

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

A	Description des projets autorisés et des nouvelles initiatives	1
B	Statistiques d'achalandage et indicateurs de performance	43
C	Systeme 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

## DESCRIPTION DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS

Les projets mentionnés ci-dessous sont présentés sommairement avec leur contexte et les partenaires impliqués.

### A. Maintien du patrimoine

#### PROJETS AUTORISÉS

##### 1.1 Étagement de la jonction de l'est

Les trains de banlieue de la ligne Montréal/Deux-Montagnes et les trains de marchandise du CN sur la subdivision Saint-Laurent se croisent à la Jonction de l'Est. Toute modification à l'horaire de ces trains de banlieue est contrainte par le trafic de marchandises du CN à cet endroit. Afin d'offrir une plus grande souplesse pour améliorer les services de banlieue et de marchandises, il est nécessaire d'étager ce croisement de voies ferrées.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,200	3,000	6,800	3,000	-	13,000	1,625	4,875	6,500

##### 1.2 Réparations majeures aux infrastructures, gares et matériels roulants – trains 5 lignes

L'AMT est propriétaire des gares et du matériel roulant de 5 lignes de trains : Deux-Montagnes, Rigaud, Blainville, Saint-Hilaire et récemment Delson. Bien qu'il soit prévu de réaliser des travaux à la fois d'accroissement et d'aménagement permanent aux gares et stationnements, il est nécessaire de prévoir des travaux d'entretien majeurs à certains équipements et installations. L'ensemble de ces coûts est assumé par l'AMT à 100 %.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
2,115	2,163	1,345	1,356		6,979	6,979		

### 1.3 Correction des interférences électromagnétiques

Depuis l'ouverture du service modernisé au mois d'octobre 1995, de la ligne de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes, il a été constaté et reconnu que les interférences électromagnétiques sont générées par le matériel roulant, qu'elles sont amplifiées par l'infrastructure et qu'elles créent un impact sur les réseaux de Bell Canada, d'Hydro-Québec et sur le réseau de signalisation de la ligne. Ces interférences électromagnétiques semblent causer préjudice à ces réseaux compte tenu des règles généralement reconnues dans l'industrie des communications, dans le domaine de la signalisation et les normes d'Hydro-Québec dans le transport d'électricité.

Quatre solutions, en ordre de priorité, ont été identifiées pour réduire les interférences au niveau désiré :

- l'entrelacement des ponts d'une même motrice et l'addition d'un filtre passif à bord de la motrice ;
- la revue du circuit de retour de courant ;
- la revue du design du câble coaxial ;
- l'addition de filtres passifs sur le réseau ferroviaire.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,600	8,656	-	-	-	9,256	-	9,256	-

### 1.4 Entretien majeur des équipements métropolitains

Plusieurs des équipements métropolitains que possède et entretient l'AMT existent depuis plusieurs années. Certains de ces équipements se sont détériorés avec les ans et nécessitent des réparations importantes (ex. : travaux de resurfaçage dans des stationnements et le remplacement d'équipements mécaniques et électriques, etc.). Ces interventions et travaux, entièrement à la charge de l'AMT et qui représentent des coûts importants, avec l'âge et le nombre croissant d'équipements additionnels mis en service, deviennent nécessaires. L'ensemble de ces coûts est assumé par l'AMT à 100 %.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,400	0,250	0,250	0,250	-	1,150	1,150	-	-

### 1.5 Remplacement des génératrices – Voitures 900

Le remplacement des génératrices des voitures à deux niveaux (série 900) de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud permettra une réduction des coûts d'exploitation, en éliminant la nécessité d'entretenir les génératrices. Le projet doit être coordonné avec le projet de remplacement des locomotives.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	0,500	-	-	-	0,600	0,600	-	-

### 1.6 Transfert des actifs des sociétés de transport

En vertu de la Loi, l'AMT doit acquérir, une série d'équipements métropolitains identifiés au Décret no. 567-96 du 15 mai 1996 et comprenant des stationnements incitatifs, des terminus et des infrastructures de nature métropolitaine.

Les principes généraux en regard au transfert de ces actifs sont présentés à l'annexe C. Une réserve de 3 M\$ est constituée à même le fonds d'immobilisations pour effectuer le transfert dont 0,8 M\$ pour 2001.  
(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,800	0,800	0,820	0,580	-	3,000	3,000	-	-

## NOUVELLES INITIATIVES

### 1.1 Métro Réno-système

La majorité des équipements fixes du métro, principalement dans le réseau initial ont atteint la fin de leur vie utile. Leur vieillissement provoque un nombre croissant de pannes et de bris dont les impacts sur l'exploitation reflètent la vulnérabilité du réseau : évacuations de bâtiment, augmentation des interventions curatives, arrêts temporaires de service, etc. Il faut donc les remplacer ou les remettre à neuf avant d'occasionner des pannes majeures et n'affecte de manière déterminante la qualité du service offert. La portée du programme se résume comme suit :

- remplacement des installations motorisées;
- amélioration au centre de contrôle;
- énergie d'exploitation;
- actualisée la télécommunication;
- équipements de voie;
- administration de projets;
- contrôle de trains.

La STCUM a prévu de 2001 à 2005 investir 311,0 M\$ pour la rénovation de ces équipements. L'AMT s'engage à financer 12,5 % des coûts soit 38,9 M \$ pour cette même période.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,500	3,000	4,000	4,000	26,375	38,875	38,875		

### 1.2 Refroidissement de l'aire de ventilation du terminus Longueuil

Depuis la construction du terminus Longueuil, l'effet de serre provoqué dans les aires d'attentes aux abords des quais du terminus crée des inconvénients majeurs à la clientèle. Durant l'été, la température intérieure peut atteindre plus de 50°C. Afin de régler ce problème l'AMT envisage le refroidissement de l'air de ventilation des lieux.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
	0,750					0,188	0,562	

### 1.3 Acquisition de 22 voitures à 2 niveaux (remplacement des voitures 800)

Les voitures de types 800 en service sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud ont été construites en 1952-53. Des 36 voitures de ce type, 26 sont en service, 4 en réserve et 6 sont hors d'usage. Elles ne sont pas climatisées et sont équipées de fenêtres coulissantes qui sont ouvertes l'été pour ventiler les voitures. Elles sont également munies de portes latérales simples à ouverture manuelle qui demeurent ouvertes sur un côté du train pendant tout le trajet. Ceci a pour effet d'inciter les usagers à monter à bord des voitures ou en descendre lorsque le train n'est pas complètement arrêté en gare et plusieurs incidents sont survenus au cours des dernières années.

Afin de réduire les coûts de réparation majeure (dus à l'âge des voitures), d'améliorer la sécurité (portes automatiques) et le confort des passagers (climatisation), ainsi que la performance (portes doubles) et la capacité (50% plus de sièges par voiture), ces voitures 800 seront remplacées par 22 voitures neuves à deux niveaux, maintenant ainsi le patrimoine des trains de banlieue.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	16,500	49,500			66,000	-	66,000	-

### 1.4 Relocalisation des activités de la cour Glen

Dans le cadre de la réaffectation des terrains du site de la cour Glen par le centre hospitalier de l'université McGill en 2002, le CP qui est l'exploitant de trois lignes de trains de banlieue de l'AMT, devra déménager les activités du garage de jour à un autre site. Ce nouveau site est essentiel à l'exploitation des lignes de trains Dorion-Rigaud, Blainville et Delson.

Le projet sera financé en totalité par des subventions privées.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	24,900	20,000			45,000			45,000

### 1.5 Allongement des quais aux gares de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud

Les rames utilisées actuellement pour le service Montréal/Dorion-Rigaud comportent 7, 8 ou 10 voitures, pour une longueur de trains de 595, 680 ou 850 pi. Or, les quais de plusieurs gares de la ligne sont plus courts, ce qui implique que les usagers descendent à l'une de ces gares ne peuvent voyager dans n'importe laquelle des voitures.

De plus, compte tenu qu'il n'y a qu'une seule personne à bord pour ouvrir les portes en face du quai à la gare, il arrive que des usagers doivent descendre sur le ballast ou sortir à la prochaine gare.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
	0,600	0,584	-	-	1,184	0,296	0,888	-

### 1.6 Emprise ferroviaire

L'AMT a amorcé des démarches pour acquérir des emprises ferroviaires utilisées par le service des trains de banlieue actuels afin de diminuer les coûts annuels d'exploitation liés entre autres aux redevances annuelles d'exploitation et de taxes. L'AMT tient à garder confidentiel les dossiers financiers durant les négociations.

## B. CONSOLIDATION DES AXES

### 1. Corridor Champlain

Les interventions sur le corridor Champlain vise à optimiser au maximum les infrastructures de transport en commun avant de passer à l'étape du développement d'un SLR sur l'Estacade. Les projets se font en étroite collaboration avec les partenaires et plus particulièrement, le MTQ, la Ville de Brossard, la Ville de Verdun, la Ville de Montréal, la STRSM, la Société des ponts Jacques Cartier et Champlain, la STCUM, le parc du canal.

