



***Le financement du transport en commun :  
une priorité***

**Budget d'exploitation 2002**

**Budget d'immobilisations 2002**

**Programme triennal  
d'immobilisations (PTI)  
2002-2003-2004**

26 octobre 2001

**Budgets d'exploitation et d'immobilisations 2002  
Programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004**

**TABLE DES MATIÈRES**

MOT DE LA PRESIDENTE .....	III
<b>1. PRESENTATION GENERALE ET FAITS SAILLANTS .....</b>	<b>1</b>
<b>2. LES DEFIS ET ENJEUX METROPOLITAINS DU TRANSPORT DES PERSONNES.....</b>	<b>25</b>
<b>3. ORIENTATIONS, AXES D'INTERVENTION ET OBJECTIFS DE L'AMT .....</b>	<b>27</b>
<b>4. LE BUDGET D'EXPLOITATION 2002 .....</b>	<b>41</b>
4.1 LES RESSOURCES DE L'AMT ET LEUR UTILISATION .....	41
4.2 LES REVENUS.....	44
4.2.1 <i>Droit sur l'immatriculation</i> .....	44
4.2.2 <i>Taxe sur l'essence</i> .....	44
4.2.3 <i>Recettes métropolitaines (TRAM)</i> .....	45
4.2.4 <i>Recettes des lignes de trains de banlieue</i> .....	46
4.2.5 <i>Contributions municipales aux trains de banlieue</i> .....	50
4.2.6 <i>Contribution du MTQ – ligne de trains Montréal/Saint-Hilaire - mesures d'atténuation</i> .....	51
4.2.7 <i>Subvention au service de la dette (lignes de trains de banlieue et équipements et infrastructures métropolitains)</i> .....	51
4.2.8 <i>Programme d'aide gouvernementale aux services de transport adapté</i> .....	52
4.2.9 <i>Programme d'aide gouvernementale pour la mise en place de programmes-employeurs</i> ..	52
4.2.10 <i>Recettes provenant des dessertes métropolitaines par autobus</i> .....	52
4.2.11 <i>Autres revenus</i> .....	53
4.2.12 <i>Répartition des coûts des infrastructures</i> .....	53
4.2.13 <i>Conclusion au chapitre des revenus</i> .....	54
4.3 LES DEPENSES .....	55
4.3.1 <i>Aide métropolitaine et dépenses afférentes</i> .....	55
4.3.2 <i>Aide métropolitaine – support au développement</i> .....	56
4.3.3 <i>Aide métropolitaine – transport adapté</i> .....	60
4.3.4 <i>Gestion de la demande – Programmes-employeurs</i> .....	60
4.3.5 <i>Répartition des recettes métropolitaines (TRAM) et dépenses afférentes</i> .....	61
4.3.6 <i>Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport métropolitain (TRAM)</i> .....	62
4.3.7 <i>Lignes de trains de banlieue</i> .....	63
4.3.8 <i>Équipements et infrastructures métropolitains</i> .....	64
4.3.9 <i>Service de la dette (lignes de trains de banlieue et équipements métropolitains)</i> .....	66
4.3.10 <i>Coûts des dessertes métropolitaines</i> .....	66
4.3.11 <i>Dépenses de fonctionnement de l'AMT</i> .....	67
4.3.12 <i>Autres dépenses</i> .....	68
4.3.13 <i>Réserve statutaire</i> .....	68
4.3.14 <i>Excédent des revenus sur les dépenses</i> .....	68
4.3.15 <i>Conclusion au chapitre des dépenses</i> .....	68
4.4 MANQUE A GAGNER DECOULANT DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN .....	69
<b>5. LA PLANIFICATION DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS ET LES PRIORITES .....</b>	<b>72</b>
5.1 LES PRIORITES, OBJECTIFS, PRINCIPES ET CRITERES DE SELECTION.....	78
5.1.1 <i>Les priorités du PTI 2002-2003-2004</i> .....	78
5.1.2 <i>Les principes</i> .....	79
5.1.3 <i>Les critères de sélection</i> .....	80
5.1.4 <i>Règles encadrant l'usage du Fonds d'immobilisations de l'AMT</i> .....	81
5.2. L'ORDRE DE PRIORITE DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS DE L'AMT .....	87

<b>Annexes</b>
----------------

A	Description des projets autorisés et des nouvelles initiatives	1
B	Statistiques d'achalandage et indicateurs de performance	43
C	Système tarifaire métropolitain et tarification des services métropolitains	
	Cadre d'action 2002	51
D	Répartition des recettes métropolitaines (TRAM)	59
E	Grille tarifaire pour 2002	63
F	Équipements et infrastructures métropolitains actuels et proposés	65
G1	Partenaires ayant répondu à la consultation sur les budgets 2001 de l'AMT	66
G2	Projets soumis par les partenaires	67
H	Transfert des actifs métropolitains	75
I	Stratégie de déploiement des programmes-employeurs	76
J	Impact du budget d'exploitation par AOT	82



### **Message de la présidente-directrice générale**

Le Conseil d'administration de l'AMT est fier de présenter les budgets d'exploitation et d'immobilisations 2002 ainsi que le programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004, adoptés à la séance du 26 octobre 2001. Les budgets de l'AMT ont été soumis à la consultation des décideurs de la région que sont la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les municipalités régionales de comté, (MRC) la Communauté urbaine de Montréal, (CUM) la Ville de Laval, ainsi que les sociétés de transports, les CIT et OMIT, qui ont appuyé, les orientations de l'AMT. Une forte inquiétude face au financement insuffisant des opérations pour supporter le développement requis du transport en commun s'est cependant manifestée.

### **En lien avec son plan stratégique, l'AMT retient comme priorité pour 2002 :**

- la consolidation des activités de l'AMT
- la réalisation des projets en cours
- le financement adéquat du développement de l'achalandage du transport en commun et du maintien du patrimoine physique
- les études de développement et la révision de la planification métropolitaine

**Le budget d'exploitation 2001** a dû être révisé à la baisse, compte tenu de la stagnation du droit sur l'immatriculation et la quatrième année consécutive de baisse de la taxe sur l'essence. Pour contrer cette perte de revenus, l'AMT a coupé directement dans ses dépenses compressibles en éliminant toutes les réserves et en supprimant certaines activités. L'aide métropolitaine et/ou l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire seront réduits du montant nécessaire, pour l'instant établi à 4,1 M\$, pour présenter un budget en équilibre à la fin de 2001.

**Une bonne nouvelle** : les investissements et les promotions de l'AMT, les efforts des AOT et le succès des trains de banlieue entraînent une augmentation de 17 % des ventes des cartes TRAM en 2001, soit 11 M\$ de plus qu'en 2000, qui rapportent des revenus additionnels aux sociétés et CIT dont 3,7 M\$ attribués au métro.

**Ce qui crée un paradoxe** : L'AMT paie et assume en grande partie les coûts d'opération des investissements pour développer l'achalandage TC métropolitain. L'achalandage augmente. Les revenus de l'essence baissent. L'AMT doit donc couper dans ses dépenses et dans l'aide métropolitaine incitative alors que les AOT se voient redistribuer intégralement les fortes augmentations de revenus des titres métropolitains TRAM, qui en découlent.

**Le budget d'exploitation 2002** passe de 205,5 M\$ en 2001 à 215,7 M\$ en 2002, soit une augmentation de 10,2 M\$ dû principalement à l'accroissement de vente des TRAM. Cette apparente progression traduit en réalité les limites du cadre financier actuel à supporter le développement de l'achalandage du transport en commun et les projets actuellement en cours de réalisation puisque les ressources de l'AMT, elles, ne progressent pas. Le conseil d'administration de l'AMT, en adoptant le budget a manifesté son désaccord avec le plafonnement des aides métropolitaines incitatives, rendu nécessaire par la conjoncture actuelle.

### **Pour 2002, l'AMT prévoit les objectifs d'achalandage suivants :**

- une augmentation de 3,5 % d'achalandage pour l'ensemble des AOT ;
- en conséquence retirer 14 000 autos des routes en pointe AM ;
- et retrait de 4 000 voitures des routes par la mise en place des projets de covoiturage ;

Ces objectifs seront supportés par les actions des sociétés et organismes de transport ainsi que de l'AMT. Ils pourraient être plus difficiles à atteindre compte tenu du ralentissement économique.

La révision du plan stratégique métropolitain et son arrimage aux priorités d'aménagement de la CMM, au plan du MTQ et aux plans des organismes de transport, la réalisation des très nombreux projets en cours pour développer le



réseau métropolitain de transport en commun, (SLR, métro, voies réservées, terminus, trains, stationnements, systèmes), les études de développement, la promotion sociétale, le développement des programmes-employeurs, les projets de covoiturage, les nouveaux services implantés, le lancement de l'O/D 2003 et l'élargissement des services du transport adapté aux couronnes, correspondent aux principales interventions de l'AMT, avec ses partenaires, en 2002.

**Cependant, la priorité en 2002, sera consacrée au financement. La révision du cadre financier du transport en commun pour la région métropolitaine devrait être l'occasion d'une réflexion approfondie sur le financement de l'exploitation du transport en commun, pour les prochaines années. Un nouvel équilibre reste à trouver entre les quatre partenaires du transport en commun que sont les utilisateurs, les automobilistes, les municipalités et le gouvernement du Québec pour assurer un volume suffisant du financement de l'expansion du transport en commun.**

Les sources régionales de l'AMT, qui sont l'essence et l'immatriculation, stagnent et même régressent. Elles ne peuvent remplir la mission pour laquelle elles ont été créées, soit de supporter le financement du développement du transport en commun métropolitain. Leur accroissement est devenu nécessaire pour maintenir l'élan de croissance important connu depuis cinq ans, après vingt années de déclin.

**Le programme d'immobilisations prévoit 1 651,8 M\$ d'investissement dont 607,1 M\$ déjà autorisés, très largement financés par le gouvernement du Québec, et prévus dans le Plan de gestion des déplacements du ministère des transports.**

**Le plan triennal d'immobilisations (PTI) 2002-2003-2004 traduit cette volonté d'agir. Le PTI, de l'ordre de 819,0 M\$, inclut la réalisation du métro de Laval, les prolongements du métro vers Anjou et Longueuil et l'avant-projet du futur SLR/A-10/Estacade.**

**Le PTI met tout d'abord l'accent sur le maintien du patrimoine actuel du réseau du métro et des lignes de trains, en y consacrant 153,6 M\$, dans le but d'en assurer la conservation et de générer des économies d'exploitation importantes pour l'AMT et la STCUM.**

Les projets de modernisation des équipements fixes dans le métro ainsi que les projets d'intervention sur les trains, tels que le remplacement des voitures de Rigaud, les modifications au matériel roulant et aux gares ou la relocalisation des activités de la cour Glen en sont les principaux exemples.

**L'accroissement de l'achalandage dans les corridors de transport en commun via le développement du réseau métropolitain d'autobus continue d'être privilégié.**

Accroître l'achalandage du transport en commun dans les corridors métropolitains identifiés, et sur le territoire des sociétés de transport, des CIT et des OMIT diminuer l'usage de l'automobile pour fins d'études et de travail. Cette stratégie, orientée vers les services aux clients, contribue à diminuer la congestion sur les routes et le nombre de voitures au centre de l'Île de Montréal. Elle consolide les pôles de développement et les infrastructures localisées, principalement au centre de l'Île de Montréal, de Laval et Longueuil ; ceci au coût le plus économique pour la société.

Les parcs de stationnement incitatif, les voies réservées, les express, les dessertes régionales d'autobus, la promotion, l'organisation des terminus, les trains et les services des sociétés de transport, des CIT et des OMIT supportent cette stratégie.

À cet effet, des projets au coût de 127,1 M\$, dont la plupart sont en cours de réalisation, ajouteront d'ici 2004, 8 375 places de stationnements additionnelles, 40,0 kilomètres de voies réservées de plus et 9 aménagements et rénovations de terminus



**L'AMT renforce, par ses choix budgétaires, le soutien aux activités et services de l'ensemble des organismes de transport de la région métropolitaine en y réservant 24,8 M\$.**

La révision du plan stratégique 1997-2007, l'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes, les mesures préférentielles au transport en commun, l'amélioration des services, les systèmes d'information intégrés, une réflexion sur les STI, l'élargissement des services du transport adapté, une vaste campagne sociétale, le règlement du dossier des transferts d'actifs en sont les éléments moteurs.

**Consolider et développer le réseau de transport métropolitain pour stimuler l'accroissement de l'offre de transport, et pour consolider la desserte des noyaux urbanisés prioritaires, correspond aux choix financiers les plus importants pour plus de 524,0 M\$.**

Les décisions découlant des études de prolongement de deux lignes de métro, soit la ligne 5 vers Anjou et la ligne 4 vers le centre de Longueuil, la réalisation du métro à Laval, la réalisation de l'avant-projet d'un système léger sur rails sur l'estacade, dans le corridor de l'A/10 et les études du SLR sur l'avenue du Parc et le Parc Jean-Drapeau en sont les principaux projets. Les dessertes métropolitaines et les viabus complètent les projets prévus. Les investissements pour accroître l'offre de services sur la ligne de trains Montréal/Deux-Montagnes (+ 80 % d'achalandage en trois ans), sur la ligne de trains Montréal/Blainville, dont les objectifs d'achalandage visés ont été atteints rapidement, pour implanter le service complet sur la ligne Montréal/Saint-Hilaire vers le centre-ville, ou pour développer le service de la ligne Montréal/Delson contribuent à cette priorité. Les décisions, découlant des études de faisabilité de la navette ferroviaire de Dorval et les études d'opportunité du train de Mascouche, du train vers Saint-Jérôme, de Repentigny, et de Varennes, s'inscrivent aussi dans cette orientation.

Avec ces efforts impressionnants, des investissements de près de 2 000,0 M\$ prévus dans le Plan de gestion des déplacements du Ministre des Transports, et si le financement des opérations peut-être accru et ré-équilibré, la relance durable du transport en commun, dans la région métropolitaine, est en bonne voie de réussir à contrebalancer l'attrait sans cesse croissant que l'automobile exerce sur les citoyens.

**Nous remercions tous ceux et celles qui ont contribué à préparer les budgets de l'AMT et souhaitons à tous nos partenaires de bonnes fêtes de Noël et une excellente année 2002.**

*Florence Junca-Adenot*

Le 30 novembre 2001



**Membres du conseil d'administration de l'AMT**

**Madame Florence Junca-Adenot**  
Présidente-directrice générale

**Monsieur Jean-Jacques Beldié**  
Conseiller municipal de Laval-des-Îles

**Madame Johanne Desrochers**  
Présidente-directrice générale  
Association des ingénieurs-conseils du Québec

**Monsieur Claude Gladu**  
Maire, Ville de Longueuil

**Monsieur Pierre-Yves Melançon**  
Conseiller associé au maire de Montréal et président du C.A., STCUM

**Monsieur Serge Perras**  
Directeur général, Ville de Sainte-Thérèse

**Monsieur Paul Saint-Jacques**  
Président-directeur général  
Palais des Congrès de Montréal

**Documents budgétaires préparés par :**

- Céline Desmarteau, vice-présidente, Administration et Finances
- Murielle Allatt, contrôleur
- Richard Tremblay, comptable agréé
- L'équipe de l'AMT

## 1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE ET FAITS SAILLANTS

L'AMT présente, à nouveau, de façon concomitante et intégrée, ses priorités budgétaires, ses budgets d'exploitation et d'immobilisations pour l'année 2002 et son programme triennal d'immobilisations (PTI) 2002-2003-2004.

Pour la première fois en 2000, l'AMT a présenté un léger déficit de 0,8 M\$ qui est reporté en 2001. De plus, la faible performance du droit sur l'immatriculation et la forte baisse continue et non prévue, de la taxe sur l'essence ont obligé l'AMT à réviser à la baisse son budget d'exploitation 2001, en mai 2001.

**Le budget d'exploitation 2002 de 215,7 M\$** se compare à 205,5 M\$ pour 2001. Le budget 2002 est établi en équilibre. Il a été préparé en prenant comme hypothèse le cadre financier actuel du transport en commun. Ce budget tient compte également de l'élargissement du territoire de l'AMT à celui de la CMM à partir du 1er janvier 2002.

**Le Programme d'immobilisations de l'AMT** tient compte des orientations définies dans le Plan stratégique de l'AMT et des projets annoncés dans le Plan de gestion des déplacements du ministère des Transports. Il **totalise 1 651,8 M\$**, soit 607,1 M\$ pour des projets autorisés (dont 411,5 M\$ pour les prolongements de métro et les grands projets) et 1 044,7 M\$ de nouvelles initiatives (dont 801,4 M\$ pour les prolongements de métro et les grands projets).

**Le PTI 2002-2003-2004** s'élève à 819,0 M\$, soit 403,0 M\$ pour les projets autorisés (dont 289,7 M\$ pour les prolongements de métro et les grands projets) et 416,0 M\$ de nouvelles initiatives (dont 234,3 pour les prolongements de métro et les grands projets).

Les ressources disponibles pour **le Fonds d'immobilisations 2002 de l'AMT s'établissent à 15,0 M\$ comparativement à 14,9 M\$ en 2001 et incluent 0,1 M\$ découlant de l'élargissement du territoire.** Elles proviennent des contributions municipales de 1 ¢ du 100 \$ établies selon la richesse foncière uniformisée de 2000 pour l'année 2002. Elles sont complétées par les demandes adressées aux programmes d'aide gouvernementaux et d'autres ressources prévues; ce Fonds permet de planifier des projets de 257,7 M\$ pour 2002, dont une bonne partie correspond à des projets autorisés en 2000 et 2001 par le gouvernement du Québec. Les nouvelles initiatives pour 2002 s'élèvent à 91,9 M\$.

**Le conseil d'administration a adopté les budgets 2002 et le PTI 2002-2003-2004 pour fins de consultation, à sa séance du 6 août 2001.**

Les budgets ont été soumis pour consultation auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la Communauté urbaine de Montréal (CUM), la Ville de Laval et les municipalités régionales de comté (MRC), même si la Loi sur l'AMT ne prévoit plus cette consultation depuis novembre 2000. Les organismes de transport (AOT) ont reçu une copie des budgets pour avis.

**Le conseil d'administration a adopté ses budgets 2002 et son PTI 2002-2003-2004 à sa séance du 26 octobre 2001.**

**Le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a approuvé le budget d'exploitation 2002 et la grille tarifaire 2002 à son assemblée extraordinaire du 14 novembre 2001.**

## FAITS SAILLANTS DU BUDGET D'EXPLOITATION

### Budget d'exploitation 2001

**Le budget d'exploitation révisé 2001** de 205,5 M\$ se compare à 210,9 M\$ pour le budget initial 2001. La baisse des revenus s'explique principalement par l'effet de la stagnation du droit sur l'immatriculation et la baisse prévue de 5 % de la taxe sur l'essence comparativement aux prévisions de 2001. Pour contrer cette diminution de revenus, l'AMT a coupé directement dans ses dépenses compressibles en éliminant toutes les réserves et en supprimant certaines activités. L'aide métropolitaine et/ou l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire seront réduits du montant nécessaire, pour l'instant établi à 4,1 M\$, pour présenter un budget en équilibre à la fin de 2001.

**Par contre, une bonne nouvelle** : les investissements et les promotions de l'AMT, les efforts des AOT et le succès des trains de banlieue entraînent une augmentation de 17 % des ventes de cartes TRAM en 2001, soit 11 M\$ de plus qu'en 2000. Cela rapporte des revenus additionnels aux sociétés, dont 3,7 M\$ attribués au métro, de l'ordre de :

- 4,4 M\$ pour la STCUM ;
- 1,3 M\$ pour la STRSM ;
- 1,3 M\$ pour la STL ;
- 2,1 M\$ pour les CIT/OMIT ;
- 1,4 M\$ pour l'AMT/Trains ;
- 0,5 M\$ pour l'AMT/Bus.

alors que les accroissements de revenus suivants étaient prévus au budget 2001 :

- 2,3 M\$ pour la STCUM ;
- 0,5 M\$ pour la STRSM ;
- 0,4 M\$ pour la STL ;
- 0,3 M\$ pour les CIT/OMIT ;
- (0,2 M\$) pour l'AMT/Trains ;
- 1,4 M\$ pour l'AMT/Bus.

**soit un différentiel positif de 6,3 M\$ non prévus par les AOT pour 2001. Le bilan annuel de l'AMT confirmera ces prévisions.**

**Le paradoxe** : l'AMT paie et assume, une partie des investissements et entièrement les coûts d'opération des investissements pour développer l'achalandage métropolitain. L'achalandage augmente. Les revenus de l'essence baissent ; l'AMT doit donc couper dans ses dépenses et dans l'aide métropolitaine (proportionnellement à l'achalandage métro et aux déplacements métropolitains) alors que les AOT se voient redistribuer intégralement les fortes augmentations de revenus des titres métropolitains.

Vente de titres	Prévisions 2001	Actualisés 2001
TRAM 2	5 %	39,0 %
TRAM 3	2 %	10,4 %
TRAM 4-8	5 %	26,3 %

## Budget d'exploitation 2002

Le budget d'exploitation passe de 205,5 M\$ en 2001 à 215,7 M\$ en 2002 soit une augmentation de 10,2 M\$ dû principalement à l'accroissement des ventes des titres TRAM. **Cette apparente progression traduit en réalité les limites du cadre financier actuel à supporter le développement de l'achalandage du transport en commun et les projets actuellement en cours de réalisation puisque les ressources de l'AMT, elles, ne progressent pas.** Le tableau 1.1 présente le budget d'exploitation 2002, poste par poste, alors que le tableau 1.2 le présente selon l'utilisation des sources régionales.

**Lors de la consultation, il y a eu accord sur les priorités générales du budget d'exploitation de l'AMT et de fortes craintes face au financement.**

**Tableau 1.1  
Fonds d'exploitation  
État des revenus et des dépenses**

(en milliers \$)

	2000	2001	2001	2002
	Réel	Budget initial	Budget révisé	Budget prévu
<b>Revenus</b>				
Remises gouvernementales				
- Droit sur l'immatriculation	42 513	43 590	42 713	43 813
- Taxe sur l'essence	44 440	46 119	42 351	42 504
Recettes métropolitaines TRAM	39 570	42 925	43 542	49 952
Recettes des trains de banlieue	23 682	27 889	26 738	30 422
Contributions municipales aux trains	19 995	21 550	21 362	24 628
Contribution MTQ au train de Saint-Hilaire mesure d'atténuation	-	-	-	2 200
Subvention pour le service de la dette	18 771	23 456	24 466	16 308
Programme d'aide - transport adapté	223	433	274	349
Programme d'aide - programmes-employeurs	-	870	150	200
Dessertes métropolitaines	878	2 569	2 051	1 599
Répartition des coûts des infrastructures	248	257	250	2 258
Autres	857	1 255	1 589	1 506
	<b>191 177</b>	<b>210 913</b>	<b>205 486</b>	<b>215 738</b>
<b>Dépenses</b>				
Aide métropolitaine et dépenses afférentes	54 198	54 878	54 878	54 878
Aide métropolitaine - support au développement	1 034	1 217	1 017	1 200
Aide métropolitaine - transport adapté	387	577	400	500
Répartition des recettes métropolitaines TRAM	39 570	42 925	43 542	49 952
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM	5 871	4 457	4 457	5 000
Trains de banlieue	57 189	64 258	63 041	69 813
Équipements métropolitains	7 591	9 200	8 700	9 500
Service de la dette	20 452	23 990	25 059	16 772
Coûts des dessertes métropolitaines	1 550	3 426	2 726	2 187
Gestion de la demande - programmes-employeurs	-	970	150	400
Dépenses de fonctionnement	4 067	4 086	3 886	4 086
Réserve pour imprévus	-	-	-	500
Autres	949	929	929	950
	<b>192 858</b>	<b>210 913</b>	<b>208 785</b>	<b>215 738</b>
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>(1 681)</b>	<b>0</b>	<b>(3 299)</b>	<b>0</b>
Réserve pour activités futures (déficit) au début de l'exercice	2 417	-	(764)	-
Subvention d'équilibre	1 500	-	-	-
Réserve pour activités futures (déficit) à la fin de l'exercice avant décision du conseil d'administration	<b>(764)</b>	<b>0</b>	<b>(4 063)</b>	<b>0</b>
Réduction de l'aide métropolitaine et/ou de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire	-	-	<b>4 063</b>	-
Réserve pour activités futures (déficit) à la fin de l'exercice	<b>(764)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Tableau 1.2

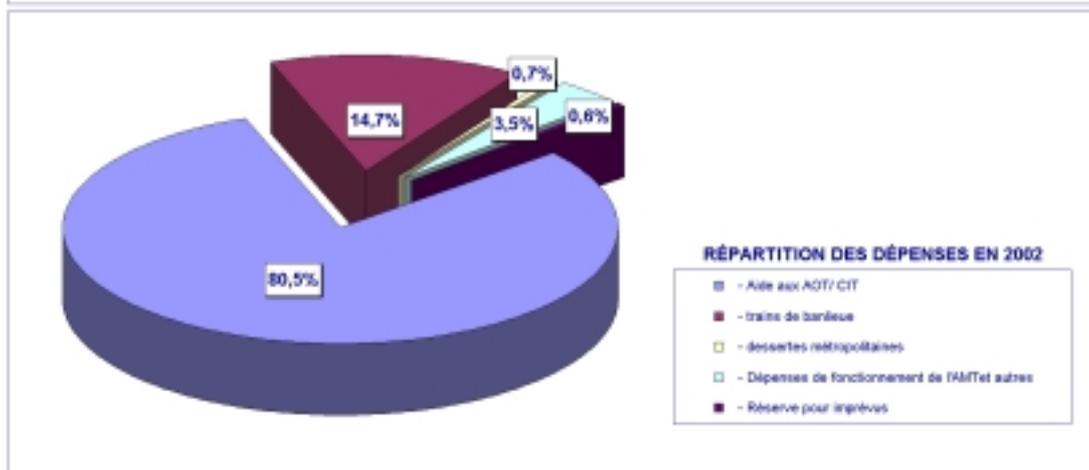
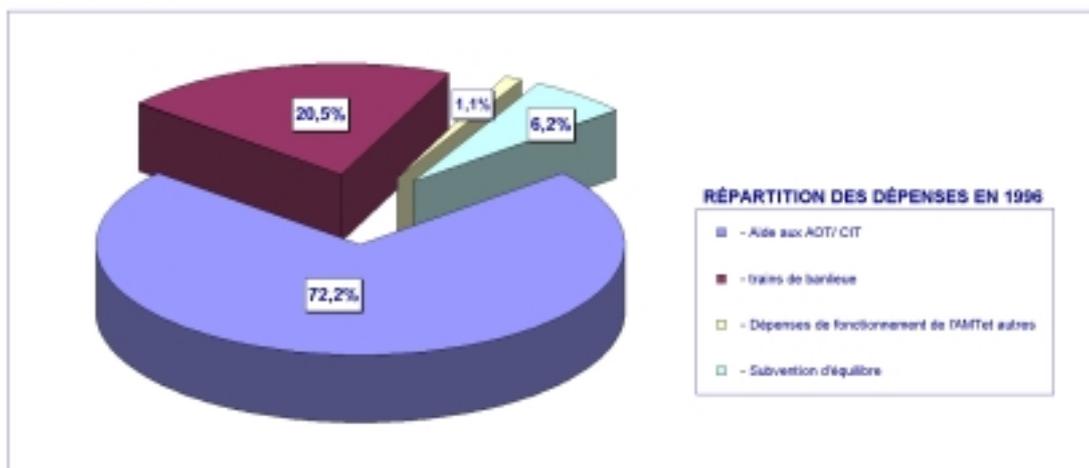
Choix de l'AMT dans l'utilisation des revenus de la taxe sur l'essence et le droit sur l'immatriculation

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
- Sources régionales (essence et immatriculation) - frais SAAQ	62 332	65 679	65 627	65 921	66 903	64 210	65 441
- Contributions asc:							
- Trains de banlieue	16 589	16 410	14 296	13 686	13 540	14 945	12 568
- Aides aux AOT							
- Equipements métropolitains (usage gratuit pour les AOT)	7 310	7 809	8 718	9 052	8 995	9 039	7 703
- Aide métropolitaine, sociétés de transport / CIT	51 174	62 193	62 242	64 765	66 232	66 895	68 078
- Aide aux tarifs réduit et intermédiaires aux sociétés de transport / CIT			483	5 264	5 871	4 457	5 000
<b>Total des aides aux AOT</b>	<b>58 484</b>	<b>69 712</b>	<b>61 443</b>	<b>69 240</b>	<b>70 099</b>	<b>69 391</b>	<b>68 781</b>
- Dessertes métropolitaines				340	672	675	588
- Dépenses de fonctionnement de l'AMT et autres	900	2 723	2 534	3 050	3 471	2 490	3 006
- Subvention d'équilibre selon la loi de l'AMT	5 000	5 000	5 000	3 500	1 500	-	-
- Réserve pour imprévus							560
<b>Surplus de l'année (déficit)</b>	<b>1 353</b>	<b>2 834</b>	<b>2 354</b>	<b>(4 126)</b>	<b>(3 179)</b>	<b>(3 296)</b>	<b>-</b>
<b>Réduction des aides</b>						4 053	-
<b>Solde reporté en début d'année</b>	<b>-</b>	<b>1 353</b>	<b>4 187</b>	<b>6 541</b>	<b>2 415</b>	<b>(794)</b>	<b>-</b>
<b>Surplus / déficit reporté</b>	<b>1 353</b>	<b>4 187</b>	<b>6 541</b>	<b>2 415</b>	<b>(794)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

\* Croisé

\*\* Total Régime de la banlieue

\*\*\* Débit du 25 % facturé aux AOT



L'année 2002 est une année de consolidation des activités de l'AMT, de révision de la planification et de réalisation des nombreux projets en cours.

■ Territoire de l'AMT

Le budget 2002, tient compte de l'élargissement du territoire de l'AMT à celui de la CMM. Neuf municipalités sont donc ajoutées au territoire actuel et génèrent 2 M\$ de revenus.

■ Hausse de l'achalandage

Pour 2002, l'AMT prévoit les objectifs suivants :

- une augmentation de 3,5 % de l'achalandage pour l'ensemble des AOT;
- en conséquence, retirer 14 000 autos des routes en pointe AM ;
- et enlever 4 000 voitures des routes par la mise en place des projets de covoiturage.

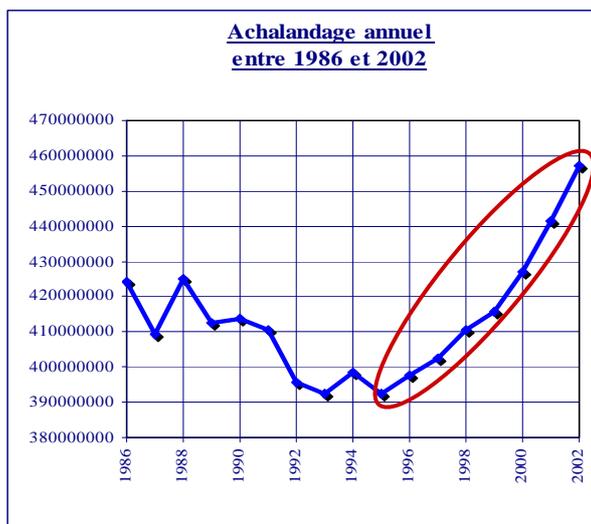
Cet effort sera supporté par les actions des sociétés et organismes de transport, la poursuite de la campagne de promotion, les programmes-employeurs, les projets de covoiturage, la réalisation des projets du Programme triennal d'immobilisations (PTI) et les nouveaux services et aides implantés.

Pour les fins budgétaires de l'AMT, les prévisions d'achalandage sont :

- Trains : 5,0 % ;
- TRAM 2 : 3,0 % ;
- TRAM 3 : 1,5 % ;
- TRAM 4 à 8 : 5,0 %.

REPRISE RÉCENTE DU TC

- 1986-95 = -1% / an
- 1996 = + 1,2%
- 1997 = + 1,2%
- 1998 = + 2,0%
- 1999 = +1,3%
- 2000 = +2,7 %
- 2001 → + 3,0%
- 2002 → + 3,5 %



■ **Indexation des tarifs métropolitains et des trains**

Le conseil d'administration du 28 septembre 2001 a retenu une hausse moyenne des tarifs métropolitains et trains de 3,5 %, taux correspondant à l'indice des prix à la consommation de mai 2001, suite à la consultation des AOT.

■ **Modification de la structure tarifaire zonale des lignes de trains de banlieue**

- les gares Lachine et Dorval sont maintenues en zone 1 ;
- la gare Blainville passera de la zone 5 à la zone 6 en 2003 et reste inchangée en 2002 ;
- la gare Bois-de-Boulogne passe de la zone 1 à la zone 2.

■ **Sources financières régionales**

Les sources financières se composent du droit sur l'immatriculation et de la taxe sur l'essence.

Les droits sur l'immatriculation augmentent légèrement d'année en année alors que la taxe sur l'essence régresse depuis 1997. **Pour 2002, l'AMT a prévu une baisse de la taxe sur l'essence de 2 %.** Le tableau ci-dessous montre l'évolution des sources régionales et intègre neuf municipalités en 2002 avec l'élargissement du territoire.

**ÉVOLUTION**

(en millions de \$)

	1996 Réal	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	2001 Révisé	2002 Budget
Immatriculation	39,9	40,4	41,6	42,2	42,5	42,7	42,8
Élargissement du territoire							1,0
Taxe sur l'essence	43,2	46,1	44,9	44,6	44,4	42,4	41,5
Élargissement du territoire							1,0
Sous-total	83,1	86,5	86,5	86,8	86,9	85,1	86,3
Moins facture SAAQ	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9
<b>Total</b>	<b>82,3</b>	<b>85,7</b>	<b>85,7</b>	<b>86,0</b>	<b>86,0</b>	<b>84,2</b>	<b>85,4</b>

**AFFECTATION DES RESSOURCES MÉTROPOLITAINES PAR TERRITOIRE**

Provenance des sources régionales (2000)			Répartition des dépenses (2000)		
	(en milliers \$)	(en %)		(en milliers \$)	(en %)
CUM	38 558 \$	44,35 %	STCUM	66 007 \$	73,24 %
Rive-Sud	10 130 \$	11,65 %	STRSM	10 746 \$	11,92 %
Laval	9 820 \$	11,29 %	STL	6 416 \$	7,12 %
Couronnes	28 445 \$	32,71 %	OMIT	6 961 \$	7,72 %
<b>Total</b>	<b>86 953 \$</b>	<b>100,00 %</b>	<b>Total</b>	<b>(<sup>(1)</sup> 90 130 \$</b>	<b>100,00 %</b>

(<sup>1</sup>) Inclut le surplus reporté.

