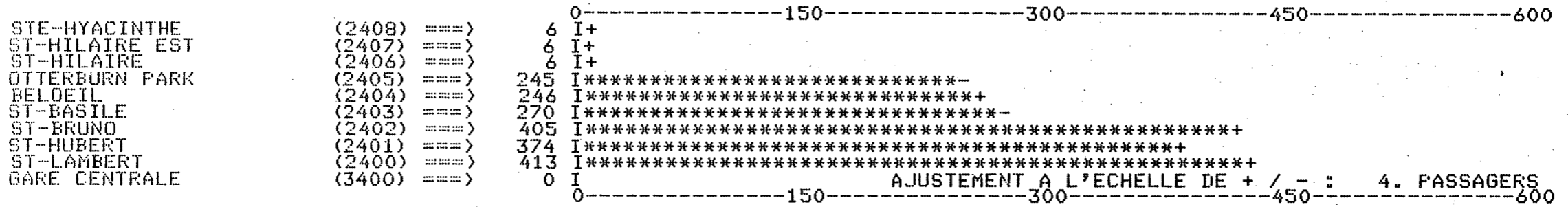
PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES : 4, 5, 6,

			0	-----750-----	-----1500-----	-----2250-----	-----3000
VAUDREUIL	(2388)	====>	283	I*****+			
ILE PERROT	(2387)	====>	495	I*****+*			
STE-ANNE	(2385)	====>	554	I*****-			
BAIE D'URFEE	(2384)	====>	767	I*****-			
BEAUREPAIRE	(2383)	====>	1018	I*****-			
BEAONSFIELD	(2382)	====>	1626	I*****-			
POINTE-CLAIRE	(2381)	====>	1730	I*****+			
CEDAR PARK	(2380)	====>	2048	I*****-			
VALOIS	(2378)	====>	2113	I*****+			
STRATHMORE	(2377)	====>	2191	I*****+			
DORVAL	(2375)	====>	2654	I*****+			
LACHINE	(2373)	====>	2663	I*****+			
MONTREAL-OUEST	(2372)	====>	2873	I*****+			
WESTMOUNT	(2371)	====>	1966	I*****-			
GARE WINDSOR	(2370)	====>	0	I			
					AJUSTEMENT A L'ECELLE DE + / - : 21. PASSAGERS		
			0	-----750-----	-----1500-----	-----2250-----	-----3000

PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES : 4, 5, 6,

			0	-----100-----	-----200-----	-----300-----	-----400
GARE WINDSOR	(2370)	====>	107	I*****-			
WESTMOUNT	(2371)	====>	319	I*****-			
MONTREAL-OUEST	(2372)	====>	372	I*****+			
LACHINE	(2373)	====>	363	I*****-			
DORVAL	(2375)	====>	297	I*****-			
STRATHMORE	(2377)	====>	303	I*****+			
VALOIS	(2378)	====>	303	I*****+			
CEDAR PARK	(2380)	====>	276	I*****+			
POINTE-CLAIRE	(2381)	====>	259	I*****+			
BEAONSFIELD	(2382)	====>	262	I*****-			
BEAUREPAIRE	(2383)	====>	269	I*****-			
BAIE D'URFEE	(2384)	====>	269	I*****-			
STE-ANNE	(2385)	====>	16	I**+			
ILE PERROT	(2387)	====>	23	I**-			
VAUDREUIL	(2388)	====>	0	I			
					AJUSTEMENT A L'ECELLE DE + / - : 3. PASSAGERS		
			0	-----100-----	-----200-----	-----300-----	-----400

PROFIL DE CHARGE : MODE 7 , LIGNES :11,12,





MINISTERE DES TRANSPORTS



QTR A 090 291