#### PROJETS AUTORISÉS

**Gestion de la circulation aux approches du terminus Centre-Ville**

Ce projet vise essentiellement à améliorer la fluidité des mouvements d'autobus entre l'autoroute Bonaventure et le terminus Centre-ville en travaillant sur les mesures préférentielles, la synchronisation des feux, les géométries de circulation, les aires d'attente et les systèmes d'aide à la circulation et les accès du terminus. Précisément, ce projet consiste à aménager une nouvelle bretelle entre les rues Montford et Saint-Jacques permettant la mise en place d'une voie réservée. Mesures de gestion de la circulation pour permettre deux trajectoires d'accès au terminus Centre-ville. Un montant de 0,9 M\$ est autorisé sur un projet global de 1,5 M\$

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,228	0,672	-	-	-	0,900	0,225	0,675	-

**NOUVELLES INITIATIVES**

**1.2 Gestion de la circulation aux approches du terminus Centre-ville – complément**

Ce projet vise essentiellement à améliorer la fluidité des mouvements d'autobus entre l'autoroute Bonaventure et le terminus Centre-ville en travaillant sur les mesures préférentielles, la synchronisation des feux, les géométries de circulation, les aires d'attente et les systèmes d'aide à la circulation et les accès du terminus. Précisément, ce projet consiste à aménager une nouvelle bretelle entre les rues Montford et Saint-Jacques permettant la mise en place d'une voie réservée. Mesures de gestion de la circulation pour permettre deux trajectoires d'accès au terminus Centre-ville. Un complément de 0,6 M\$ est nécessaire pour compléter le projet total de 1,5 M\$.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,600		-	-	0,600	0,150	0,450	-

### 1.2 Mesures préférentielles à l'approche de la voie réservée pont Champlain – Direction Sud (CUM)

En période de forte congestion, en pointe d'après-midi, le refoulement à l'approche du pont Champlain en direction sud s'étire le long de l'autoroute Bonaventure, jusqu'à atteindre le pont Victoria et parfois même plus en amont. Dans ces conditions, les trois voies de cette autoroute, y compris la voie de droite qui conduit à la rue Wellington et à la A-15 Nord, sont complètement congestionnées. Les autobus qui cherchent à atteindre le début de la voie réservée à contresens du pont Champlain, près de la sortie Wellington, sont alors eux aussi englués dans la congestion. Cela augmente considérablement les temps de parcours et fait perdre l'avantage concurrentiel que procure la voie réservée du pont Champlain. L'aménagement d'une voie d'accès à usage restreint, avec mesures préférentielles pour les autobus, via le Technoparc et les terrains de Via Rail permettrait aux autobus de contourner cette congestion et d'atteindre la bretelle reliant l'autoroute Bonaventure à l'A-15 Nord, juste à l'amont de la rampe d'accès à la voie réservée à contresens du Pont Champlain en direction sud.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,600	-	-	0,600	0,150	0,450	-

### 1.3 Stationnement Brossard / Panama phase II

Le stationnement incitatif Brossard/Panama est le stationnement le plus fréquenté de tout le réseau de stationnements incitatifs des Équipements métropolitains de l'AMT. Son taux d'utilisation est constamment au-dessus de sa capacité théorique. Depuis son ouverture en 1981, deux agrandissements successifs ont porté sa capacité à 1 164 places. Le tiers de ces places, résultat du dernier agrandissement réalisé en 1992, se voulait temporaire. Ces places ne sont donc ni pavées, ni drainées adéquatement, ni éclairées. La ferveur de l'utilisation de ce stationnement ne se démentant pas, il est justifié de procéder à l'aménagement de cette partie temporaire, de façon à offrir aux usagers des installations adéquates. La venue éventuelle d'un SLR et l'implantation d'une station à cet endroit ne réduiront par le besoin d'aménagement de ces places temporaires.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,600	-	-	0,600	0,150	0,450	-

### 1.4 Réorganisation du terminus Brossard/Panama

Le projet consiste à réorganiser le terminus Brossard/Panama afin de s'intégrer au développement du réseau métropolitain, principalement la voie réservée du Pont Champlain, puis au projet SLR ainsi qu'à la réfection de l'échangeur Taschereau/A-10.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,001	-	-	0,499	-	0,500	0,125	0,375	-



### 1.5 Voie réservée – Échangeur Taschereau

L'échangeur Taschereau est le point de convergence d'un grand nombre de circuits d'autobus de la STRSM, de même que de quelques autres transporteurs qui assurent la navette entre le terminus Panama et Chevrier et le terminus Centre-ville, par la voie réservée du pont Champlain. L'AMT désire établir une voie réservée en site propre entre les terminus de Brossard et la voie réservée du pont Champlain ; cette voie réservée s'inscrit dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Taschereau. En effet, le réaménagement de l'échangeur coupera l'accès à la voie réservée à contresens du pont Champlain depuis le boulevard Taschereau.

La planification finale de ce projet doit tenir compte de la réfection de l'échangeur Taschereau/A-10 par le MTQ.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,000	1,000	2,000	9,000	13,000	3,250	9,750	-

## 2. Corridor Rive-Sud Ouest

Les projets, dans cet axe, visent à réduire de 25 % la congestion sur le pont Mercier en pointe. Ils se développent avec l'appui des villes de Lasalle, Châteauguay, Delson, Sainte-Catherine, Saint-Constant, de la CUM, de la STCUM, des CIT et du MTQ.

### PROJETS AUTORISÉS

#### 2.1 Voie réservée route 138

Le prolongement de la voie réservée de la route 138 améliorera l'accessibilité du pont Mercier en direction de Montréal pour les autobus des CIT du Sud-Ouest et du Haut Saint-Laurent permettront d'obtenir d'importants gains de temps et de régularité. Les travaux au coût de 12,535 M\$ sont prévus en 2001-2004, en coordination avec ceux du MTQ dans le secteur.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
2,453	3,000	3,000	4,082	-	12,535	3,134	9,401	-

## 2.2 Stationnement Delson - phase I, II et III

Le stationnement incitatif Delson, utilisé à capacité depuis son ouverture, offre des aménagements temporaires. Sa localisation, dans l'emprise de la future Autoroute 30, empêche la construction d'un aménagement permanent. Toutefois, afin de fidéliser la clientèle dans l'attente d'un nouveau stationnement dans le secteur, des améliorations au stationnement existant ont été proposées. Ce projet sur trois phases, consiste à aménager en phase I une boucle pour les autobus, à procéder à des travaux de réfection du terrain et à améliorer l'éclairage pour le confort et la sécurité des usagers (terminé 1999). Dans les phases futures du projet, un nouveau site sera acquis et un stationnement incitatif à caractère permanent de 330 places sera aménagé en coordination avec la planification du train de banlieue de Delson.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,133	-	-	0,800	-	0,933	0,233	0,700	-

## 2.3 Ligne Montréal/Delson – expérience pilote

À la demande des élus locaux, l'AMT a entrepris une étude de faisabilité pour la remise en service de la ligne Montréal/Delson. Cette étude a été complétée à la fin de 1999.

Le projet a reçu un accueil favorable des différents partenaires municipaux qui ont indiqué leur accord en août 2000 pour qu'un projet pilote soit mis en place. Un budget a été accordé pour le lancement d'une expérience-pilote en 2001.

Le budget prévu sera utilisé pour remettre en état et installer temporairement les gares et les quais. Un service de deux trains le matin et le soir a été mis en place en septembre 2001.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
6,673	-	-	-	-	6,673	1,668	5,004	-

## 2.4 Ligne Montréal/Delson – service complet

Le projet consiste d'une part à rendre permanents les aménagements temporaires réalisés dans le cadre de l'expérience pilote aux quatre gares de la ligne de trains de banlieue Montréal/Delson et d'autre part à réaliser les travaux d'infrastructures ferroviaires suivants :

- ajout d'une liaison ferroviaire ;
- aménagement de voies de garage ;
- alimentation électrique auxiliaire ;
- modifications à la signalisation ferroviaire.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,300	1,690			1,990	0,498	1,492	-

## NOUVELLES INITIATIVES

### 2.1 Accroissement de la capacité – Ligne Montréal/Delton

À l'instar de la ligne Montréal/Blainville, le service de trains de banlieue entre Delton et Montréal mis en place à titre d'expérience pilote pourrait connaître un succès rapide. Il est donc nécessaire de planifier l'ajout d'une rame permettant de doubler la fréquence à 4 départs par pointe. Des stationnements additionnels doivent également être planifiés. Cette planification sera ajustée en fonction de la demande.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,400	0,800	2,014	3,214	0,803	2,411	-

### 2.2 Ligne Montréal/Delton – 4 départs

Dans la perspective d'un service permanent découlant du succès anticipé de l'expérience pilote, des aménagements à long terme (gares et infrastructures ferroviaires) et l'acquisition de locomotives neuves seraient réalisés.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	1,500	15,284	16,784	4,196	12,588	-

## **3. Corridor Vaudreuil-Soulanges**

Les interventions proposées dans le corridor Vaudreuil-Soulanges visent toutes à améliorer et consolider le service de train et à accroître l'achalandage. Les projets autorisés et les projets présentés en nouvelles initiatives sont interdépendants. Ils ont fait l'objet de consultations positives avec les maires de la MRC et la direction territoriale du MTQ.

## PROJETS AUTORISÉS

### 3.1 Nouveau site de garage

Le projet de nouvelle gare intermodale Vaudreuil-Dorion requiert l'aménagement d'un nouveau site de garage des trains en amont de cette gare. Également, le site de garage offre la possibilité de lancer un appel d'offres pour l'entretien du matériel roulant.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
2,589	2,265	1,800	-	-	6,654	1,017	3,050	2,587

### 3.2 Gare intermodale Vaudreuil-Dorion

Le site de la gare Dorion est enclavé dans un quartier résidentiel difficile d'accès. Ce site n'offre aucun potentiel d'expansion du stationnement incitatif ni de rabattement par autobus. La mise en service des nouvelles locomotives améliorera le temps de parcours du train de banlieue à partir de Vaudreuil-Dorion et incitera une demande additionnelle pour le transport en commun. Afin de répondre à cette augmentation prévue de la demande et d'organiser les nouvelles dessertes de rabattement, une nouvelle gare sera construite à la jonction des autoroutes 40 et 540. L'étude du site et à l'élaboration d'un concept en collaboration avec la ville de Vaudreuil-Dorion, la MRC Vaudreuil-Soulanges et le MTQ, les plans et devis sont maintenant en cours.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,250	1,750	0,501	-	-	2,501	0,625	1,876	-

### 3.3 Consolidation des gares de l'Île-Perrot

Il existe présentement deux gares sur l'Île-Perrot. La gare Terrasse-Vaudreuil/Pincourt est enclavée dans un quartier résidentiel où elle est difficile d'accès. Ce site offre peu de potentiel d'expansion du stationnement ni de rabattement par autobus. Pour ce qui est de la gare Île Perrot, l'aménagement actuel est déficient.