■ **Recettes métropolitaines : Revenus des ventes de titres TRAM**

L'évolution des recettes métropolitaines, tient compte de l'intégration tarifaire faite en 1998 et de l'implantation du tarif intermédiaire en 2000, de l'accroissement des ventes et de l'indexation. Les recettes sont réparties intégralement entre les AOT du territoire de l'AMT. La méthode de partage a comme base l'utilisation par les usagers de leurs réseaux respectifs. La méthode employée s'effectue en deux étapes :

1. un premier montant de 15 \$ par titre vendu est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau pour chaque zone tarifaire. Ce montant de 15 \$ représente environ 20 % du tarif ordinaire de la zone 3
2. le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion des pass-km parcourus sur chaque réseau.

**Cette méthode est approuvée de façon générale par les AOT comme l'indique la récente consultation.**

Les dépenses afférentes à l'exploitation du système tarifaire métropolitain sont déduites du partage des revenus en 2002 comme en 2001 et comprennent :

- les frais d'impression et de distribution des titres;
- les frais de sondage et de traitement de l'information nécessaires au partage des recettes;
- la commission versée pour la vente de titres métropolitains.

L'AMT prévoit des augmentations de 3 % des ventes de TRAM de la zone 2, de 1,5 % des ventes de TRAM de la zone 3 et de 5 % pour la vente de la TRAM des zones 4 à 8.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution des recettes métropolitaines TRAM :

(en millions de \$)

1996 Réal	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	Budget 2001	Révisé 2001	Prévision 2001	2002 Budget
34,8	30,9	33,0	36,7	39,6	42,9	43,5	47,2	50,0

■ **Trains de banlieue**

**Ligne de trains Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud**

En 2002, avec les hausses contractuelles, l'AMT prévoit augmenter ses dépenses d'exploitation et de gestion de 3,6 % par rapport à l'année 2001 à 46,4 M\$, le coût de ces deux lignes de trains est équivalent à ce qu'il était en 1995, alors que l'achalandage s'est accru de 206 % depuis.

**Ligne de trains Montréal/Blainville**

Les coûts d'exploitation et de gestion annuels sont estimés pour 2002, à 8,6 M\$, soit une augmentation équivalente à celle des lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud, sans service additionnel.

**Ligne de trains Montréal/Saint-Hilaire**

Un service complet jusqu'à Saint-Hilaire est prévu pour septembre 2002, offrant cinq départs le matin et cinq retours le soir, sous réserve que le garage à Saint-Hilaire soit construit. Les coûts de gestion et d'exploitation prévus sont de 5,5 M\$ en 2001 et 8,8 M\$ en 2002.

Les villes le long de la ligne de trains de banlieue de Saint-Hilaire ne seront pas facturées du 1<sup>er</sup> janvier 2002 au 31 août 2002, soit le temps requis pour mettre en place le service complet et date à laquelle les travaux sur le pont Jacques-Cartier doivent être terminés. Le MTQ a accepté de verser une subvention de 2,2 M\$, pour compenser les mesures d'atténuation.

### Nouvelle ligne de trains Montréal/Delson

Pour l'année 2002, les coûts sont évalués à 2,9 M\$ pour un service équivalent à 2001 soit un service de deux départs le matin et de deux retours le soir.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution des revenus et des coûts associés aux lignes de trains de banlieue. L'AMT finance le déficit par ligne de trains.

(en milliers de \$)

	1996 Réel	1997 Réel	1998 Réel	1999 Réel	2000 Réel	2001 Révisé	2002 Budget
<b>Budget d'exploitation des trains</b>							
Revenus des usagers des trains	9 947	13 593	17 893	21 329	23 682	26 738	30 422
Contributions municipales nettes	17 136	17 007	17 674	19 443	19 995	21 362	24 628
Contribution MTQ - mesure d'atténuation							2 200
Répartition des recettes trains	(831)	(2 646)	(2 875)	(3 713)	(2 875)	(2 964)	(2 964)
Service de la dette nette	-	(61)	(42)	(34)	(28)	(4)	(3)
Dépenses d'exploitation et de gestion	(42 841)	(43 303)	(46 946)	(50 923)	(54 314)	(60 077)	(66 849)
<b>Déficit assumé par l'AMT</b>	<b>(16 589)</b>	<b>(15 410)</b>	<b>(14 296)</b>	<b>(13 898)</b>	<b>(13 540)</b>	<b>(14 945)</b>	<b>(12 566)</b>
<b>Déficit par ligne de trains</b>							
Deux-Montagnes	(7 867)	(5 964)	(4 512)	(4 528)	(3 029)	(2 832)	(2 717)
Dorion/Rigaud	(8 722)	(9 043)	(7 817)	(7 228)	(7 014)	(6 538)	(6 910)
Blainville		(403)	(1 967)	(2 142)	(1 507)	(946)	211
Saint-Hilaire					(1 990)	(4 401)	(2 295)
Delson						(228)	(855)
<b>Déficit assumé par l'AMT</b>	<b>(16 589)</b>	<b>(15 410)</b>	<b>(14 296)</b>	<b>(13 898)</b>	<b>(13 540)</b>	<b>(14 945)</b>	<b>(12 566)</b>

### ■ Équipements métropolitains

Les coûts associés aux équipements et infrastructures métropolitains comprennent tous les frais de gestion et d'exploitation associés aux équipements métropolitains reconnus (voies réservées, terminus, stationnements) et les coûts associés aux billetteries métropolitaines. Jusqu'en 2002, seules les AOT hors territoire étaient facturées pour l'usage des voies réservées et des quais aux terminus. En 2002, avec les ressources financières qui sont à la baisse, **tel qu'annoncé dans le budget 2001**, l'AMT retient de facturer progressivement l'usage des équipements métropolitains. Une proportion de 25 % des coûts est facturée en 2002 pour l'utilisation des terminus métropolitains et des voies réservées. Un estimé de la facturation aux AOT est présenté à l'annexe I.

La majorité des services d'entretien régulier des équipements métropolitains sont assumés par contrats soit par des firmes privées, par les sociétés de transport ou par des villes.

(en millions de \$)

	1996 Réel	1997 Réel	1998 Réel	1999 Réel	2000 Réel	2001 Révisé	2002 Budget
Équipements métropolitains	6,1	6,2	7,2	7,7	7,6	8,7	9,5
Facturation des coûts	-	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(2,3)
Service de la dette nette	1,2	1,4	1,7	1,5	1,6	0,6	0,4
<b>Total dépenses</b>	<b>7,3</b>	<b>7,4</b>	<b>8,7</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>9,1</b>	<b>7,6</b>

Afin de limiter les coûts des équipements métropolitains, le conseil d'administration de l'AMT a retenu de mettre en application les décisions du conseil d'administration de l'AMT prises, il y a deux ans, à savoir de progressivement aller en appel d'offres pour les équipements gérés par les organismes publics. À court terme, deux équipements seraient soumis à un appel d'offres ou à la négociation, soit la voie réservée Pie-IX qui coûte deux fois plus cher à entretenir et à gérer (900 000 \$) que la voie réservée à contresens du pont Champlain (500 000 \$), et le terminus Henri-Bourassa Nord (550 000 \$).

### ■ Dessertes métropolitaines

L'AMT a mis en place en 1998 la première desserte métropolitaine qui dessert le stationnement Chevrier et se rend au terminus Centre-Ville puis, en 2000, la desserte Le Carrefour. L'AMT prévoit, au cours de l'année 2002, mettre en place la desserte Repentigny/Montréal suite aux discussions avec le nouveau CIT regroupé de Lanaudière, la STCUM et les municipalités.

En 2001, l'AMT a introduit une tarification métropolitaine sur ces dessertes. L'objectif est d'autofinancer ces produits différenciés.

Le déficit assumé par l'AMT pour les dessertes est le différentiel entre les recettes usagers, les contributions municipales et les frais d'exploitation.

(en millions de \$)

	<b>1998 Réel</b>	<b>1999 Réel</b>	<b>2000 Réel</b>	<b>2001 Révisé</b>	<b>2002 Budget</b>
Recettes usagers	-	0,4	0,7	1,7	1,3
Contributions municipales	0,1	0,2	0,2	0,4	0,3
Frais d'exploitation	(0,1)	(0,9)	(1,6)	(2,7)	(2,2)
<b>Déficit assumé par l'AMT</b>	-	<b>(0,3)</b>	<b>(0,7)</b>	<b>(0,6)</b>	<b>(0,6)</b>

### ■ Aide métropolitaine

Ce poste comprend l'aide métropolitaine de base aux AOT, l'aide au développement et l'aide au service du transport adapté nette des subventions du gouvernement.

L'AMT accorde une aide afin d'encourager le développement de l'achalandage métropolitain. Cette décision de l'AMT n'est pas une obligation légale.

L'aide métropolitaine de base pour 2002 est répartie de la façon suivante :

- 0,20 \$ par passager qui utilise le métro déterminé selon le relevé des tourniquets du réseau du métro ;
- 0,50 \$ par passager qui utilise le réseau de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT (l'achalandage annuel est déterminé à partir de trois relevés effectués au cours de l'année).

Depuis l'année 2000, l'AMT doit plafonner cette aide car ses sources financières régionales ne peuvent assumer le financement de l'augmentation réelle de l'achalandage.

**Il y a gel de l'aide de l'AMT mais les AOT bénéficient intégralement des revenus accrus des titres TRAM vendus.**

Pour 2002, l'aide métropolitaine est maintenue. Elle est plafonnée à 42,1 M\$ pour le métro et 13,4 M\$ pour les autobus, soit le niveau du budget initial de 2001.

■ Aide aux tarifs réduit et intermédiaire aux AOT

L'AMT assume, en fonction de ses disponibilités financières, le rabais des tarifs réduit depuis 1998, et intermédiaire depuis 2000, en vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi sur l'AMT, en prenant « les mesures qu'elle estime appropriées pour promouvoir l'organisation et le fonctionnement de services de transport des personnes qu'elle n'opère pas elle-même, et fournir des services de soutien aux usagers de ces services de transport et à ceux qui les organisent ».

Pour 2001 et 2002, l'AMT assume le rabais des tarifs réduit et intermédiaire de l'AMT. Au lieu d'utiliser un taux unique, les recettes des titres à tarifs réduit et intermédiaire sont converties en recettes à tarif ordinaire et par la suite traitées selon les mêmes règles de partage que celles énoncées pour la répartition des revenus des TRAM.

Pour 2002, il a été retenu de maintenir l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire pour tous les services impliqués mais de la plafonner à 5,0 M\$ soit 12 % de plus qu'en 2001. Le plafonnement se limite au niveau de compensation accordé au tarif réduit.

**Aide métropolitaine et aide aux tarifs réduit et intermédiaire**

(en milliers de \$)

	2000		2001		2002	
	Aide versée	Achalandage réel	Plafond	Prévu **	Plafond	Prévu **
Métro	41 800	41 881	42 100	43 535	42 100	45 060
Autobus	12 500	12 807	13 400	13 725	13 400	14 205
Total plafond aide métropolitaine	54 300	54 688	55 500	57 260	55 500	59 265
AMT Bus et autres	(0,100)	(0,100)	(0,600)	(0,600)	(0,600)	(0,600)
Total aide métropolitaine	54 200	54 588	54 900	56 660	54 900	58 665
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	5 871	4 819 *	4 457	6 320	5 000	6 603
Sous-total	60 071	59 407	59 357	62 980	59 900	65 268
Réduction	-	-	(4 063)	(4 063)	-	-
<b>Total</b>	<b>60 071</b>	<b>59 407</b>	<b>55 294</b>	<b>58 917</b>	<b>59 900</b>	<b>65 268</b>

\* montant calculé en fonction de la méthode 2001 et 2002

\*\* montant requis selon l'achalandage prévu

■ **Autres**

Cette rubrique comprend entre autres les revenus d'intérêts, les revenus commerciaux, les coûts nets associés aux programmes-employeurs, les coûts nets du transport adapté, l'aide au développement, les frais d'administration de la SAAQ ainsi que la réserve pour imprévus.

L'aide au développement se compose essentiellement des coûts reliés à la campagne sociétale, l'O-D en continu, le protocole de Kyoto, le CIMTU, l'intermodalité vélo et la révision du plan stratégique. Les autres dépenses sont les frais administratifs chargés par la SAAQ. S'ajoute cette année, la réserve pour imprévus qui est établie à 0,5 \$.

(en millions de \$)

	1996 Réal	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	2001 Révisé	2002 Budget
Revenus autres	0,5	0,5	1,1	0,8	0,9	1,6	1,5
Subvention gouvernementale – transport adapté			0,2	0,3	0,2	0,3	0,3
Dépenses – transport adapté			(0,3)	(0,4)	(0,4)	(0,4)	(0,5)
Subvention gouvernementale – programmes-employeurs						0,2	0,2
Dépenses – programmes-employeurs						(0,2)	(0,4)
Aide au développement				(1,2)	(1,0)	(1,0)	(1,2)
Autres dépenses	(0,8)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(0,9)
Réserve pour imprévus							(0,5)
<b>Total</b>	<b>(0,3)</b>	<b>(0,4)</b>	<b>0,1</b>	<b>(1,4)</b>	<b>(1,2)</b>	<b>(0,4)</b>	<b>(1,5)</b>

■ **Dépenses de fonctionnement**

Les prévisions de dépenses de fonctionnement s'élèvent à 3,9 M\$ pour 2001, soit un niveau équivalant à celui prévu lors de la création de l'AMT en 1995. Pour 2002, les dépenses de fonctionnement sont estimées à 4,1 M\$, soit environ 2 % du budget d'exploitation de l'AMT (ou 1 % du total de ses budgets d'exploitation et d'immobilisations).

Ces prévisions tiennent compte des augmentations salariales pour 2001 et 2002, soit 2,5 % d'augmentation statutaire et une augmentation au mérite dont le total des augmentations salariales ne peut excéder 3 % de la masse salariale de l'AMT, pour 2002.

(en millions de \$)

1995 Prévu à la création de l'AMT	1996 (6 mois)	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	2001 Révisé	2002 Budget
3,5	1,4	3,2	3,3	3,6	4,1	3,9	4,1

### FAITS SAILLANTS DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2002-2003-2004

Le PTI 2002-2003-2004 s'élève à 819,0 M\$, soit 403,0 M\$ pour les projets autorisés (dont 289,7 M\$ pour la réalisation du métro à Laval, les études de SLR) et 416,0 M\$ de nouvelles initiatives (dont 234,3 M\$ pour le prolongement de métro et les grands projets). Le budget des projets pour 2002 est de 257,7 M\$, dont 91,9 M\$ en nouvelles initiatives. La participation du Fonds d'immobilisations métropolitain est de 15,0 M\$ pour 2002.

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

**Le niveau de 15,0 M\$ de contributions municipales au Fonds d'immobilisations métropolitain prévu pour 2002 et pour les années suivantes est inférieur aux prévisions de 17 M\$ lors de la création de l'AMT. Cette baisse s'explique par la baisse des valeurs foncières. Elle devrait se poursuivre avec le dégel des rôles d'évaluation.**

Le Fonds d'immobilisations métropolitain permet de financer la portion, en général de 25 %, les coûts des projets d'immobilisations.

#### Évolution de la richesse foncière uniformisée

(en millions de \$)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 *
Ville de Montréal	103,373,2	92 943,6	95 699,2	90 953,1	88 700,1	89 109,5	89 109,5
Ville de Longueuil	15 894,9	15 807,8	15 695,7	15 313,3	14 949,8	15 125,3	16 579,7
Ville de Laval	15 695,1	14 847,1	14 943,1	14 889,8	13 905,9	14 399,5	14 399,5
Rive-Sud	14 894,6	15 083,3	15 667,4	15 691,8	15 496,8	15 800,9	15 370,2
Rive-Nord	14 758,9	14 883,2	14 568,2	14 504,7	14 338,1	14 721,6	16 628,2
<b>Total</b>	<b>164 616,7</b>	<b>153 565,0</b>	<b>156 573,6</b>	<b>151 352,7</b>	<b>147 390,7</b>	<b>149 156,8</b>	<b>152 087,1</b>

\* Tient compte de l'élargissement du territoire

## SYNTHÈSE DES PROJETS DES TROIS PROCHAINES ANNÉES

- Maintien du patrimoine :
  - contribution à Réno-système/méto ;
  - entretien des équipements métropolitains ;
  - transfert des actifs des sociétés;
  - entretien des équipements sur toutes les lignes de trains ;
  - relocalisation des activités de la cour Glen ;
  - correction des interférences électromagnétiques ;
  - étage de la jonction de l'est ;
  - acquisitions de 22 voitures sur la ligne de trains Montréal/Dorion-Rigaud.
  
- Consolidation des axes:
  - projets en cours en 2002 : gestion de la circulation aux approches du terminus Centre-ville Terminus Côte-Vertu, voie réservée 138, voie réservée A-25 ;
  - ajout de 8 375 places de stationnement, portant à 29 385 les places disponibles et à 117,1 km les voies réservées par rapport à 49,1 km en 1996 ;
  - voie réservée Taschereau, terminus Saint-Eustache.
  
- Mesures préférentielles et incitatives :
  - mesures préférentielles au transport en commun principalement sur le territoire de la nouvelle ville de Montréal ;
  - harmonisation des horaires des AOT et système d'automatisation intégré ;
  - signalisation dynamique et service téléphonique à la clientèle ;
  - projet d'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes ;
  - billetteries et terminus intégrés.
  
- Accroissement de la capacité des trains de banlieue :
  - projets terminés en 2002 et 2003 : consolidation du service de trains de Montréal/Dorion/Rigaud, service de trains complet Montréal/Saint-Hilaire, service de trains complet Montréal/Delson, accroissement de la capacité du service de train Montréal/Blainville.
  
- Développement du réseau métropolitain :
  - mise en œuvre des projets autorisés : méto à Laval, avant projet SLR/A-10, décision suites aux études de prolongement du méto vers Anjou et vers Longueuil, étude SLR/du Parc et Parc Jean-Drapeau;
  - amélioration de la sécurité sur la voie réservée Pie-IX ;
  - mise en place du Viabus Repentigny/Montréal en site propre en 2002-2003;
  - planification de l'accroissement de la capacité du service de trains de la ligne Montréal/Deux-Montagnes et évaluation du projet d'électrification de la ligne de trains Montréal/Blainville ;
  - études de développement des réseaux et décisions ;
  - navette Dorval/Montréal (Décision).

**PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2002-2003-2004**

Description	Projets autorisés	Nouvelles	Sous-total	%	Engagements ultérieurs		Total	%
	en cours 2000-2004	initiatives 2002-2004	2000-2004		Projets autorisés	Nouvelles initiatives		
<b>Volet I - Maintien du patrimoine</b>								
• Métro Réno-systèmes (part AMT de 12,5% sur un projet de 311 M\$)	-	12 500,0	12 500,0	1,4%	-	26 375,0	38 875,0	2,4%
• Maintien des infrastructures, gares et matériel roulant (trains)	29 834,8	112 184,0	142 018,8	15,4%	-	-	142 018,8	8,6%
• Transfert des actifs	3 000,0	-	3 000,0	0,3%	-	-	3 000,0	0,2%
• Entretien majeur des équipements métropolitains	1 150,0	750,0	1 900,0	0,2%	-	-	1 900,0	0,1%
<b>Total</b>	<b>33 984,8</b>	<b>125 434,0</b>	<b>159 418,8</b>	<b>17,3%</b>	<b>-</b>	<b>26 375,0</b>	<b>185 793,8</b>	<b>11,2%</b>
<b>Volet II - Consolidation des axes</b>								
• 15 parcs de stationnement incitatif dont 11 projets déjà autorisés	25 359,3	6 385,0	31 744,3	3,4%	-	-	31 744,2	1,9%
• 17 voies réservées dont 9 projets déjà autorisés	41 027,6	13 050,3	54 077,9	5,9%	-	9 000,0	63 077,9	3,8%
• 9 terminus dont 3 projets déjà autorisés	7 035,8	4 400,0	11 435,8	1,2%	-	-	11 435,8	0,7%
<b>Total</b>	<b>73 422,7</b>	<b>23 835,3</b>	<b>97 258,0</b>	<b>10,5%</b>	<b>-</b>	<b>9 000,0</b>	<b>106 257,9</b>	<b>6,4%</b>
<b>Volet III - Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux</b>								
• Équipements de vente et de perception	2 155,1	-	2 155,1	0,2%	7 844,9	-	10 000,0	0,6%
• Mesures préférentielles sur le réseau métropolitain	5 175,7	9 135,0	14 310,7	1,5%	-	500,0	14 810,7	0,9%
<b>Total</b>	<b>7 330,8</b>	<b>9 135,0</b>	<b>16 465,8</b>	<b>1,8%</b>	<b>7 844,9</b>	<b>500,0</b>	<b>24 810,7</b>	<b>1,5%</b>
<b>Volet IV - Accroissement de la capacité et permanence des trains de banlieue</b>								
• Ligne de trains Montréal/ Dorion-Rigaud	13 855,3	-	13 855,3	1,5%	-	-	13 855,3	0,8%
• Ligne de trains Blainville/Montréal (accroissement)	16 600,0	20 287,5	36 887,5	4,0%	-	3 319,8	40 207,3	2,4%
• Ligne de trains St-Hilaire/Montréal	32 970,0	2 000,0	34 970,0	3,8%	900,0	3 384,0	39 254,0	2,4%
• Ligne de trains Montréal/Delson	8 663,2	2 700,0	11 363,2	1,2%	-	17 298,0	28 661,2	1,7%
<b>Total</b>	<b>72 088,5</b>	<b>24 987,5</b>	<b>97 076,0</b>	<b>10,5%</b>	<b>900,0</b>	<b>24 001,8</b>	<b>121 977,8</b>	<b>7,4%</b>
<b>Volet V - Développement du réseau métropolitain</b>								
• Prolongements des lignes de métro	295 451,0	200 000,0	495 451,0	53,6%	90 149,0	507 300,0	1 092 900,0	66,2%
• SLR/estacade et études Avenue du parc et Henri-Bourassa	14 600,0	-	14 600,0	1,6%	-	-	14 600,0	0,9%
• Ligne de trains Deux-Montagnes	8 600,0	33 552,0	42 152,0	4,6%	2 700,0	59 448,0	104 300,0	6,3%
• Ligne de trains Montréal/Blainville (étude de faisabilité-électrification)	-	1 120,9	1 120,9	0,1%	-	-	1 120,9	0,1%
<b>Total</b>	<b>318 651,0</b>	<b>234 672,9</b>	<b>553 323,9</b>	<b>59,9%</b>	<b>92 849,0</b>	<b>566 748,0</b>	<b>1 212 920,9</b>	<b>73,4%</b>
<b>Total global</b>	<b>505 477,8</b>	<b>418 064,7</b>	<b>923 542,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>101 593,9</b>	<b>626 624,8</b>	<b>1 651 761,1</b>	<b>100,0%</b>

	Avant 1998	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 et suiv.	Total
• Placés de stationnements	11 425	2 423	849	3 452	2 861	825	4 150	3 400	4 589	33 974



Agence métropolitaine de transport

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

#### TERMINUS

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

#### VOIES RÉSERVÉES

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

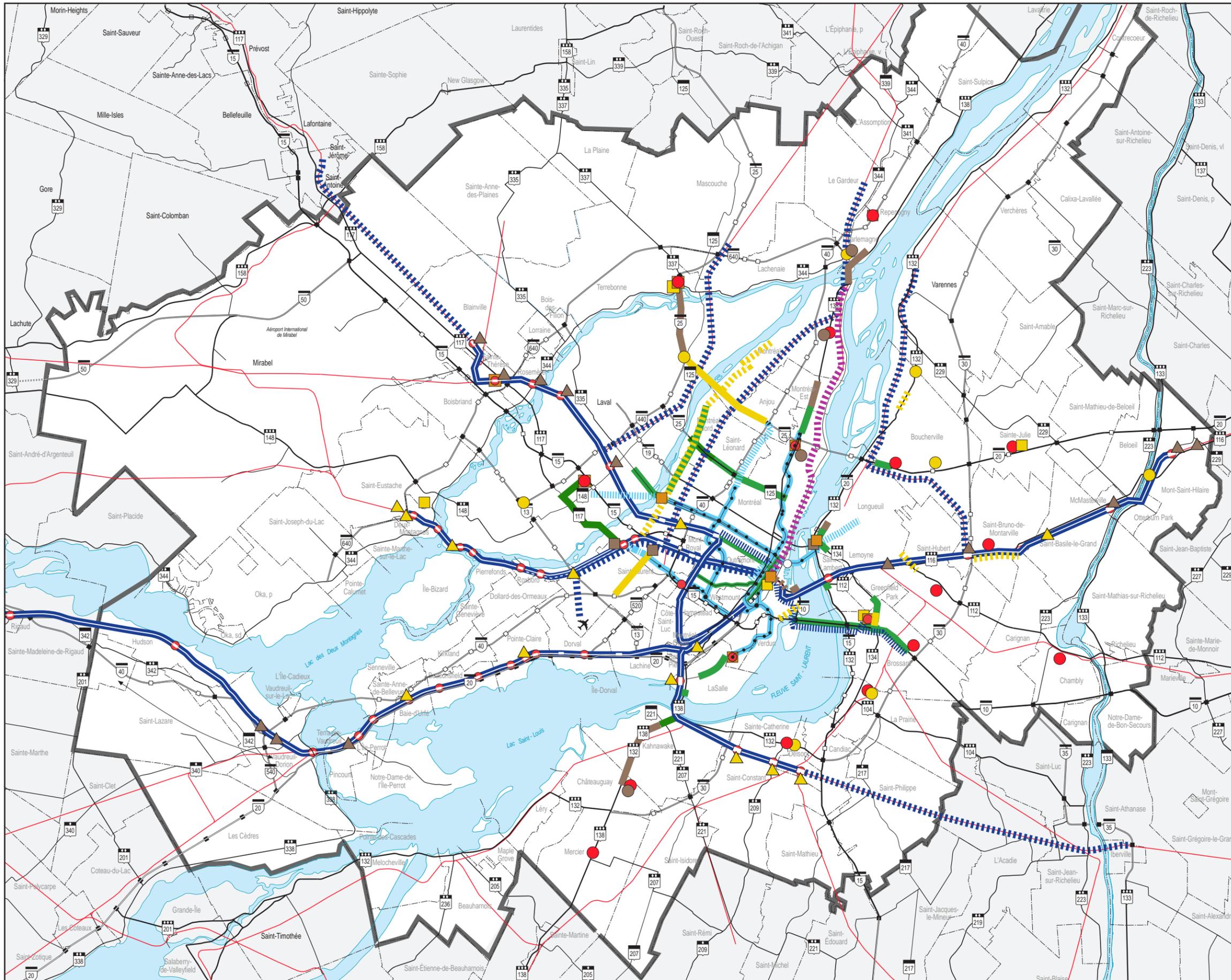
#### PARCS DE STATIONNEMENT INCITATIF

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

#### TRAINS DE BANLIEUE, MÉTRO ET SLR

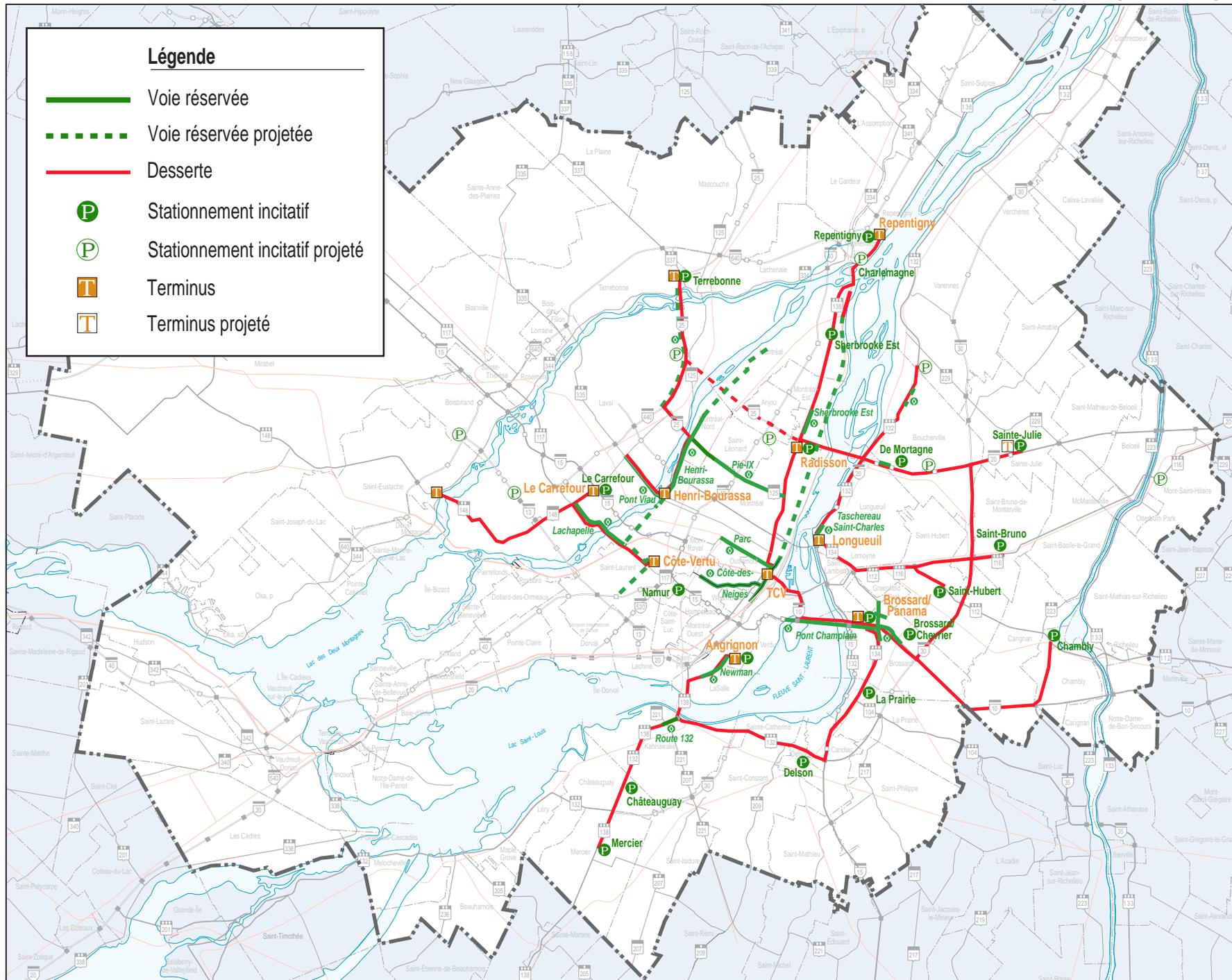
- Projet ferroviaire autorisé 2001
- Projet ferroviaire proposé 2002-2004
- Train de banlieue
- Train de banlieue Deux-Montagnes
- Doublement de la voie - phase 1
- Doublement de la voie - phases 2 et 3
- Étude nouvelles dessertes SLR
- Étude nouvelles dessertes ferroviaires
- Ligne de métro et station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

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



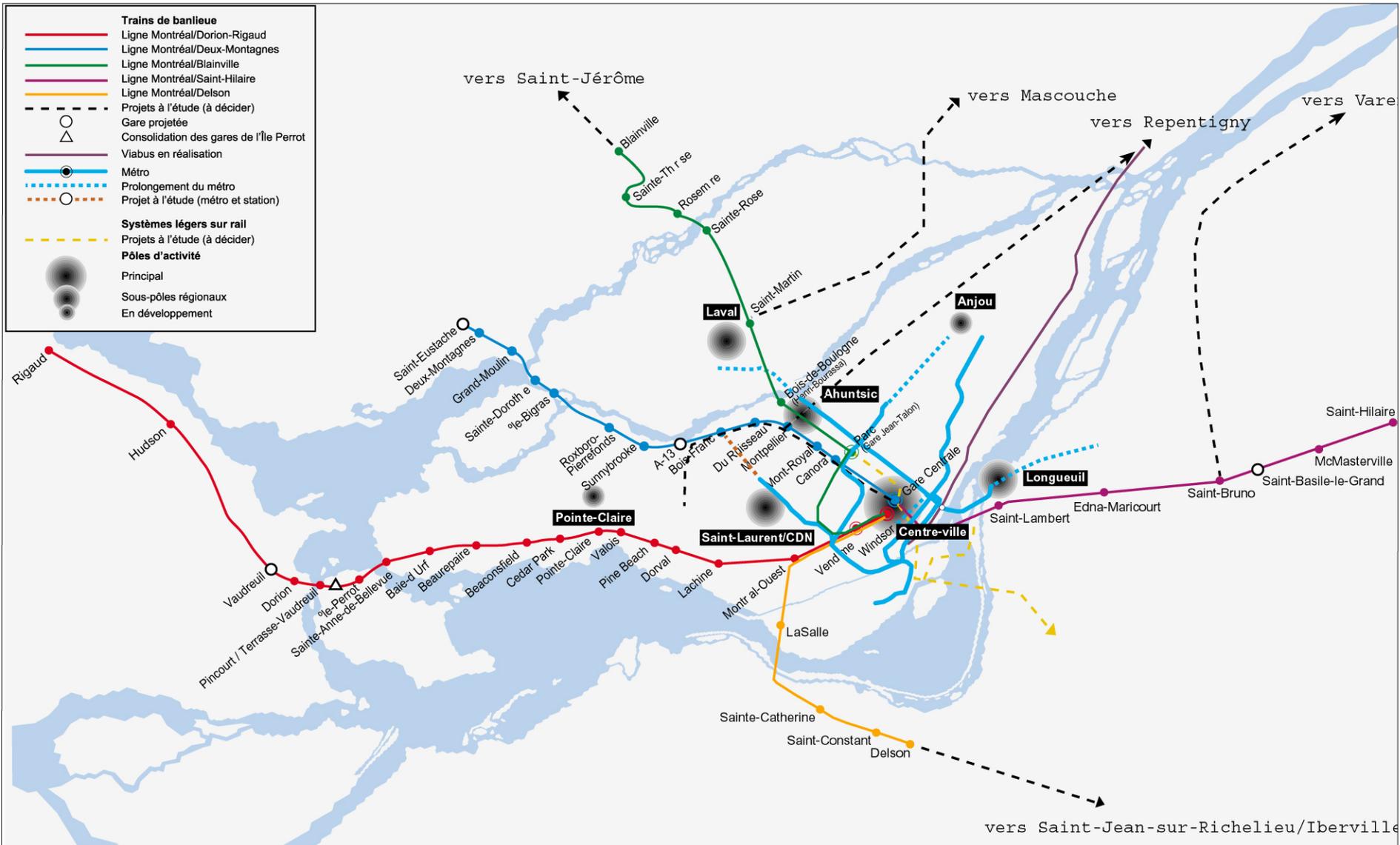
# Programme triennal d'immobilisations 2002 - 2003 - 2004

## Réseaux de transport métropolitain par autobus existant et projeté



# Programme triennal d'immobilisations 2002 - 2003 - 2004

## Réseaux de métro, trains de banlieue, systèmes légers sur rail (SLR), et viabus



## PROJETS AUTORISÉS 2002-2004

	Taux de subvention du MTO	PROJETS AUTORISÉS 2002-2004				Engag. ultér. 2005 et plus	Total 97 et suivantes
		ANTÉRIEUR	2002	2003	2004		
		Total	Total	Total	Total		
<b>A. Maintien du patrimoine</b>							
Élargement de la jonction de l'est	37,5%	200,0	3 000,0	6 800,0	3 000,0	0,0	13 000,0
Reparations majeures aux infrastructures, gares et matériels roulants-trains (5 lignes)	0%	2 115,0	2 162,5	1 345,0	1 356,5	0,0	6 979,0
Correction des interférences électromagnétiques	100%	600,0	8 655,8	0,0	0,0	0,0	9 255,8
Entretien majeur des équipements métropolitains	0%	400,0	250,0	250,0	250,0	0,0	1 150,0
Remplacement des génératrices - Voitures 900	0%	100,0	500,0	0,0	0,0	0,0	600,0
Transfert des actifs	0%	800,0	800,0	820,0	580,0	0,0	3 000,0
<b>Total maintien du patrimoine</b>		<b>4 215,0</b>	<b>15 368,3</b>	<b>9 215,0</b>	<b>5 186,5</b>	<b>0,0</b>	<b>33 984,8</b>
<b>B. Consolidation des axes</b>							
<b>1. Corridor Champlain</b>							
Gestion de la circulation aux approches du terminus Centre-ville	75%	228,4	671,6	0,0	0,0	0,0	900,0
<b>Total corridor Champlain</b>		<b>228,4</b>	<b>671,6</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>900,0</b>
<b>2. Corridor Rive-Sud Ouest</b>							
Voie réservée route 138	75%	2 452,9	3 000,0	3 000,0	4 082,1	0,0	12 535,0
Stationnement Delson - phases I, II et III	75%	133,3	0,0	0,0	800,0	0,0	933,3
Ligne Montréal/Delson - expérience-pilote	75%	6 673,2	0,0	0,0	0,0	0,0	6 673,2
Ligne Montréal/Delson-service complet	75%	0,0	300,0	1 690,0	0,0	0,0	1 990,0
<b>Total corridor Rive-Sud Ouest</b>		<b>9 259,4</b>	<b>3 300,0</b>	<b>4 690,0</b>	<b>4 882,1</b>	<b>0,0</b>	<b>22 131,5</b>
<b>3. Corridor Vaudreuil-Soulanges</b>							
Nouveau site de garage	75%	2 589,3	2 264,7	1 800,0	0,0	0,0	6 654,0
Gare intermodale Vaudreuil-Dorion	75%	250,0	1 750,0	501,3	0,0	0,0	2 501,3
Consolidation des gares de l'île Perrot	75%	250,0	2 350,0	0,0	0,0	0,0	2 600,0
Relocalisation des quais à la gare Montréal-Ouest	75%	50,0	1 950,0	0,0	0,0	0,0	2 000,0
Stationnements additionnels - Ligne Montréal/Dorion/Rigaud - phase I	75%	0,0	100,0	1 025,3	0,0	0,0	1 125,3
Etude-nouvelles voitures	0%	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
<b>Total corridor Vaudreuil-Soulanges</b>		<b>3 239,3</b>	<b>8 414,7</b>	<b>3 326,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>14 980,6</b>
<b>4. Corridor Deux-Montagnes</b>							
Doublement de la voie ferrée entre Bois Franc et A-13	75%	127,3	654,3	1 000,0	6 818,4	2 700,0	11 300,0
Terminus et stationnement Bois-Franc	75%	760,0	0,0	1 106,7	0,0	0,0	1 866,7
Etude d'opportunité - Gares McGill, Édouard-Montpetit	0%	0,0	0,0	75,0	0,0	0,0	75,0
Kiosque multi-fonctionnel-Gare centrale	0%	0,0	150,0	0,0	0,0	0,0	150,0
<b>Total corridor Deux-Montagnes</b>		<b>887,3</b>	<b>804,3</b>	<b>2 181,7</b>	<b>6 818,4</b>	<b>2 700,0</b>	<b>13 391,7</b>
<b>5. Corridor Marcel-Laurin</b>							
Terminus Côte-Vertu	75%	344,0	1 025,2	2 000,0	1 000,0	0,0	4 369,2
Voie réservée Marcel Laurin / Côte-Vertu	75%	577,7	605,0	0,0	0,0	0,0	1 182,7
Voie réservée Cartier au carrefour Laval	75%	808,9	0,0	0,0	0,0	0,0	808,9
<b>Total corridor Marcel-Laurin</b>		<b>1 730,5</b>	<b>1 630,2</b>	<b>2 000,0</b>	<b>1 000,0</b>	<b>0,0</b>	<b>6 360,7</b>
<b>6. Corridor boulevard des Laurentides</b>							
Mesures préférentielles sur l'axe Henri-Bourassa	100%	100,0	200,0	0,0	0,0	0,0	300,0
Etude -gare Chabanel	0%	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0
Accroissement de la capacité des infrastructures Ligne Montréal/Blainville- phase I	75%	2 500,0	7 000,0	3 000,0	2 000,0	0,0	14 500,0
Site de garage à Saint-Antoine	75%	0,0	0,0	1 600,0	0,0	0,0	1 600,0
Etude -desserte du parc industriel de Mirabel	0%	0,0	50,0	50,0	0,0	0,0	100,0
<b>Total corridor boulevard des Laurentides</b>		<b>2 625,0</b>	<b>7 250,0</b>	<b>4 650,0</b>	<b>2 000,0</b>	<b>0,0</b>	<b>16 525,0</b>
<b>7. Corridor boulevard Pie-IX / A-25</b>							
Amélioration sécurité Voie réservée Pie IX	0%	175,0	225,0	0,0	0,0	0,0	400,0
Voie réservée A-25 - pont Lepage	75%	12,9	876,0	3 111,0	0,0	0,0	4 000,0
Voie réservée Pie IX-système de diffusion Vocale	0%	0,0	160,0	0,0	0,0	0,0	160,0
Expérience pilote Ligne Montréal/Mascouche -étude de faisabilité	0%	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0	200,0
Kiosque multifonctionnel Terrebonne	0%	50,0	100,0	0,0	0,0	0,0	150,0
<b>Total corridor boulevard Pie-IX / A-25</b>		<b>237,9</b>	<b>1 561,0</b>	<b>3 111,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>4 910,0</b>

## PROJETS AUTORISÉS 2002-2004

	Taux de subvention du MTQ	Années				Engagement ultérieur 2005 et plus	Total 97 et suivantes
		ANTÉRIEUR	2002	2003	2004		
		Total	Total	Total	Total		
<b>8. Corridor Rive-Nord Est</b>							
Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame et Sherbrooke	75%	0,0	843,0	0,0	0,0	0,0	843,0
Voie réservée pont Le Gardeur	75%	1 816,0	1 464,0	0,0	0,0	0,0	3 280,0
Stationnement Rive-Nord Est - phases I et II	75%	1 101,1	688,2	0,0	0,0	0,0	1 789,3
Stationnement Radisson	75%	3 133,3	500,0	500,0	0,0	0,0	4 133,3
Viabus en site propre, emprise ferroviaire CN	75%	5 414,9	5 564,0	2 239,3	4 866,8	0,0	18 085,0
Agrandissement stationnement Sherbrooke Est	75%	17,8	360,2	0,0	0,0	0,0	378,0
Mise à niveau de l'étude de train Montréal/Repentigny	0%	100,0	100,0	0,0	0,0	0,0	200,0
<b>Total corridor Rive-Nord Est</b>		<b>11 583,1</b>	<b>9 519,4</b>	<b>2 739,3</b>	<b>4 866,8</b>	<b>0,0</b>	<b>28 708,6</b>
<b>9. Corridor Rive-Sud Centre</b>							
Service de train Montréal / Saint-Hilaire (service complet)	75%	20 526,3	5 273,7	3 270,0	0,0	0,0	29 070,0
Place d'accueil - Terminus Longueuil	75%	200,0	600,0	0,0	0,0	0,0	800,0
Mesures préférentielles à l'entrée du terminus Longueuil	75%	418,5	1 132,2	0,0	0,0	0,0	1 550,7
Étude de train Ligne Montréal/Varenes	0%	50,0	80,0	0,0	0,0	0,0	130,0
Étude gare Edna-Maricourt	0%	100,0	20,0	0,0	0,0	0,0	120,0
Étude sur le prolongement de la voie réservée A-20	0%	0,0	133,0	0,0	0,0	0,0	133,0
Stationnement et édifice Longueuil	auto-financement	17 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17 000,0
Gare Saint-Basile	75%	0,0	0,0	1 800,0	1 300,0	900,0	4 000,0
<b>Total corridor Rive-Sud Centre</b>		<b>38 294,8</b>	<b>7 238,9</b>	<b>5 070,0</b>	<b>1 300,0</b>	<b>900,0</b>	<b>52 803,7</b>
<b>10. Autres projets métropolitains en support aux réseaux locaux</b>							
Signalisation dynamique terminus Angrignon/H. Bourassa/Radisson	75%	150,0	700,0	0,0	0,0	0,0	850,0
Équipements de vente et de perception	0%	955,1	200,0	400,0	600,0	7 844,9	10 000,0
Études diverses à la demande des partenaires	0%	150,0	75,0	75,0	0,0	0,0	300,0
Service téléphonique à la clientèle	0%	0,0	650,0	0,0	0,0	0,0	650,0
Harmonisation des horaires des AOT	0%	75,0	200,0	100,0	0,0	0,0	375,0
<b>Total autres projets métropolitains</b>		<b>1 330,1</b>	<b>1 825,0</b>	<b>575,0</b>	<b>600,0</b>	<b>7 844,9</b>	<b>12 175,0</b>
<b>C. Prolongements du métro</b>							
Prolongement métro vers Laval	100%	21 051,0	98 600,0	92 000,0	77 000,0	90 149,0	378 800,0
Étude prolongement métro Ligne 5 est Anjou	100%	3 400,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 400,0
Étude prolongement métro Ligne 4 Longueuil	100%	3 400,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 400,0
<b>Total métro</b>		<b>27 851,0</b>	<b>98 600,0</b>	<b>92 000,0</b>	<b>77 000,0</b>	<b>90 149,0</b>	<b>385 600,0</b>
<b>D. Trains légers (SLR)</b>							
Étude SLR - axe avenue Du Parc	66%	0,0	600,0	0,0	0,0	0,0	600,0
Étude SLR Estacade/A-10	100%	1 000,0	9 000,0	4 000,0	0,0	0,0	14 000,0
<b>Total systèmes guidés</b>		<b>1 000,0</b>	<b>9 600,0</b>	<b>4 000,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>14 600,0</b>
<b>GRAND TOTAL</b>		<b>102 481,8</b>	<b>165 783,5</b>	<b>133 558,7</b>	<b>103 653,8</b>	<b>101 593,9</b>	<b>607 071,6</b>

## NOUVELLES INITIATIVES 2002

	Taux de subvention du MTQ					Engag. ultér 2005 et plus	Total 97 et suivantes
		ANTÉRIEUR	2002	2003	2004		
		Total	Total	Total	Total		
<b>A. Maintien du patrimoine</b>							
Méto Réno-système (part AMT de 12,5% sur un projet de 311 M\$)	75%	1 500,0	3 000,0	4 000,0	4 000,0	26 375,0	38 875,0
Refroidissement de l'air de ventilation du terminus Longueuil	75%	0,0	750,0	0,0	0,0	0,0	750,0
Acquisition de 22 voitures à 2 niveaux (remplacement des voitures 800)-Ligne Dorion/Rigaud	100%	0,0	16 500,0	49 500,0	0,0	0,0	66 000,0
Relocalisation des activités de la cour Glen	0%	100,0	24 900,0	20 000,0	0,0	0,0	45 000,0
Allongement des quais sur la ligne Montréal-Dorion/Rigaud	75%	0,0	600,0	584,0	0,0	0,0	1 184,0
Emprises ferroviaires note(1)	75%						
		En négociations					
<b>Total maintien du patrimoine</b>		<b>1 600,0</b>	<b>45 750,0</b>	<b>74 084,0</b>	<b>4 000,0</b>	<b>26 375,0</b>	<b>151 809,0</b>
<b>B. Consolidation des axes</b>							
<b>1. Corridor Champlain</b>							
Gestion de la circulation aux approches du terminus Centre-ville -complément	75%	0,0	600,0	0,0	0,0	0,0	600,0
Voie réservée échangeur Taschereau	75%	0,0	1 000,0	1 000,0	2 000,0	9 000,0	13 000,0
<b>Total corridor Champlain</b>		<b>0,0</b>	<b>1 600,0</b>	<b>1 000,0</b>	<b>2 000,0</b>	<b>9 000,0</b>	<b>13 600,0</b>
<b>4. Corridor Deux-Montagnes</b>							
Terminus St-Eustache	75%	0,0	1 000,0	1 500,0	0,0	0,0	2 500,0
Stationnement Ste-Dorothée phase II	75%	0,0	400,0	625,0	0,0	0,0	1 025,0
<b>Total corridor Deux-Montagnes</b>		<b>0,0</b>	<b>1 400,0</b>	<b>2 125,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>3 525,0</b>
<b>6. Corridor boulevard des Laurentides</b>							
Modifications aux voitures 26 voitures-Ligne Montréal/Blainville	75%	0,0	960,0	0,0	0,0	0,0	960,0
Voie réservée boul. René-Lévesque	75%	0,0	325,0	0,0	0,0	0,0	325,0
<b>Total corridor boulevard des Laurentides</b>		<b>0,0</b>	<b>1 285,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 285,0</b>
<b>7. Corridor boulevard Pie-IX / A-25</b>							
Voie réservée Pie IX- mesures préférentielles aux intersections	75%	0,0	300,0	0,0	0,0	0,0	300,0
<b>Total corridor boulevard Pie-IX / A-25</b>		<b>0,0</b>	<b>300,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>300,0</b>
<b>9. Corridor Rive-Sud Centre</b>							
Mesures préférentielles-voie réservée route 116	75%	80,0	220,0	0,0	0,0	0,0	300,0
Terminus et stationnement Sainte-Julie	75%	0,5	447,9	951,6	0,0	0,0	1 400,0
Gare Edna-Maricourt	75%	0,0	1 000,0	1 000,0	0,0	3 384,0	5 384,0
Stationnement R132-Boucherville-Varenes	75%	0,0	100,0	400,0	0,0	0,0	500,0
Mesures préférentielles N132/ Montbrun	75%	0,0	500,0	0,0	0,0	0,0	500,0
<b>Total corridor Rive-Sud Centre</b>		<b>80,5</b>	<b>2 267,9</b>	<b>2 351,6</b>	<b>0,0</b>	<b>3 384,0</b>	<b>8 084,0</b>
<b>10. Autres projets métropolitains en support aux réseaux locaux</b>							
Mesures préférentielles et stationnements sur le réseau de transport métropolitain et local	75%	4,6	595,4	800,0	900,0	500,0	2 800,0
Sécurité dans les stationnements	75%	5,5	294,5	300,0	0,0	0,0	600,0
Système de gestion de capacité PMV	75%	0,0	450,0	250,0	0,0	0,0	700,0
Amélioration du transport adapté sur les équipements métropolitains	75%	0,0	775,0	0,0	0,0	0,0	775,0
Stationnement services complémentaires	auto-financement	0,0	600,0	0,0	1 700,0	0,0	2 300,0
Signalisation dynamique aux usagers en gares	75%	0,0	225,0	175,0	0,0	0,0	400,0
<b>Total autres projets métropolitains</b>		<b>10,1</b>	<b>2 939,9</b>	<b>1 525,0</b>	<b>2 600,0</b>	<b>500,0</b>	<b>7 575,0</b>
<b>C. Prolongements du métro</b>							
Prolongement métro Ligne 5 est Anjou (si décision)	100%	0,0	15 800,0	47 200,0	53 500,0	260 600,0	377 100,0
Prolongement métro Ligne 4 Longueuil (si décision)	100%	0,0	16 700,0	33 400,0	33 400,0	246 700,0	330 200,0
<b>Total métro</b>		<b>0,0</b>	<b>32 500,0</b>	<b>80 600,0</b>	<b>86 900,0</b>	<b>507 300,0</b>	<b>707 300,0</b>
<b>D. Trains légers (SLR)</b>							
SLR Estacade/A-10	24%						
		Le coût de ce projet en évalué à 154,5 M\$ financé à 100% par le MTQ					
<b>Total systèmes guidés</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>E. Trains de banlieue</b>							
Accroissement de la capacité ligne Montréal/Deux-Montagnes	100%	225,0	3 350,0	6 004,0	23 973,0	59 448,0	93 000,0
Électrification de la ligne Montréal/Blainville-étude de faisabilité note (3)	100%	120,9	500,0	500,0	0,0	0,0	1 120,9
Navette Dorval- Gare Centrale note (4)	100%						
		Decision à prendre en 2002. Le coût total de ce projet est estimé à 139,0 M\$.					
<b>Total trains de banlieue</b>		<b>345,9</b>	<b>3 850,0</b>	<b>6 504,0</b>	<b>23 973,0</b>	<b>59 448,0</b>	<b>94 120,9</b>
<b>GRAND TOTAL</b>		<b>2 036,5</b>	<b>91 892,8</b>	<b>168 189,6</b>	<b>119 473,0</b>	<b>606 007,0</b>	<b>987 598,9</b>

## NOUVELLES INITIATIVES 2003

	Taux de subvention du MTO					Engag. ultér 2005 et plus	Total 97 et suivantes
		ANTÉRIEUR	2002	2003	2004		
		Total	Total	Total	Total		
<b>B. Consolidation des axes</b>							
<b>1. Corridor Champlain</b>							
Mesures préférentielles à l'approche de la voie réservée pont Champlain-Direction Sud (CUM)	75%	0,0	0,0	600,0	0,0	0,0	600,0
Stationnement Brossard/Panama phase II	75%	0,0	0,0	600,0	0,0	0,0	600,0
<b>Total corridor Champlain</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 200,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 200,0</b>
<b>2. Corridor Rive-Sud Ouest</b>							
Accroissement de la capacité-Ligne Montréal/Delton	75%	0,0	0,0	400,0	800,0	2 014,0	3 214,0
<b>Total corridor Rive-Sud Ouest</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>400,0</b>	<b>800,0</b>	<b>2 014,0</b>	<b>3 214,0</b>
<b>5. Corridor Marcel-Laurin</b>							
Mesures préférentielles et voie réservée Cote-Vertu	75%	0,0	0,0	400,0	0,0	0,0	400,0
<b>Total corridor Marcel-Laurin</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>400,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>400,0</b>
<b>6. Corridor boulevard des Laurentides</b>							
Accroissement de la capacité des infrastructures Ligne Montréal/Blainville- phase II	75%	0,0	0,0	6 027,5	0,0	0,0	6 027,5
Aménagements permanents des gares et des infrastructures de la Ligne Montréal/Blainville phase II	75%	0,0	0,0	200,0	1 000,0	3 319,8	4 519,8
Site de garage Saint-Antoine - complément	75%	0,0	0,0	3 980,0	1 000,0	0,0	4 980,0
Gare Mirabel (Saint-Janvier)	75%	0,0	0,0	500,0	0,0	0,0	500,0
<b>Total corridor boulevard des Laurentides</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>10 707,5</b>	<b>2 000,0</b>	<b>3 319,8</b>	<b>16 027,3</b>
<b>GRAND TOTAL</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>12 707,5</b>	<b>2 800,0</b>	<b>5 333,8</b>	<b>20 841,3</b>

## NOUVELLES INITIATIVES 2004

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR	2002	2003	2004	Engag. ultér 2005 et plus	Total 97 et suivantes
		Total	Total	Total	Total		
<b>B. Consolidation des axes</b>							
<b>1. Corridor Champlain</b>							
Réorganisation du Terminus Brossard/Panama	75%	0,4	0,0	0,0	499,6	0,0	500,0
<b>Total corridor Champlain</b>		<b>0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>499,6</b>	<b>0,0</b>	<b>500,0</b>
<b>2. Corridor Rive-Sud Ouest</b>							
Ligne Montréal/Delson - 4 départs	75%	0,0	0,0	0,0	1 500,0	15 284,0	16 784,0
<b>Total corridor Rive-Sud Ouest</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 500,0</b>	<b>15 284,0</b>	<b>16 784,0</b>
<b>4. Corridor Deux-Montagnes</b>							
Stationnement A440/A13	75%	0,0	50,0	0,0	830,0	0,0	880,0
<b>Total corridor Deux-Montagnes</b>		<b>0,0</b>	<b>50,0</b>	<b>0,0</b>	<b>830,0</b>	<b>0,0</b>	<b>880,0</b>
<b>6. Corridor boulevard des Laurentides</b>							
Gare Saint-Jérôme	75%	0,0	0,0	0,0	6 620,0	0,0	6 620,0
<b>Total corridor boulevard des Laurentides</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>6 620,0</b>	<b>0,0</b>	<b>6 620,0</b>
<b>7. Corridor boulevard Pie-IX / A-25</b>							
Centre d'échange et stationnement Terrebonne - phase II	75%	0,0	0,0	0,0	1 100,0	0,0	1 100,0
Stationnement A440/A25	75%	0,0	0,0	0,0	1 280,0	0,0	1 280,0
<b>Total corridor boulevard Pie-IX / A-25</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2 380,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2 380,0</b>
<b>8. Corridor Rive-Nord Est</b>							
Viabus en site propre, emprise ferroviaire CN-complément	75%	0,0	0,0	0,0	7 125,3	0,0	7 125,3
<b>Total corridor Rive-Nord Est</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>7 125,3</b>	<b>0,0</b>	<b>7 125,3</b>
<b>9. Corridor Rive-Sud Centre</b>							
Stationnement incitatif Montarville à Boucherville	75%	0,0	0,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0
Mesures préférentielles chemin Chambly - phase II	75%	0,0	0,0	0,0	960,0	0,0	960,0
<b>Total corridor Rive-Sud Centre</b>		<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 960,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 960,0</b>
<b>GRAND TOTAL</b>		<b>0,4</b>	<b>50,0</b>	<b>0,0</b>	<b>20 914,9</b>	<b>15 284,0</b>	<b>36 249,3</b>

## IMPACTS DES CHOIX BUDGÉTAIRES

### 1. Pour les usagers :

- 8 375 places additionnelles dans les parcs de stationnement incitatif (trains et équipements métropolitains) pour les 3 prochaines années portant les places disponibles à 29 385 d'ici 3 ans ;
- une nouvelle desserte métropolitaine par autobus - l'Express Repentigny/Montréal dont les modalités seront définies en 2002 ;
- poursuite des activités initiées en 2001 au niveau des programmes-employeurs en cours et développement de huit programmes pour les organisations ou regroupements d'organismes en 2002 ;
- amélioration de l'information à la clientèle, entre autres, par la mise en œuvre du Centre d'information métropolitain sur le transport urbain (CIMTU) et une stratégie d'information continue, le service d'information à la clientèle, le projet d'harmonisation des horaires des AOT ;
- projets d'intégration : taxis-vélo-bus/autres modes ;
- nouveaux projets de dessertes d'avenir autorisés et/ou en études : SLR/A-10, ligne de trains Montréal/Delson, express bus en site propre, mesures préférentielles, trois prolongements de métro, SLR/du Parc et Parc Jean-Drapeau ;
- campagnes de promotion et de publicité faisant suite à la campagne sociétale de 2001 sur le transport en commun ;
- intégration complète de cinq billetteries métropolitaines ;
- expérience-pilote d'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes en 2003 ;
- amélioration du service de trains : consolidation de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, ajout de capacité sur la ligne Montréal/Blainville et sur la ligne Montréal/Saint-Hilaire.

### 2. Pour les municipalités et la nouvelle Communauté métropolitaine de Montréal (CMM):

- révision du Plan stratégique 1997-2007 «Partenaires, maintenant vers 2007 – Une vision métropolitaine», s'articulant avec les orientations d'aménagement de la région, avec les plans des sociétés/CIT et avec le Plan de gestion des déplacements du MTQ ;
- programme d'immobilisations consolidant les pôles de développement et l'usage des infrastructures du cœur de l'Île de Montréal, de Longueuil et de Laval, et diminuant la congestion sur les axes d'accès à l'île de Montréal et au centre de l'agglomération, grâce aux transports collectifs ;
- lieu de planification et d'organisation des actions de transport collectif grâce à la mobilisation des décideurs de la société métropolitaine ;
- meilleurs services aux citoyens : les mesures retenues privilégient une meilleure réponse aux besoins de déplacement des personnes ;
- recherche de financement additionnel pour supporter l'accroissement de l'achalandage du transport en commun ;
- lieu de réflexion métropolitain : un colloque organisé en partenariat, quatre séminaires spécialisés prévus en 2002 et le site intranet organisé ;

- des actions arrimées avec les engagements liés au Protocole de Kyoto et contribuant au développement économique et à un environnement sain ;
- des indicateurs de performance, garants de l'efficacité des décisions et des services ;
- une collaboration de l'AMT, la CMM, la STCUM, la STRSM, la STL, les CIT, les municipalités et les commissions scolaires pour établir l'équité dans le financement du transport scolaire ;
- une réflexion collective sur les services de desserte de transport adapté et leur avenir.

**3. Pour les autorités organisatrices de transport en commun (AOT) :**

- programme d'immobilisations de 1 651,8 M\$, soit 607,1 M\$ pour des projets autorisés (dont 411,5 M\$ pour les prolongements de métro et les grands projets) et 1 044,7 M\$ de nouvelles initiatives (dont 801,4 M\$ pour les prolongements de métro et les grands projets) ;
- 27 voies réservées et 12 terminus intermodaux disponibles ;
- aide au développement accrue pour supporter l'accroissement de l'achalandage si le financement métropolitain est révisé ;
- projets développés en concertation ;
- aide au tarif réduit et au tarif intermédiaire de la TRAM maintenue ;
- utilisation de l'enquête origine-destination (O-D 1998) en mode continu, avec les AOT, les villes, les ministères et les entreprises ; production de rapports sur mesure et préparation de l'O-D 2003 ;
- recherche d'un financement stable, suffisant et équilibré.

**4. Pour le gouvernement du Québec :**

- mise en œuvre du Plan de gestion des déplacements du MTQ et lien avec les préoccupations du milieu ;
- priorités, objectifs et projets cohérents et conformes aux attentes formulées dans la Loi sur l'AMT ;
- accroissement de l'usage du transport en commun à un coût raisonnable ;
- contribution à l'allègement de la congestion ;
- partage efficace et utilisation optimale des infrastructures existantes ;
- indicateurs de performance rigoureux et respectés ;
- projets développés en concertation et supportés par une vision métropolitaine partagée ;
- bonne contribution à l'atteinte des engagements liés au protocole de Kyoto ;
- contribution aux réflexions de la révision du cadre du financement du transport en commun.

## 2. LES DÉFIS ET ENJEUX MÉTROPOLITAINS DU TRANSPORT DES PERSONNES

Le Plan stratégique de développement du transport métropolitain « Partenaires, maintenant vers 2007 – Une vision métropolitaine » approuvé le 7 novembre 1997, après une large consultation positive identifie les défis et enjeux métropolitains. Ces derniers correspondent adéquatement à ceux retenus par le Plan de gestion des déplacements du MTQ en 2000 et dans le bilan fait, en 1999, de la loi sur l'AMT.

Ces défis et ces enjeux métropolitains servent de cadre général pour proposer les priorités et les choix budgétaires, tant du budget d'exploitation 2002 que du programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004. Ils seront réévalués en 2002, lors de la révision du Plan stratégique de 1997.

	Défis	Enjeux
1	Améliorer la fluidité des déplacements des personnes.	Diminuer et régulariser le temps de parcours, tant pour les personnes qui se déplacent, que pour les AOT, contribuant ainsi à limiter la congestion routière.
2	Desservir adéquatement les principaux pôles d'activité.	Offrir des services de transport collectif qui renforcent l'utilisation efficace des infrastructures et des activités du cœur de l'île de Montréal et qui développent les pôles prioritaires : Montréal Centre, Laval Centre, Longueuil Centre, Saint-Laurent/Ahuntsic, Anjou et Pointe-Claire.
3	Arrêter la décroissance du transport en commun et accroître l'usage du transport collectif.	Mettre en place les mesures et les projets qui éviteront que la décroissance reprenne et permettront une croissance du transport en commun, tout en tenant compte des moyens financiers actuels.
4	Améliorer l'efficacité et la flexibilité des systèmes de transport, l'intégration et la simplification des services du transport en commun.	Coordonner les services de transport en commun à l'échelle métropolitaine pour en faciliter l'utilisation par les citoyens et les rendre plus attrayants et plus performants, par une approche résolument orientée vers la clientèle.

	Défis	Enjeux
5	Maintenir les ressources financières existantes, générer des économies, en trouver de nouvelles.	Maintenir les ressources financières disponibles au transport en commun, générer de nouveaux moyens financiers efficaces et équitables qui proviennent des bénéficiaires indirects et directs afin de renforcer l'offre de services de transport collectif performants et de supporter la croissance de l'achalandage.
6	Renforcer la concertation à l'échelle métropolitaine en matière de transport des personnes.	Décider, sur une base métropolitaine, des orientations en matière de transport des personnes et renforcer les actions et opérations à caractère métropolitain.
7	Planifier de façon intégrée à l'échelle métropolitaine l'aménagement du territoire et les transports.	Planifier de façon intégrée les systèmes de transport et les choix de développement afin de consolider les noyaux urbanisés déjà pourvus d'infrastructures de transport en commun ou en voies d'être pourvues, pour contribuer à la prospérité de la région métropolitaine.

L'AMT effectue, d'ici juin 2002, la révision du Plan stratégique du transport métropolitain qui tient compte :

- des résultats de l'enquête O-D 1998 ;
- des réalisations de l'AMT depuis sa création et des nouveaux enjeux ;
- du Plan de gestion des déplacements du MTQ ;
- des planifications des sociétés de transport, des CIT et des OMIT ;
- des objectifs définis dans le Protocole de Kyoto et dans le schéma d'aménagement de la métropole ;

afin de supporter plus activement le développement du transport en commun dans les axes métropolitains ainsi que les services des réseaux locaux des sociétés, CIT et OMIT.

### 3. ORIENTATIONS, AXES D'INTERVENTION ET OBJECTIFS DE L'AMT

L'AMT traduit chaque année, dans son plan d'action, les priorités, les orientations, objectifs et plans d'actions retenus dans le Plan stratégique de développement du transport métropolitain 1997-2007 et le Plan de gestion des déplacements du MTQ. Les budgets d'exploitation et d'investissement et le programme triennal d'immobilisations (PTI) concrétisent ces choix.

L'AMT a choisi pour sa planification stratégique 2001-2002-2003, les cinq grandes orientations suivantes :

#### Orientation centrale

- accroissement des déplacements autrement qu'en automobile solo ;

#### Orientation I

- études de planification et de coordination métropolitaines du transport collectif intégrées aux autres décisions qui sont prises au niveau métropolitain pour soutenir les services et systèmes de transport en commun offerts à la région et aux citoyens ;

#### Orientation II

- développement des infrastructures de transport en commun pour faciliter la croissance de l'achalandage du transport en commun, décongestionner la région métropolitaine, supporter le développement économique et un meilleur environnement ;

#### Orientation III

- nouvelles approches de promotion du transport en commun et mobilisation de la communauté métropolitaine en collaboration avec tous les partenaires ;

#### Orientation IV

- une gestion rigoureuse au service des clients et recherche d'un financement stable, efficace et suffisant du transport en commun.

**Une orientation centrale = accroissement des déplacements autrement qu'en auto-solo.**

**Pour la région métropolitaine, tous modes et sociétés confondus, l'objectif visé de croissance annuelle du transport en commun pour 2001-2002-2003 est de 3,5 % (4,0 % si l'on tient compte du covoiturage) ; ce qui permettrait de maintenir la part modale de 1995, malgré l'accroissement des déplacements motorisés.**

Pour ses propres activités, l'AMT s'est fixée des objectifs de croissance plus élevés que la moyenne, tel que l'indiquent les indicateurs de performance retenus.

Pour y parvenir, l'AMT promeut et met en œuvre avec ses partenaires la **Stratégie métropolitaine de développement et de mobilisation du TC**, qui a une triple fonction :

#### **INSTRUMENT DE MOBILISATION**

Tous les acteurs de la scène métropolitaine sont visés, à savoir les organismes de transport, les ministères, les instances municipales, les employeurs et institutions, les investisseurs, les milieux d'éducation, les employeurs, les organismes de promotion des citoyens, les groupes de pression et autres. La stratégie permet à chacun de comprendre comment il peut contribuer à la promotion et au développement des transports alternatifs à l'automobile solo.