Afin d'accroître l'achalandage du trains de banlieue et de s'assurer que les résidants de l'Île-Perrot utilisent une gare située sur leur territoire au lieu de se rendre à une gare située sur la CUM, les gares de l'Île Perrot seront consolidés. Le projet est conforme avec le concept planifié pour le MTQ pour l'autoroute 20. L'AMT et la MRC de Vaudreuil-Soulanges et les municipalités de l'Île-Perrot, ont finalisé le concept en 2001. Les plans et devis sont actuellement en cours.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,250	2,350	-	-	-	2,600	0,650	1,950	-

### 3.4 Relocalisation des quais à la gare Montréal Ouest

Les quais de la gare Montréal-Ouest sur les lignes Montréal/Dorion-Rigaud sont situés entre deux passages à niveau. Il y a 16 passages de trains à cet endroit par période de pointe, soit 10 de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, 4 de la ligne Montréal/Blainville et 2 de la ligne Montréal/Delson. Lorsque les trains arrêtent à cette gare, les systèmes de protection des passages à niveau (barrières) bloquent la circulation routière à l'avant du train et avertissent les piétons qui sont en majorité des clients du train. Cette situation devient dangereuse lorsque les clients courent pour ne pas manquer le train ou lorsqu'ils descendent pour traverser devant le train plutôt que d'emprunter le passage souterrain. Afin d'améliorer la sécurité des passagers, les quais seront déplacés à l'ouest du passage à niveau et les dispositifs d'avertissement aux piétons seront améliorés.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,050	1,950	-	-	-	2,000	0,500	1,500	-

### 3.5 Stationnements additionnels – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud – phase I

Le projet consiste en l'ajout de places de stationnement aux gares de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud. Il s'inscrit dans l'ensemble des mesures nécessaires à l'accroissement de la capacité de cette ligne, car l'amélioration du temps de parcours produite par les nouvelles locomotives conduira à une augmentation de l'achalandage.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,100	1,025	-	-	1,125	0,281	0,844	-

### 3.6 Étude-nouvelles voitures

Le projet consiste en une étude d'opportunité pour l'achat de 12 nouvelles voitures pour la ligne Montréal/Dorion-Rigaud. Il s'inscrit dans l'ensemble des mesures nécessaires à l'accroissement de la capacité de cette ligne, car l'amélioration du temps de parcours produite par les nouvelles locomotives conduira à une augmentation de l'achalandage.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	-	-	-	-	0,100	0,100	-	-

## 4. Corridor Deux-Montagnes

Les interventions prévues dans le corridor Deux-Montagnes visent à renforcer l'usage du train et à accroître la capacité jusqu'à 18 000 passagers en pointe, compte tenu de l'extraordinaire popularité de cette ligne. Les interventions prévues doivent être examinées en lien avec le projet d'électrification de la ligne de Blainville.

### PROJETS AUTORISÉS

#### 4.1 Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et A-13

Lors de la modernisation de la ligne Montréal/ Deux-Montagnes, le doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro était prévu dans le scénario de modernisation à long terme, lorsque la capacité du service aura été atteinte. La capacité, en période de pointe, a été atteinte en 1998 (+50% en deux ans).

Le projet consiste à doubler la voie entre la gare Bois-Franc et l'autoroute 13. Ceci permettra d'accroître la capacité de la ligne en permettant la circulation des trains à double sens jusqu'à l'autoroute 13. Ce projet est étudié en coordination avec le projet de construction de la gare A-13.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,127	0,654	1,000	6,819	2,700	11,300	2,825	8,475	-

#### 4.2 Terminus et stationnement Bois-Franc

Dans le cadre de l'implantation d'une voie réservée et/ou de mesures préférentielles pour autobus entre le pont Lachapelle jusqu'à la station de métro Côte-Vertu, il est projeté d'aménager un centre d'échange à la gare Bois-Franc de la ligne Montréal/ Deux-Montagnes. Ce centre d'échange permettrait d'établir une correspondance efficace entre le train et les autobus de la STL et de la STCUM. Des travaux relatifs aux accès piétonniers et au stationnement doivent aussi être effectués.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,760	-	1,107	-	-	1,867	0,467	1,400	-

#### 4.3 Étude d'opportunité – Gares McGill, Édouard-Montpetit

L'accroissement de la capacité du service de la ligne Montréal/Deux-Montagnes aura un impact direct sur la clientèle utilisant la Gare Centrale. Compte tenu de cet impact, il est important de revoir l'opportunité de nouvelles gares qui ont déjà été planifiées dans les années 80, soit les gares intermodales reliées aux stations de métro McGill et Édouard-Montpetit.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,075	-	-	0,075	0,075	-	-

#### 4.4 Kiosque multi-fonctionnel – Gare Centrale

Ce projet consiste à centraliser et faciliter toutes les opérations (service à la clientèle et vente de tous les titres) à la gare Centrale et ainsi d'augmenter la visibilité de l'AMT à la gare Centrale.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,150	-	-	-	0,150	0,150	-	-

### NOUVELLES INITIATIVES

#### 4.1 Terminus Saint-Eustache

Le secteur ouest de la Rive-Nord est présentement desservi par le CIT Deux-Montagnes et l'OMIT Saint-Eustache, le CIT Basses Laurentides et la STL. Ces AOT offrent des circuits locaux d'autobus sur leur territoire respectif avec un point de correspondance situé à Saint-Eustache. L'actuel terminus sur rue est désuet et est à capacité.

Le projet consiste donc à aménager un terminus fonctionnel d'envergure régional afin d'optimiser la correspondance entre les circuits d'autobus existants et anticipés à moyen terme, d'accueillir de nouveaux circuits et d'améliorer le confort et la sécurité des usagers.

Le coût total de 2,5 M\$ peut varier selon les résultats obtenus lors des négociations pour l'achat du terrain.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,000	1,500	-	-	2,500	0,625	1,875	-

#### 4.2 Stationnement – gare Sainte-Dorothée - phase II

Le stationnement incitatif de la gare Sainte-Dorothée a fait l'objet de plusieurs agrandissements. En 1997, l'AMT a aménagé un stationnement temporaire de 425 places. 278 places ont par la suite été ajoutées au stationnement pour porter sa capacité à 703 places dont 538 sont permanentes. Compte tenu que le stationnement est occupé à 100% et que plusieurs usagers doivent laisser leur voiture sur les rues avoisinantes, il est nécessaire de compléter l'agrandissement de ce stationnement en aménageant la surface résiduelle de terrain disponible.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,400	0,625	-	-	1,025	0,256	0,769	-

#### 4.3 Stationnement A-440/A-13

L'augmentation de l'offre de stationnement dans l'axe de l'autoroute 13 s'inscrit dans le cadre de la promotion du covoiturage. L'aménagement d'un stationnement à la jonction des autoroutes 13 et 440 vise à offrir un service à toute la clientèle en plus d'offrir aux employés travaillant dans les secteurs industriels de l'ouest de l'Île de Montréal un lieu de rabattement facilitant le jumelage des employés qui participent au covoiturage. Le nombre de cases de stationnements requises sera déterminé par une étude menée à l'automne 2002.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,050	-	0,830	-	0,880	0,220	0,660	-

### 5. Corridor Marcel-Laurin

L'objectif des projets prévus dans cet axe est de créer de nouveaux produits de desserte express par autobus entre la couronne Nord, Ville de Laval et Ville Saint-Laurent, pour limiter l'usage de l'automobile dans cet axe. Ce projet a reçu l'appui de la Ville de Laval, de la Ville de Montréal, de la STL, de la STCUM. Ville Saint-Laurent est aussi impliquée.

#### PROJETS AUTORISÉS

##### 5.1 Terminus Côte-Vertu

Le projet consiste à aménager un terminus intégrant les services de la navette métropolitaine « Le Carrefour Express », ceux de la STCUM, de la STL et du CIT des Basses Laurentides à la station de métro Côte-Vertu, station terminale de la ligne 2 Ouest du métro. Cette station est déjà un point d'échange important de transport en commun pour la STCUM. Le projet améliorera cette fonction pour les opérateurs et les usagers de la STCUM et consolidera cette vocation en y accueillant de nouvelles liaisons d'autobus en provenance de Laval et de la Rive-Nord. Ce projet, en cours de planification avec les partenaires Ville Saint-Laurent, Ville de Laval, la STL, le CIT des Basses Laurentides, la STCUM et l'AMT, offrira aux usagers une meilleure desserte vers le nord-ouest de la CUM et améliorera les connexions avec le métro et la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes. L'achat des terrains est prévu en 2002 et le début des travaux en 2003.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,344	1,025	2,000	1,000	-	4,369	1,089	3,280	-



### 5.2 Voie réservée Marcel-Laurin/Côte-Vertu

Le projet consiste à implanter, en 2001 et 2002, les aménagements requis pour l'exploitation d'une voie réservée et/ou mesures préférentielles entre le pont Lachapelle jusqu'à la station de métro Côte-Vertu. Cette voie réservée fait partie des aménagements prévus dans la planification du nouveau corridor de transport en commun, de l'Île de Montréal (terminus Côte-Vertu) jusqu'à la couronne Nord (Sainte-Thérèse) via le nouveau centre d'échange Le Carrefour. Ce projet est intégré aux projets du terminus et parc de stationnement incitatif Le Carrefour et la voie réservée Cartier au Carrefour Laval, et est réalisé simultanément.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,578	0,605	-	-	-	1,183	0,293	0,890	-