#### **CADRE D'INTERVENTION**

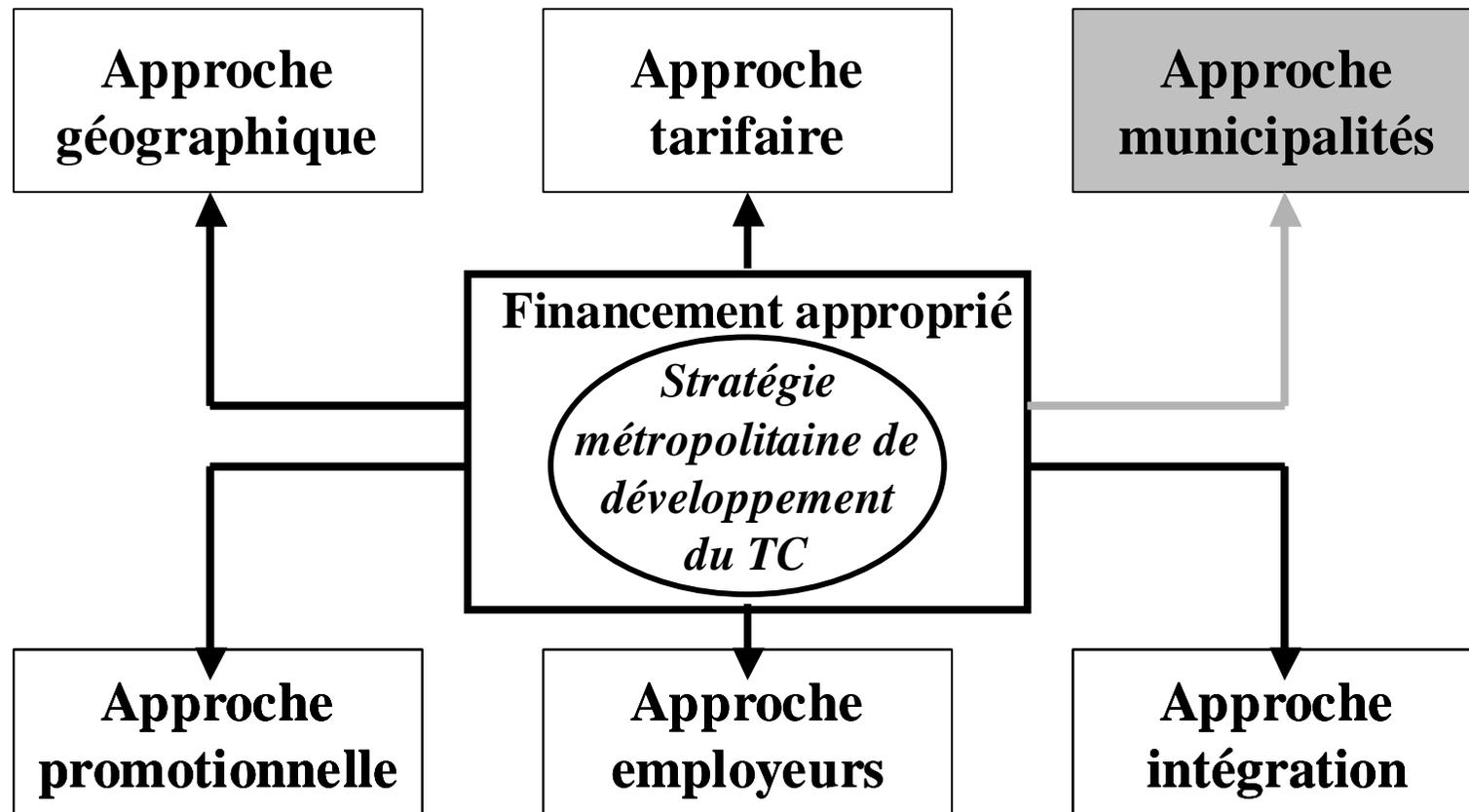
La stratégie repose sur un plan intégré, cohérent et synthétique de sept approches ou axes d'intervention, mis en œuvre par l'AMT et ses partenaires :

- ***L'Approche géographique***, centrée sur les projets, vise à améliorer l'offre TC en consolidant les acquis et le développement. Elle procède par le biais d'une analyse par sous-régions et par corridors, elle conduit à développer ou améliorer les infrastructures et services de transport en commun avec les partenaires impliqués ;
- ***L'Approche tarifaire***, centrée sur les titres offerts, vise à assurer la coordination et l'intégration des services, des tarifs et des titres de transport et d'évoluer vers une tarification plus conforme aux services rendus, et vers une différenciation tarifaire selon les produits offerts ;
- ***L'Approche promotionnelle***, centrée sur la promotion sociétale, la publicité des produits, les relations publiques, cherche à développer une perception positive à l'endroit du TC, et à promouvoir les services offerts ;
- ***L'Approche employeurs*** traduit le rôle central qui doit être joué par les employeurs et institutions dans un programme de gestion de la demande de déplacements et le développement d'un cocktail de services et interventions en transport collectif, adaptés à leurs besoins ;
- ***L'Approche municipalités*** traduit le rôle de maître d'œuvre que les municipalités sont appelées à assumer en matière d'aménagement du territoire pour agir directement sur les principaux déterminants de la demande de transport et faciliter l'usage des transports collectifs ;
- ***L'Approche intégration*** cherche à intégrer les composantes des infrastructures et des services de transport des personnes à l'échelle du territoire métropolitain, sur la base de critères d'équité, de complémentarité et d'efficacité des systèmes et services pour les citoyens ;
- ***le Cadre de financement*** concerne pour sa part l'ensemble des moyens pour assurer le financement adéquat de la Stratégie métropolitaine de consolidation et de développement du TC.

Ces stratégies se traduisent pour l'AMT, chaque année, en des priorités, un plan d'action, des budgets et des objectifs individuels et collectifs.

# STRATÉGIE

## SEPT APPROCHES D'INTERVENTION



## PÔLES PRIORITAIRES

Dans le plan stratégique de développement du transport métropolitain 1997-2007, plusieurs pôles de desserte dans le territoire de l'AMT ont été identifiés et les axes de déplacement vers ces pôles ont été priorisés.

Les interventions sur ces axes visent à consolider les concentrations urbaines prédominantes, à en stimuler le développement et à optimiser l'utilisation d'infrastructures existantes du transport en commun, particulièrement au centre de la région.

Ces axes de déplacements ont été priorisés géographiquement.

Trois priorités géographiques ont été retenues.

- **Corridors prioritaires** : consolider et développer le TC dans les corridors prioritaires de déplacements métropolitains vers les cinq pôles prioritaires et les deux pôles en émergence, tout en y limitant l'usage de l'automobile solo ;
- **Centre de l'agglomération** : consolider le développement du TC au centre de l'agglomération, tout en y limitant l'usage de l'automobile solo ;
- **Déplacements couronne-couronne** : implanter et développer le TC dans les déplacements couronne-couronne.

## ORIENTATIONS

**Orientation I – Des outils et des études de planification et de coordination métropolitaines du transport collectif intégrées aux autres décisions qui sont prises au niveau métropolitain pour soutenir les services et systèmes de transport en commun offerts à la région et aux citoyens**

<b>Axe d'intervention 1 : Révision du Plan stratégique de transport métropolitain 1997-2007</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>L'AMT entreprend en 2001, avec ses partenaires, la révision du plan stratégique du transport métropolitain pour tenir compte des éléments suivants : les résultats de l'enquête Origine-Destination de 1998, l'état d'avancement accéléré dans la mise en place des diverses mesures prévues au plan actuel, l'adoption du Plan de gestion des déplacements du MTQ, les objectifs de Kyoto, etc.</p> <p>L'AMT entend mener cette opération dans le même esprit de concertation et de consultation qui a accompagné la confection du plan stratégique actuel. Cette opération est coordonnée avec le Plan de gestion des déplacements du MTQ. Le plan stratégique de développement révisé sera soumis au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2002 au Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal pour approbation et coordination avec le schéma d'aménagement régional. Le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal doit lui-même transmettre au ministre des Transports, pour approbation, le plan stratégique de développement révisé, et ce, au plus tard le 15 novembre 2002.</p>	<p>Avoir réalisé la révision, en concertation, d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2002.</p>

<b>Axe d'intervention 2 : Centre d'information métropolitain sur le transport urbain - CIMTU</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>Le développement du CIMTU prévoit une implication progressive des efforts et expertises des organismes de transport, au cours des trois prochaines années :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Phase I - Développement et consolidation de l'information sur la clientèle et sur les services de transport en commun métropolitains et péri-urbains ;</li> <li>➤ Phase II - Consolidation et arrimage des systèmes d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle des organismes de transport de la région métropolitaine ;</li> <li>➤ Phase III - Bonification et harmonisation des processus de planification et d'information à la clientèle des organismes de transport en commun de la région métropolitaine.</li> </ul> <p>Se greffent au CIMTU, la mise sur pied d'un centre d'information métropolitain innovateur sur les transports collectifs et un site WEB intégré.</p>	<p>Avoir mis en place le CIMTU et le centre d'information.</p>
<b>Axe d'intervention 3 : Enquête O-D 1998 : diffusion de produits spécialisés, O-D en continu et proposition de l'O-D 2003</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>Suite à l'enquête O-D 1998 et à son traitement, ont été confectionnés des produits de diffusion de résultats standards et traitements spécialisés (imprimés et électroniques).</p> <p>L'AMT initie le montage de feuillets d'information sur la démographie, les systèmes d'activités, la mobilité des personnes et l'usage des réseaux de transport en commun pour les municipalités, organismes de transport et autres réseaux de service de la région métropolitaine. Ils devraient se développer et se diffuser au cours des trois prochaines années de même qu'une O-D en continu, dès 2002 et préparation de l'O-D 2003.</p>	<p>Répondre aux demandes de production.</p> <p>Préparer l'O-D 2003</p>
<b>Axe d'intervention 4 : Système automatisé de vente des titres et de perception des recettes</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>Suite à la récente implication de la STCUM, la région métropolitaine devrait se doter pour toutes ses sociétés et organismes, d'un système automatisé de vente des titres et de perception des recettes, d'ici 2004.</p>	<p>Un système complet intégré d'ici 2004.</p>

<b>Axe d'intervention 5 : Études de développement (3 ans)</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>Différentes études sont prévues pour les 3 prochaines années et visent à supporter le développement du transport collectif, mieux l'intégrer aux autres fonctions, notamment la planification urbaine et en améliorer l'accessibilité et les services aux clients, tout en consolidant les noyaux urbains.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ études aménagement, développement urbain/transport ;</li> <li>➤ systèmes intégrés pour les citoyens de la région ;</li> <li>➤ élargissement de l'intégration du transport adapté ;</li> <li>➤ mesures préférentielles / autobus ;</li> <li>➤ études équipements métropolitains et dessertes ;</li> <li>➤ études terminus ;</li> <li>➤ études prolongements de métro ;</li> <li>➤ études SLR et trains ;</li> <li>➤ études pilotes d'intégration du transport scolaire.</li> </ul>	<p>Réaliser les études prévues en 2002 et en assurer les suivis.</p>
<b>Axe d'intervention 6 : Protocole de Kyoto</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>L'objectif principal des engagements du Protocole de Kyoto est de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) (exprimés en termes de CO<sub>2</sub> ou son équivalent) d'au moins 6 % pour la période 2008-2012 par rapport à 1990 et résultats observés de 2002.</p> <p>L'AMT souhaite élaborer, avec ses partenaires, dès 2001, un programme d'interventions misant sur les transports collectifs dans la région métropolitaine, avec des plans d'action et résultats mesurables en 2002-2003-2004 en matière de GES.</p> <p>Six champs d'intervention sont ciblés à savoir :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. le développement d'infrastructures peu polluantes : systèmes légers sur rail, voies réservées, trains de banlieue, prolongements de métro, électrification des modes de transport ;</li> <li>2. le développement de services express ;</li> <li>3. des mesures incitatives pour les employés incluant des mesures fiscales ;</li> <li>4. la sensibilisation du public à l'utilisation de modes alternatifs à la conduite solo de l'automobile ;</li> <li>5. des programmes de véhicules en co-propriété avec incitatifs importants : stationnements réservés, réduction de tarifs en transport en commun, etc. ;</li> <li>6. un partenariat avec les municipalités visant à canaliser une part accrue du développement urbain futur vers la périphérie immédiate des grandes infrastructures de transport collectif (métro, trains de banlieue, SLR).</li> </ol>	<p>Établir un plan d'action suite aux résultats observés en 2001.</p>

<b>Axe d'intervention 7 : Intégration modale accrue</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>Depuis sa création, l'AMT travaille avec ses partenaires à améliorer l'intégration entre les modes pour un meilleur service aux usagers. Cela s'est traduit par le système d'intégration tarifaire, l'intégration géographique du transport adapté et un nombre croissant d'autorisations données par l'AMT aux AOT de desservir des points ou secteurs à l'extérieur de leur territoire. Ces efforts devraient s'accroître au cours des 3 prochaines années. Plus particulièrement, les transports adapté et scolaire seront examinés pour une intégration plus importante, ainsi que les interfaces une fois les CIT fusionnés.</p>	<p>Réussir les projets d'intégration prévus pour 2002.</p>

**Orientation II – Développer les infrastructures de transport en commun pour faciliter le développement de l'achalandage, décongestionner la région métropolitaine, supporter le développement économique et un meilleur environnement**

Après avoir réalisé pour 89 M\$ de projets pour la seule année 2000, l'AMT entreprend au cours des trois prochaines années la réalisation de projets majeurs (métro, SLR, trains), la consolidation des infrastructures et le développement des systèmes d'information qui aideront l'intégration des services à la clientèle des AOT de la région.

<b>Axe d'intervention 1 : Développer le réseau de transport métropolitain par autobus</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>Compte tenu de l'impact positif observé au niveau de l'achalandage métropolitain et sur celui des AOT qui desservent les équipements métropolitains installés depuis 4 ans, l'AMT compte poursuivre le développement du réseau de transport métropolitain par autobus. Au cours des 3 prochaines années, les services actuels seront consolidés et 40 km de voies réservées, 8 375 places de stationnement, 5 terminus et 3 dessertes devraient être ajoutés pour supporter les transporteurs locaux.</p>	<p>12,5 nouveaux kilomètres de voies réservées, 825 places de stationnement, 2 terminus et 1 desserte métropolitaine par autobus.</p>

<b>Axe d'intervention 2 : Consolider et développer le réseau de trains de banlieue</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>Depuis la création de l'AMT, l'achalandage du réseau de trains de banlieue a augmenté de 74% pour atteindre plus de 12 000 000 de passagers en 2000 alors que les déficits d'exploitation ont baissé de 15%. L'objectif est de 22 000 000 passagers en 2004, par le renforcement des services actuels, l'ajout de capacité sur les lignes de trains Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Blainville, les nouvelles lignes Montréal/Saint-Hilaire et Montréal/Delson.</p> <p>Compte tenu de la croissance très rapide, au cours des prochaines années, des efforts devront être apportés pour améliorer et consolider les services actuels.</p> <p>Des études sur les lignes de Mascouche, Saint-Jérôme, Dorval, Varennes, Repentigny, et sur l'électrification de la ligne de trains Montréal/Blainville devraient conduire à des décisions.</p> <p>Pour supporter les services, près de 4 000 places de stationnement seront ajoutées au cours des 3 prochaines années aux 12 500 places actuelles ; les gares et services seront également améliorés.</p> <p>Enfin, l'AMT poursuit ses démarches pour se faire reconnaître exploitante au sens de la Loi fédérale sur les transports et obtenir son certificat d'aptitude qui lui permettrait d'améliorer sa performance.</p>	<p>5 % d'accroissement d'achalandage et 95% de satisfaction des passagers.</p>

<b>Axe d'intervention 3 : Planifier, consolider et développer le réseau de métro</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>La modernisation du réseau de métro actuel est actuellement entreprise sous la responsabilité de la STCUM. Après avoir contribué à la rénovation des stations du réseau initial, l'AMT contribuera financièrement à la modernisation des équipements fixes ; l'AMT signale l'importance de supporter la STCUM dans ses efforts pour rénover et moderniser le principal équipement régional qu'est le métro de Montréal.</p> <p>Au chapitre du développement, la priorité sera accordée par l'AMT à réaliser avec ses partenaires, le prolongement du métro vers Laval (345 M\$ plus taxes), dont la fin est prévue pour 2005 et à réaliser les études de faisabilité (fin 2001), puis la construction des prolongements du métro vers Anjou et vers le Cégep Édouard-Montpetit à Longueuil (2007).</p> <p>Ces prolongements de métro seront l'occasion pour la STCUM d'ajuster l'exploitation de l'ensemble de son réseau.</p>	<p>Construire le métro à Laval selon les échéanciers, réaliser les études et entreprendre la réalisation des lignes 2 et 5, si autorisées.</p>

Axe d'intervention 4 : Naissance des trains légers (SLR)	Indicateur 2002
<p>En 1999-2000, des études d'opportunité et de faisabilité quant à l'intégration de SLR dans 4 corridors ont été conduites. L'année 2001 devrait voir démarrer l'avant-projet de SLR/A-10 qui se terminera en 2003, puis sa construction. Le parachèvement des études du SLR/du Parc permettra la réorganisation urbaine de cette artère et la consolidation de cette colonne vertébrale au centre de la nouvelle ville de Montréal jusqu'au Vieux-Montréal. Les études SLR / Parc Jean-Drapeau devraient, elles aussi, être terminées en 2002.</p> <p>Les études SLR ont été l'occasion d'une réflexion au sein de l'AMT et avec ses partenaires sur les liens entre le développement urbain, le type de villes à habiter, la qualité de vie, le développement économique et le rôle positif et productif que peuvent jouer les transports collectifs, notamment les nouveaux modes tels que les SLR, pour atteindre ces résultats. L'AMT souhaite développer cette approche intégrée avec les villes et le MTQ.</p>	<p>Réaliser l'avant projet SLR/A-10 et procéder aux études SLR/du Parc et Jean-Drapeau.</p>

Axe d'intervention 5 : Intermodalité vélo / transport / taxi	Indicateur 2002
<p>L'AMT s'est dotée en mai 1999 d'une politique de développement de la pratique de l'intermodalité vélo / TC, bâtie avec les organismes de vélo. L'offre de supports à vélos sur tous les équipements a été complétée.</p> <p>Le plan d'action 2001-2003 est centré sur l'analyse d'expériences étrangères ; le développement de services alternatifs (casiers pour vélos, gardiennage, supports sur autobus, l'intermodalité, etc.) et leur application à la région de Montréal pour accroître l'intermodalité ainsi que les liens à établir avec le réseau de pistes cyclables, le MTQ, les AOT, les municipalités et les cyclistes. L'AMT a entrepris aussi de rendre accessibles, partout où c'est possible, les équipements métropolitains aux taxis.</p>	<p>Implanter les projets du plan Vélos et taxis prévus en 2002.</p>

**Orientation III : nouvelles approches de promotion du transport en commun et de mobilisation de la communauté métropolitaine en collaboration avec tous les partenaires.**

Axe d'intervention I : Déploiement du programme-employeurs = le cocktail transport	<i>Indicateur 2002</i>
<p><b>Le programme-employeurs est une priorité pour l'AMT et un cocktail-transport</b></p> <p>L'AMT joue un rôle clé pour encadrer le déploiement des programmes-employeurs dans les entreprises, les regroupements d'entreprises et les collectivités de la région de Montréal. Le but visé est de réduire les déplacements automobiles par le développement et la promotion des alternatives viables à l'auto solo telles que le covoiturage, les navettes, le taxibus, le retour garanti à domicile, les horaires d'autobus adaptés aux horaires des employés, le vélo, la marche, le télétravail, etc. Pour offrir aux navetteurs ce nouveau cocktail transport, l'AMT travaille en étroite collaboration avec les employeurs, les sociétés et organismes de transport, les organismes de développement économique, les chambres de commerce, les syndicats, les associations et les groupes d'intérêt liés au transport et les gouvernements locaux et supérieurs.</p>	<p>Aider au démarrage de mesures concrètes dans les démarches de partenariat impliquant 250 employeurs (Centre de gestion des déplacements, programme-employeur, service de covoiturage à l'échelle municipale) ;</p> <p>Amener les autorités politiques locales et gouvernementales à donner l'exemple en mettant en place leur propre programme-employeur ;</p> <p>Réduire en moyenne de 10% le nombre de déplacements automobiles dans les entreprises impliquées dans une démarche de programme-employeur.</p>

<b>Axes d'intervention 2 : Promotion articulée, originale et continue du transport collectif</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>Pour les trois prochaines années, les objectifs et les stratégies de communication s'alignent sur les objectifs d'accroissement de l'achalandage, de consolidation et de développement des services de transport, en utilisant la promotion, la publicité et les relations publiques comme outils.</p> <p><b>Les orientations se traduisent en actions pour les trois prochaines années</b></p> <p>L'AMT et ses partenaires, les AOT, unissent leurs efforts avec 150 partenaires depuis deux ans afin de faire la promotion du transport en commun, tous modes confondus dans la grande région métropolitaine, sous le thème « Le transport en commun : suffit de s'en servir ! ». À partir de 2001 pour les trois prochaines années, la campagne sociétale sera annuelle, chapeautant et intégrée aux campagnes des AOT locales. Sa valeur annuelle passera de 1,2 M\$ à 3 M\$.</p> <p>D'autre part, l'AMT planifie et réalise des campagnes de promotion et de publicité pour fidéliser les clients actuels et amener les clients potentiels à « consommer » les produits et les services de l'AMT : trains, voies réservées, stationnements incitatifs, TRAM, transport adapté, etc. L'objectif visé pour les trois prochaines années est de réaliser un événement public et promotionnel par mois.</p> <p>Toutes ces interventions sont des démarches indispensables et complémentaires à l'augmentation de l'offre et de la qualité de services de transport en commun, même si les changements de comportement se mesurent à plus long terme.</p> <p>Enfin, l'AMT entend renforcer et améliorer les outils de communication et d'information dont elle dispose et en doubler la diffusion (site Internet, rapport annuel, publications et dépliants).</p>	<p>Créer une nouvelle et positive image du transport en commun dans la région métropolitaine et supporter les AOT, CIT/OMIT :</p> <p>Retenir la clientèle et accroître l'achalandage ;</p> <p>Faire la promotion et la publicité des produits et services de l'AMT et rendre publiques la vision, les valeurs et les objectifs de l'organisation ;</p> <p>Créer un climat de confiance, des relations étroites et suivies auprès des différents partenaires de l'AMT ;</p> <p>Renforcer la fierté des employés.</p>

**Orientation IV : Gestion rigoureuse au service des clients et recherche d'un financement stable, efficace et suffisant du transport en commun.**

<b>Axe d'intervention 1 : Ajuster le cadre financier du transport en commun</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>La métropolisation du métro et les réorganisations municipales devraient conduire en 2001 à réfléchir sur le nouveau cadre financier qui régira le transport en commun pour les trois prochaines années.</p> <p>De cet exercice piloté par le MTQ dépendra aussi la capacité de générer un financement stable, équitable et suffisant pour supporter les croissances d'achalandage du transport en commun et les impacts budgétaires des nouveaux projets d'immobilisations.</p> <p>La nécessité d'un financement accru est actuellement démontrée. L'AMT a produit en 2001 avec les partenaires du milieu impliqués, les besoins de financement des 10 prochaines années, les études de faisabilité sur des sources nouvelles possibles telles que la taxe sur les stationnements pour fins de décision gouvernementale.</p>	<p>Produire les études financières et obtenir les ressources d'exploitation pour supporter le développement.</p>
<b>Axe d'intervention 2 : Améliorer et élargir la TRAM</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>L'intégration tarifaire s'est implantée dans la région métropolitaine en 1998. L'AMT s'est dotée avec ses partenaires, d'un système intégré de gestion de la TRAM et de partage des recettes. Au cours des prochaines années, des efforts seront accrus pour ajuster et accroître (notamment sur le territoire de la nouvelle ville de Montréal) les zones tarifaires afin d'améliorer l'équité de la TRAM, d'optimiser les revenus perçus et de se doter de nouveaux outils de vente des TRAM. Par ailleurs, les méthodes de répartition seront affinées et simplifiées.</p>	<p>Améliorer l'intégration tarifaire.</p>
<b>Axe d'intervention 3 : Entretenir la motivation des personnes de l'AMT</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>L'AMT repose sur une équipe jeune, diversifiée, compétente et motivée dont les provenances disciplinaires et institutionnelles sont multiples, et la pratique du « faire faire » enrichie de personnes contractuelles pour des périodes plus ou moins longues.</p> <p>La capacité de réaliser sa mission dépend de la motivation des personnes qui ont vécu quatre années d'incertitude avec les différentes réformes et de la capacité de l'AMT de les conserver et de les stimuler. Dans certains secteurs tels que les trains, un plan de relève est à implanter et dans d'autres comme les SLR, programme-employeurs, nouvelles approches, construction de métro, l'expertise est à développer.</p>	<p>85 % de satisfaction des employés et plan de relève établi.</p>

<b>Axe d'intervention 4 : Améliorer la performance de l'organisation au service de la clientèle</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>Bien qu'ayant mis en place un système d'information de gestion intégrée et un mode de gestion par projets et par résultats, l'AMT veut au cours des trois prochaines années améliorer son efficacité opérationnelle et faire face à la croissance très rapide, notamment en obtenant la certification ISO. Par ailleurs, la déclaration de services aux citoyens et citoyennes a permis d'identifier des lacunes à corriger. Enfin, les mesures efficaces de la mise place du système d'information de gestion intégré permettront d'améliorer la sécurité dans les stationnements, terminus et trains de banlieue.</p>	<p>Obtenir la certification ISO. Atteindre les indicateurs établis pour 2002.</p>
<b>Axe d'intervention 5 : Optimiser les activités de l'AMT</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>Au cours des dernières années, les coûts des trains ont été fortement rationalisés (-15% sur les 2 lignes principales) malgré la forte hausse de l'achalandage. Cette stratégie devrait se poursuivre à l'occasion des renouvellements de contrats, et d'un appel plus fort à la diversification des fournisseurs. La même tendance devrait s'observer sur les équipements métropolitains où le « faire-faire » privilégié devrait s'étendre, et les partenariats publics / privés se multiplier.</p> <p>Enfin, l'AMT consacrera des efforts à accroître les revenus commerciaux avec comme but de les doubler d'ici 2003 par rapport à 2000.</p>	<p>Avoir optimisé toutes les activités de l'AMT.</p>
<b>Axe d'intervention 6 : Intégration des services de transport adapté</b>	<b>Indicateur 2002</b>
<p>Grâce à la collaboration de ses partenaires, l'AMT a mis sur pied, en juillet 1998, un projet permettant aux usagers des services de transport adapté :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ de la STCUM d'effectuer des déplacements vers Laval et la Rive-Sud ;</li> <li>➤ de la STL d'effectuer des déplacements vers la Rive-Sud et hors de son périmètre actuel de desserte sur le territoire de la CUM ;</li> <li>➤ de la STRSM d'effectuer des déplacements vers Laval et hors de son périmètre actuel de desserte sur le territoire de la CUM.</li> </ul> <p>Ce projet prévoit de rendre possibles les déplacements secondaires pour les 13 organisations de transport adapté (OTA) sur le territoire des trois sociétés de transport.</p>	<p>Élargissement de l'intégration des services de transport adapté aux clients des CIT et OMIT.</p>
<p>Également, par delà l'intégration des services de transport adapté et la hausse considérable des services et des coûts devrait conduire à réviser les modes de fonctionnement actuels dans une perspective métropolitaine.</p>	<p>Révision des modes de fonctionnement.</p>

**SOMMAIRE DES INDICATEURS DE PERFORMANCE**

<b>INDICATEURS D'ACHALANDAGE</b>	<b>RÉSULTATS 2000</b>	<b>OBJECTIFS 2002</b>
<b>Accroissement des déplacements en transport en commun métropolitains</b>	2,7 %	3,5 %
Déplacements en métro	1,7 %	3,5 %
Déplacements avec la TRAM 2 (ventes)	12,2 %	3 %
Déplacements avec la TRAM 3 (ventes)	4,2 %	1,5 %
Déplacements faits avec les TRAM 4 à 8 (ventes)	27,3%	5%
Trains de banlieue	8,6%	5%
<b>Utilisation des stationnements incitatifs</b>		
Trains	91%	92 %
Équipements métropolitains	61%	80 %
<b>INDICATEURS FINANCIERS</b>		
Réaliser les projets prévus à l'intérieur des budgets autorisés	96%	98%
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	38,2%	44% (d'ici 2004)
Diminution du coût par usager des équipements métropolitains	-5%	-5%
Obtention de revenus de sources commerciales	1 105 000\$	1 500 000\$
<b>INDICATEURS ADMINISTRATIFS</b>		
Réalisation des projets prévus en obtenant la convergence des intérêts et des objectifs de chaque groupe directement impliqué	Fait	À réaliser
Réalisation des projets à l'intérieur des échéanciers prévus	85%	90%
Obtention de l'accréditation ISO 9000 pour l'AMT	-	D'ici 2003
<b>INDICATEURS DE SATISFACTION</b>		
Degré de satisfaction des clientèles servies par l'AMT		
- pour les trains	94%	95%
- pour les équipements métropolitains	74%	75%
Degré de satisfaction du personnel de l'AMT	N.D.	85%

## 4. LE BUDGET D'EXPLOITATION 2002

### 4.1 LES RESSOURCES DE L'AMT ET LEUR UTILISATION

L'AMT finance ses activités avec cinq sources de revenus, soit :

- Automobilistes : L'AMT reçoit le produit d'une taxe de 1,5 ¢ du litre d'essence de même que le produit d'un droit de 30 \$ sur l'immatriculation, dans la région métropolitaine ;
- Revenus des usagers: Ils comprennent les revenus provenant de la vente des titres du réseau de trains de banlieue et des titres de transport métropolitain TRAM ;
- Municipalités : Cette source de revenus comprend la contribution financière des municipalités aux trains de banlieue et aux dessertes métropolitaines ;
- Gouvernement : Il s'agit de la subvention pour les services de la dette des trains de banlieue et des équipements métropolitains ainsi que de la subvention de 75 % pour les dépenses des services de transport adapté et la subvention pour les programmes-employeurs ;
- Autres : Cette catégorie comprend les revenus d'intérêts, la facturation de l'utilisation des équipements métropolitains aux AOT et des revenus commerciaux.

Ces ressources servent à financer les responsabilités financières de l'AMT, soit :

- l'aide métropolitaine au métro et aux déplacements métropolitains, l'aide au développement, l'aide aux services de transport adapté et l'aide au tarif réduit et au tarif intermédiaire ;
- la répartition des recettes métropolitaines ;
- les coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue et la répartition des recettes des trains de banlieue ;
- les coûts d'exploitation du réseau métropolitain (voies réservées, terminus, stationnements et dessertes métropolitaines) ;
- les coûts de la mise en place des programmes-employeurs ;
- les dépenses de fonctionnement et les autres frais ;
- le remboursement du service de la dette des trains et des équipements métropolitains.

Tableau 4.3

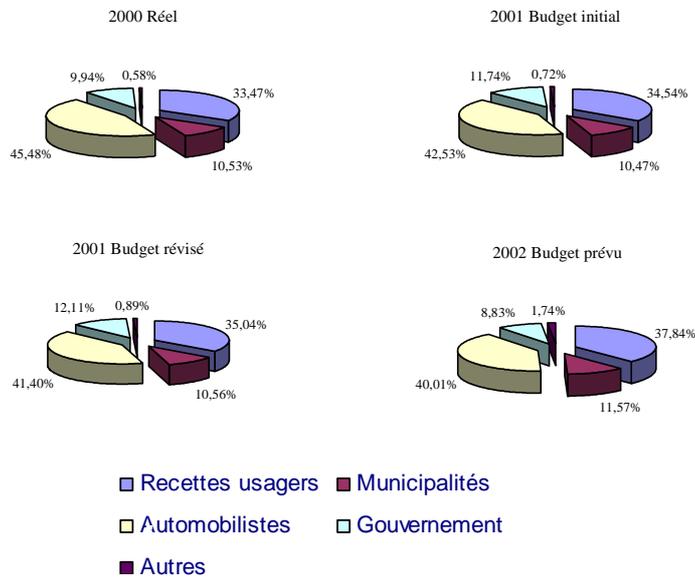
Fonds d'exploitation

État des revenus et des dépenses

(en milliers \$)

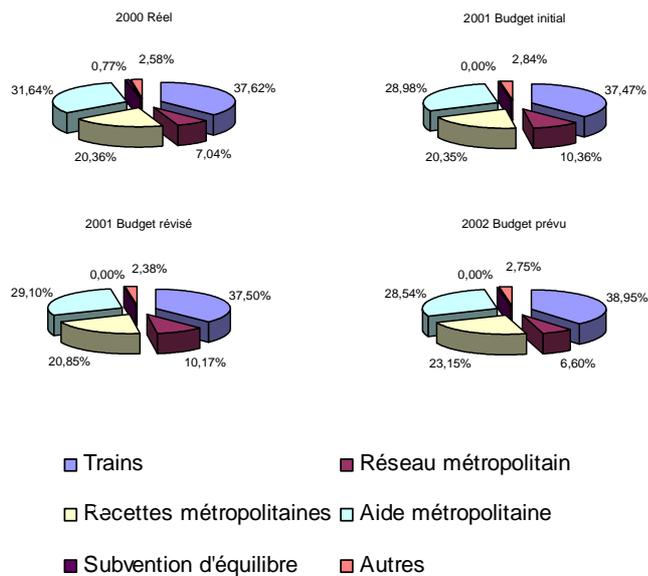
	2000	2001	2001	2002
	Réel	Budget initial	Budget révisé	Budget prévu
<b>Revenus</b>				
Remises gouvernementales				
- Droit sur l'immatriculation	42 513	43 590	42 713	43 813
- Taxe sur l'essence	44 440	46 119	42 351	42 504
Recettes métropolitaines TRAM	39 570	42 925	43 542	49 952
Recettes des trains de banlieue	23 682	27 889	26 738	30 422
Contributions municipales aux trains	19 995	21 550	21 362	24 628
Contribution MTQ au train de Saint-Hilaire mesure d'atténuation	-	-	-	2 200
Subvention pour le service de la dette	18 771	23 456	24 466	16 308
Programme d'aide - transport adapté	223	433	274	349
Programme d'aide - programmes-employeurs	-	870	150	200
Dessertes métropolitaines	878	2 569	2 051	1 599
Répartition des coûts des infrastructures	248	257	250	2 258
Autres	857	1 255	1 589	1 506
	<b>191 177</b>	<b>210 913</b>	<b>205 486</b>	<b>215 738</b>
<b>Dépenses</b>				
Aide métropolitaine et dépenses afférentes	54 198	54 878	54 878	54 878
Aide métropolitaine - support au développement	1 034	1 217	1 017	1 200
Aide métropolitaine - transport adapté	387	577	400	500
Répartition des recettes métropolitaines TRAM	39 570	42 925	43 542	49 952
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM	5 871	4 457	4 457	5 000
Trains de banlieue	57 189	64 258	63 041	69 813
Équipements métropolitains	7 591	9 200	8 700	9 500
Service de la dette	20 452	23 990	25 059	16 772
Coûts des dessertes métropolitaines	1 550	3 426	2 726	2 187
Gestion de la demande - programmes-employeurs	-	970	150	400
Dépenses de fonctionnement	4 067	4 086	3 886	4 086
Réserve pour imprévus	-	-	-	500
Autres	949	929	929	950
	<b>192 858</b>	<b>210 913</b>	<b>208 785</b>	<b>215 738</b>
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>(1 681)</b>	<b>0</b>	<b>(3 299)</b>	<b>0</b>
Réserve pour activités futures (déficit) au début de l'exercice	2 417	-	(764)	-
Subvention d'équilibre	1 500	-	-	-
Réserve pour activités futures (déficit) à la fin de l'exercice avant décision du conseil d'administration	<b>(764)</b>	<b>0</b>	<b>(4 063)</b>	<b>0</b>
Réduction de l'aide métropolitaine et/ou de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire	-	-	<b>4 063</b>	-
Réserve pour activités futures (déficit) à la fin de l'exercice	<b>(764)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Graphique 4.1**  
**Sources de financement**



**Graphique 4.2**

**Responsabilités financières**



## 4.2 LES REVENUS

La stratégie tarifaire métropolitaine, présentée à l'annexe C, comprend pour 2002 les cinq éléments suivants :

- l'ajustement annuel des tarifs métropolitains au niveau de l'indice des prix à la consommation de mai 2001, soit 3,5 % ;
- la création d'un abonnement annuel à la TRAM et à la carte mensuelle des trains ;
- l'ajustement du rabais du tarif réduit tel que prévu ;
- le changement de zone tarifaire de la gare Bois-de-Boulogne sur la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville ;
- des réflexions à amorcer sur une tarification mieux intégrée sur le territoire des trois sociétés de transport.

### 4.2.1 Droit sur l'immatriculation

La prévision pour 2001 est de 42,7 M\$ et de 43,8 M\$ pour 2002 grâce à l'effet de l'ajustement du territoire à celui de la CMM qui est évalué à 1,0 M\$.

L'accroissement de 1996 à 2002 (7 ans) avant l'élargissement du territoire est de 7,3 % et de 9,8 % après l'élargissement du territoire.

Tableau 4.4

### Évolution du droit sur l'immatriculation

(en millions de \$)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Révisé	Budget
39,9	40,4	41,6	42,2	42,5	42,7	43,8

### 4.2.2 Taxe sur l'essence

La prévision budgétaire de 2001 tient compte de la diminution de la consommation connue depuis 1997 et établie à 42,4 M\$, soit une diminution de 5 % par rapport à 2000.

En 2002, l'AMT prévoit une tendance à la baisse de la consommation de 2 %. Par contre, l'AMT prévoit un montant supplémentaire de 1,0 M\$ pour tenir compte de l'agrandissement de son territoire, ce qui porte les revenus estimés à 42,5 M\$.

La diminution de 1996 à 2002 (7 ans) avant l'élargissement du territoire est de 3,9 % et de 1,6 % après l'élargissement.

Tableau 4.5

Évolution de la taxe sur l'essence

(en millions de \$)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Révisé	Budget
43,2	46,1	44,9	44,6	44,4	42,4	42,5

**4.2.3 Recettes métropolitaines (TRAM)**

Les recettes métropolitaines correspondent aux ventes de titres de transport métropolitain de l'AMT (TRAM) qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT.

Le tableau intitulé « Vente de titres de transport métropolitain » à l'Annexe A indique le nombre total de vente de titres TRAM 2 à 8 au budget révisé 2001, la prévision finale 2001 et celle prévue au budget 2002.

Les recettes métropolitaines à partager au budget révisé 2001 sont estimées à 43,5 M\$. L'AMT prévoit qu'elles pourraient atteindre 47,2 M\$.

Pour 2002, les recettes métropolitaines sont évaluées à partir du réel des 8 premiers mois de 2001 et pourraient atteindre 66,7 M\$. De ce montant, 15,8 M\$ des ventes de titres TRAM sont affectées aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,9 M\$ des ventes de titres TRAM est affecté aux recettes des dessertes métropolitaines. Le solde des recettes métropolitaines à partager est alors de 50 M\$.

Évolution des ventes de titres TRAM

(en milliers de \$)

	Réel 2000 (1)	Budget 2001 (2)	Prévision 2001 (3)	Budget 2002 (4)
	TRAM	TRAM	TRAM	TRAM
STCUM	15 934	18 111	18 816	19 865
STRSM	11 280	11 740	12 585	13 239
STL	6 090	6 489	7 371	7 614
OMIT	6 310	6 585	8 456	9 234
Sous-total	39 614	42 925	47 228	49 952
AMT BUS	239	1 678	698	869
Recettes trains				
- STCUM	1 074	1 179	2 617	2 801
- AMT	10 962	10 801	12 324	13 092
<b>Total</b>	<b>51 889</b>	<b>56 583</b>	<b>62 867</b>	<b>66 714</b>

**Cette évaluation représente une augmentation de 6,2 % des revenus par rapport aux prévisions budgétaires de 2001 et s'explique par :**

- une hausse moyenne des tarifs de 3,5 % ;
- des augmentations prévues de 3 % des ventes de TRAM de la zone 2, de 1,5 % des ventes de TRAM de la zone 3 et de 5 % pour la vente de la TRAM des zones 4 à 8.

**Les recettes sont redistribuées intégralement aux organismes de transport**

**La croissance des recettes métropolitaines de 1996 à 2002 (7 ans) a été de 43,7 %** malgré le plafonnement de l'aide métropolitaine depuis 2000 en raison de la limitation des ressources. Elle témoigne de la forte augmentation d'achalandage observée sur les circuits qui relient les secteurs périphériques au cœur du territoire de l'Île de Montréal et qui font l'objet d'importants efforts de développement des services.

**Tableau 4.6**

**Évolution des recettes métropolitaines**

(en millions de \$)

1996 Réel	1997 Réel	1998 Réel	1999 Réel	2000 Réel	2001 Budget initial	2001 Révisé	2001 Prévu	2002 Budget
34,8	30,9	33,0	36,7	39,6	42,9	43,5	47,2	50,0

La grille tarifaire à l'annexe D présente les tarifs métropolitains, les tarifs trains et les tarifs des dessertes métropolitaines pour l'année 2002.

**4.2.4 Recettes des lignes de trains de banlieue**

Les recettes tarifaires du réseau de trains de banlieue proviennent des ventes de titres exclusifs au réseau de trains (titres locaux), de titres métropolitains (TRAM des zones 2 à 8) partagés avec les AOT, de titres intégrés (titres partagés par la STCUM et le réseau de trains) et tiennent compte des éléments suivants :

- hausse tarifaire de 3,5 % ;
- structure tarifaire basée sur le service rendu et les distances parcourues ;
- structure tarifaire limitée par le tarif uniforme contraignant sur le territoire de la CUM.

L'annexe A présente la planification des trains de banlieue de 2001 à 2005 pour chacune des lignes.

Tableau 4.7

Évolution des revenus des trains

(en millions de \$)

Trains	1995*	1996 Réal	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	2001 Révisé	2002 Budget
Montréal/Deux-Montagnes	3,3	5,3	8,6	11,1	12,5	13,4	14,3	14,8
Montréal/Dorion-Rigaud	2,7	3,4	4,7	4,8	5,7	5,5	6,1	6,3
Montréal/Blainville			0,4	2,0	3,2	4,4	5,0	5,4
Montréal/Saint-Hilaire						0,4	1,1	3,0
Montréal/Delton							0,2	0,9
Total	6,0	8,7	13,7	17,9	21,4	23,7	26,7	30,4

\* Selon les données de la STCUM

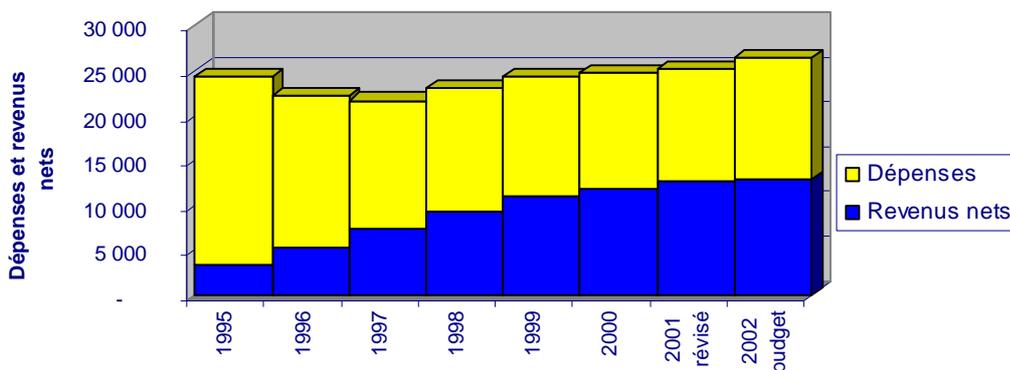
➤ **Ligne de trains Montréal/Deux-Montagnes**

**Année 2001** : recettes annuelles évaluées à 14,3 M\$, soit 6,7 % de plus qu'en 2000.

**Année 2002**, les recettes annuelles établies à 14,8 M\$ soit 3,5 % d'augmentation qui s'explique comme suit :

- une hausse tarifaire de 3,5% ;
- aucune augmentation d'achalandage puisque la capacité d'accueil maximale est atteinte.

**Dépenses d'exploitation et de gestion  
& revenus nets des titres  
Ligne Deux-Montagnes**



➤ **Ligne de trains Montréal/Dorion-Rigaud**

**Année 2001**

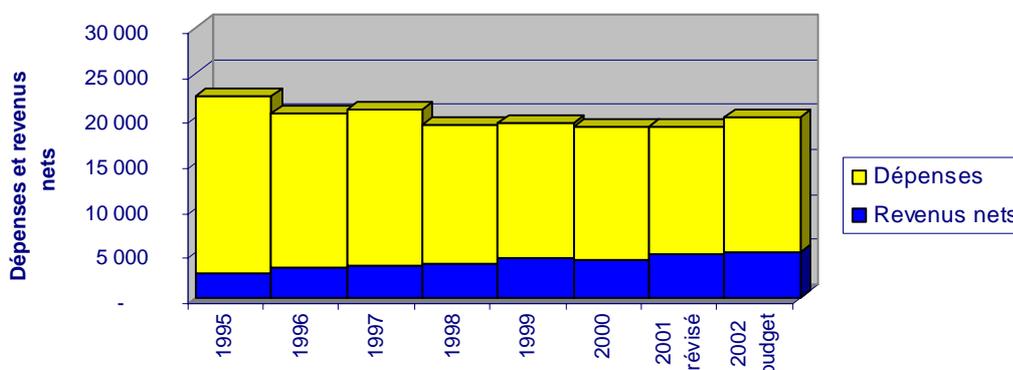
Recettes annuelles évaluées à 6,1 M\$, soit une augmentation de 10,9 % de plus qu'en 2000.

**Année 2002**

Recettes annuelles établies à 6,3 M\$, soit une hausse de 3,3 % qui s'explique comme suit :

- une hausse tarifaire moyenne de 3,5 % ;
- une amélioration des services qui résulte de :
  - aménagement d'un nouveau site de garage ;
  - aménagement d'une nouvelle gare intermodale à Vaudreuil-Dorion ;
  - consolidation des gares sur l'Île-Perrot ;
  - mise en place d'un service de trainbus à Saint-Lazare et intégration des réseaux de surface ;
  - mise en service des nouvelles locomotives qui amélioreront le temps de parcours ;
  - campagne de promotion sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud ;
  - programme incitatif pour l'accroissement de l'achalandage hors pointe.

**Dépenses d'exploitation et de gestion  
& revenus nets des titres  
Ligne Dorion-Rigaud**



➤ **Ligne de trains Montréal/Blainville**

**Année 2001**

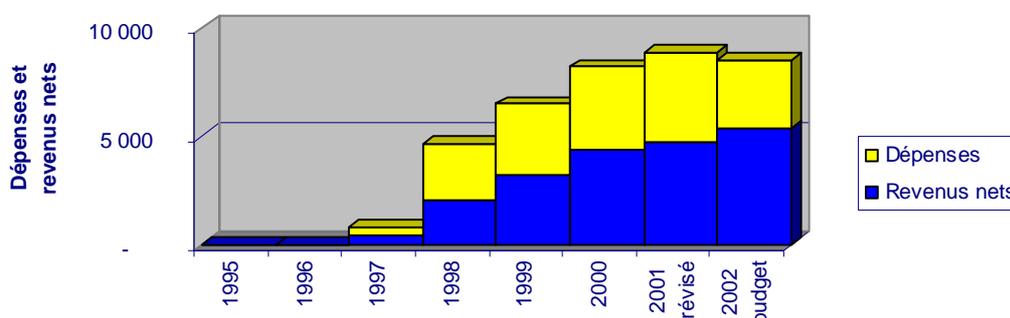
Recettes annuelles évaluées à 5,0 M\$, soit une augmentation de 13,6 % par rapport à l'année 2000. On compte plus de 3 750 usagers en pointe du matin et la capacité d'accueil maximale de cette ligne est atteinte.

**Année 2002**

Recettes annuelles établies à 5,4 M\$, soit une hausse de 8 % qui s'explique comme suit :

- une hausse tarifaire moyenne de 3,5 % et une révision de la structure tarifaire pour les gares Bois-de-Boulogne (zone 1 à la zone 2) ;
- une hausse de l'achalandage qui résulte de l'accroissement de la capacité de la ligne.

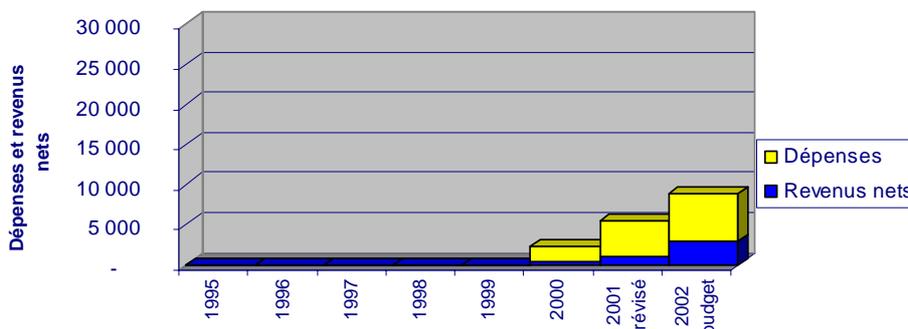
**Dépenses d'exploitation et de gestion  
& revenus nets des titres  
Ligne Blainville**



➤ **Ligne de trains Montréal/Saint-Hilaire**

Depuis juin 2000, il y a un train le matin et deux le soir, ce qui contribue à diminuer la congestion des ponts de la Rive-Sud. En septembre 2001 un deuxième train a été ajouté le matin et un troisième le soir. Le service complet jusqu'à Saint-Hilaire, de 5 trains le matin et 5 trains le soir, sera disponible à partir de septembre 2002 soit lorsque les travaux sur le pont Jacques-Cartier seront terminés et en considérant aussi que le site de garage sera terminé. Les prévisions de revenus pour les années 2001 et 2002 sont respectivement de 1,1 M\$ et 3,0 M\$.

**Dépenses d'exploitation et de gestion  
& revenus nets des titres  
Ligne Saint-Hilaire**



➤ **Ligne de trains Montréal/Delton**

Suite aux demandes des représentants des milieux locaux et de l'étude de faisabilité et d'opportunité positive, l'AMT a mis en place un service de trains dès septembre 2001 qui consiste en deux départs le matin et deux retours le soir. Les revenus sont évalués à 0,2 M\$ pour ces 4 mois de service. Les revenus estimés en 2002 sont de 0,9 M\$ en maintenant le même niveau de service.

**4.2.5 Contributions municipales aux trains de banlieue**

➤ **Contributions municipales de base**

L'AMT répartit 40 % des coûts d'exploitation et de gestion entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon le nombre de trains-kilomètres ou de départ à chaque gare, pour chaque tronçon (Ville de Montréal et tronçons hors de la Ville de Montréal). Les municipalités d'un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon au prorata de leur richesse foncière uniformisée. Pour les municipalités qui faisaient partie du territoire de la Communauté urbaine de Montréal, l'AMT facturait la CUM qui devait, selon les modalités de versement prescrites par la Loi, payer à l'AMT une somme égale au total de celles que les municipalités de son territoire auraient dû payer. À compter de 2002, l'AMT facturera la nouvelle ville de Montréal comme toute autre municipalité.

Pour la ligne de Montréal/Blainville, l'AMT répartit 40 % des coûts d'exploitation et de gestion entre les municipalités desservies par cette ligne de trains, selon le nombre de départs de trains, à chaque gare, pour chaque tronçon. Pour la couronne nord, le partage de ces coûts entre les municipalités desservies s'effectue selon une formule de répartition propre au CIT des Basses Laurentides.

Pour la ligne Montréal/Saint-Hilaire, comme c'est une mesure d'atténuation, il n'y a aucun coût facturé aux municipalités en 2000, 2001 et en 2002 jusqu'au 31 août 2002, date à laquelle le service complet sera offert. La facturation aux municipalités se fera à partir de septembre 2002. Suite à la fusion des villes de la Rive-Sud qui intégrera l'ancienne ville de Saint-Bruno, la proportion des départs station est de 50%-50% entre les municipalités membres de la STRSM et de la couronne sud.

Pour le nouveau service de Montréal/Delton, une contribution des municipalités est prévue dès sa mise en place. La proportion des départs-station est de 25 % pour le territoire de la nouvelle Ville de Montréal et 75 % pour les municipalités de la Rive-Sud.

➤ **Ristourne aux municipalités desservies par les trains**

Dans le cadre des projets pilote, lorsque la somme des recettes tarifaires nettes attribuées aux trains et les contributions municipales (40 %) excèdent 70 % des coûts de gestion et d'exploitation des trains, l'excédent est partagé en deux parts égales entre les municipalités desservies par cette ligne de trains et l'AMT. Cette formule incitative mise en place par l'AMT et non prévue dans sa loi, permet pendant la durée d'une expérience-pilote, de favoriser l'augmentation de l'achalandage et d'améliorer la performance de l'exploitation des trains, tel que visé lors de la mise en place de l'expérience-pilote de la ligne de trains de Montréal/Blainville. Il s'agit d'une formule qui partage le déficit entre l'AMT et les villes desservies.

Un nouveau cadre financier de transport en commun sera examiné en 2002, ce qui pourrait entraîner une modification à la formule de répartition des coûts de gestion et d'exploitation et introduire, peut-être, une formule basée sur le partage des déficits qui s'apparente à la formule incitative .

L'AMT propose pour 2002 d'appliquer la formule incitative pour l'expérience-pilote de la ligne de trains Montréal/Delton.

Tableau 4.8

Contributions municipales

(en millions de \$)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Deux-Montagnes	8,9	8,7	9,2	9,7	9,9	10,3	10,6
Rigaud	8,2	8,3	7,7	7,7	7,8	7,8	8,1
Blainville			0,9	2,6	3,3	3,2	3,4
Ristourne Blainville			(0,2)	(0,6)	(1,0)	(0,2)	-
Saint-Hilaire							1,3
Delson						0,3	1,2
<b>Total</b>	<b>17,1</b>	<b>17,0</b>	<b>17,6</b>	<b>19,4</b>	<b>20,0</b>	<b>21,4</b>	<b>24,6</b>

**4.2.6 Contribution du MTQ – ligne de trains Montréal/Saint-Hilaire - mesures d'atténuation**

En 2002, le MTQ contribuera pour 2,2 M\$ à la ligne de trains Montréal/Saint-Hilaire comme mesures d'atténuation.

**4.2.7 Subvention au service de la dette (lignes de trains de banlieue et équipements et infrastructures métropolitains)**

➤ **Lignes de trains de banlieue**

L'AMT reçoit les subventions gouvernementales pour payer le service de la dette restante des trains de banlieue. Cette subvention est remise entièrement à la STCUM qui est la société émettrice de la dette originale découlant du financement de la modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes. Pour l'an 2002, ce montant est établi à 14,2 M\$.

➤ **Équipements et infrastructures métropolitains**

L'AMT reçoit les subventions gouvernementales pour payer le service de la dette restante des équipements métropolitains. Cette subvention est remise entièrement aux sociétés de transport (STCUM, STRSM et STL) qui sont les sociétés émettrices de la dette originale afférente au financement des équipements décrétés métropolitains en 1996. Pour l'an 2002, ce montant est établi à 2,1 M\$.

#### **4.2.8 Programme d'aide gouvernementale aux services de transport adapté**

Le MTQ finance l'AMT à 75 % pour le projet d'intégration des services de transport adapté dans la région métropolitaine depuis 1998. Le niveau de l'aide est établi à 0,3 M\$ pour chacune des années 2001 et 2002. Ce projet supporte l'intégration des services de transport adapté sur le territoire de la STCUM, de la STRSM et de la STL actuellement en opération et le début de l'élargissement de l'intégration aux couronnes en 2002.

#### **4.2.9 Programme d'aide gouvernementale pour la mise en place de programmes-employeurs**

Dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine du MTQ, le programme-employeurs est une des voies d'actions privilégiées pour réduire les déplacements automobiles. Pour la période 2000-2005, il a réservé un budget de l'ordre de 10,3 M\$ pour aider la mise en place de programmes-employeurs dans les entreprises et les institutions. L'AMT est mandatée pour assurer le déploiement des programmes-employeurs dans la région métropolitaine de Montréal.

Compte-tenu de l'aspect novateur de ces interventions, il n'existe pour le moment aucun programme gouvernemental en matière de programmes-employeurs. Suite à une entente conclue avec le MTQ, l'AMT soutient la réalisation de projets-pilotes au cours des deux prochaines années et conclut à cet effet des ententes avec des employeurs et des organismes. L'évaluation des projets servira à concevoir un programme d'aide. L'AMT développe des outils techniques nécessaires à la réalisation de ces projets. Elle fera rapport au MTQ sur les résultats atteints dans ces expériences en terme de réduction des déplacements automobiles et sur les conditions nécessaires à la réussite d'un programme-employeur. L'annexe H décrit en détail la stratégie que l'AMT suit pour assurer le déploiement des programmes-employeurs dans la région métropolitaine de Montréal, avec ses partenaires d'entreprises et de transport.

Depuis deux ans, l'AMT a signé une entente avec onze employeurs et organismes pour la réalisation de projets-pilotes en matière de programmes-employeurs. D'ici la fin de l'année 2001, elle prévoit signer six autres ententes similaires. Pour assurer le démarrage de ces projets, l'AMT a présenté une demande de subvention au MTQ totalisant 0,640 M\$ pour l'année 2001 et 0,500 M\$ pour l'année 2002. La subvention sera versée directement à chacun des employeurs et des organismes liés par une entente avec l'AMT.

Pour réaliser les outils techniques, l'AMT a fait une demande de subvention au MTQ de 0,2 M\$ pour les années 2001 et 2002.

#### **4.2.10 Recettes provenant des dessertes métropolitaines par autobus**

##### **➤ Recettes des dessertes métropolitaines**

Comme le démontre le tableau 4.9, les recettes prévues des usagers des dessertes métropolitaines s'élèvent à 1,7 M\$ pour 2001 et à 1,3 M\$ pour 2002. Le déficit de 2001 devra être compensé à même les autres revenus ou en diminuant les dépenses.

##### **➤ Contributions municipales aux dessertes métropolitaines**

Les contributions municipales sont fixées à la suite d'ententes avec les municipalités, avant l'implantation de la desserte, selon la provenance des usagers et la performance de la desserte Express.

Les contributions municipales s'élèvent à 0,3 M\$ pour 2001 et 2002.

Suite aux simulations d'achalandage faites avant la mise en place de la desserte Le Carrefour, il a été statué que les municipalités qui auront plus de 1 % de bassin de population de la desserte contribueraient au déficit. À ce moment-là les municipalités qui rencontraient ce critère étaient situées sur les territoires de: la STL, du CITBL, du CIT Deux-Montagnes et de l'OMIT de Saint-Eustache.

Pour 2002, avec les résultats d'enquête et en maintenant le critère que toute municipalité ayant plus de 1 % du bassin de population contribuerait au déficit de la desserte, la nouvelle ville de Montréal s'ajouterait aux autres municipalités car les résultats des enquêtes montrent qu'elle a plus de 10 % de bassin de population qui utilise la desserte Le Carrefour.

**Tableau 4.9**

**Recettes des dessertes métropolitaines**

(en dollars)

	1999	2000	2001	2002
	Réel	Réel	Révisé	Budget
<b>Recettes usagers</b>				
Express TCV	394 000	615 000	1 167 355	950 000
Express Le Carrefour		118 000	551 979	316 000
<b>Sous-total</b>	<b>394 000</b>	<b>733 000</b>	<b>1 719 334</b>	<b>1 266 000</b>
<b>Contributions municipales</b>				
Express TCV	183 999	92 000	-	-
Express Le Carrefour		53 000	332 057	333 000
<b>Sous-total</b>	<b>183 999</b>	<b>145 000</b>	<b>332 057</b>	<b>333 000</b>
<b>Total</b>	<b>577 999</b>	<b>878 000</b>	<b>2 051 391</b>	<b>1 599 000</b>

**4.2.11 Autres revenus**

Ce poste est constitué de revenus commerciaux et de divers revenus autonomes qui sont établis à 1,6 M\$ pour 2001 et 1,5 M\$ pour 2002.

**4.2.12 Répartition des coûts des infrastructures**

Selon sa loi constitutive, l'AMT peut facturer aux AOT les coûts d'exploitation et de gestion des terminus et des voies réservées métropolitaines.

En 2001, tout comme pour 1996, 1997, 1998, 1999 et 2000, l'AMT a conservé l'accès gratuit aux AOT qui font partie du territoire de l'AMT, dans le but de les encourager à accroître l'achalandage et l'usage des équipements métropolitains. Pour les AOT qui ne font pas partie du territoire métropolitain, l'AMT facture les coûts réels, au prorata de leur utilisation respective des équipements métropolitains.

À partir de 2002, compte tenu de son manque de ressources financières, l'AMT facturera aux AOT les coûts d'exploitation et de gestion des équipements métropolitains (terminus et voies réservées) en fonction de leur utilisation, de façon progressive, selon les pourcentages suivants :

2001	0 %
2002	25 %
2003	30 %
2004	40 %
2005	50 %

La facturation des équipements métropolitains comprend les coûts d'exploitation, d'entretien, de gestion, ainsi que les loyers et les coûts d'entretien.

Le service de la dette ainsi que les coûts d'amortissement résultant des coûts d'immobilisation ne rentrent par contre pas dans l'exercice de facturation. L'AMT ne facture que les coûts d'exploitation et de gestion.

Le mode de facturation des terminus est basé sur l'utilisation des quais par chaque AOT. La facturation est répartie de manière égale à chacun des quais d'un terminus et, au sein de chaque quai, répartie proportionnellement au nombre de départs de chaque AOT. Ce mode de facturation permet de distinguer les quais dédiés (non partagés) et les quais partagés entre plusieurs transporteurs.

Le mode de facturation des voies réservées est basé sur le taux d'utilisation des voies réservées, soit en fonction des véhicules-kilomètres. Ce mode de facturation selon l'offre de transport aux usagers impute ainsi à chaque AOT un coût établi selon le nombre de passages de véhicules effectués sur chaque voie réservée ainsi que selon la longueur parcourue sur la voie. Afin d'assurer une compatibilité avec les critères d'octroi de l'aide métropolitaine, seuls seront facturés les véhicules qui emprunteront les voies réservées sur une longueur de plus d'un kilomètre ou sur leur entièreté durant les heures d'opération de chaque voie.

La base de référence servant à mesurer l'utilisation d'un équipement métropolitain sera établie selon l'horaire d'une journée type de septembre de l'année courante. La facturation étant établie sur la base des coûts annuels rapportés mensuellement et déterminée en fonction des dépenses budgétées, un ajustement sera effectué en fin d'année en fonction des coûts réels connus.

**Les revenus générés par la facturation représentent 2,3 M\$ pour 2002.**

#### **4.2.13 Conclusion au chapitre des revenus**

Dans le contexte du cadre financier actuel, l'AMT ne dispose pas des ressources suffisantes pour soutenir le développement des services du transport en commun et l'accroissement de l'achalandage (voir section 4.4) :

- droit sur l'immatriculation = stagnant ;
- taxe sur l'essence = en baisse ;
- revenus des trains = potentiel limité compte tenu de la capacité d'accueil atteinte sur certaines lignes et des limites imposées à l'accroissement découlant de la tarification uniforme sur le territoire de la nouvelle ville de Montréal ;
- facturation de plus de 4 M\$ par année pour les équipements métropolitains à partir de 2005.

## 4.3 LES DÉPENSES

### 4.3.1 Aide métropolitaine et dépenses afférentes

L'AMT verse aux sociétés de transport, aux CIT et aux OMIT une aide pour les services métropolitains offerts sur le réseau de transport métropolitain par métro ou par autobus. L'AMT dispose ainsi d'un moyen incitatif afin de favoriser l'intégration des services entre les modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers. Dans le but ultime d'augmenter l'achalandage sur le réseau de transport métropolitain, l'aide financière est répartie au prorata des usagers des organismes de transport qui font des déplacements à caractère métropolitain selon divers critères.

L'aide métropolitaine est versée, déduction faite des coûts rattachés aux divers comptages nécessaires pour l'établir. Ces derniers sont évalués à 0,060 M\$ en 2001 et à 0,080 M\$ en 2002.

En 2001, avec des ressources financières restreintes, l'AMT n'a pas eu d'autres choix que de plafonner l'aide métropolitaine. Il en sera de même pour 2002 et ce malgré une croissance d'achalandage moyenne prévue de plus de 3 % en 2001 et de 3,5 % en 2002. De plus, suite à la révision budgétaire de mai 2001 et compte tenu de la baisse des revenus, l'aide métropolitaine et/ou l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire sera réduite en tout ou en partie du montant requis pour équilibrer les résultats finaux de 2001.

Le tableau ci-dessous montre l'impact de ce plafonnement. La colonne « Plafond » représente le montant maximum établi dans les budgets de l'AMT, la colonne réel ou prévu représente le montant établi en fonction de l'achalandage qui pourrait être versé si l'AMT disposait des ressources suffisantes.

Tableau 4.10

#### Aide métropolitaine et aide aux tarifs réduit et intermédiaire

(en milliers de \$)

	2000		2001		2002	
	Aide versée	Achalandage réel	Plafond	Prévu **	Plafond	Prévu **
Métro	41 800	41 881	42 100	43 535	42 100	45 060
Autobus	12 500	12 807	13 400	13 725	13 400	14 205
Total plafond aide métropolitaine	54 300	54 688	55 500	57 260	55 500	59 265
AMT Bus et autres	(0,100)	(0,100)	(0,600)	(0,600)	(0,600)	(0,600)
Total aide métropolitaine	54 200	54 588	54 900	56 660	54 900	58 665
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	5 871	4 819 *	4 457	6 320	5 000	6 603
Sous-total	60 071	59 407	59 357	62 980	59 900	65 268
Réduction	-	-	(4 063)	(4 063)	-	-
<b>Total</b>	<b>60 071</b>	<b>59 407</b>	<b>55 294</b>	<b>58 917</b>	<b>59 900</b>	<b>65 268</b>

\* montant calculé en fonction de la méthode 2001-2002

\*\* montant requis selon l'achalandage prévu

L'AMT procède à un comptage en pointe AM et en pointe PM, ceci afin de s'assurer d'avoir un décompte plus précis des passagers à bord des autobus.

Pour 2001 et 2002, l'aide métropolitaine de base est plafonnée à 55,5 M\$. Elle se répartit de la façon suivante :

- 0,20 \$ par passager qui utilise le métro déterminé selon le relevé des tourniquets du réseau du métro. Cette portion de l'aide est plafonnée à 42,1 M\$ ;
- 0,50 \$ par passager qui utilise le réseau de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, pour un montant plafonné à 13,4 M\$ (l'achalandage annuel est déterminé à partir de trois relevés effectués au cours de l'année).

Les projections ont été établies selon les mêmes règles que celles de 2000 en tenant compte de l'accroissement de l'achalandage, et en considérant les modifications suivantes : ajout des voies réservées A-25, A-20 et approches du Pont Victoria, ainsi que le prolongement de la voie réservée de Sherbrooke Est.

**Malgré les plafonnements = accroissement de l'aide métropolitaine-métro de 6,9 % depuis 1996, et de 10,7 % de l'aide métropolitaine-autobus pour la même période.**

**Tableau 4.11**

**Évolution de l'aide métropolitaine**

(en millions de \$)

	1996 Réal	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	2001 Révisé	2002 Budget
Métro	39,4	39,4	40,3	41,2	41,8	42,1	42,1
Autobus	12,1	12,0	11,9	12,5	12,5	13,4	13,4
Sous-total	51,5	51,4	52,2	53,7	54,3	55,5	55,5
AMT-Bus et autres	-	-	-	0,1	0,1	0,6	0,6
Total	51,5	51,4	52,2	53,6	54,2	54,9	54,9

**4.3.2 Aide métropolitaine – support au développement**

**Pour 2001**, un montant de 1,2 M\$ révisé à la baisse à **1,0 M\$** a été accordé pour supporter le plan de promotion sociétale, le développement du centre d'information métropolitain sur le transport urbain (CIMTU), et deux expériences de marketing et études de marché.

**Pour 2002**, un montant de **1,2 M\$** est prévu dans le budget pour financer les projets suivants :

- la continuité du plan de promotion sociétale du transport en commun ;
- la mise en place d'un programme d'action relatif au Protocole de Kyoto ;
- le développement et l'implantation du CIMTU (phase III) ;
- l'enquête O-D 1998 : produits de diffusion et traitement spécialisé et O/D en continu ;

- la planification de l'enquête OD-2003 ;
- les interventions découlant de l'intermodalité vélo/transport en commun/taxi ;
- la révision du plan stratégique.

### **Promotion du transport en commun**

Encouragés par le succès connu par les deux dernières campagnes de promotion, l'AMT et ses partenaires, ont choisi de poursuivre leurs efforts de communication en 2001. Sous le thème « Pense transport en commun...Arrive en ville...», cette campagne multimédia est la plus importante jamais réalisée par les organismes de transport afin de promouvoir l'ensemble des modes de transport collectif.

Les efforts de promotion du transport en commun seront intensifiés afin de sensibiliser la population aux avantages et bénéfices d'utiliser le transport en commun. Ils visent d'atteindre les objectifs de communications suivants :

- maintenir et accroître la notoriété du transport en commun en tant qu'entité propre ;
- dynamiser et améliorer l'image du transport en commun en général ;
- faire valoir les avantages du transport en commun, tous modes confondus ;
- fidéliser les utilisateurs actuels du transport en commun ;
- faire connaître la variété des différents moyens de transport en commun.

À cet effet, Alain Zouvi, comédien, est le porte-parole de la campagne. Nous pourrons ainsi l'entendre à la radio et le voir sur les panneaux urbains, côtés d'autobus et lors d'activités de relations publiques.

La tenue annuelle d'une vaste campagne de promotion du transport en commun tous modes confondus et les publicités sur les produits constituent des démarches indispensables et complémentaires à l'augmentation de l'offre et de la qualité des services de transport collectif, en rehaussant l'image.

### **Protocole de Kyoto**

L'objectif principal des engagements du Protocole de Kyoto est de réduire les émissions de gaz à effet de serre (exprimés en termes de CO<sub>2</sub> ou son équivalent) d'au moins 6 % pour la période 2008-2012.