### 5.3 Voie réservée Cartier au Carrefour Laval

Le projet consiste à implanter les aménagements requis à l'exploitation d'une voie réservée et/ou mesures préférentielles faisant le lien entre le pont Lachapelle, la voie réservée Marcel-Laurin et le terminus Le Carrefour.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,809	-	-	-	-	0,809	0,200	0,609	-

## NOUVELLES INITIATIVES

### 5.1 Mesures préférentielles et voie réservée Côte-Vertu

Le projet de voies réservées et de mesures préférentielles sur le boulevard Côte-Vertu s'inscrit dans le contexte des projets en voie de réalisation, soit : l'implantation d'une voie réservée dans le corridor Marcel-Laurin entre le centre d'échange Le Carrefour et la station de métro Côte-Vertu et l'aménagement du terminus Côte-Vertu. Afin de poursuivre le développement du réseau de voies réservées et de faciliter la desserte du transport en commun le long du boulevard Côte-Vertu, une voie réservée y sera aménagée entre la station de métro et l'autoroute 40.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,400	-	-	0,400	0,100	0,300	-

## 6. Corridor boulevard des Laurentides

Les mesures proposées visent à renforcer les équipements pour la STL et la STCUM et à accroître la capacité de la ligne Montréal/Blainville, pour bien desservir Laval et la couronne Nord, tout en diminuant la circulation automobile sur les routes et sur le territoire de la CUM (Saint-Laurent et Centre-ville de Montréal).

### PROJETS AUTORISÉS

#### 6.1 Étude de mesures préférentielles sur l'axe Henri-Bourassa

Suite aux décisions des études d'opportunité et de faisabilité d'un SLR dans l'axe du boulevard Henri-Bourassa, il est convenu de revoir les éléments proposés en fonction d'un service autobus. C'est à dire, voir la possibilité d'un service autobus en site propre combiné aux mesures préférentielles sur le boulevard Henri-Bourassa.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	0,200	-	-	-	0,300	-	0,300	-

#### 6.2 Étude – desserte gare Chabanel

Au cours des prochaines années, ce qui était anciennement connu comme le "Quartier de la mode" connaîtra une mutation importante. Dorénavant appelé Innopôle, ce secteur fera l'objet d'importants changements au niveau de la structure d'emploi. Ces changements nécessitent une main-d'œuvre qualifiée résidant principalement à l'extérieur du quartier.

Cette étude consiste donc évaluer le potentiel d'achalandage au niveau des employés travaillant actuellement dans ce secteur mais aussi à déterminer l'achalandage potentiel résultant de l'implantation d'autres entreprises. L'étude cherche également à évaluer l'effet de levier que pourrait engendrer la construction d'une gare sur le potentiel d'attraction du secteur.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,025	-	-	-	-	0,025	0,025	-	-

### 6.3 Accroissement de la capacité des infrastructures - Ligne Montréal/Blainville - Phase I

L'achalandage du service actuel de la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville excède, depuis septembre 2000, la capacité du service actuel, soit 7 800 passagers par jour. Compte tenu de cette situation, des travaux doivent être entrepris à court terme pour accroître cette capacité. Ces travaux consistent à rénover et moderniser 10 voitures de type GO afin d'ajouter une rame ou d'allonger les rames de 8 à 10 voitures et d'améliorer les infrastructures ferroviaires de façon à améliorer la performance du service. Des travaux d'augmentation de la capacité de stationnement sont également nécessaires afin d'accueillir la clientèle additionnelle.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
2,500	7,000	3,000	2,000	-	14,500	3,625	10,875	-

### 6.4 Site de garage Saint-Antoine

Ce projet consiste à aménager un site de garage de nuit à Saint-Antoine pour les trains incluant une système d'alimentation électrique des trains au montant de 6,5 M\$, dont une partie des coûts est déjà autorisé pour 1,6 M\$.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	1,600	-	-	1,600	0,400	1,200	-

### 6.5 Étude - desserte du parc industriel de Mirabel

Depuis les dernières années, le parc industriel de Mirabel a connu une forte croissance de ces effectifs et il est anticipé que cette tendance sera maintenue pour les prochaines années. Cette forte croissance nécessite une main d'œuvre qui réside dans les secteurs urbanisés situés au sud de Mirabel. Cette étude consiste donc à évaluer l'opportunité d'une desserte ferroviaire du parc industriel à partir des secteurs urbanisés déjà desservis par le train de banlieue.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,050	0,050	-	-	0,100	0,100	-	-

## **NOUVELLES INITIATIVES**

### **6.1 Accroissement de la capacité - Ligne Montréal/Blainville - Phase II**

L'expérience pilote sur cette ligne a été mise en place avec les infrastructures ferroviaires existantes. Compte tenu de l'âge de ces infrastructures (principalement le rail) et de l'augmentation substantielle du trafic (24 trains de banlieue par jour), le nombre de bris de rail a augmenté de façon importante au point de diminuer la sécurité et la fiabilité du service.

En raison de cette situation, la vitesse limite sur le tronçon entre les gares Parc et Blainville a été réduite de 55 à 40 mph et le temps de parcours augmenté de 12 minutes.

Afin d'assurer à long terme la sécurité, la compétitivité et la fiabilité du service, il est nécessaire de remplacer le rail boulonné (100 lb) par un rail soudé de plus grande capacité (115 lb) sur une longueur de 13 mi.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	6,028	-	-	6,028	1,507	4,521	-

### **6.2 Modifications aux 26 voitures – Ligne Montréal/Blainville**

Lors de la mise en place de l'expérience pilote, les voitures ont été remises en état de marche en minimisant les coûts d'immobilisations. Afin de compléter la remise en état de ces voitures, un montant de 0,96 M\$ doit être investi pour remplacer le système de communication, les contrôles de portes, les revêtements de plancher et pour compléter la peinture extérieure des voitures.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,960	-	-	-	0,960	0,240	0,720	-

### **6.3 Aménagements permanents des gares et des infrastructures de la Ligne Montréal / Blainville – phase II**

Les travaux sont réalisés en deux phases. Ils comprennent, entre autres, les modifications des infrastructures ferroviaires, l'installation d'abris pour passagers, l'éclairage permanent avec câbles enfouis, l'aménagement paysager des gares, le pavage des stationnements actuellement en surfaces granulaires et autres aménagements visant la permanence des installations. La phase I a été autorisée en 2001.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,200	1,000	3,320	4,520	1,130	3,390	-

#### 6.4 Voie réservée boul. René-Lévesque

Ce projet vise à bonifier le fonctionnement des tronçons de la voie réservée existante par l'ajout de mesures préférentielles à des carrefours problématiques. Ce projet permettra d'obtenir des gains de temps supplémentaires pour les usagers et surtout d'assurer la régularité du service.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,325	-	-	-	0,325	0,81	0,244	-

#### 6.5 Site de garage Saint-Antoine – Complément

Ce projet consiste à aménager un site de garage de nuit à Saint-Antoine pour les trains incluant un système d'alimentation électrique des trains au montant de 6,58 M\$. Un montant complémentaire de 4,980 M\$ est nécessaire pour compléter les travaux.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	3,980	1,000	-	4,980	1,245	3,735	-

#### 6.6 Gare Mirabel

Le projet a pour but de prolonger le service actuel Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme. Le service actuel serait prolongé en ajoutant 4 départs vers Saint-Jérôme le matin et 4 retours le soir. Ce nouveau tronçon desservirait plus de 500 usagers provenant de la grande région de Saint-Jérôme. Ce projet permettrait également d'accroître la capacité d'accueil déjà comblé dans le secteur nord.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,500	-	-	0,500	0,125	0,375	-

## 6.7 Gare Saint-Jérôme

Ce projet a pour but de prolonger le service actuel Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme. Le service actuel serait prolongé en ajoutant 4 départs vers Saint-Jérôme le matin et 4 retours le soir. Ce nouveau tronçon desservirait plus de 500 usagers provenant de la grande région de Saint-Jérôme. Le projet permettrait également d'offrir plus de capacité d'accueil (gares et stationnements), alors que les trois gares actuelles sur la Rive Nord ont déjà atteint leur capacité.

Le projet consiste à aménager une gare à Saint-Jérôme et l'amélioration des infrastructures ferroviaires sur le tronçon Blainville/Saint-Jérôme (installation de rail soudé, signalisation ccc et protection de 8 passages à niveau).

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	6,620	-	6,620	-	4,965	1,655

## 7. Corridor boulevard Pie-IX/A-25

Les projets présentés visent à réduire la congestion en développant des dessertes par autobus express et l'accès des voies réservées au covoiturage. Les projets se réalisent avec entente avec Ville de Laval, Terrebonne, la MRC, les CIT concernés et le MTQ.

### PROJETS AUTORISÉS

#### 7.1 Amélioration de la sécurité - voie réservée Pie-IX

La voie réservée Pie-IX, inaugurée il y a plus de 10 ans, doit faire l'objet de certains travaux d'amélioration.

Ce projet, financé à 100 % par l'AMT, a pour objectif d'améliorer la sécurité des opérations et bonifier les services aux usagers et aux transporteurs. Le projet comporte notamment des interventions touchant :

- les systèmes de télécommunication dans les abribus ;
- la mise aux normes de certains éléments de communication ;
- la réfection, en marquage permanent, de certains éléments de marquage ;
- l'implantation d'arrêts supplémentaires.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,175	0,225	-	-	-	0,400	0,400	-	-

### 7.2 Voie réservée A-25 – pont Lepage

Le projet de voie réservée A-25 consiste à aménager une voie réservée pour autobus, taxis et covoiturage sur l'accotement de l'autoroute 25.