L'AMT entend élaborer, avec ses partenaires, dès 2002, un programme d'interventions misant sur les transports collectifs dans la région métropolitaine dans le but d'atteindre cet objectif tout en respectant les champs d'interventions énumérés à la section 3 du présent document.

### **Centre d'information métropolitain sur le transport urbain – CIMTU – phase III**

Le CIMTU, qui a été mis en place en 1999, a pour objectifs de consolider et de bonifier les efforts d'information à la clientèle et d'observation du système de transport en commun déployés à l'échelle métropolitaine, par l'AMT, les organismes de transport en commun et le MTQ. À cette fin, le CIMTU permet un arrimage progressif et cohérent des systèmes d'information locaux déjà en place au sein des organismes de transport de la région métropolitaine. Les critères qui orientent les actions sont :

- assurer un maximum d'intégration, de cohérence et de qualité de l'information proposée à la clientèle des services de transport en commun ;
- arrimer le montage aux besoins et intérêts des organismes partenaires ;
- apporter une valeur ajoutée aux produits existants en améliorant les instruments et procédures actuellement disponibles ;

- préserver l'implication, la responsabilité et la visibilité des organismes partenaires.

Le CIMTU représente un cadre de travail et de collaboration qui permet de profiter au maximum des efforts et de l'expertise déployés à l'intérieur de différents projets qui impliquent déjà les organismes de transport. Son développement s'articule autour de trois niveaux d'intervention :

- développement et consolidation de l'information sur la clientèle et sur les services de transport en commun métropolitains et péri-urbains ;
- consolidation et arrimage des systèmes d'aide à l'exploitation et d'information à la clientèle des organismes de transport de la région métropolitaine ;
- bonification et harmonisation des processus de planification et d'information à la clientèle des organismes de transport en commun de la région métropolitaine.

Les actions récentes réalisées dans le cadre du CIMTU ont notamment mené à la confection d'une première carte de l'organisation des services de transport en commun de la région métropolitaine, le montage d'un site Internet intégrateur, interactif et personnalisé sur les services de trains de banlieue et de transport en commun de la région métropolitaine, le développement d'INFOMIT, un système d'information intégré sur les services de transport en commun par autobus et trains de banlieue. Plus récemment, le développement d'un système téléphonique de diffusion des heures de passage aux arrêts d'autobus et gares de trains a aussi été amorcé.

Compte tenu des acquis actuels du CIMTU, des besoins exprimés par les organismes partenaires de l'AMT et des objectifs de l'AMT à l'égard de la clientèle des services de transport en commun de la région métropolitaine, les activités proposées pour le CIMTU en 2002 concernent notamment :

- la mise à niveau des systèmes informatisés d'information à la clientèle des organismes de transport permettant de mieux arrimer les instruments existants aux nouveaux médiums et mécanismes de diffusion de l'information (calculateur de trajet, sites Internet, systèmes téléphoniques) et aux systèmes des autres organismes de transport ;
- le développement de mécanismes intégrés de localisation des services de transport en commun et de calcul de trajets à l'échelle métropolitaine ;
- le montage d'un centre de renseignement et d'identification des équipements et services de transport en commun métropolitains.

### **Enquête Origine-Destination métropolitaine**

En 1998, l'AMT et les organismes de transport de la région métropolitaine ont réalisé une vaste enquête dite origine-destination afin de dresser un portrait des habitudes quotidiennes des déplacements de personnes. Les résultats de cette enquête, qui a permis d'interroger plus de 164 000 personnes, sont diffusés depuis décembre 1999 par le secrétariat à l'enquête O-D que maintient l'AMT au nom de l'ensemble des organismes impliqués (MTQ, MAMM, STCUM, STRSM, STL, CIT, OMIT, AMT).

Les efforts déployés par l'AMT et ses partenaires pour la diffusion de l'information révélée par l'enquête O-D 1998 ont mené à la production d'une série de publications imprimées et électroniques sur Internet et cédérom ainsi qu'à la réalisation par le secrétariat à l'enquête O-D de multiples traitements spécialisés. Ces efforts ont pour objectifs de contribuer au maintien d'une compréhension fine et fiable des déplacements des personnes afin de planifier les réseaux de transport en commun et routier des années 2000, ainsi que d'aider la planification des autres réseaux de services.

En 2002, l'AMT doit finaliser l'étude de faisabilité sur la réalisation d'enquêtes O-D métropolitaines en continue, réaliser une nouvelle enquête métropolitaine sur l'usage des titres et des réseaux de transport en commun et amorcer la préparation de la prochaine grande enquête origine-destination métropolitaine sur la mobilité des personnes (Enquête O-D 2003).

En marge de ces activités concertées, l'AMT poursuit en 2002 ses efforts d'analyse et de développement des données de mobilité des personnes par un soutien aux activités de recherches et d'enseignement universitaires graduées, par l'accueil de stagiaires spécialisés et par le raffinement de ses instruments, techniques et cultures d'analyses de ses projets de développement du système de transport urbain des personnes.

### **Intermodalité vélo/transport/taxi**

L'AMT s'est dotée en 1999 d'une politique visant le développement de la pratique de l'intermodalité vélo/TEC. La politique comporte plusieurs volets qui visent : l'amélioration de la capacité d'accueil des stationnements pour vélos; l'amélioration de l'accessibilité aux gares, terminus et stationnements incitatifs; la promotion de la pratique de l'intermodalité et l'évaluation de la capacité de transport des vélos à bord des voitures de train de banlieue et des autobus.

L'année 2002 sera comme en 2001 l'occasion d'expérimenter de nouveaux services dans le cadre de collaboration avec des AOT, des municipalités, des organismes gouvernementaux et des représentants des cyclistes.

Le plan d'action 2002 est constitué d'avancements dans le cadre des projets entamés en 2001 :

- Collaboration à l'expérience-pilote de supports pour vélos sur taxi ;
- Expérience-pilote de supports pour vélos sur autobus avec une AOT ;
- Expérience-pilote de casiers pour vélos à certains des équipements de l'AMT ;
- Élaboration et production d'un guide d'aménagement pour vélos au lieu de travail et développement d'autres outils d'information et de communication ;
- Évaluation et ajustements de la capacité de stationnements pour vélos de l'AMT ;
- Évaluation et ajustements de la capacité de transport des vélos à bord des trains ;
- Examen des interfaces entre le réseau de pistes cyclables et le transport en commun.

### **Révision du Plan stratégique métropolitain**

L'AMT a entrepris en 2001, la révision du Plan stratégique du transport métropolitain pour tenir compte des éléments suivants : la disponibilité des résultats de l'enquête origine-destination de 1998, l'état d'avancement accéléré de l'AMT dans la mise en place des diverses mesures prévues au plan actuel, l'adoption du Plan de gestion et de déplacements du MTQ et avec le schéma d'aménagement gouvernemental pour la région. Cette révision doit être terminée en juin 2002.

L'AMT entend mener cette opération dans le même esprit de concertation et de consultation qui a accompagné la confection du plan stratégique actuel. Cette opération est coordonnée avec le Plan de gestion des déplacements du MTQ. Le plan stratégique de développement révisé sera soumis au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2002 au Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal pour approbation et coordination avec le schéma d'aménagement régional. Le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal doit lui-même transmettre au ministre des Transports, pour approbation, le plan stratégique de développement révisé, et ce, au plus tard le 15 novembre 2002.

#### **4.3.3 Aide métropolitaine – transport adapté**

En décembre 1996, le comité sur l'intégration des services de transport adapté a été mis en place par l'AMT. Il est composé de représentants des organismes de transport adapté (OTA), des usagers, de l'Office des personnes handicapées du Québec, du MTQ et de l'AMT. Il avait pour mandat :

- de situer le contexte financier et institutionnel des services de transport adapté et de dresser un portrait des déplacements hors territoire des 13 OTA sur le territoire de l'AMT ;
- d'élaborer des scénarios d'organisation pour la desserte de ces déplacements, en évaluer les impacts financiers et opérationnels pour les différents partenaires, dont le MTQ ;
- d'élaborer des scénarios concernant les modalités de partage des coûts entre les OTA.

À la suite de ces analyses, le Comité a mis sur pied un projet pilote en juillet 1998. Ce projet permet aux usagers du transport adapté :

- de la STCUM d'effectuer des déplacements vers Laval et la Rive-Sud ;
- de la STL d'effectuer des déplacements vers la Rive-Sud et hors de son périmètre actuel de desserte sur le territoire de la CUM ;
- de la STRSM d'effectuer des déplacements vers Laval et hors de son périmètre actuel de desserte sur le territoire de la CUM.

Ce projet prévoit de rendre également possibles les déplacements secondaires pour les 13 OTA sur le territoire des trois sociétés.

Des consultations ont eu lieu en janvier et février 2000 auprès des OTA des couronnes nord et sud et des représentants des usagers des services de transport adapté et des regroupements des personnes handicapées du territoire de l'AMT. Un scénario a été retenu. Un deuxième bilan a été présenté au MTQ à sa demande en juin 2001 couvrant la période de juillet 1998 à décembre 1999 pour le service existant. Le rapport présentait également le scénario retenu pour le projet d'élargissement aux couronnes.

Les coûts du projet sont évalués à 0,4 M\$ pour 2001 et à 0,5 M\$ pour 2002. Cette légère augmentation tient compte de l'élargissement du territoire aux CIT en 2002. Une subvention dans le cadre du programme d'aide au transport adapté a été obtenue du MTQ dans les années passées pour financer jusqu'à concurrence de 75 % ce projet. Cette subvention devrait être reconduite pour 2001 et 2002.

À terme, par delà l'intégration, la hausse considérable des heures de service et des coûts devraient conduire à réviser les modes de fonctionnement actuels dans une perspective métropolitaine.

#### **4.3.4 Gestion de la demande – Programmes-employeurs**

L'AMT dépensera en 2001 une somme de 0,2 M \$ pour assurer le suivi des différents projets pilotes pour lesquels elle a signé une entente de partenariat avec les employeurs, les regroupements d'employeurs et les organismes municipaux. Elle prévoit un budget de 0,4 M \$ pour l'année 2002.

### 4.3.5 Répartition des recettes métropolitaines (TRAM) et dépenses afférentes

#### Répartition des recettes métropolitaines (TRAM)

Les recettes métropolitaines à partager en 2001 sont estimées à 43,5 M\$.

Compte tenu des analyses et commentaires obtenus des partenaires au cours des exercices 1999 et 2000, il a été retenu d'ajuster la méthode de partage des recettes pour 2001 afin d'atténuer la distorsion géographique des zones tarifaires sur le territoire de l'AMT. En effet, les zones tarifaires de la carte TRAM sont établies selon la distance par rapport au centre de l'Île de Montréal ; le tarif unique sur le territoire de la nouvelle ville de Montréal et un seul tarif sur le territoire de la STRSM et sur le territoire de la STL introduisent des disparités tarifaires et privent le transport en commun de revenus de plusieurs millions de dollars. La loi sur l'AMT n'oblige pas l'AMT à compenser le rabais tarifaire.

Cet ajustement avait pour objet :

- d'atténuer les distorsions entre les résultats obtenus pour chaque organisme ;
- de mieux arrimer la mesure d'utilisation des réseaux à la structure des coûts d'exploitation ;
- de simplifier la méthode.

La méthode retenue par l'AMT suite aux recommandations du comité de tarification, comporte deux volets :

- un premier montant de 15 \$ par titre vendu est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau pour chaque zone tarifaire. Ce montant de 15 \$ représente environ 20% du tarif ordinaire de la zone 3 ;
- le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion des pass-km parcourus sur chaque réseau.

**Pour 2002**, les recettes métropolitaines sont évaluées à 66,7 M\$. De ce montant 15,8 M\$ des ventes de titres TRAM sont affectés aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,9 M\$ des ventes de titres TRAM est affecté aux recettes des dessertes métropolitaines. Le solde des recettes métropolitaines à répartir est de 50 M\$, soit une hausse de 14,9 % par rapport au budget révisé de 2001 (3,5 % d'indexation et 11,4 % d'augmentation des ventes).

L'annexe I présente les prévisions budgétaires réparties par organismes de transport.

#### Usagers hors territoire

L'AMT ne finance pas les usagers provenant de l'extérieur du territoire de l'AMT. Cette règle qui demeure la même qu'en 2001 prévoit que lorsqu'un usager accède au service à un point situé à l'extérieur du territoire de l'AMT, les CIT ou les municipalités concernés reçoivent la recette tarifaire moins le tarif du second réseau emprunté par l'usager. Le second réseau reçoit donc l'équivalent de son tarif local, ce qui veut dire par exemple que dans le cas du tarif réduit, la STCUM reçoit l'équivalent de son tarif réduit, et dans le cas des tarifs ordinaire et intermédiaire, la STCUM reçoit l'équivalent de son tarif ordinaire.

### Dépenses afférentes

Les dépenses afférentes à l'exploitation du système tarifaire métropolitain comprennent notamment :

- les frais d'impression et de distribution des titres ;
- les frais de sondage et de traitement de l'information nécessaires au partage des recettes ;
- la commission versée pour la vente des titres de transport métropolitain.

### Frais d'impression et de distribution des titres

Pour 2001 et 2002, les frais d'impression et de distribution sont estimés à 0,3 M\$ et sont assumés par les AOT.

### Frais de sondage et de traitement

Tous les frais de sondage, de traitement et de supervision nécessaires pour évaluer le partage des recettes métropolitaines sont imputés dans ce poste. Pour 2001 et 2002, les frais sont estimés à 0,08 M\$ et sont assumés par les AOT.

### Commission versée pour la vente des titres de transport métropolitain

Les titres vendus sont sujets à une commission versée à l'agent vendeur. Le niveau de cette commission est fixé en vertu du contrat qui lie l'organisme de transport et l'agence de vente, et peut varier entre les organismes de transport.

En zones 2 et 3, un taux de commission de 1 % est versé par la STCUM et la STL, alors que pour les agences qui vendent les titres distribués par la STRSM, ce taux est de 1,5 %. Pour les titres des zones 4 à 8, la commission peut dépasser 5 %.

En 2001 et 2002, ces frais sont déduits du montant des recettes métropolitaines à partager entre chaque organisme de transport et sont ensuite répartis entre ces derniers dans la même proportion que l'attribution des recettes métropolitaines. Cette façon de faire permet à chaque AOT d'assumer une part équitable des frais pour la vente des titres de transport métropolitain.

L'AMT prend en compte les frais de commission attribuables à la vente des titres de transport métropolitain dans le calcul de la répartition des recettes métropolitaines en utilisant les critères suivants :

- Pour les titres TRAM zones 2 et 3, l'AMT utilise un taux de commission de 1 % sur les ventes des titres de transport métropolitain ;
- Pour les autres zones, l'AMT utilise le taux réel de commission payée sans excéder 3 %.

Chaque organisme de transport fournit le détail de ses frais de commission à l'AMT.

### **4.3.6 Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport métropolitain (TRAM)**

L'AMT assume, en fonction de ses disponibilités financières pour le faire, le rabais des tarifs réduit depuis 1998 et intermédiaire depuis 2000 en vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi sur l'AMT, en prenant « les mesures qu'elle estime appropriées pour promouvoir l'organisation et le

fonctionnement de services de transport des personnes qu'elle n'opère pas elle-même, et fournir des services de soutien aux usagers de ces services de transport et à ceux qui les organisent ».

Pour 2001, l'AMT assume le rabais tarifaire des titres de transport métropolitain. Au lieu d'utiliser un taux unique, les recettes des titres à tarifs réduit et intermédiaire sont converties en recettes à tarif ordinaire et par la suite traitées selon les mêmes règles de partage que celles énoncées à la section 4.3.5.

**Pour 2001, l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire ne peut excéder 4,5 M\$.**

À la séance du conseil d'administration de mai 2001 il a été décidé, afin d'équilibrer le budget 2001, de procéder à une diminution de l'aide métropolitaine et/ou de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire.

**En 2002, l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire comprend une attribution aux dessertes métropolitaines et aux trains de banlieue. Elle ne pourra excéder 5,0 M\$.**

#### **4.3.7 Lignes de trains de banlieue**

##### **Lignes de trains Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud**

**Pour 2001**, l'AMT prévoit terminer l'année à 25,8 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes et à 19,0 M\$ pour ceux de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, soit le niveau équivalent au budget approuvé pour ces lignes de trains, et ce, malgré une forte hausse des coûts du carburant et de l'indexation d'exploitation.

**En 2002**, avec les hausses contractuelles (clauses escalatoires), l'AMT prévoit augmenter ses dépenses d'exploitation et de gestion de 3,6 % par rapport à la prévision de 2001, soit à 26,4 M\$ pour Montréal/Deux-Montagnes, à 20,0 M\$ pour Montréal/Dorion-Rigaud.

**À 46,4 M\$, le coût des deux lignes de trains est équivalent à ce qu'il était en 1995, alors que l'achalandage s'est accru de 206 % depuis.**

L'AMT réussit à maintenir et même à diminuer les coûts des lignes de trains, grâce à ses négociations avec les exploitants et à ses interventions (contrôle sur l'honneur, rationalisation, nouvel entretien, nouvelles locomotives, etc.).

##### **Ligne de trains Montréal/Blainville**

**Pour 2001**, les coûts d'exploitation et de gestion annuels sont établis à 8,0 M\$. Ils comprennent la hausse du prix du carburant. L'AMT a assumé exceptionnellement les coûts de 0,9 M\$ relié à l'ajout d'un cinquième train de janvier à juin 2001.

**En 2002**, les coûts d'exploitation et de gestion sont estimés à 8,6 M\$, soit une augmentation équivalente à celle des lignes de Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud, sans service additionnel.

##### **Ligne de trains Montréal/Saint-Hilaire**

Les mesures d'atténuation en place depuis le début de juin 2000 comprennent un service de trains d'un départ le matin en provenance de McMasterville et deux départs le soir de la Gare Centrale. Un deuxième train a été mis en service en septembre 2001. Un service complet jusqu'à Saint-Hilaire est prévu pour septembre 2002, offrant cinq départs le matin et cinq retours le soir, sous réserve que le garage à Saint-Hilaire soit construit. Les coûts de gestion et d'exploitation prévus sont de 5,5 M\$ en 2001 et de 8,8 M\$ en

2002. Les municipalités participent à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2002 au financement des coûts de cette ligne tel que prévu par la loi.

### **Nouvelle ligne de trains Montréal/Delton**

Les coûts d'exploitation et de gestion du service de trains qui a débuté en septembre 2001 sont évalués à 0,8 M\$ pour un service de deux départs le matin et deux retours le soir. La participation des municipalités représente 40 % des coûts d'exploitation et de gestion de cette ligne de trains. Pour l'année 2002, les coûts sont évalués à 2,9 M\$ pour un service équivalent.

### **Comité de suivi**

Des comités de suivi incluant les maires, les représentants du MTQ, des organismes de transport, des députés, des usagers, se réunissent 3 à 4 fois par an, sur chaque ligne, pour assurer le suivi de l'exploitation de chaque ligne de trains.

### **Répartition des recettes des lignes de trains de banlieue**

Ce poste représente les recettes des lignes de trains remises aux AOT pour les usagers qui achètent des titres intégrés et qui utilisent le train et le réseau des AOT. La répartition s'effectue à la suite d'un sondage qui détermine les passagers-kilomètres. Le budget prévu pour 2001 et pour 2002 est de 3,0 M\$ pour chacune de ces années et est affecté en majorité à la STCUM.

**Tableau 4.12**

### **Évolution des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue**

(en millions de \$)

Lignes de trains	1995*	1996 Réal	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	2001 Révisé	2002 Budget
Montréal/Deux-Montagnes	24,4	22,3	21,7	23,1	24,3	24,7	25,8	26,4
Montréal/Dorion-Rigaud	22,5	20,6	20,8	19,2	19,4	19,0	19,0	20,0
Montréal/Blainville			0,8	4,7	7,3	8,2	8,0	8,6
Ajout d'un cinquième train - Blainville							0,9	
Montréal/Saint-Hilaire						2,4	5,5	8,8
Montréal/Delton							0,8	2,9
Répartition des recettes des trains de banlieue		0,8	2,6	2,9	3,7	2,9	3,0	3,1
<b>Total</b>	<b>46,9</b>	<b>43,7</b>	<b>45,9</b>	<b>49,9</b>	<b>54,7</b>	<b>57,2</b>	<b>63,0</b>	<b>69,8</b>

\* Selon les données de la STCUM.

### **4.3.8 Équipements et infrastructures métropolitains**

Suite à la révision du budget de mai 2001, les coûts des équipements métropolitains et des infrastructures ont été ajustés à la baisse de 5,4 %. Toutes les réserves ont été éliminées et les dépenses restreintes au maximum.

Ils ont donc été portés à **8,7 M\$**. Ce sont les coûts nets (coûts bruts-revenus), payés par l'AMT aux fournisseurs de biens et services pour la gestion, l'entretien et l'exploitation. Ils incluent les coûts d'exploitation générés par l'ajout, au cours de l'année :

- du prolongement de la voie réservée Pont Champlain sur l'autoroute 10 ;
- de la voie réservée sur l'autoroute 25 ;
- du stationnement Terrebonne ;
- de l'agrandissement du stationnement Châteauguay.

Dans le but de diminuer les coûts d'exploitation, l'AMT prévoit revoir les ententes et les façons de faire pour la gestion et l'administration des équipements métropolitains. De plus, l'AMT prévoit revoir l'admissibilité de tous les équipements à la notion « d'équipements métropolitains ». Dans cette ligne de pensée, l'AMT a demandé le retrait du stationnement de Saint-Hubert.

**Pour 2002**, ces coûts sont évalués à **9,5 M\$** et tiennent compte des modifications d'équipements existants et de nouveaux équipements métropolitains :

- stationnement Rive-Nord Est – phase II ;
- stationnement Radisson ;
- agrandissement du stationnement Sherbrooke est ;
- voie réservée Sherbrooke et le pont Le Gardeur ;
- terminus Côte-Vertu.

Afin de limiter les coûts des équipements métropolitains, le conseil d'administration de l'AMT a retenu de mettre en application ses décisions prises, il y a deux ans, à savoir de progressivement aller en appel d'offres pour les équipements gérés par les organismes publics. À court terme, deux équipements seraient soumis à un appel d'offres ou à la négociation, soit la voie réservée Pie-IX qui coûte deux fois plus cher à entretenir et à gérer (0,9 M\$) que la voie réservée à contresens du pont Champlain (0,5 M \$), et le terminus Henri-Bourassa Nord (0,550 M\$).

Le conseil d'administration de l'AMT a adopté deux politiques portant sur la gestion des terminus et des stationnements incitatifs après consultation régionale. La politique sur les terminus inclut une politique administrative relative aux billetteries situées dans les terminus métropolitains.

L'AMT a pris en charge, en 2001, tous les frais d'exploitation reliés aux cinq billetteries métropolitaines intégrées évalués à **0,7 M\$**. Ce montant inclut les frais des coûts d'exploitation des billetteries du terminus Longueuil, Centre-ville, Angrignon, Radisson et Henri-Bourassa nord.

De 1996 à 2002, le nombre de terminus passe de 7 à 12, les km de voie réservée passent de 35,2 km à 82,5 km et les places de stationnements passent de 4 269 cases à 10 309 cases (ne comprend pas les stationnements sur les lignes de trains).

**Tableau 4.13**

**Évolution des coûts d'exploitation et de gestion des équipements métropolitains**

(en millions de \$)

1996 Réel	1997 Réel	1998 Réel	1999 Réel	2000 Réel	2001 Révisé	2002 Budget
6,1	6,2	7,2	7,7	7,6	8,7	9,5

#### 4.3.9 Service de la dette (lignes de trains de banlieue et équipements métropolitains)

Ce poste inclut :

- le remboursement du service de la dette subventionné des lignes de trains de banlieue et des équipements métropolitains ;
- l'affectation au fonds d'immobilisations de la partie non subventionnée du service de la dette découlant de l'achat des nouvelles locomotives ;
- le remboursement de la partie non subventionnée du service de la dette afférent au financement des lignes de trains de banlieue et des équipements métropolitains.

#### 4.3.10 Coûts des dessertes métropolitaines

Comme exploitante des deux dessertes métropolitaines existantes l'AMT a conclu des conventions de transport avec deux sociétés de transport, à titre de transporteur, pour ces dessertes métropolitaines.

Pour chacune des dessertes, des ententes ont été convenues entre les municipalités qui bénéficient des services de la desserte, afin de partager le déficit résiduel.

Les coûts des dessertes métropolitaines comprennent les coûts du service d'autobus ainsi que les frais directs aux dessertes, tels les frais d'impressions des horaires et les comptages, etc.

Le tableau 4.14 illustre les variations de coûts associées à différents niveaux d'achalandage des dessertes selon la formule de financement. De plus, en 2002, l'AMT crée une réserve de 0,09 M\$ pour financer le déficit de la nouvelle desserte Repentigny/Centre-ville.

**Tableau 4.14**  
**Financement des dessertes métropolitaines**

(en dollars)

	Express TCV				Express Le Carrefour		
	1999 réel	2000 réel	2001-révisé	2002-budget	2000 réel	2001-révisé	2002-budget
Passagers en pointe	513	572	1 099	823	405	878	424
<b>Coûts de la desserte</b>	918 000	1 058 000	1 329 184	1 250 000	492 000	1 396 725	847 000
<b>Revenus</b>							
Recettes des passagers	394 000	615 000	1 167 355	950 000	118 000	551 979	316 000
Déficit assumé par les AOT	183 999	92 000	-	-	53 000	332 057	333 000
Total des revenus externes	577 999	707 000	1 167 355	950 000	171 000	884 036	649 000
<b>Déficit avant l'aide de l'AMT</b>	340 001	351 000	161 829	300 000	321 000	512 689	198 000
<b>Ratio d'autofinancement</b>	<b>42,92%</b>	<b>58,13%</b>	<b>87,82%</b>	<b>76,00%</b>	<b>23,98%</b>	<b>39,52%</b>	<b>37,31%</b>
<b>Aide de l'AMT</b>							
Aide métropolitaine	122 519	139 736	262 389	210 000	18 412	219 375	107 000
<b>Déficit assumé par l'AMT(surplus)</b>	<b>217 482</b>	<b>211 264</b>	<b>(100 560)</b>	<b>90 000</b>	<b>302 588</b>	<b>293 314</b>	<b>91 000</b>

Le coût des dessertes métropolitaines pour 2001 et 2002 s'élève à 2,7 M\$ et 2,2 M\$ respectivement.

**Tableau 4.15**

**Coûts du service des dessertes**

(en dollars)

	1999	2000	2001	2002
	Réel	Réel	Révisé	Budget
Express TCV	918 000	1 058 000	1 329 184	1 250 000
Express Le Carrefour		492 000	1 396 725	847 000
Express Repentigny (réserve)		-	-	90 000
<b>Total</b>	<b>918 000</b>	<b>1 550 000</b>	<b>2 725 909</b>	<b>2 187 000</b>

**4.3.11 Dépenses de fonctionnement de l'AMT**

Les prévisions des dépenses de fonctionnement de l'AMT s'élèvent à 3,9 M\$ pour 2001 suite à des coupures de 0,2 M\$ découlant de la révision du budget de mai 2001, soit un niveau équivalent à celui prévu lors de la création de l'AMT en 1995 (3,5 M\$). Pour 2002, les dépenses de fonctionnement sont estimées à 4,1 M\$, soit environ 2 % du budget d'exploitation de l'AMT (ou 1 % du total de ses budgets d'exploitation et d'immobilisations).

Ces prévisions tiennent compte des augmentations salariales pour 2001 et 2002, soit 2,5 % d'augmentation statutaire et une augmentation au mérite dont le total des augmentations salariales ne peut excéder 3 % de la masse salariale de l'AMT pour 2002.

Le tableau 4.16 présente la composition des dépenses de fonctionnement alors que le tableau 4.17 montre l'évolution de ces dépenses depuis 1996.

**Tableau 4.16**

**Répartition des dépenses de fonctionnement**

(en milliers de \$)

	2000	2001	2002
	Réel	Révisé	Budget
Rémunération du personnel	1 974	1 940	2 152
Avantages sociaux	332	336	363
Sous-total	2 306	2 276	2 515
Autres dépenses	614	453	441
Honoraires professionnels	524	482	445
Immobilisations (mobilier et équipements)	107	150	100
Loyer et améliorations locatives	225	185	185
Promotion, publicité et information à la clientèle	291	340	400
<b>Total</b>	<b>4 067</b>	<b>3 886</b>	<b>4 086</b>

Tableau 4.17

Évolution des dépenses de fonctionnement

(en millions de \$)

1995 Prévu à la création de l'AMT	1996 (6 mois)	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	2001 Budget	2001 Révisé	2002 Budget
3,5	1,4	3,2	3,3	3,6	4,1	4,1	3,9	4,1

**4.3.12 Autres dépenses**

Ce poste représente les frais d'administration et de perception du droit sur l'immatriculation pour la SAAQ.

**4.3.13 Réserve statutaire**

Afin de palier aux fluctuations des sources régionales, l'AMT a prévu une réserve pour imprévus en 2002 de 0,5 M\$ qui représente 0,25 % de son budget.

**4.3.14 Excédent des revenus sur les dépenses**

En 2001, l'AMT présente un excédent des revenus sur les dépenses de 0,8 M\$ qui permet de combler le déficit reporté de 2000.

En 2002, le budget de l'AMT est en équilibre. L'AMT ne dispose cependant pas de marge de manœuvre pour supporter les développements.

**4.3.15 Conclusion au chapitre des dépenses**

Pour assurer l'équilibre budgétaire requis par la loi, l'AMT doit :

- contrôler ses dépenses ;
- plafonner l'aide métropolitaine et/ou l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire ;
- facturer l'utilisation des équipements métropolitains pour viser leur autofinancement.

#### 4.4 MANQUE À GAGNER DÉCOULANT DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Depuis sa mise en opération en juin 1996, l'AMT, en concertation avec ses partenaires, poursuit, entre autres, les objectifs suivants :

- accroître l'achalandage et supporter le développement du transport en commun ;
- assurer un financement prévisible, stable, suffisant et dédié au transport en commun.

Les ressources régionales de l'AMT (taxe sur l'essence et droit sur l'immatriculation) ont été, depuis 1996, consacrées prioritairement à supporter l'accroissement de l'achalandage du métro, des déplacements métropolitains, des sociétés de transport et CIT/OMIT, et l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire de la TRAM, le coût des équipements métropolitains et la contribution de l'AMT pour les trains.

Depuis 1997, les revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation n'atteignent pas les niveaux prévus pour supporter les développements du transport en commun, alors qu'elles sont les seules sources existantes. Les hausses exceptionnelles successives, depuis 1996, des revenus des trains ont permis de supporter les développements de l'AMT dans des activités autres que les trains.

Or, la hausse de l'achalandage du métro et des déplacements métropolitains crée une pression à la hausse sur l'aide métropolitaine octroyée par l'AMT. Les nouveaux équipements métropolitains (terminus, stationnements, voies réservées, dessertes, nouveaux services) génèrent des dépenses additionnelles. Pour ces raisons, l'AMT a dû plafonner l'aide métropolitaine et n'a pas indexé le montant alloué par déplacement sur le réseau de transport métropolitain depuis l'année 2000.

La pleine capacité des trains ayant été atteinte, l'AMT se retrouve avec ses deux sources de financement saturées, ce qui ne laisse aucune marge de manœuvre pour assurer le développement du transport en commun et soutenir l'accroissement de l'achalandage pour les prochaines années.

Les prévisions budgétaires indiquent en 2010 un déficit d'exploitation pouvant atteindre 21,8 M\$ pour l'AMT. Les résultats financiers présentés au tableau 4.18 traduisent les limites du cadre financier actuel à développer le réseau métropolitain du transport en commun de façon à promouvoir le transport collectif dans la région de Montréal et à accroître l'achalandage.

Pour les organismes de transport, l'accroissement de l'achalandage et des investissements se traduit par une hausse des coûts d'exploitation et du service de la dette qui crée un manque à gagner qui doit être assumé par une hausse des contributions des municipalités, des usagers ou des sources financières métropolitaines. Le rapport conjoint de l'AMT-STCUM-STRSM-STL-CIT/OMIT « Bilan et perspectives financières du transport en commun 1991-2010 » a identifié les manques à gagner qui découlent de l'exploitation et des investissements pour la période 2001-2010. Le manque à gagner annuel pouvant totaliser jusqu'à 160,3 M\$ représente l'écart entre les besoins et les ressources disponibles selon les règles du cadre financier actuel et selon les hypothèses retenues pour bâtir ce scénario : croissance continue de l'achalandage, projets d'investissements prévus qui se réalisent, légère inflation annuelle. Pour combler cet écart, il est nécessaire d'identifier des sources de financement additionnelles permettant un financement suffisant, durable et équitable, autant sur le plan local que métropolitain. L'obtention de ressources additionnelles devrait faciliter la définition d'un nouveau cadre financier qui devra permettre d'assurer le support à l'accroissement de l'achalandage et de soutenir le développement du transport en commun pour les prochaines années ainsi que la révision du plan stratégique de développement du transport en commun.

Tableau 4.18

Manque à gagner découlant du financement du transport en commun métropolitain - AMT

(en milliers \$)

	2001 Budget	2001 Prévu	2002 Budget	2002 Prévu	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
- Sources financières régionales												
- droit sur l'immatriculation	42 713	42 713	43 813	43 813	44 213	44 514	44 818	45 124	45 433	45 743	46 055	46 370
- taxe sur l'essence	42 351	42 351	42 504	42 504	43 318	43 318	43 318	43 318	43 318	43 318	43 318	43 318
- Contributions aux:												
- trains de banlieue	14 941	14 941	12 566	12 566	13 782	13 806	12 719	13 088	13 116	13 133	13 077	13 139
- équipements métropolitains (usage gratuit pour les AOT)	9 043	9 043	7 703	7 703	8 005	8 394	8 606	9 075	10 321	10 968	11 706	12 492
- dessertes métropolitaines	675	675	588	588	3 984	5 105	5 257	5 416	5 578	5 745	5 917	6 094
- Aide métropolitaine aux sociétés de transport / CIT metro	42 100	43 535	42 100	45 059	43 369	44 020	44 680	45 350	46 030	46 720	47 421	48 132
- Aide métropolitaine aux sociétés de transport / CITautobus	12 778	13 125	12 778	13 602	12 978	13 108	13 240	12 574	14 252	14 401	14 549	14 704
- Aide aux tarifs réduit et intermédiaire aux sociétés de transport / CIT	4 457	6 320	5 000	6 603	4 867	5 086	5 315	5 554	5 804	6 065	6 338	6 624
- Dépenses de fonctionnement de l'AMT et autres	3 226	3 226	3 731	3 731	5 106	5 257	5 424	5 585	5 754	5 927	6 105	6 288
- Support au développement	1 143	1 143	1 851	1 851	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
- Publicité et promotions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Réserve pour activités futures au début de l'exercice	(764)	(764)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Coupures	4 063	4 063	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Manque à gagner projeté AMT</b>	-	<b>(3 645)</b>	-	<b>(5 386)</b>	<b>(8 560)</b>	<b>(10 944)</b>	<b>(11 105)</b>	<b>(12 200)</b>	<b>(16 104)</b>	<b>(17 898)</b>	<b>(19 740)</b>	<b>(21 785)</b>

## Financement du manque à gagner

### Principes directeurs

Pour choisir les sources de financement les plus appropriées, il convient d'établir certains principes directeurs :

- les sources de financement retenues devraient être prévisibles, stables, suffisantes et autonomes;
- les sources de financement additionnelles retenues devraient permettre d'établir un équilibre entre les partenaires et sa mise en place effectuée dans des conditions favorables;
- toute nouvelle source de financement doit être facile à gérer administrativement;
- les sources retenues devraient être exportables aux autres régions du Québec.