Le projet prévoit l'élargissement du pont Lepage, aux limites de Laval et Terrebonne, afin de permettre le passage des autobus, taxis et covoiturage sur l'accotement. Les travaux sont prévus pour 2002 et 2003.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,013	0,876	3,111	-	-	4,000	1,000	3,000	-

### 7.3 Voie réservée Pie-IX - système de diffusion vocale

La voie réservée Pie-IX est une voie réservée à contresens, implantée sur la voie de gauche de chacune des chaussées nord et sud du boulevard du même nom. L'embarquement et le débarquement des usagers se fait donc à partir d'abribus situés dans le terre-plein central du boulevard Pie-IX. Les usagers se rendent donc aux abribus en traversant les voies de circulation automobile et se trouvent donc, à cet endroit, coupés des services réguliers d'autobus circulant normalement dans la voie de droite. Étant à contresens, cette voie réservée demande des mesures de sécurité exceptionnelles et est donc sujette à des perturbations de service. Un système de diffusion vocale est requis pour informer les usagers qui attendent dans les abribus des perturbation de service, en temps réel, lorsqu'elles surviennent, de même que pour leur faire part dans ces conditions de consignes de sécurité particulières.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,160	-	-	-	0,160	0,160	-	-

### 7.4 Étude de faisabilité - Expérience pilote - Ligne Montréal/Mascouche

À la demande du CIT des Moulins, de la MRC et de la Ville de Mascouche, l'AMT a étudié en 1999 l'opportunité d'un service de trains de banlieue entre Mascouche et Laval, en liaison avec la ligne Montréal/Blainville et le prolongement du métro vers Laval. Ce projet a été examiné, avec un comité de suivi, en même temps que le projet de voie réservée sur l'A-25 au coût de 0,111 M\$ financé à 100% par l'AMT.

Les résultats des études en 1999 ont permis à l'AMT, en consultation avec ses partenaires, de choisir la solution optimale à court terme pour développer le transport en commun dans ce corridor, soit le projet de voie réservée sur l'A-25, tout en considérant la pertinence de prévoir le début des travaux du projet du train de banlieue Montréal/Mascouche en 2004.

Une étude de faisabilité permettra à l'AMT d'évaluer la possibilité d'une expérience pilote avec un service à 4 départs par pointe comprenant l'aménagement de 3 nouvelles gares à Mascouche, Terrebonne et Saint-Vincent-de-Paul tout en utilisant les gares de la ligne Blainville (Saint-Martin, Bois-de-Boulogne et Parc) et de Dorion-Rigaud (Montréal-Ouest, Vendôme et Windsor).

Le service de trains de banlieue proposé nécessite l'utilisation de trois rames de trains composée de 8 voitures (27 voitures au total incluant trois voitures de réserve pour entretien).

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,200	-	-	-	0,200	0,200	-	-

### 7.5 Kiosque multifonctionnel – Terrebonne

L'ouverture du stationnement de Terrebonne a connu un franc succès. De plus, la mise en opération de la voie réservée prévue pour l'automne 2001 permettra d'optimiser et de compléter le réseau de transport métropolitain de cette région et d'accroître l'achalandage pour le transport en commun.

Il est donc opportun de prévoir un lieu d'accueil convenable pour la clientèle sans cesse croissante du transport en commun. Pour le bénéfice de la clientèle actuelle et celle anticipée, le CIT des Moulins s'apprête à construire un bâtiment fonctionnel qui va servir de terminus d'autobus et de bureau d'information touristique pour les besoins de la région.

Pour réaliser ce projet, le CIT des Moulins sollicite la participation financière de l'AMT et en échange lui offrira gratuitement cette salle d'accueil.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,050	0,100	-	-	-	0,150	0,150	-	-

## NOUVELLES INITIATIVES

### 7.1 Voie réservée Pie-IX – Mesures préférentielles aux intersections

Une des principales causes des accidents qui surviennent le long de la voie réservée Pie-IX est liée aux mouvements de virage à gauche faits par les automobilistes durant les heures d'utilisation et de fonctionnement de la voie réservée. De tels accidents se produisent autant aux intersections où ces virages à gauche sont autorisés qu'à ceux où ils ne le sont pas. Ils sont en très grande partie attribuables au fait qu'en étant à contresens, les autobus arrivent dans la direction opposée à celle où par habitude regarde l'automobiliste effectuant une telle manœuvre. Des mesures préférentielles sont requises à certaines intersections plus problématiques de façon à dégager les autobus et libérer le cycle de virages à gauche là où ils sont autorisés et en permettre à certains autres endroits où ils ne le sont pas, faute d'aménagements adéquats.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,300	-	-	-	0,300	0,075	0,225	-



## 7.2 Centre d'échange et stationnement Terrebonne – phase II

Le projet consiste à agrandir le stationnement incitatif Terrebonne afin d'y ajouter 500 cases de stationnement supplémentaires. Ce projet portera la capacité du stationnement incitatif à 1 000 espaces.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	1,100	-	1,100	0,275	0,825	-

## 7.3 Stationnement A-440/A-25

La construction du futur pont de l'A-25 prévoit une voie réservée et s'inscrit dans le cadre du prolongement de l'A-25 entre la CUM et Laval. Ce nouveau lien crée l'opportunité d'implanter un stationnement incitatif à la jonction des autoroutes 25 et 440 en complément à la voie réservée du pont. Le nombre de cases de stationnements requises est estimé à 500 et pourra être validé par une étude menée à l'automne 2002.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	1,280	-	1,280	0,320	0,960	-

## 8. Corridor Rive-Nord Est

Les mesures proposées visent à mieux desservir l'est de l'Île de Montréal, et améliorer l'efficacité du transport en commun entre la Rive-Nord et le centre de l'Île, en insérant un ensemble de mesures composées de terminus, stationnements, voies réservées, bus-express et mesures de gestion de la demande.

### PROJETS AUTORISÉS

#### 8.1 Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame et Sherbrooke

Sur le territoire de Montréal-Est, la rue Sherbrooke n'a que deux voies par direction. L'implantation de mesures préférentielles aux intersections est donc prévue, en prolongement de la voie réservée existante sur la rue Sherbrooke. Le projet consiste à implanter une série de mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke dans chacune des deux directions, entre Marien et Georges-V, qui améliorent les temps de parcours et la régularité des services d'autobus.

Le projet intègre deux types de mesures :

1. l'implantation d'une synchronisation des feux de circulation entre les avenues Gamble et Marien, où la distance entre les feux est toujours de moins de 400 m ;

2. le réaménagement de plusieurs intersections combiné à l'intégration de feux prioritaires pour autobus aux endroits où des files d'attente appréciables ont été observées. Afin d'ajouter des bénéfiques aux autobus, des feux de priorité pour autobus et voies réservées à cinq (5) intersections sont proposées.

De plus, une intervention au niveau de l'avenue Georges-V est justifiée en raison de son intégration évidente à la voie réservée existante localisée immédiatement à l'ouest.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,843	-	-	-	0,843	0,210	0,633	-

## 8.2 Voie réservée pont Le Gardeur

Ce projet d'inscrit dans un ensemble de mesures annoncées par l'AMT dans le corridor de transport en commun, entre Repentigny et le Centre-ville de Montréal, et comprend l'implantation de mesures préférentielles pour les autobus à l'approche du pont Le Gardeur, sur le territoire de la ville de Repentigny.

Le projet consiste à implanter une série de mesures pour résoudre les problèmes répertoriés en pointes du soir et du matin, et permettant de donner aux autobus un gain de temps significatif. Pour les déplacements en période du soir, il est proposé :

- D'élargir la rue Notre-Dame du côté sud, entre le pont Le Gardeur et l'intersection Notre-Dame/Notre-Dame-des-Champs, et d'implanter une voie réservée sur ce tronçon ;
- D'implanter un feu prioritaire sur appel pour permettre aux autobus de quitter l'intersection en direction est avant les autres véhicules ;
- D'implanter une voie de déviation pour les autobus provenant du pont Le Gardeur à l'approche sur de l'intersection Notre-Dame/Notre-Dame-des-Champs. Pour ce faire, un nouveau lien réservé aux autobus seulement est prévu pour rejoindre la rue Trudeau depuis la voie de rive en direction est. La rue Trudeau ainsi que l'intersection des rues Deschamps et Trudeau sont réaménagées en fonction des contraintes du secteur bâti.

La voie de déviation pour les mouvements vers le stationnement d'incitation à Charlemagne devrait être implantée au moment où le stationnement sera en opération.

En pointe du matin, il est proposé d'insérer un espace réservé aux autobus à l'approche est de l'intersection et d'insérer une phase prioritaire pour autobus sur appel.

L'échéancier des travaux tiendra compte des travaux de réfection projetés par le MTQ en 2001-2002 au pont Le Gardeur.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,816	1,464	-	-	-	3,280	0,820	2,460	-

### 8.3 Stationnement Rive-Nord Est – phase I et II

Afin d'augmenter l'offre de stationnement dans l'axe du Viabus, l'AMT aménagera un nouveau stationnement à Charlemagne. Le terrain du stationnement sera acquis en 2001 et aménagé de façon permanente en 2002.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,101	0,688	-	-	-	1,789	0,447	1,342	-

### 8.4 Stationnement Radisson

Le projet consiste à réouvrir le stationnement incitatif Radisson, en opération de 1990 à 1995, à proximité de la station de métro Radisson, et offrant 600 places. Ce stationnement incitatif accommodait, au moment de sa fermeture en 1995, plus de 1 100 usagers de la région.

L'aménagement du stationnement en 2001, 2002 et 2003 consolidera l'usage du métro et diminuera le nombre d'autos vers le centre-ville de Montréal.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
3,133	0,500	0,500	-	-	4,133	1,033	3,100	-

### 8.5 Viabus en site propre, emprise ferroviaire CN

Ce projet consiste à aménager une voie réservée en site propre pour les autobus à même l'emprise ferroviaire du CN dans l'est de Montréal et des mesures connexes qui s'y rattachent. L'emprise ferroviaire est située entre la 64<sup>e</sup> Avenue et l'Autoroute 25. Le tracé en site propre dans l'emprise ferroviaire a une longueur approximative de 9 km. Sur une portion du tronçon, l'emprise ferroviaire serait vendue à l'AMT qui pourrait l'utiliser en exclusivité. Pour une deuxième portion de l'emprise, l'utilisation de cette dernière serait partagée par le transport en commun et par la circulation ferroviaire. Dans son troisième tronçon, la voie réservée ou mesures préférentielles emprunteront l'autoroute Notre-Dame. Le service d'autobus express qui sera mis en place accommodera un achalandage estimé à environ 4 000 déplacements en pointe du matin, en direction du centre-ville.

Le concept d'aménagement du Viabus est en cours d'élaboration pour implantation en 2002-2003 et 2004. Les divers partenaires du projet sont la CUM, le MTQ, les municipalités, les AOT concernées et l'AMT.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
5,415	5,564	2,239	4,867	-	18,085	4,521	13,564	-

### 8.6 Agrandissement du stationnement Sherbrooke Est

Suite au succès démontré par la combinaison de localisation du stationnement Sherbrooke Est et du service de l'Express 410 de la STCUM, l'AMT a graduellement augmenté la capacité du stationnement Sherbrooke Est par l'optimisation de son aménagement afin de répondre à la demande. Malgré ses 325 places actuelles, le stationnement présente un taux d'occupation de plus de 95%.

Suite aux récents développements prévus par la Ville de Montréal dans l'axe Sherbrooke, dont la révision de l'intersection Henri-Bourassa/Sherbrooke, le stationnement devra être relocalisé. Le projet sera donc de compléter l'aménagement du stationnement le long de l'axe Sherbrooke (pavage, drainage, éclairage, abribus et services) sur le site actuel et d'implanter un stationnement incitatif sur un nouveau site à proximité des équipements actuels. L'échéancier du projet devra s'arrimer avec celui des travaux réalisés par la Ville de Montréal.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,018	0,360	-	-	-	0,378	0,094	0,284	-

### 8.7 Mise à niveau de l'étude du train de banlieue Montréal/Repentigny

Ce projet consiste à réaliser une étude d'opportunité d'un service de trains de banlieue entre Montréal et Repentigny (via la voie ferrée du CN passant par le nord-est de la CUM et rejoignant la ligne Deux-Montagnes), afin d'évaluer l'importance de nouvelles clientèles attirées vers le transport en commun et d'établir la faisabilité de ce service via une étude de marché et la mise à niveau des études antérieures.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	0,100	-	-	-	0,200	0,200	-	-

## NOUVELLES INITIATIVES

### 8.1 Viabus en site propre, emprise ferroviaire CN-complément

Ce projet consiste à aménager une voie réservée en site propre pour les autobus à même l'emprise ferroviaire du CN et des mesures connexes qui s'y rattachent. L'emprise ferroviaire est située entre la 64<sup>e</sup> Avenue et l'Autoroute 25. Le tracé en site propre dans l'emprise ferroviaire a une longueur approximative de 9 km. Sur une portion du tronçon, l'emprise ferroviaire serait vendue à l'AMT qui pourrait l'utiliser en exclusivité. Pour une deuxième portion de l'emprise, l'utilisation de cette dernière serait partagée par le transport en commun et par la circulation ferroviaire. Le service d'autobus express qui sera mis en place accommodera un achalandage estimé à environ 4 000 déplacements en pointe du matin, en direction du centre-ville.

Le concept d'aménagement du Viabus sera élaboré au cours de l'année 2001 pour implantation du projet en 2002-2004. Les divers partenaires du projet sont la CUM, le MTQ, les municipalités et les AOT concernées.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	7,125	-	7,125	1,781	5,344	-

## 9. Corridor Rive-Sud Centre

Les projets dans l'axe Rive-Sud Centre améliorent les dessertes pour autobus et créent un lien régional ferroviaire destiné à la clientèle automobiliste.

### PROJETS AUTORISÉS

#### 9.1 Service de train Montréal / Saint-Hilaire (service complet)

Une entente de principe est intervenue entre l'AMT et le CN quant aux coûts d'exploitation et d'immobilisations, pour un service complet (5 départs par période de pointe) en 2002.

Ce projet, évalué à 29,07 M\$, inclut la modernisation du matériel roulant, les modifications aux infrastructures ferroviaires, l'aménagement des gares et la construction des quais. Le projet a débuté en 2000 et sera terminé en 2002.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
20,526	5,274	3,270	-	-	29,070	7,268	21,802	-

#### 9.2 Place d'accueil – Terminus Longueuil

La place d'accueil du terminus est localisée entre le terminus métropolitain qui la délimite au sud, la place Charles-Lemoyne au nord, le métro Longueuil à l'ouest et le stationnement à l'est.

La nouvelle place d'accueil de 2000 m<sup>2</sup> est le point d'entrée principal et stratégique du terminus métropolitain à partir de la ville de Longueuil. La place est le lieu de convergence et de rencontre des milliers d'utilisateurs du terminus et du métro.

Les utilisateurs bénéficieront d'aires de repos et de détente avec mobilier urbain et espaces pour le stationnement des bicyclettes.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,200	0,600	-	-	-	0,800	0,300	0,500	-

### 9.3 Mesures préférentielles à l'entrée du Terminus Longueuil

Le projet autorisé consiste à aménager des mesures préférentielles aux autobus sur la rue Saint-Charles à l'approche du terminus Longueuil d'un système de préemption pour les autobus. Ces mesures généreront des gains de temps et de régularité se traduisant par un meilleur service à la clientèle et une réduction des coûts d'opération pour la STRSM utilisant cet axe routier. Le projet est en cours de réalisation et sera opérationnel en 2002.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,419	1,132	-	-	-	1,551	0,388	1,163	-

### 9.4 Étude des trains de banlieue Montréal/Varenes

Ce projet de train consiste à réaliser un étude d'opportunité d'un service de train de banlieue entre Montréal et Varenes afin d'identifier la faisabilité technique et économique.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,050	0,080	-	-	-	0,130	0,130	-	-

### 9.5 Étude gare Edna-Maricourt

Cette étude a consisté à examiner la faisabilité et la localisation d'une gare additionnelle à Longueuil à la place de celle qui a été prévue à Lemoyne.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	0,020	-	-	-	0,120	0,120	-	-

### 9.6 Étude sur le prolongement de la voie réservée A-20

Ce projet consiste à étudier la possibilité de prolonger la voie réservée existante sur l'A-20 en direction de Montréal et de Longueuil, du boulevard de Montagne jusqu'au nord du boulevard de Montarville, afin d'optimiser les services des AOT à destination de la CUM, via le terminus Longueuil ou via le pont-tunnel Louis-H.-Lafontaine. Parallèlement à ce projet, l'AMT a participé à l'étude du MTQ concernant la planification du corridor de l'autoroute 20 en vue d'y intégrer ce projet. De nouvelles améliorations au transport en commun ont été définies dans le cadre de ce projet.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,133	-	-	-	0,133	0,133	-	-

### 9.7 Stationnement et édicule Longueuil

Le stationnement Longueuil répond à tous les critères de reconnaissance définis à la politique des stationnements incitatifs métropolitains. Il a été reconnu comme tel le 27 avril dernier par le Conseil d'administration de l'AMT. Ce stationnement de 1 225 cases à l'usage exclusif du transport en commun a fait l'objet d'une entente avec la Ville de Longueuil pour son acquisition par l'AMT à l'automne 2001 au coût de 9 M\$.

Le bâtiment administratif lié à la station de métro et adjacent au terminus de Longueuil, propriété de l'AMT, a également fait l'objet d'une entente pour fins d'acquisition aux coûts de 8 M\$.