### Cadre financier actuel

S'il n'y a pas de ressources financières additionnelles et si toutes les hypothèses prévues dans le document Bilan et perspectives se réalisent, le manque à gagner maximum de 160,3 M\$ serait absorbé par les municipalités et le gouvernement du Québec; la part relative des automobilistes et des usagers diminuerait.

Dans ce cas, le tableau suivant présente l'évolution du partage des responsabilités financières des partenaires en matière de services de transport en commun entre 2001 et 2010.

	2001	2010
	%	%
Usagers	39.1	37.4
Automobilistes	7.8	5.1
Gouvernement	16.1	19.3
Municipalités	37.0	38.2
	100%	100%

### Orientations financières

Le partage du financement des services de transport en commun pourrait être modifié de façon à viser la part relative de chaque partenaire de 39% pour les usagers, 10% pour les automobilistes, 16% pour le gouvernement et 35% pour les municipalités, à atteindre sur une période de 10 ans.

Selon ces orientations financières, les sources de financement métropolitaines provenant des automobilistes passeraient, en 2010, de 89,7 M\$ à 177,3 M\$ soit une hausse maximale de 87,6 M\$, ou moins si les hypothèses de développement se concrétisent à un rythme plus lent.

À travers la révision du cadre financier la répartition des efforts des villes entre blocs sous-régionaux pourraient se discuter et le financement des différents modes de transport.

## 5. LA PLANIFICATION DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS ET LES PRIORITÉS

L'AMT a planifié, avec ses partenaires, lors de la préparation du Plan stratégique de 1997, les projets d'intervention à caractère métropolitain préconisés jusqu'en 2007 pour accroître l'achalandage du transport en commun.

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

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

Les subventions accordées antérieurement par le MTQ, ont permis à l'AMT de réaliser ou d'amorcer un grand nombre de projets. Un rappel est fait des projets non terminés afin de faire le lien avec la nouvelle programmation triennale.

L'AMT souhaite trouver, par ailleurs, de nouvelles sources de financement qui permettront de financer les dépenses d'immobilisations, notamment par des partenariats avec le secteur privé.

**Le niveau de 15 M\$ de contributions municipales au Fonds d'immobilisations prévu pour 2002 et pour les années suivantes est inférieur aux prévisions de 17 M\$ qui ont été faites lors de la création de l'AMT en 1995. Malgré l'agrandissement du territoire qui ajoute 0,1 M\$ de plus en 2002, la baisse s'explique par la diminution des valeurs foncières. Cette baisse devrait se poursuivre avec le dégel des rôles d'évaluation.**

Afin d'atténuer l'impact budgétaire de cette nouvelle contribution au fonds d'immobilisations de l'AMT, le gouvernement a décidé que les municipalités dont le territoire n'était pas compris dans celui de l'AMT au 30 décembre 2001, ne versent, pour 2002, que le tiers du montant net, pour 2003, les deux tiers de ce montant.

La programmation de l'AMT et le PTI 2002-2003-2004 incluent les projets annoncés récemment pour le transport en commun dans le Plan de gestion des déplacements du ministre des Transports.

**Programmation AMT : 1 651,8 M\$**

- 607,1 M\$ en projets autorisés (dont 411,5 M\$ pour les prolongements de métro et les grands projets)
- 1 044,7 M\$ en nouvelles initiatives (dont 801,4 M\$ pour les prolongements de métro et les grands projets)

**PTI – AMT 2002-2003-2004 : 819,0 M\$**

- 403,0 M\$ en projets autorisés (dont 289,7 M\$ pour les prolongements de métro)
- 416,0 M\$ en nouvelles initiatives (dont 234,3 M\$ pour les prolongements de métro et les grands projets).

**PLANIFICATION DU RESEAU DE TRANSPORT METROPOLITAIN PAR AUTOBUS**

Avec 55 000 000 personnes par année qui transitent dans ses terminus (en hausse de 35% en comparaison avec les chiffres de 1997), plus de 26 000 000 usagers du transport en commun qui empruntent ses voies réservées (augmentation de 65% par rapport à 1997) et au delà de 1 000 000 automobilistes utilisateurs de ses stationnements incitatifs (116% de croissance depuis 1996), les *équipements métropolitains* de l'AMT jouent un rôle-clé dans le développement du transport en commun dans la grande région métropolitaine de Montréal.

L'AMT entend donc poursuivre le développement de son réseau d'équipements métropolitains et compte procéder, au cours des prochaines années, à la mise en place de nouveaux équipements, en déployant des efforts semblables à ceux manifestés au cours des cinq dernières années.

**Planification 2002**

En 2002, c'est d'abord et avant tout sur l'aménagement de voies réservées et de mesures préférentielles que porteront les principaux efforts et travaux reliés au réseau de transport métropolitain par autobus. Ces travaux d'aménagement de voies réservées seront eux-mêmes principalement axés sur la poursuite de travaux entrepris en 2001, sur le prolongement de voies réservées existantes et sur l'instauration de mesures préférentielles le long d'axes déjà empruntés par les autobus. Ainsi, la voie réservée Marcel-Laurin sera complétée par l'ajout d'un tronçon, en direction du futur terminus, le long de Côte-Vertu. De nouvelles mesures préférentielles seront implantées le long de la voie réservée René-Lévesque ainsi que sur University et Saint-Jacques, à l'approche du terminus Centre-Ville. Des travaux visant à améliorer la sécurité et à fiabiliser le fonctionnement de la voie réservée Pie-IX seront exécutés. Quant aux travaux de construction de la voie réservée sur le pont Le Gardeur, amorcés en 2001, se poursuivront, de telle sorte que la nouvelle voie réservée pourra être exploitée dès 2003. Il en va de même pour la voie réservée sur la route 138, dont les travaux devraient débiter à l'automne 2001. Pour sa part, le nouveau tronçon de la voie réservée Sherbrooke Est sera mis en service dès 2002. Les travaux d'élargissement du pont Lepage permettront par ailleurs de prolonger la voie réservée de l'autoroute 25 jusqu'au stationnement incitatif Terrebonne, complétant ainsi le lien entre ces deux équipements. Enfin, les travaux d'aménagement du Viabus, cette voie réservée en site propre en direction de l'extrémité est de la nouvelle Ville de Montréal, seront entrepris.

En ce qui a trait aux terminus d'autobus métropolitains, l'AMT procédera à l'acquisition des terrains et débutera la construction du terminus Côte-Vertu. Elle entreprendra également des aménagements en vue de résoudre le problème d'engorgement du terminus Centre-Ville. Un nouveau terminus d'autobus, jumelé à un nouveau stationnement incitatif, sera pour sa part implanté sur le territoire de la Rive-Nord Est.

Les travaux de parachèvement du stationnement incitatif Radisson, visant à élever ce dernier au niveau des standards d'aménagement des stationnements incitatifs de l'AMT, de même que les travaux d'amélioration et d'augmentation de capacité du stationnement Sherbrooke Est, seront complétés.

Diverses autres interventions seront faites dans les stationnements et terminus existants en vue d'accroître la sécurité, le confort ou les services offerts aux usagers. La mise en place de nouveaux panneaux de signalisation dynamique, des travaux d'aménagement paysager, l'ajout de mobilier urbain et l'installation de caméras additionnelles de surveillance comptent parmi ces mesures. Le développement du nouveau centre de contrôle des équipements, aux bureaux de l'AMT, sera poursuivi.

Dans la même veine, l'AMT continuera à améliorer l'information à la clientèle, d'abord par diverses mesures *in situ* telles que l'addition et la bonification de la signalisation destinée aux usagers, mais surtout par la mise sur pied d'un premier véritable centre métropolitain d'information aux usagers et de services à la clientèle.

L'AMT poursuivra le développement de son réseau de billetteries métropolitaines. Elle travaillera en particulier à étendre ce réseau, en ajoutant de nouveaux comptoirs, en augmentant les services de vente de titres et en installant de nouvelles distributrices automatiques de titres.

L'aménagement du nouveau terminus sur la Rive-Nord Est et les travaux d'implantation de voies réservées dans la partie est de l'île de Montréal permettront par ailleurs à l'AMT d'instaurer une nouvelle desserte métropolitaine entre Repentigny et le métro Radisson, à l'automne 2002. Les dessertes Le Carrefour et Express TCV seront pour leur part maintenues et même améliorées en terme d'horaire ou de fréquence.

### **Planification à moyen terme**

À moyen terme, les efforts de développement du réseau métropolitain dans le corridor Rive-Nord Est seront poursuivis. Le projet d'implantation d'un lien rapide et efficace de transport en commun entre Repentigny, Charlemagne, Le Gardeur, Lachenaie et le centre-ville de Montréal, qui inclut le viabus et l'aménagement d'une voie réservée le long du boulevard Notre-Dame, dans le cadre du projet de modernisation de celui-ci, demeurera donc au centre des priorités de l'AMT.

L'établissement d'un lien également rapide et efficace dans l'axe de l'autoroute 20, sur la Rive-Sud, de même que le développement des stationnement incitatifs De Mortagne, Montarville, Sainte-Julie et Boucherville/Varennes (route 132), font partie des interventions prioritaires de l'AMT pour doter ce corridor, quelque peu dépourvu à ce point de vue, d'infrastructures efficaces et accueillantes pour le transport en commun, au cours des prochaines années.

Diverses interventions et mesures (voies réservées, mesures préférentielles), autant au niveau du réseau métropolitain qu'en support au réseau local, sont aussi considérées à moyen terme en vue d'accroître l'efficacité des déplacements en transport en commun au centre de l'agglomération.

Les démarches d'identification d'un site pour son implantation déboucheront au cours prochaines années sur la construction d'un nouveau terminus à Saint-Eustache. Des stationnements incitatifs, dont spécifiquement pour les fins de développer le covoiturage dans l'axe de l'autoroute 13, sont prévus dans l'est et dans l'ouest de Laval.

L'intégration du volet covoiturage, aux équipements métropolitains, par le biais de son ajout à des voies réservées existantes ou par l'implantation de mesures préférentielles spécifiques ou de nouveaux tronçons de voies réservées, est aussi au cœur des préoccupations de l'AMT au cours des prochaines années.

Dans le cadre d'une réflexion plus globale sur l'ensemble des dessertes à caractère régional, l'AMT s'appliquera aussi à étendre, à moyen terme, le réseau de dessertes métropolitaines. Des dessertes dans les corridors de l'autoroute 20, sur la Rive-Sud, et de la route 138, sont notamment considérées. Leur mise en œuvre suivra les investissements visant à développer les équipements métropolitains dans ces corridors.

Enfin, l'AMT compte mettre une emphase particulière dans les années qui viennent, en vue de d'intégrer et de développer des services complémentaires dans ses équipements. Les objectifs de ce programme d'accroissement des services offerts est :

- a) de développer l'accueil et l'intérêt du transport en commun, de manière à fiabiliser les usagers actuels et à attirer les usagers potentiels ;
- b) d'améliorer la sécurité des sites, en y créant une présence journalière, et ;
- c) de favoriser l'intégration des équipements métropolitains aux milieux dans lesquels ils sont implantés.

Dans cet optique, l'AMT cherchera d'une part à développer de nouveaux partenariats avec d'autres organismes publics ou privés, semblables à celui ayant conduit à l'implantation d'un kiosque multifonctionnel au terminus Terrebonne en 2001. D'autre part, elle poursuivra les efforts de commercialisation dans ses équipements métropolitains, également amorcés en 2001, par l'installation de commerces au terminus Longueuil.

## PLANIFICATION DU RESEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

### Planification 2002

Depuis la création de l'AMT, l'achalandage du réseau de trains de banlieue a augmenté de 74% pour atteindre près de 12 000 000 de passagers en 2000. Cette augmentation est principalement due au service modernisé de la ligne Montréal/Deux-Montagnes dont l'achalandage s'est accru de 80% pendant cette période, à la mise en place de la ligne Montréal/Blainville dont l'achalandage annuel rejoint la capacité de la ligne ainsi qu'à l'ouverture de la ligne de Montréal/Saint-Hilaire.

Compte tenu de ce succès et du fait que la capacité du service actuel sur ces lignes est atteinte en période de pointe, des projets importants d'immobilisations sont prévus au PTI 2002-2003-2004 en vue d'améliorer le service et d'offrir une capacité additionnelle sur les lignes de Montréal/Blainville et Montréal/Deux-Montagnes. Des projets sont prévus pour améliorer le service de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, mettre en place le service complet de la ligne Montréal/Saint-Hilaire ainsi qu'un nouveau service sur la ligne Montréal/Delton.

L'achalandage annuel du réseau devrait atteindre près de 14 800 000 de passagers en 2002, soit une augmentation de 113 % par rapport à 1996.

### Planification à moyen terme

Le succès des services de trains a conduit l'AMT à une réflexion sur la planification à moyen terme de l'expansion du réseau qui a conduit à la préparation d'un plan stratégique de développement du réseau de trains de banlieue 2001-2010.

Suite à l'analyse des résultats de l'enquête O-D 1998 et des sondages à bord des trains de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, il appert que plus de 20% de la clientèle de la ligne Montréal/Deux-Montagnes provient du bassin de desserte de la ligne Montréal/Blainville, et que 54 400 déplacements motorisés vers le centre de Montréal proviennent du bassin de desserte de la ligne Montréal/Blainville. Le service de la ligne Montréal/Deux-Montagnes est plus compétitif que le service actuel de la ligne de Montréal/Blainville, (40 % plus rapide). Le projet d'électrification de la ligne Montréal/Blainville permettrait de rendre la ligne Montréal/Blainville aussi compétitive que celle de Montréal/Deux-Montagnes et représente donc une solution au problème de capacité à long terme des services actuels sur ces deux lignes. Il desservirait plus efficacement le principal bassin d'où proviennent la majorité des déplacements vers le centre-ville de Montréal et compléterait avantageusement le métro à Laval. L'étude de marché effectuée pour ce projet présente un marché potentiel de 28 700 personnes qui ont manifesté un intérêt d'utiliser ce service.

D'autre part, l'achalandage atteint sur le service actuel de Montréal/Blainville et les résultats des études de marché réalisées par l'UQAM laissent anticiper un succès semblable sur les nouvelles lignes de Montréal/Saint-Hilaire et Montréal/Delton, de même que pour un nouveau service à Mascouche dont l'opportunité sera réévaluée à court terme et un prolongement de la ligne jusqu'à Saint-Jérôme. Dans cette perspective, des projets d'expansion de ces services sont planifiés à moyen terme en fonction de l'évolution d'un achalandage qui provient majoritairement des automobilistes.

À la demande des municipalités locales, les études de trains de banlieue entre Repentigny et Montréal et entre Varennes et Montréal devraient se réaliser en 2001/2002 pour fin de décision en 2002.

La réalisation de l'ensemble de ces projets à moyen terme permettrait d'accroître l'achalandage annuel du réseau de trains de banlieue à près de 21 000 000 de passagers en 2006 et 25 500 000 en 2010, ce qui représente des augmentations de près de 200 % (2006) et 270 % (2010) par rapport à 1996.

## PLANIFICATION DU RESEAU DE METRO

La planification du réseau de métro comprend la modernisation du réseau actuel et les prolongements des lignes de métro.

### Maintien du patrimoine

La rénovation du réseau de métro actuel est sous la responsabilité de la STCUM. En 2002, après avoir contribué à la rénovation des stations du réseau initial, l'AMT propose de contribuer dans une proportion de 12,5 % au programme de réno-système de la STCUM dans ses efforts pour rénover et moderniser le principal équipement régional qu'est le métro de Montréal.

### Développement

Au chapitre du développement, la priorité sera accordée à continuer la réalisation du métro à Laval et à terminer les études de faisabilité, puis à construire des prolongements du métro vers Anjou et vers le Cégep Edouard-Montpetit à Longueuil s'ils sont retenus à la fin de l'année 2001. Ces prolongements du réseau de métro seront l'occasion pour la STCUM d'ajuster l'exploitation de l'ensemble de son réseau.

## PLANIFICATION DES TRAINS LÉGERS (SLR)

En 1999-2000, des études d'opportunité et de faisabilité quant à l'intégration de SLR dans 4 corridors ont été réalisées.

Les études de faisabilité et d'opportunité sur l'implantation d'un train léger (SLR), dans l'axe A-10/Estacade, ont été réalisées par l'AMT, en collaboration avec le consortium Bombardier/SNC-Lavalin/Dessau Soprin en 1999-2000. Elles ont démontré l'opportunité et la faisabilité technique d'un tel système. Le SLR envisagé pour relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, en partant de Brossard et en passant par l'Île des Sœurs, constitue un axe de transport offrant à une clientèle en croissance un service de transport englobant toutes les qualités d'un système de transport ultramoderne et répondant au besoin urgent d'intervention afin d'atténuer la congestion sur l'ensemble des ponts de la Rive-Sud tout en fournissant le développement économique du centre-ville de Montréal.

En 2001 démarre l'avant-projet de SLR/A-10 et SLR – Parc Jean-Drapeau, suite à un octroi de 14 M\$ (50 % du gouvernement fédéral et 50 % du gouvernement du Québec).

Le coût des aménagements et de l'estacade, financé à 100% par le MTQ, se chiffre à 154,5 M\$ pour une utilisation autobus. Le passage d'un SLR nécessiterait une somme additionnelle de 485,5 M\$, soit un coût total estimé de 640,0 M\$ à partager si l'avant-projet confirme l'utilité du projet.

## 5.1 LES PRIORITÉS, OBJECTIFS, PRINCIPES ET CRITÈRES DE SÉLECTION

### 5.1.1 Les priorités du PTI 2002-2003-2004

Conformément aux priorités générales de l'AMT, les projets du PTI 2002-2003-2004 supportent fermement les priorités spécifiques suivantes par une approche métropolitaine de service aux citoyens et contribuent à atteindre un accroissement de 3,5 % en 2002 du transport en commun.

- **Accroître l'achalandage du transport en commun** dans les corridors métropolitains identifiés, et sur le territoire des sociétés de transport, des CIT et des OMIT en diminuant l'usage de l'automobile pour fins d'études et de travail. Cette stratégie, orientée vers les services aux clients, contribue à diminuer la congestion sur les routes et le nombre de voitures au centre de l'île de Montréal. Elle consolide les pôles de développement et les infrastructures localisés, principalement au centre de l'île de Montréal, de Laval et Longueuil ; ceci au coût le plus économique pour la société.

Les parcs de stationnement incitatif, les voies réservées, les express, les dessertes régionales d'autobus, la promotion, l'organisation des terminus, les trains, les services des AOT supportent cette stratégie et les services des sociétés de transport, des CIT et des OMIT.

- **Maintenir le patrimoine actuel du réseau du métro et des lignes de trains**, dans le but d'en assurer la conservation et de générer des économies d'exploitation importantes pour l'AMT et la STCUM.

Les projets de modernisation des équipements fixes dans le métro ainsi que les projets d'intervention sur les trains, tels que le remplacement de voitures, des modifications au matériel roulant et aux gares, la relocalisation des activités de la cour Glen en sont les principaux exemples.

- **Contribuer à l'efficacité des services des sociétés de transport, et générer des améliorations de services pour les citoyens.**

Les projets retenus dans le PTI contribuent à réaliser des économies, à simplifier les opérations et les décisions, à éviter les duplications de service, à augmenter l'achalandage sur les réseaux de transport collectif, à intégrer les circuits, les modes et les opérations, et à mettre en commun des services.

Des projets tels les nouvelles dessertes, les mesures préférentielles, les systèmes de transport intelligents, l'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes, l'organisation de centres d'échange sur le territoire, l'implantation de signalisation, les programmes employeurs, le système d'harmonisation des horaires, sont des projets répondant à cette priorité.

- **Consolider et développer le réseau de transport métropolitain pour stimuler l'accroissement de l'offre de transport, et pour consolider la desserte des noyaux urbanisés prioritaires.**

Les études de prolongement de deux lignes de métro, soit la ligne 5 vers Anjou et la ligne 4 vers le Cegep Edouard-Montpetit à Longueuil ainsi que le métro à Laval répondent à cette priorité, ainsi que la réalisation de l'avant-projet d'un système léger sur rail sur l'estacade, dans le corridor du Pont Champlain et l'étude du SLR sur l'avenue du Parc. Les dessertes métropolitaines et les viabus complètent les projets prévus. Les investissements pour accroître l'offre de services sur la ligne de trains Montréal/Deux-Montagnes (+ 80 % d'achalandage en trois ans), sur la ligne de trains Montréal/Blainville, dont les objectifs d'achalandage visés ont été atteints rapidement, pour planter

le service complet sur la ligne Montréal/Saint-Hilaire vers le centre-ville, ou pour accroître le service de la ligne Montréal/Dorval contribuent à cette priorité. Les décisions suite aux études de faisabilité de la navette ferroviaire de Dorval et les études d'opportunité du train de Mascouche, du train vers Saint-Jérôme, de Repentigny, et de Varennes s'inscrivent aussi dans cette orientation.

Le PTI présenté met l'accent, prioritairement, sur la réalisation en 2002 des projets autorisés antérieurement.

Les nouvelles initiatives proposées s'inscrivent en continuité et accélèrent les efforts de développement de l'achalandage du transport en commun.

Un effort particulier sera fait, dans le PTI 2002-2003-2004, pour diversifier les sources de financement permettant d'appuyer et d'accélérer le développement des projets proposés : Fonds de développement en provenance des bénéficiaires indirects que sont les automobilistes, partenariats avec le secteur privé et divers programmes gouvernementaux, etc.

**Les projets retenus dans le PTI doivent répondre aux objectifs suivants :**

- **accroître l'usage du transport en commun ;**
- **diminuer la congestion routière dans les milieux urbains et dans les axes des dessertes ;**
- **consolider les pôles de développement urbains identifiés dans le Plan stratégique ;**
- **rendre accessible les services de transport en commun : améliorer le confort et la commodité pour les usagers, notamment dans les aires d'attente, créer les conditions favorables au transport en commun, diminuer le temps de parcours et faciliter et accélérer l'intermodalité ;**
- **générer des économies d'opération et/ou des accroissements de revenus et maintien du patrimoine.**

**Les indicateurs retenus en 2002 sont :**

- **nombre de voitures en moins sur les routes : 14 000 voitures en 2002 ;**
- **accroissement de l'achalandage du transport collectif : 3,5 % en 2002 dont 5 % pour les trains et les TRAM 4 à 8 ;**
- **nombre de places de stationnements en plus : 8 375 (3 ans) ;**
- **nombre de kilomètres de voies réservées en plus : 40 km (3 ans) ;**
- **covoiturage : 4 000 voitures en moins en 2002.**

### **5.1.2 Les principes**

**Les principes suivants encadrent les choix :**

- les projets s'inscrivent dans une démarche de planification intégrée et sont soutenus par des mesures complémentaires qui permettent d'agir sur le comportement des personnes ;
- les projets sont supportés par les villes via leurs choix d'aménagement, les AOT par leur plan d'entreprise et les organismes socio-économiques (les chambres de commerce et les entreprises, etc.). Les projets contribuent au développement économique de la région métropolitaine ;
- les projets favorisent la densification de secteurs géographiques déjà urbanisés, particulièrement au cœur de l'île de Montréal ;
- tous les projets sont soumis à la même méthode et aux mêmes critères d'évaluation ;

- les projets retenus doivent être distribués à l'échelle métropolitaine et contribuer à l'amélioration des déplacements des personnes en mettant la priorité sur les modes de transport collectif qui facilitent l'accès au cœur de l'île de Montréal ;
- les projets doivent se traduire par une amélioration du service à la clientèle métropolitaine ;
- les projets desservent les usagers de plusieurs territoires ou génèrent des bénéfices qui rejaillissent à l'échelle métropolitaine ;
- les projets se réalisent grâce à un financement en partenariat, dans la mesure du possible.

### **5.1.3 Les critères de sélection**

Tous les projets sont soumis à une analyse systématique s'appuyant sur des critères précis :

a) Achalandage :

- situation de la clientèle du transport en commun ;
- clients additionnels du transport en commun ;
- équilibre du réseau ;
- amélioration pour des personnes dépendantes du transport en commun : personnes à mobilité réduite, personnes à revenus modestes, étudiants et travailleurs, etc.

b) Aménagement du territoire :

- consolidation des noyaux urbanisés, déjà pourvus d'infrastructures ;
- desserte des pôles de développements prioritaires ;
- desserte des grands équipements ;
- axes prioritaires.

c) Urgences :

- sécurité ;
- bris ;
- conservation du patrimoine.

d) Finances :

- coûts d'immobilisations (valeur absolue)/disponibilités financières ;
- coûts d'exploitation ;
- revenus nets d'exploitation ;
- coût total (incluant amortissement)/passagers-km ;
- coût marginal/passagers-km ;
- investissement/client additionnel.

e) Économie :

- bénéfices :
  - gains/ pertes de temps pour les usagers ;
  - gains/pertes de temps pour les non-usagers ;
  - différentiel de coûts d'exploitation du transport en commun versus le coût d'exploitation de l'auto ;
  - économies pour les municipalités et/ou les AOT, CIT et municipalités ;
- coûts : immobilisations et entretien périodique ;
- contribution au développement économique et touristique de la région.

f) Portée métropolitaine

g) Impacts environnementaux :

- pollution, énergie ;

- bruit ;
- aménagement (intégration au milieu) ;
- impacts à minimiser pour les cyclistes, commerçants, résidents, piétons.

#### **5.1.4 Règles encadrant l'usage du Fonds d'immobilisations de l'AMT**

- contribuer au financement d'équipements qualifiés de métropolitains. Les impacts financiers sont sur le Fonds d'immobilisations de l'AMT et sur le budget d'exploitation (volet : aide métropolitaine et exploitation d'équipements métropolitains). L'AMT recherchera l'acquisition d'actifs à titre gratuit et un partenariat financier avec les intervenants concernés.
- contribuer au financement d'équipements ou de mesures que l'AMT juge utiles, en fonction de ses critères, sans que cela l'engage à reconnaître ces équipements comme métropolitains. L'impact est alors uniquement sur le Fonds d'immobilisations de l'AMT.
- financer seule des projets à partir de son Fonds d'immobilisations.
- trouver de nouvelles sources de financement pour réaliser le programme d'immobilisations qu'elle propose.
- payer comptant, de préférence aux emprunts, la part que l'AMT doit assumer à partir de son Fonds d'immobilisations métropolitain.

Ces règles clarifient les balises de l'AMT quant aux projets qu'elle retient et à l'usage de son Fonds d'immobilisations.

L'AMT prévoit de nouvelles initiatives dans son PTI. Elles seront financées par le programme d'aide gouvernementale au transport en commun du MTQ si elles sont retenues selon les critères en vigueur.

## Programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004

Par corridor  
(en milliers de \$)

Tableau 5,2

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR 00-01				2002				2003				2004				Total 2002-03-04	Engag. ultér 2005 et plus	Total 97 et suivantes
		AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total			
<b>A. Maintien du patrimoine</b>																				
<b>Projets autorisés</b>																				
Étagement de la jonction de l'est	37,5%	25,0	75,0	100,0	200,0	375,0	1 125,0	1 500,0	3 000,0	850,0	2 550,0	3 400,0	6 800,0	375,0	1 125,0	1 500,0	3 000,0	12 800,0	0,0	13 000,0
Réparations majeures aux infrastructures, gares et matériels roulants-trains (5 lignes)	0%	2 115,0	0,0	0,0	2 115,0	2 162,5	0,0	0,0	2 162,5	1 345,0	0,0	0,0	1 345,0	1 356,5	0,0	0,0	1 356,5	4 864,0	0,0	6 979,0
Correction des interférences électromagnétiques	100%	0,0	600,0	0,0	600,0	0,0	8 655,8	0,0	8 655,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8 655,8	0,0	9 255,8
Entretien majeur des équipements métropolitains	0%	400,0	0,0	0,0	400,0	250,0	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	0,0	250,0	750,0	0,0	1 150,0
Remplacement des génératrices - Voitures 900	0%	100,0	0,0	0,0	100,0	500,0	0,0	0,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	500,0	0,0	600,0
Transfert des actifs des sociétés de transport	0%	800,0	0,0	0,0	800,0	800,0	0,0	0,0	800,0	820,0	0,0	0,0	820,0	580,0	0,0	0,0	580,0	2 200,0	0,0	3 000,0
<b>Nouvelles initiatives</b>																				
Méto Réno-système (part AMT de 12,5% sur un projet de 311 M\$)	75%	1 500,0	0,0	0,0	1 500,0	3 000,0	0,0	0,0	3 000,0	4 000,0	0,0	0,0	4 000,0	4 000,0	0,0	0,0	4 000,0	11 000,0	26 375,0	38 875,0
Refroidissement de l'air de ventilation du terminus Longueuil	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	187,5	562,5	0,0	750,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	750,0	0,0	750,0
Acquisition de 22 voitures à 2 niveaux (remplacement des voitures 800)-Ligne Dorion/Rigaud	100%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16 500,0	0,0	16 500,0	0,0	49 500,0	0,0	49 500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	66 000,0	0,0	66 000,0
Relocalisation des activités de la cour Glen	0%	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	24 900,0	24 900,0	0,0	0,0	20 000,0	20 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	44 900,0	0,0	45 000,0
Allongement des quais sur la ligne Montréal-Dorion/Rigaud	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	450,0	0,0	600,0	146,0	438,0	0,0	584,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 184,0	0,0	1 184,0
Emprises ferroviaires note(1)	75%	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)
<b>Total maintien du patrimoine</b>		<b>4 940,0</b>	<b>675,0</b>	<b>200,0</b>	<b>5 815,0</b>	<b>7 425,0</b>	<b>27 293,3</b>	<b>26 400,0</b>	<b>61 118,3</b>	<b>7 411,0</b>	<b>52 488,0</b>	<b>23 400,0</b>	<b>83 299,0</b>	<b>6 561,5</b>	<b>1 125,0</b>	<b>1 500,0</b>	<b>9 186,5</b>	<b>153 603,8</b>	<b>26 375,0</b>	<b>185 793,8</b>

note (1) Projet en cours d'analyse

## Programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004

Par corridor

(en milliers de \$)

Tableau 5,2

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR 00-01				2002				2003				2004				Total 2002-03-04	Engag. ultér 2005 et plus	Total 97 et suivantes	
		AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total				
		<b>B. Consolidation des axes</b>																			
<b>1. Corridor Champlain</b>																					
<b>Projets autorisés</b>																					
Gestion de la circulation aux approches des terminus Centre-ville	75%	57,1	171,3	0,0	228,4	167,9	503,7	0,0	671,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	671,6	0,0	900,0
<b>Nouvelles initiatives</b>																					
Gestion de la circulation aux approches des terminus Centre-ville - complément	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	450,0	0,0	600,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	600,0	0,0	600,0
Mesures préférentielles à l'approche de la voie réservée pont Champlain-Direction Sud (CUM)	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	450,0	0,0	600,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	600,0	0,0	600,0
Stationnement Brossard/Panama phase II	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	450,0	0,0	600,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	600,0	0,0	600,0
Réorganisation du Terminus Brossard/Panama	75%	0,1	0,3	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	124,9	374,7	0,0	499,6	499,6	0,0	500,0	
Voie réservée échangeur Taschereau	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	500,0	1 500,0	0,0	2 000,0	4 000,0	9 000,0	0,0	13 000,0
<b>Total corridor Champlain</b>		<b>57,2</b>	<b>171,6</b>	<b>0,0</b>	<b>228,8</b>	<b>567,9</b>	<b>1 703,7</b>	<b>0,0</b>	<b>2 271,6</b>	<b>550,0</b>	<b>1 650,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2 200,0</b>	<b>624,9</b>	<b>1 874,7</b>	<b>0,0</b>	<b>2 499,6</b>	<b>6 971,2</b>	<b>9 000,0</b>	<b>16 200,0</b>	
<b>2. Corridor Rive-Sud Ouest</b>																					
<b>Projets autorisés</b>																					
Voie réservée route 138	75%	613,2	1 839,7	0,0	2 452,9	750,0	2 250,0	0,0	3 000,0	750,0	2 250,0	0,0	3 000,0	1 020,5	3 061,6	0,0	4 082,1	10 082,1	0,0	12 535,0	
Stationnement Delson - phases I, II et III	75%	33,3	100,0	0,0	133,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	600,0	0,0	800,0	800,0	0,0	933,3	
Ligne Montréal/Delson - expérience-pilote	75%	1 668,3	5 004,9	0,0	6 673,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6 673,2	
Ligne Montréal/Delson-service complet	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	225,0	0,0	300,0	422,5	1 267,5	0,0	1 690,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 990,0	0,0	1 990,0
<b>Nouvelles initiatives</b>																					
Accroissement de la capacité-Ligne Montréal/Delson	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	300,0	0,0	400,0	200,0	600,0	0,0	800,0	1 200,0	2 014,0	3 214,0	
Ligne Montréal/Delson - 4 départs	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	375,0	1 125,0	0,0	1 500,0	1 500,0	15 284,0	16 784,0	
<b>Total corridor Rive-Sud Ouest</b>		<b>2 314,8</b>	<b>6 944,6</b>	<b>0,0</b>	<b>9 259,4</b>	<b>825,0</b>	<b>2 475,0</b>	<b>0,0</b>	<b>3 300,0</b>	<b>1 272,5</b>	<b>3 817,5</b>	<b>0,0</b>	<b>5 090,0</b>	<b>1 795,5</b>	<b>5 386,6</b>	<b>0,0</b>	<b>7 182,1</b>	<b>15 572,1</b>	<b>17 298,0</b>	<b>42 129,5</b>	
<b>3. Corridor Vaudreuil-Soulanges</b>																					
<b>Projets autorisés</b>																					
Nouveau site de garage	75%	417,8	1 275,8	895,7	2 589,3	348,9	1 024,2	891,7	2 264,7	250,0	750,0	800,0	1 800,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4 064,7	0,0	6 654,0	
Gare intermodale Vaudreuil-Dorion	75%	61,9	188,1	0,0	250,0	438,0	1 312,0	0,0	1 750,0	125,3	376,0	0,0	501,3	0,0	0,0	0,0	0,0	2 251,3	0,0	2 501,3	
Consolidation des gares de l'Île Perrot	75%	62,3	187,7	0,0	250,0	587,7	1 762,3	0,0	2 350,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 350,0	0,0	2 600,0	
Relocalisation des quais à la gare Montréal-Ouest	75%	12,5	37,5	0,0	50,0	487,5	1 462,5	0,0	1 950,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 950,0	0,0	2 000,0	
Stationnements additionnels - Ligne Montréal/Dorion/Rigaud -phase I	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0	75,0	0,0	100,0	256,3	769,0	0,0	1 025,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1 125,3	0,0	1 125,3	
Étude-nouvelles voitures	0%	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	
<b>Total corridor Vaudreuil-Soulanges</b>		<b>654,5</b>	<b>1 689,1</b>	<b>895,7</b>	<b>3 239,3</b>	<b>1 887,1</b>	<b>5 636,0</b>	<b>891,7</b>	<b>8 414,7</b>	<b>631,7</b>	<b>1 895,0</b>	<b>800,0</b>	<b>3 326,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>11 741,4</b>	<b>0,0</b>	<b>14 980,6</b>	
<b>4. Corridor Deux-Montagnes</b>																					
<b>Projets autorisés</b>																					
Doublement de la voie ferrée entre Bois Franc et A-13	75%	31,8	95,5	0,0	127,3	163,6	490,7	0,0	654,3	250,0	750,0	0,0	1 000,0	1 704,6	5 113,8	0,0	6 818,4	8 472,7	2 700,0	11 300,0	
Terminus et stationnement Bois-Franc	75%	190,0	570,0	0,0	760,0	0,0	0,0	0,0	0,0	276,7	830,0	0,0	1 106,7	0,0	0,0	0,0	0,0	1 106,7	0,0	1 866,7	
Étude d'opportunité - Gares McGill, Édouard-Montpetit	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	0,0	0,0	75,0	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	0,0	75,0	
Kiosque multi-fonctionnel-Gare centrale	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	0,0	0,0	150,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	0,0	150,0	
<b>Nouvelles initiatives</b>																					
Terminus St-Eustache *	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	375,0	1 125,0	0,0	1 500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 500,0	0,0	2 500,0	
Stationnement Ste-Dorothée phase II	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	300,0	0,0	400,0	156,3	468,8	0,0	625,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 025,0	0,0	1 025,0	
Stationnement A440/A13	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	12,5	37,5	0,0	50,0	0,0	0,0	0,0	0,0	207,5	622,5	0,0	830,0	880,0	0,0	880,0	
<b>Total corridor Deux-Montagnes</b>		<b>221,8</b>	<b>665,5</b>	<b>0,0</b>	<b>887,3</b>	<b>676,1</b>	<b>1 578,2</b>	<b>0,0</b>	<b>2 254,3</b>	<b>1 132,9</b>	<b>3 173,8</b>	<b>0,0</b>	<b>4 306,7</b>	<b>1 912,1</b>	<b>5 736,3</b>	<b>0,0</b>	<b>7 648,4</b>	<b>14 209,4</b>	<b>2 700,0</b>	<b>17 796,7</b>	

\* Le coût total de ce projet peut varier selon les résultats obtenus lors des négociations pour l'achat du terrain.

## Programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004

Par corridor

(en milliers de \$)

Tableau 5,2

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR 00-01				2002				2003				2004				Total 2002-03-04	Engag. ultér 2005 et plus	Total 97 et suivantes
		AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total			
		<b>5. Corridor Marcel-Laurin</b>																		
<b>Projets autorisés</b>																				
Terminus Côte-Vertu	75%	83,2	260,8	0,0	344,0	256,3	768,9	0,0	1 025,2	500,0	1 500,0	0,0	2 000,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	4 025,2	0,0	4 369,2
Voie réservée Marcel Laurin / Côte-Vertu	75%	142,1	435,6	0,0	577,7	151,2	453,8	0,0	605,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	605,0	0,0	1 182,7
Voie réservée Cartier au carrefour Laval	75%	199,9	609,0	0,0	808,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	808,9
<b>Nouvelles initiatives</b>																				
Mesures préférentielles et voie réservée Côte-Vertu	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	300,0	0,0	400,0	0,0	0,0	0,0	0,0	400,0	0,0	400,0
<b>Total corridor Marcel-Laurin</b>		<b>425,2</b>	<b>1 305,3</b>	<b>0,0</b>	<b>1 730,5</b>	<b>407,5</b>	<b>1 222,7</b>	<b>0,0</b>	<b>1 630,2</b>	<b>600,0</b>	<b>1 800,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2 400,0</b>	<b>250,0</b>	<b>750,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 000,0</b>	<b>5 030,2</b>	<b>0,0</b>	<b>6 760,7</b>
<b>6. Corridor boulevard des Laurentides</b>																				
<b>Projets autorisés</b>																				
Mesures préférentielles sur l'axe Henri-Bourassa	100%	0,0	100,0	0,0	100,0	0,0	200,0	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	300,0
Étude -gare Chabanel	0%	25,0	0,0	0,0	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0
Accroissement de la capacité Ligne Montréal/Blainville- phase I	75%	625,0	1 875,0	0,0	2 500,0	1 750,0	5 250,0	0,0	7 000,0	750,0	2 250,0	0,0	3 000,0	500,0	1 500,0	0,0	2 000,0	12 000,0	0,0	14 500,0
Site de garage à Saint-Antoine	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	400,0	1 200,0	0,0	1 600,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 600,0	0,0	1 600,0
Étude -desserte du parc industriel de Mirabel	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	0,0	0,0	50,0	50,0	0,0	0,0	50,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
<b>Nouvelles initiatives</b>																				
Accroissement de la capacité Ligne Montréal/Blainville- phase II	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 506,9	4 520,6	0,0	6 027,5	0,0	0,0	0,0	0,0	6 027,5	0,0	6 027,5
Modifications aux 26 voitures-Ligne Montréal/Blainville	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	240,0	720,0	0,0	960,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	960,0	0,0	960,0
Aménagements permanents des gares et des infrastructures de la Ligne Montréal/Blainville phase II	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	150,0	0,0	200,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	1 200,0	3 319,8	4 519,8
Voie réservée boul. René-Lévesque	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	81,3	243,8	0,0	325,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	325,0	0,0	325,0
Site de garage Saint-Antoine - complément	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	995,0	2 985,0	0,0	3 980,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	4 980,0	0,0	4 980,0
Gare Mirabel (Saint-Janvier)	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	125,0	375,0	0,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0
Gare Saint-Jérôme	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4 965,0	1 655,0	0,0	6 620,0	0,0	6 620,0	
<b>Total corridor boulevard des Laurentides</b>		<b>650,0</b>	<b>1 975,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2 625,0</b>	<b>2 121,3</b>	<b>6 413,8</b>	<b>0,0</b>	<b>8 535,0</b>	<b>3 876,9</b>	<b>11 480,6</b>	<b>0,0</b>	<b>15 357,5</b>	<b>1 000,0</b>	<b>7 965,0</b>	<b>1 655,0</b>	<b>10 620,0</b>	<b>34 512,5</b>	<b>3 319,8</b>	<b>40 457,3</b>
<b>7. Corridor boulevard Pie-IX / A-25</b>																				
<b>Projets autorisés</b>																				
Amélioration sécurité Voie réservée Pie IX	0%	175,0	0,0	0,0	175,0	225,0	0,0	0,0	225,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	225,0	0,0	400,0
Voie réservée A-25 - pont Lepage	75%	3,2	9,7	0,0	12,9	219,0	657,0	0,0	876,0	777,8	2 333,3	0,0	3 111,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 987,1	0,0	4 000,0
Voie réservée Pie IX-système de diffusion Vocale	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	160,0	0,0	0,0	160,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	160,0	0,0	160,0
Étude de faisabilité-expérience pilote Ligne Montréal/Mascouche	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0
Kiosque multifonctionnel Terrebonne	0%	50,0	0,0	0,0	50,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	150,0
<b>Nouvelles initiatives</b>																				
Voie réservée Pie IX- mesures préférentielles aux intersections	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	225,0	0,0	300,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	300,0	0,0	300,0
Centre d'échange et stationnement Terrebonne - phase II	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	275,0	825,0	0,0	1 100,0	1 100,0	0,0	1 100,0
Stationnement A440/A25	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	320,0	960,0	0,0	1 280,0	1 280,0	0,0	1 280,0
<b>Total corridor boulevard Pie-IX / A-25</b>		<b>228,2</b>	<b>9,7</b>	<b>0,0</b>	<b>237,9</b>	<b>979,0</b>	<b>882,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1 861,0</b>	<b>777,8</b>	<b>2 333,3</b>	<b>0,0</b>	<b>3 111,0</b>	<b>595,0</b>	<b>1 785,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2 380,0</b>	<b>7 352,1</b>	<b>0,0</b>	<b>7 590,0</b>
<b>8. Corridor Rive-Nord Est</b>																				
<b>Projets autorisés</b>																				
Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame et Sherbrooke	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	210,8	632,3	0,0	843,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	843,0	0,0	843,0
Voie réservée pont Le Gardeur	75%	453,6	1 362,4	0,0	1 816,0	366,0	1 098,0	0,0	1 464,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 464,0	0,0	3 280,0
Stationnement Rive-Nord Est - phases I et II	75%	275,3	825,8	0,0	1 101,1	172,3	515,9	0,0	688,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	688,2	0,0	1 789,3
Stationnement Radisson	75%	783,3	2 350,0	0,0	3 133,3	125,0	375,0	0,0	500,0	125,0	375,0	0,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 000,0	0,0	4 133,3
Viabus en site propre, emprise ferroviaire CN	75%	1 353,4	4 061,5	0,0	5 414,9	1 391,0	4 173,0	0,0	5 564,0	559,8	1 679,5	0,0	2 239,3	1 216,7	3 650,1	0,0	4 866,8	12 670,1	0,0	18 085,0
Agrandissement stationnement Sherbrooke Est	75%	4,4	13,5	0,0	17,8	90,1	270,2	0,0	360,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	360,2	0,0	378,0
Mise à niveau de l'étude de train Montréal/Repentigny	0%	100,0	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	200,0
<b>Nouvelles initiatives</b>																				
Viabus en site propre, emprise ferroviaire CN-complément	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 781,3	5 344,0	0,0	7 125,3	7 125,3	0,0	7 125,3
<b>Total corridor Rive-Nord Est</b>		<b>2 970,0</b>	<b>8 613,2</b>	<b>0,0</b>	<b>11 583,1</b>	<b>2 455,1</b>	<b>7 064,3</b>	<b>0,0</b>	<b>9 519,4</b>	<b>684,8</b>	<b>2 054,5</b>	<b>0,0</b>	<b>2 739,3</b>	<b>2 998,0</b>	<b>8 994,1</b>	<b>0,0</b>	<b>11 992,1</b>	<b>24 250,8</b>	<b>0,0</b>	<b>35 833,9</b>

## Programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004

Par corridor

(en milliers de \$)

Tableau 5,2

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR 00-01				2002				2003				2004				Total 2002-03-04	Engag. ultér 2005 et plus	Total 97 et suivantes
		AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total			
<b>9. Corridor Rive-Sud Centre</b>																				
<b>Projets autorisés</b>																				
Service de train Montréal / Saint-Hilaire (service complet)	75%	5 131,6	15 394,7	0,0	20 526,3	1 318,4	3 955,3	0,0	5 273,7	817,5	2 452,5	0,0	3 270,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8 543,7	0,0	29 070,0
Place d'accueil - Terminus Longueuil	75%	75,0	125,0	0,0	200,0	225,0	375,0	0,0	600,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	600,0	0,0	800,0
Mesures préférentielles à l'entrée du terminus Longueuil	75%	104,4	314,1	0,0	418,5	283,1	849,2	0,0	1 132,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 132,2	0,0	1 550,7
Étude de train Ligne Montréal/Varenes	0%	50,0	0,0	0,0	50,0	80,0	0,0	0,0	80,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	80,0	0,0	130,0
Étude gare Edna-Maricourt	0%	100,0	0,0	0,0	100,0	20,0	0,0	0,0	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,0	0,0	120,0
Étude sur le prolongement de la voie réservée A-20	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	133,0	0,0	0,0	133,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	133,0	0,0	133,0
Stationnement et édicule Longueuil	auto-financement	0,0	0,0	17 000,0	17 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17 000,0
Gare Saint-Basile-le-Grand	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	450,0	1 350,0	0,0	1 800,0	325,0	975,0	0,0	1 300,0	3 100,0	900,0	4 000,0
<b>Nouvelles initiatives</b>																				
Mesures préférentielles-voie réservée route 116	75%	20,0	60,0	0,0	80,0	55,0	165,0	0,0	220,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	220,0	0,0	300,0
Terminus et stationnement Sainte-Julie	75%	0,1	0,4	0,0	0,5	112,0	335,9	0,0	447,9	237,9	713,7	0,0	951,6	0,0	0,0	0,0	0,0	1 399,5	0,0	1 400,0
Gare Edna-Maricourt	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 000,0	3 384,0	5 384,0
Stationnement R132-Boucherville-Varenes	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0	75,0	0,0	100,0	100,0	300,0	0,0	400,0	0,0	0,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0
Mesures préférentielles chemin Chambly - phase II	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	240,0	720,0	0,0	960,0	960,0	0,0	960,0	
Mesures préférentielles R132/ Montbrun	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	125,0	375,0	0,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0
Stationnement incitatif Montarville à Boucherville	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	1 000,0	0,0	1 000,0	
<b>Total corridor Rive-Sud Centre</b>		<b>5 481,1</b>	<b>15 894,1</b>	<b>17 000,0</b>	<b>38 375,3</b>	<b>2 626,5</b>	<b>6 880,4</b>	<b>0,0</b>	<b>9 506,8</b>	<b>1 855,4</b>	<b>5 566,2</b>	<b>0,0</b>	<b>7 421,6</b>	<b>815,0</b>	<b>2 445,0</b>	<b>0,0</b>	<b>3 260,0</b>	<b>20 188,4</b>	<b>4 284,0</b>	<b>62 847,7</b>
<b>10. Autres projets métropolitains en support aux réseaux locaux</b>																				
<b>Projets autorisés</b>																				
Signalisation dynamique terminus Angrignon/H. Bourassa/Radisson	75%	37,5	112,5	0,0	150,0	175,0	525,0	0,0	700,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	700,0	0,0	850,0
Équipements de vente et de perception	0%	955,1	0,0	0,0	955,1	200,0	0,0	0,0	200,0	400,0	0,0	0,0	400,0	600,0	0,0	0,0	600,0	1 200,0	7 844,9	10 000,0
Études diverses à la demande des partenaires	0%	150,0	0,0	0,0	150,0	75,0	0,0	0,0	75,0	75,0	0,0	0,0	75,0	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	0,0	300,0
Service téléphonique à la clientèle et outils d'information	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	650,0	0,0	0,0	650,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	650,0	0,0	650,0
Harmonisation des horaires des AOT	0%	75,0	0,0	0,0	75,0	200,0	0,0	0,0	200,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	300,0	0,0	375,0
<b>Nouvelles initiatives</b>																				
Mesures préférentielles et stationnements sur le réseau de transport métropolitain et local	75%	1,1	3,5	0,0	4,6	148,9	446,5	0,0	595,4	200,0	600,0	0,0	800,0	225,0	675,0	0,0	900,0	2 295,4	500,0	2 800,0
Sécurité dans les stationnements	75%	1,4	4,1	0,0	5,5	73,6	220,9	0,0	294,5	75,0	225,0	0,0	300,0	0,0	0,0	0,0	0,0	594,5	0,0	600,0
Système de gestion de capacité PMV	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	112,5	337,5	0,0	450,0	62,5	187,5	0,0	250,0	0,0	0,0	0,0	0,0	700,0	0,0	700,0
Amélioration du transport adapté sur les équipements métropolitains incluant un système de réservation	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	193,8	581,3	0,0	775,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	775,0	0,0	775,0
Stationnement services complémentaires	auto-financement	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0	75,0	500,0	600,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	300,0	1 300,0	1 700,0	2 300,0	0,0	2 300,0
Signalisation dynamique aux usagers en gares	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	56,3	168,8	0,0	225,0	43,8	131,3	0,0	175,0	0,0	0,0	0,0	0,0	400,0	0,0	400,0
<b>Total autres projets métropolitains</b>		<b>1 220,1</b>	<b>120,1</b>	<b>0,0</b>	<b>1 340,2</b>	<b>1 910,0</b>	<b>2 354,9</b>	<b>500,0</b>	<b>4 764,9</b>	<b>956,3</b>	<b>1 143,8</b>	<b>0,0</b>	<b>2 100,0</b>	<b>925,0</b>	<b>975,0</b>	<b>1 300,0</b>	<b>3 200,0</b>	<b>10 064,9</b>	<b>8 344,9</b>	<b>19 750,0</b>

## Programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004

Par corridor  
(en milliers de \$)

Tableau 5,2

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR 00-01				2002				2003				2004				Total 2002-03-04	Engag. ultér 2005 et plus	Total 97 et suivantes
		AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total			
<b>C. Prolongements du métro</b>																				
<b>Projets autorisés</b>																				
Prolongement métro vers Laval	100%	0,0	21 051,0	0,0	21 051,0	0,0	98 600,0	0,0	98 600,0	0,0	92 000,0	0,0	92 000,0	0,0	77 000,0	0,0	77 000,0	267 600,0	90 149,0	378 800,0
Étude prolongement métro Ligne 5 est Anjou	100%	50,0	3 150,0	200,0	3 400,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 400,0
Étude prolongement métro Ligne 4 Longueuil	100%	50,0	3 150,0	200,0	3 400,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 400,0
<b>Nouvelles initiatives</b>																				
Prolongement métro Ligne 5 est Anjou (si décision)	100%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15 800,0	0,0	15 800,0	0,0	47 200,0	0,0	47 200,0	0,0	53 500,0	0,0	53 500,0	116 500,0	260 600,0	377 100,0
Prolongement métro Ligne 4 Longueuil (si décision)	100%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16 700,0	0,0	16 700,0	0,0	33 400,0	0,0	33 400,0	0,0	33 400,0	0,0	33 400,0	83 500,0	246 700,0	330 200,0
<b>Total métro</b>		<b>100,0</b>	<b>27 351,0</b>	<b>400,0</b>	<b>27 851,0</b>	<b>0,0</b>	<b>131 100,0</b>	<b>0,0</b>	<b>131 100,0</b>	<b>0,0</b>	<b>172 600,0</b>	<b>0,0</b>	<b>172 600,0</b>	<b>0,0</b>	<b>163 900,0</b>	<b>0,0</b>	<b>163 900,0</b>	<b>467 600,0</b>	<b>597 449,0</b>	<b>1 092 900,0</b>
<b>D. Trains légers (SLR)</b>																				
<b>Projets autorisés par le MTQ et le gouvernement fédéral</b>																				
Étude SLR - axe avenue Du Parc	66%	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	200,0	200,0	600,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	600,0	0,0	600,0
Étude SLR Estacade/A-10	100%	0,0	500,0	500,0	1 000,0	0,0	4 500,0	4 500,0	9 000,0	0,0	2 000,0	2 000,0	4 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13 000,0	0,0	14 000,0
<b>Nouvelle initiative</b>																				
SLR Estacade/A-10	24%	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)
<b>Total systèmes guidés</b>		<b>0,0</b>	<b>500,0</b>	<b>500,0</b>	<b>1 000,0</b>	<b>200,0</b>	<b>4 700,0</b>	<b>4 700,0</b>	<b>9 600,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2 000,0</b>	<b>2 000,0</b>	<b>4 000,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>13 600,0</b>	<b>0,0</b>	<b>14 600,0</b>
<b>E. Trains de banlieue</b>																				
<b>Nouvelles initiatives</b>																				
Accroissement de la capacité ligne Montréal/Deux-Montagnes	100%	0,0	225,0	0,0	225,0	0,0	3 350,0	0,0	3 350,0	0,0	6 004,0	0,0	6 004,0	0,0	23 973,0	0,0	23 973,0	33 327,0	59 448,0	93 000,0
Étude de faisabilité-électrification de la ligne Montréal/Blainville note (3)	100%	0,0	120,9	0,0	120,9	0,0	500,0	0,0	500,0	0,0	500,0	0,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 000,0	0,0	1 120,9
Navette Dorval- Gare Centrale note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)
<b>Total trains de banlieue</b>		<b>0,0</b>	<b>345,9</b>	<b>0,0</b>	<b>345,9</b>	<b>0,0</b>	<b>3 850,0</b>	<b>0,0</b>	<b>3 850,0</b>	<b>0,0</b>	<b>6 504,0</b>	<b>0,0</b>	<b>6 504,0</b>	<b>0,0</b>	<b>23 973,0</b>	<b>0,0</b>	<b>23 973,0</b>	<b>34 327,0</b>	<b>59 448,0</b>	<b>94 120,9</b>
<b>GRAND TOTAL</b>		<b>19 262,9</b>	<b>66 260,1</b>	<b>18 995,7</b>	<b>104 518,7</b>	<b>22 080,4</b>	<b>203 154,2</b>	<b>32 491,7</b>	<b>257 726,3</b>	<b>19 749,2</b>	<b>268 506,6</b>	<b>26 200,0</b>	<b>314 455,8</b>	<b>17 477,1</b>	<b>224 909,7</b>	<b>4 455,0</b>	<b>246 841,7</b>	<b>819 023,8</b>	<b>728 218,7</b>	<b>1 651 761,1</b>

Note (2) : Le coût des aménagements et de l'estacade, financé à 100% par le MTQ est évalué à 154,5 M\$. Le passage d'un SLR nécessiterait une somme additionnelle de 485,5 M\$.

Note (3) : Le coût total de ce projet est dépendant des décisions à prendre suite au résultat des études de faisabilité. Le coût total de ce projet est estimé à 272 M\$ avec un coût marginal de 162,9 M\$.

Note (4) : Décision à prendre en 2002. Le coût total de ce projet est estimé à 139,0 M\$ en dollars 1998.

## 5.2 L'ORDRE DE PRIORITÉ DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS DE L'AMT

L'AMT présente son programme triennal d'immobilisations priorisant la réalisation efficace des projets autorisés en 1999 et 2000 par des stratégies d'intervention à court terme et par des consolidations des services.

Les nouveaux services proposés sont ciblés. Ils supportent le développement des services des sociétés de transport, des CIT et des OMIT, les nouvelles approches comme les programmes-employeurs et les nouveaux services de trains et les nouveaux services du réseau métropolitain.

**Le premier ordre de priorité vise le maintien du patrimoine des équipements métropolitains existant pour conserver le niveau de service de qualité aux usagers et diminuer les risques d'incidents.**

### Maintien du patrimoine

Les projets concernent les équipements métropolitains ayant une durée de vie utile limitée.

#### Projets autorisé par ordre de priorité :

- étagement de la jonction de l'Est ;
- réparations majeures aux infrastructures, gares et matériels roulants (trains) ;
- correction des interférences électromagnétiques ;
- entretien majeur des équipements métropolitains ;
- remplacement des génératrices – voiture 900 ;
- transfert des actifs des sociétés.

#### Nouveaux projets par ordre de priorité :

- métro Réno-système ;
- refroidissement de l'air de ventilation du terminus Longueuil ;
- acquisition de 22 voitures à 2 niveaux (remplacement des voitures 800) ;
- relocalisation des activités de la cour Glen ;
- allongement des quais sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud ;
- acquisitions des emprises ferroviaires.

**Pour cet ensemble de projets, l'AMT prévoit un coût total de 185,794 M\$ réparti comme suit :**

Année	Montant Projets autorisés	Montant Nouvelles initiatives
Antérieures à 2002	4,215 M\$	1,600 M\$
2002	15,368 M\$	45,750 M\$
2003	9,215 M\$	74,084 M\$
2004	5,187 M\$	4,000 M\$
Années suivantes	-	26,375 M\$

**et financé de la façon suivante :**

AMT	13,354 M\$	39,359 M\$
MTQ	14,131 M\$	67,450 M\$
Autres sources	6,500 M\$	45,000 M\$

**Le deuxième ordre de priorité vise à optimiser et compléter le réseau de transport métropolitain existant, en améliorant les services aux usagers, l'intermodalité, l'accessibilité au transport en commun pour accroître l'achalandage, diminuer la congestion et faire réaliser des économies.**

## **Consolidation et développement du réseau de transport métropolitain**

Les projets concernent les stationnements incitatifs, les voies réservées et les terminus. Ils sont présentés dans cette section par type d'intervention et non par corridor.

### **1. Les stationnements incitatifs**

#### Projets autorisés par ordre de priorité:

- stationnement incitatif Radisson ;
- agrandissement du stationnement incitatif Sherbrooke Est ;
- stationnement incitatif Rive-Nord Est – Phase I et II ;
- stationnements incitatifs additionnels – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud – phase I ;
- stationnement et édifice Longueuil ;
- stationnement incitatif Delson – Phase I, II et III.

#### Nouveaux projets par ordre de priorité :

- stationnement Sainte-Dorothée – phase II ;
- stationnement route 132 – Boucherville – Varennes ;
- stationnement Brossard/Panama phase II ;
- stationnement A-440/A-13
- centre d'échange et stationnement incitatif Terrebonne – phase II ;
- stationnement incitatif Montarville à Boucherville ;
- stationnement A-440/A-25.

### **2. Les voies réservées**

#### Projets autorisés par ordre de priorité:

- viabus en site propre, emprise ferroviaire CN ;
- voie réservée Le Gardeur ;
- voie réservée Marcel-Laurin/Côte-Vertu ;
- voie réservée Pie-IX – système de diffusion vocale ;
- mesures préférentielles sur Notre-Dame et Sherbrooke ;
- voie réservée route 138 ;
- voie réservée A-25 – pont Lepage ;
- voie réservée Cartier au Carrefour Laval ;
- étude sur le prolongement de la voie réservée A-20.

#### Nouveaux projets par ordre de priorité :

- viabus en site propre, emprise ferroviaire (complément) ;
- voie réservée Le Gardeur ;
- voie réservée boulevard René-Lévesque ;
- voie réservée échangeur Taschereau ;

- mesures préférentielles à l'approche de la voie réservée pont Champlain direction sud (CUM) ;
- voie réservée route 116 mesures préférentielles ;
- voie réservée Pie-IX – mesures préférentielles aux intersections ;
- mesures préférentielles et voie réservée Côte-Vertu.

### 3. Les terminus

#### Projets autorisés par ordre de priorité :

- place d'accueil – terminus Longueuil ;
- terminus Côte-Vertu ;
- terminus et stationnement Bois-Franc.

#### Nouveaux projets par ordre de priorité :

- terminus Saint-Eustache ;
- terminus et stationnement Sainte-Julie ;
- réorganisation du terminus Brossard/Panama.

Pour cet ensemble de projets, l'AMT prévoit un coût total de 106,259 M\$ réparti comme suit :

Année	Montant Projets autorisés	Montant Nouvelles initiatives
Antérieures à 2002	33,773 M\$	0,081 M\$
2002	15,919 M\$	3,843 M\$
2003	12,982 M\$	6,077 M\$
2004	10,749 M\$	13,835 M\$
Années suivantes	-	9,000 M\$

et financé de la façon suivante :

AMT	14,417 M\$	8,209 M\$
MTQ	42,006 M\$	24,627 M\$
Autres sources	17,000 M\$	-

**Le troisième ordre de priorité permet d'identifier des projets qualifiés de mesures préférentielles et incitatives. Les projets de cette nature peuvent être des « mesures préférentielles », l'automatisation de procédés, ou des mesures incitatives aux économies, etc.**

#### Mesures préférentielles en support aux réseaux locaux

Les mesures peuvent concerner la sécurité, l'information aux usagers et la signalisation, l'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes, l'adaptation des services pour la clientèle handicapée ou à mobilité réduite, les services aux usagers, etc.

#### Projets autorisés par ordre de priorité:

- gestion de la circulation aux approches du terminus Centre-ville ;
- mesures préférentielles à l'entrée du terminus Longueuil ;
- amélioration de la sécurité voie réservée Pie-IX ;
- mesures préférentielles sur l'axe Henri-Bourassa ;
- équipement de vente et de perception ;
- signalisation dynamique terminus Angrignon/Henri-Bourassa/Radisson ;

- harmonisation des AOT ;
- kiosque multi-fonctionnel Terrebonne ;
- service téléphonique à la clientèle et outils d'information.

Nouveaux projets par ordre de priorité :

- gestion de la circulation aux approches du terminus Centre-ville complément ;
- sécurité dans les stationnements ;
- système de gestion de capacité PMV ;
- amélioration du transport adapté sur les équipements métropolitains incluant un système de réservation ;
- signalisation dynamique aux usagers en gares ;
- mesures préférentielles et stationnements sur le réseau de transport métropolitain et local ;
- mesures préférentielles Route 132/Boucherville/Varenes ;
- mesures préférentielles chemin Chambly-phase II ;
- stationnement services complémentaires.

**Pour cet ensemble de projets, l'AMT prévoit un coût total de 24,811 M\$ réparti comme suit :**

Années	Montant Projets autorisés	Montant Nouvelles initiatives
Antérieures à 2002	2,152 M\$	0,010 M\$
2002	4,079 M\$	4,040 M\$
2003	0,500 M\$	1,525 M\$
2004	0,600 M\$	3,560 M\$
Années suivantes	7,845 M\$	0,500 M\$

**et financé de la façon suivante :**

AMT	12,400 M\$	1,959 M\$
MTQ	2,776 M\$	5,876 M\$
Autres sources	-	1,800 M\$

**Le quatrième ordre de priorité conduit à retenir des projets dont l'utilité est directement reliée à la consolidation des services et à l'accroissement de la capacité des lignes de trains de banlieue de l'AMT.**

**Projets de consolidation et d'accroissement de capacité des lignes de trains de banlieue**

L'AMT est propriétaire et exploitante du réseau de trains de banlieue. En conséquence, elle est responsable d'améliorer la productivité de ces équipements par des investissements qui contribueront à consolider les services et à réduire les coûts d'exploitation. Les lignes de trains Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Deux-Montagnes constituent un patrimoine important puisque, depuis le milieu des années 80, le gouvernement du Québec a investi près de 400 M\$ dans les travaux de modernisation. L'AMT a pour objectifs d'en préserver le patrimoine et d'en développer l'achalandage et ainsi d'en accroître la capacité.

Projets autorisés par ordre de priorité:

- Montréal/Dorion-Rigaud par une alimentation électrique ;
- gare intermodale Vaudreuil-Dorion ;
- consolidation des gares à l'Île-Perrot ;

- service de trains Montréal/Saint-Hilaire (service complet) ;
- étude de faisabilité, gare Edna-Maricourt ;
- relocalisation des quais à la gare Montréal-Ouest ;
- accroissement de la capacité et amélioration des infrastructures, ligne Montréal/Blainville ;
- gare Saint-Basile-le-Grand ;
- kiosque multi-fonctionnel – Gare Centrale ;
- étude d'opportunité des gares McGill, Édouard-Montpetit ;
- étude – gare Chabanel ;
- étude du train Montréal/Varenes ;
- étude - nouvelles voitures – Montréal/Dorion-Rigaud ;
- étude – desserte du parc Industriel et Mirabel ;
- études sur demande des partenaires (Mascouche, Repentigny, Varenes) ;
- site de garage Saint-Antoine ;
- étude du train Montréal/Repentigny ;
- étude de faisabilité expérience pilote, Ligne Montréal/Mascouche.

Nouveaux projets par ordre de priorité :

- accroissement de la capacité des infrastructures, Ligne Montréal/Blainville Phase II ;
- modifications aux 26 voitures, Ligne Montréal/Blainville
- gare Edna-Maricourt ;
- aménagement permanent des gares et des infrastructures ligne Montréal/Blainville – phase II ;
- accroissement – Ligne Montréal/Delson ;
- site de garage Saint-Antoine – complément ;
- gare Saint-Jérôme ;
- gare Mirabel (Saint-Janvier) ;
- ligne Montréal/Delson – 4 départs.

**Le coût total prévu de ces projets est de 121,978 M\$ réparti comme suit :**

Années	Montant Projets autorisés	Montant Nouvelles initiatives
Antérieures à 2002	33,364 M\$	-
2002	21,563 M\$	1,960 M\$
2003	13,861 M\$	12,108 M\$
2004	3,300 M\$	10,920 M\$
Années suivantes	0,900 M\$	24,002 M\$

**et financé de la façon suivante :**

AMT	18,650 M\$	10,592 M\$
MTQ	51,751 M\$	36,742 M\$
Autres sources	2,587 M\$	1,656 M\$

Le cinquième ordre de priorité concerne les projets majeurs permettant le développement du réseau de transport métropolitain par autobus et le développement par des projets structurant l'offre de transport par train ou métro. Ces projets ont été évalués dans le contexte d'ensemble du Plan stratégique et du plan de gestion des déplacements du MTQ.

➤ **Développement du réseau de transport métropolitain**

Projets autorisés par ordre de priorité :

- réalisation du métro vers Laval ;
- avant-projet SLR/A-10 ;
- études du prolongement métro ligne 5 est Anjou et ligne 4 à Longueuil ;
- doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et A-13.

Nouveaux projets par ordre de priorité :

- accroissement de la capacité, Ligne de trains Montréal/Deux-Montagnes ;
- électrification de la ligne de trains Montréal/Blainville ;
- décision Navette Dorval – Gare Centrale ;
- SLR Estacade / A-10, si décision ;
- prolongements métro Ligne 4 et 5, si décision ;
- suite aux décisions SLR/Du Parc.

Le coût total prévu de ces projets est de 1 212,921 M\$ réparti comme suit :

Années	Montant Projets autorisé	Montant Nouvelles initiatives
Antérieures à 2002	28,978 M\$	0,346 M\$
2002	108,854 M\$	36,350 M\$
2003	97,000 M\$	87,104 M\$
2004	83,818 M\$	110,873 M\$
Années suivantes	92,850 M\$	566,748 M\$

et financé de la façon suivante :

AMT	3,125 M\$	-
MTQ	400,775 M\$	801,421 M\$
Autres sources	7,600 M\$	-