Ces acquisitions seront rentables suite à leur acquisition. Elles permettront une rationalisation dans la gestion intégrée par un seul propriétaire des bâtiments, terminus et stationnement.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
17,000	-	-	-	-	17,000	-	-	17,000

### 9.8 Gare Saint-Basile-le-Grand

La gare sera située à proximité de l'intersection de la route 116 et du boulevard du Millénaire, à Saint-Basile-le-Grand et fera partie d'un nouveau développement commercial et résidentiel planifié par la Ville. L'AMT a déjà un concept préliminaire pour la gare, lequel a été validé par un comité de travail composé de représentants de la Ville, du CITVR, du MTQ et de l'AMT.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	1,800	1,300	0,900	4,000	1,000	3,000	-

## NOUVELLES INITIATIVES

### 9.1 Mesures préférentielles – voie réservée route 116

Ce projet consiste à implanter des mesures préférentielles ponctuelles sur la route 116 à Saint-Hubert, Saint-Bruno-de-Montarville et Saint-Basile-le-Grand. Ce projet vise à améliorer le service du CIT de la Vallée du Richelieu et de l'OMIT Saint-Bruno vers le terminus Longueuil ainsi que de faciliter le rabattement par autobus vers le tain de banlieue Mont Saint-Hilaire. Les premières interventions auront lieu en 2002 au carrefour 116-Seigneurial.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,080	0,220	-	-	-	0,300	0,075	0,225	-

### 9.2 Terminus et stationnement Sainte-Julie

Le stationnement Sainte-Julie, d'une capacité atteinte de 60 places, est actuellement enclavé au nord de l'autoroute 20. L'étude de transport collectif pour le secteur est de la Couronne Sud a conclu que le

réseau d'autobus de Sainte-Julie devrait être réorganisé pour optimiser les services : fréquence nettement augmentée au terminus, accroissement de la demande de stationnement, etc. De plus, une voie réservée vers le pont-tunnel Louis-H. Lafontaine sera mise en place sur l'autoroute 20 ainsi qu'une nouvelle desserte par autobus dans l'axe Mont-Saint-Hilaire / Beloeil / Sainte-Julie / Boucherville / station de métro Radisson. Le nouveau terminus de Sainte-Julie, d'une capacité de 250 cases de stationnement, sera intégré avec le réaménagement prévu de la bretelle nord-est de l'échangeur 102.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,001	0,448	0,951	-	-	1,400	0,350	1,050	-

### 9.3 Gare Edna-Maricourt

La gare Edna-Maricourt située, sur le territoire de la ville de Longueuil, permettra d'offrir un point d'embarquement intéressant pour les résidents de Saint-Hubert et de Longueuil. Or, l'accessibilité de la gare dépend de la réalisation de l'échangeur Edna-Maricourt qui permettrait un lien routier entre Saint-Hubert et Longueuil et la construction du boulevard Julien-Lord. Cette gare sera construite en plusieurs phases. Un montant de 1,0 M\$ inscrit en 2002 et 2003 permettra à l'AMT d'aménager une gare temporaire.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,000	1,000	-	3,384	5,384	1,346	4,038	-

### 9.4 Stationnement route 132 – Boucherville-Varenes

Les services de transport en commun dans cet axe sont offerts par le CIT Sorel-Varenes et la STRSM vers la station de métro Longueuil et par la STRSM vers le terminus Centre-ville à Montréal. Aucune des lignes de transport en commun dans cet axe n'est desservie par un parc de stationnement incitatif. Certains usagers de la STRSM en provenance de Boucherville et de Varenes se stationnent sur le boulevard Marie-Victorin à proximité de la route 132 à Boucherville, afin de profiter des lignes directes vers Longueuil ou Montréal.

La STRSM est à revoir le réseau d'autobus desservant Boucherville afin d'améliorer le service tout en réduisant les coûts. Le stationnement de Mortagne de l'AMT devrait notamment être mieux desservi, ce qui devrait contribuer à solutionner la problématique du stationnement illégal sur le boulevard Marie-Victorin. Cependant, le stationnement de Mortagne ne répond pas aux besoins de tous les usagers du corridor de la route 132. De plus, un point de correspondance d'autobus sera mis en place au niveau de la rue de la Barre à Boucherville afin de rationaliser la desserte hors des périodes de pointe.

Ce nouveau contexte offre des opportunités de mise en place d'un nouveau terrain de stationnement incitatif afin de mieux desservir les déplacements bimodaux du corridor et attirer plus d'automobilistes vers le transport en commun. Plusieurs sites dans l'axe de la route 132 devraient être étudiés, à la fois à Boucherville et à Varenes. Les sites étudiés à Varenes pourraient comprendre un site adjacent à la voie ferrée, qui pourrait être transformé éventuellement en gare si le projet de train de banlieue vers Varenes devait voir le jour.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,100	0,400	-	-	0,500	0,125	0,375	-



### 9.5 Mesures préférentielles chemin Chambly – phase II

Ce projet fait suite aux mesures préférentielles sur le chemin Chambly et vient bonifier celui-ci par l'ajout de systèmes de gestion plus sophistiqués.

En termes de travaux, la phase II consiste notamment à aménager la centrale qui contrôlera les déplacements des autobus sur les lignes du chemin Chambly et à prolonger ces mesures préférentielles sur Saint-Charles ainsi qu'à équiper des autobus supplémentaires de systèmes de préemption des feux de circulation.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	0,960	-	0,960	0,240	0,720	-

### 9.6 Mesures préférentielles route 132/Montbrun

Les autobus du CIT Sorel-Varenes (CITSV) venant de Sorel et de Varenes vers Longueuil subissent des retards en période de pointe du matin sur la route 132 en direction ouest, à l'approche du carrefour avec le boulevard Montbrun à Boucherville. Ce carrefour est le dernier feu de circulation rencontré avant de rejoindre le tronçon autoroutier de la route 132 dans Boucherville. Le carrefour est très congestionné et voit ses débits augmenter de façon substantielle à chaque année. Les retards encourus par les autobus nuisent à la fiabilité du service, réduisent la compétitivité du transport en commun et augmentent les coûts d'opération du CITSV.

L'AMT envisage une voie réservée en rive sur l'accotement actuel de la route 132 pour permettre aux autobus d'éviter la file d'attente. Des modifications géométriques en amont et en aval du boulevard Montbrun sont nécessaires pour assurer une insertion fluide des autobus et pour minimiser les impacts sur la capacité du carrefour. Au niveau du boulevard Montbrun, la chaussée de la route 132 est élargie par l'intérieur. Certains équipements doivent être déplacés (feux de circulation, massifs d'éclairage) pour permettre la mise en place de la voie réservée dans le respect des normes du MTQ.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,500	-	-	-	0,500	0,125	0,375	-

### 9.7 Stationnement incitatif Montarville à Boucherville

Ce stationnement, situé au niveau de l'échangeur Montarville de l'autoroute A-20, a déjà fait l'objet d'aménagements temporaires et a été utilisé lors des travaux sur l'autoroute A-20. Le projet vise à créer un stationnement incitatif permanent de 500 cases à cet endroit pour intercepter les automobilistes circulant sur l'autoroute A-20 vers Montréal. Le projet s'inscrit dans le cadre de la mise en place par le MTQ de la voie réservée de l'autoroute A-20 vers le pont-tunnel Louis-H. Lafontaine et de l'introduction de nouveaux services d'autobus dans ce corridor.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	1,000	-	1,000	0,250	0,750	-

## 10. Projets métropolitains en support aux réseaux locaux

Ces projets concourent à aider les sociétés de transport et les CIT à améliorer leurs services offerts à la clientèle et à les optimiser.

### PROJETS AUTORISÉS

#### 10.1 Signalisation dynamique Terminus Angrignon/H.-Bourassa/Radisson

Ce projet comprend la mise en place d'équipements d'information aux transporteurs et aux usagers des terminus métropolitains. Ces équipements visent d'une part à optimiser l'utilisation des quais des terminus et, d'autre part, à informer les usagers en temps réel, sur l'état du réseau. Ils contribuent également à la sécurité des usagers.

Parmi les équipements proposés on retrouve :

- Des panneaux de signalisation dynamique aux quais (identification de la ligne, heure du prochain départ) ;
- Un système de communication vocale (information aux usagers lors de problèmes et de retards sur le réseau) ;
- Un système de gestion d'exploitation (identification des autobus, signal de départ en fonction de l'horaire).

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,150	0,700	-	-	-	0,850	0,213	0,637	-

#### 10.2 Équipements de vente et perception

Mis sur pied en 1998 par l'AMT, le Comité sur l'automatisation des systèmes de vente des titres et de perception des recettes regroupe l'Association des CIT, la STRSM, la STL, la STCUM, l'AMT et le MTQ. Il a pour objectif de poursuivre la modernisation du système de vente des titres et de perception des recettes en vue de doter la région métropolitaine de Montréal d'un système qui soit cohérent, équitable et intégré, tout en préservant l'autonomie de gestion de chaque organisme.

Après analyse de quatre soumissions déposées par des groupements à la fin de l'année 1999, le conseil d'administration de l'AMT a retenu, au printemps 2000, deux fournisseurs pour la phase finale du processus d'analyse et la réalisation de projets-pilotes. À l'automne 2000, les représentants du Comité ont effectué un voyage d'études qui a permis d'évaluer le fonctionnement des systèmes déjà en opération depuis plusieurs années, à Hong Kong (Chine) pour le groupement Motorola-ERG et Agra Monenco, et à Malmö (Suède) pour celui de Cubic-SNC Lavalin. Cette mission a permis de comprendre les conditions d'implantation dans des contextes différents et d'évaluer avec précision les diverses possibilités d'adaptation des systèmes proposés aux besoins spécifiques de la grande région de Montréal.

Jusqu'ici présente dans le projet, mais dans un rôle d'observatrice, la STCUM a décidé, à la fin de l'année 2000, d'automatiser son système de vente et de perception avec carte magnétique. Cette adhésion majeure accroît les implications financières et les défis de réalisation, dans l'espoir d'un résultat final plus unifié et mieux intégré.

Au cours de l'année 2001, l'ensemble des AOT et des CIT ainsi que l'AMT travaillent à développer un système intégré métropolitain reposant sur la carte à puce sans contact et la carte magnétique selon un calendrier commun. Les consultations devraient débuter au cours de l'été 2001 et l'attribution du contrat de réalisation et d'implantation être effective à la fin de l'année avec une mise en service prévisionnelle en fin 2003.

L'AMT prévoit équiper ses billetteries métropolitaines ainsi que celles des trains de banlieue des nouveaux équipements de vente des titres et de perception des recettes et se doter d'une carte à puce qui supportera la tarification métropolitaine.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,955	0,200	0,400	0,600	7,845	10,000	-	-	

### 10.3 Études diverses à la demande des partenaires

Plusieurs propositions d'études et améliorations ont été proposées par les partenaires de l'AMT afin d'en mesurer l'opportunité, la faisabilité. Particulièrement, une desserte entre Sainte-Julie et Montréal via la voie réservée A-20, des améliorations de feux de circulation, la possibilité de mesures favorables aux taxis, des pistes cyclables intégrées aux équipements métropolitains etc.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,150	0,075	0,075	-	-	0,300	-	-	

### 10.4 Service téléphonique à la clientèle et outils d'information

L'AMT et les organismes de transport en commun de la région métropolitaine déploient actuellement d'importants efforts afin d'améliorer, harmoniser et arrimer l'information proposée à la clientèle. Ces efforts visent les usagers réguliers et occasionnels ainsi que les visiteurs.

C'est dans ce contexte que ce projet prévoit doter les organismes de transport de la région métropolitaine d'équipements téléphoniques modernes et déployer une mise à niveau des systèmes intégrés, qui puissent offrir, par voie téléphonique et électronique, de l'information sur les horaires et heures de passages des autobus et trains de banlieue aux arrêts et gares de la région métropolitaine.

Ce projet s'inscrit directement et efficacement à l'intérieur des objectifs poursuivis où l'information à la clientèle représente, au niveau des exploitants, un instrument d'amélioration de l'offre de service, et, au niveau métropolitain, un levier important des mécanismes de gestion de la demande.

Ce projet, « branché » sur les technologies d'information qui se déploient actuellement au sein des organismes de la région, contribuerait finalement à propager le dynamisme qui anime les services de transport en commun de la région métropolitaine.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,650	-	-	-	0,650	-	-	

### 10.5 Harmonisation des horaires des AOT

Les sociétés de transport en commun possèdent des logiciels pour la préparation des horaires d'autobus. Ces logiciels analysent les points de correspondances d'une ligne à l'autre afin de produire des horaires synchronisés et de réduire au minimum les temps de déplacements des usagers qui doivent effectuer une correspondance.

Ces logiciels ne permettent toutefois pas d'établir des points de correspondance synchronisés avec les horaires du métro et des trains de banlieue. Ce travail est réalisé manuellement à chaque fois que l'on produit un nouvel horaire pour les autobus, ce qui peut se produire jusqu'à cinq fois par année.

Afin d'optimiser le processus de la préparation des horaires synchronisés entre les autobus, le métro et les trains de banlieue, ce projet vise le développement additionnel des logiciels en place dans le but de produire des horaires synchronisés informatisés.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,075	0,200	0,100	-	-	0,375	0,375	-	-

## NOUVELLES INITIATIVES

### 10.1 Mesures préférentielles et stationnements sur le réseau de transport métropolitain et local

Ce projet consiste à analyser toutes les voies réservées constituant le réseau de transport métropolitain et les principaux points d'accès aux équipements métropolitains afin d'identifier et d'implanter différentes mesures visant à favoriser les déplacements des transporteurs. Les mesures étudiées comprendront des mesures de préemption, de mesures préférentielles, de la synchronisation de feux et des aménagements géométriques, des nouvelles voies réservées et l'accès de deux voies réservées au covoiturage. De plus ce projet consiste à remplacer progressivement les panneaux d'arrêt d'autobus des organismes de transport de la région métropolitaine afin d'assurer et de soutenir :

- l'implantation de nouveaux renseignements;
- l'information du médium visuel et la remise à neuf des infrastructures (panneaux)

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,005	0,595	0,800	0,900	0,500	2,800	0,700	2,100	-

### 10.2 Sécurité dans les stationnements

Certains stationnements des réseaux de trains de banlieue et des équipements métropolitains présentent des problèmes de sécurité, principalement au niveau des vols de voitures. En appui à son plan d'action sécurité dans les stationnements (agents de surveillance, ententes policières, éclairage), l'AMT prévoit implanter des systèmes de surveillance par caméra sur les stationnements problématiques.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,005	0,295	0,300	-	-	0,600	0,150	0,450	-

### 10.3 Système de gestion de capacité PMV

Afin d'optimiser le fonctionnement des stationnements incitatifs Brossard/Chevrier et Brossard/Panama et d'agir de façon proactive auprès des automobilistes en transit dans le secteur, l'AMT prévoit installer sur chacun de ces stationnements, des systèmes de gestion de la capacité (décompte des places disponibles en temps réel) qui, à l'aide de panneaux à messages variables, stratégiquement localisés, relayeront l'information aux clients sur la capacité disponible et les services offerts.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,450	0,250	-	-	0,700	0,175	0,525	-

### 10.4 Amélioration du transport adapté pour les équipements métropolitains incluant un système de réservation

Les projets consistent à améliorer des équipements existants afin de permettre aux organismes de transport adapté (OTA) de faire des transferts en toute sécurité pour les usagers. Également, ce projet permet de compléter le projet d'intégration des services de transport adapté en ajoutant des points de transfert (Radisson, Angrignon, Brossard/Panama) et de correspondance (Longueuil et Le Carrefour). Des travaux afin de faciliter la circulation des personnes handicapées visuelles sur nos équipements sont aussi prévus. Les travaux auront lieu aux endroits suivants : Terminus Radisson, Angrignon, Brossard/Panama, Le Carrefour et Longueuil. Ce projet inclut l'implantation d'un système d'information à la clientèle afin de prendre des réservations à des heures précises pour accommoder les personnes à mobilité réduite.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,775	-	-	-	0,775	0,194	0,581	-

### 10.5 Stationnement services complémentaires

Plusieurs stationnements incitatifs connaissent une progression consistante d'utilisation avec un fort taux de satisfaction de la clientèle. Parmi ceux-ci, certains stationnements métropolitains se trouvent isolés de tout bâtiments ou installations permanentes offrant des services complémentaires. Le projet consiste donc à développer et implanter en partenariat avec des intervenants privés ou institutionnels des installations offrant ces services aux usagers. Les interventions permettraient d'accroître la qualité des services à la clientèle, un niveau de service plus élevé et du même coup, obtenir de nouvelles sources de financement pour le transport en commun.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,600	-	1,700	-	2,300	0,125	0,375	1,800

### 10.6 Signalisation dynamique aux usagers en gare

Depuis l'expansion du réseau de trains de banlieue, plusieurs gares sont utilisées par différentes lignes de trains.

Dans cette perspective, afin d'assurer une meilleure information aux usagers sur les départs de trains vers différentes destinations, ainsi que la perturbation des services s'il y a lieu, il est envisagé d'implanter des systèmes de signalisation à message variable aux gares importantes.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,225	0,175	-	-	0,400	0,100	0,300	-

## C. Prolongements du métro

### PROJETS AUTORISÉS

#### 1.1 Prolongement métro vers Laval

Les résultats des études, réalisées de concert avec la STCUM, la STL, la Ville de Laval et les firmes privées ont été déposés au gouvernement du Québec en avril 2000. Ces études (au coût de 3,2 M\$) prévoient le prolongement de 5,2 km avec trois stations. Ce prolongement attire une nouvelle clientèle en période de pointe du matin, soit 5 050 nouveaux usagers dont 3 800 automobilistes. Le ratio avantages-coûts est de l'ordre de 0,71. Les opportunités de réalisation de ce projet sont importantes en ce qui a trait au transport, à l'environnement et aux retombées urbaines liées au développement économique de Laval. La réalisation du projet par l'AMT a été autorisé par le MTQ en 2001.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
21,051	98,600	92,000	77,000	90,149	378,800	-	378,800	-

### 1.2 Étude de prolongement métro Ligne 5 Est Anjou

Le gouvernement a autorisé l'AMT à réaliser, de concert avec la STCUM, Ville d'Anjou et Ville de Saint-Léonard, les études de prolongement du réseau de métro, soit le prolongement de la ligne 5, de Saint-Michel à Anjou pour les études du projet estimées à 3,4 M\$. Le projet est de 5 km et cinq stations. Ces études se dérouleront sur une période de 12 mois d'ici fin 2001. Ce projet découle du « Plan de gestion des déplacements du MTQ » comme une intervention prioritaire pour la desserte de l'est de la CUM.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
3,400	-	-	-	-	3,400	0,050	3,150	0,200

### 1.3 Étude de prolongement métro Ligne 4 Longueuil

Le gouvernement a autorisé l'AMT à réaliser, de concert avec la STCUM, la STRSM et la ville de Longueuil, les études de faisabilité pour le prolongement de la ligne de métro de la ligne 4, de Longueuil au Cégep Édouard-Montpetit, pour les études au coût de 3,400 M\$. Ce projet est de 3,7 km et quatre stations. Les études autorisées se dérouleront sur une période de 12 mois, d'ici fin 2001.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
3,400	-	-	-	-	3,400	0,050	3,150	0,200

## NOUVELLES INITIATIVES

### 1.1 Étude de prolongement métro Ligne 5 Est Anjou

Le prolongement de la ligne 5 Est vers la station Pie-IX puis vers Anjou est identifié au Cadre d'aménagement parmi les projets d'équipements et d'infrastructures du Gouvernement. La Communauté métropolitaine de Montréal et les municipalités devront intégrer ce projet à leur schéma d'aménagement et plans d'urbanisme.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	15,800	47,200	53,500	260,600	377,100	-	377,100	-

### 1.2 Étude de prolongement métro Ligne 4 Longueuil

Ce projet est inscrit au Plan de gestion des déplacements du ministère des Transports parmi les interventions qui seront réalisées dans la région de Montréal d'ici 2010.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	16,700	33,400	33,400	246,700	330,200	-	330,200	-

1.2

**D. Trains légers (SLR)**

**PROJETS AUTORISÉS**

**1.1 Etude SLR – avenue Du Parc**

Les études de faisabilité et d'opportunité sur l'implantation d'un système léger sur rail (SLR), dans l'axe A-10/Estacade, ont été réalisées par l'Agence métropolitaine de transport (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.

Le ministère des Transports (MTQ), dans son document intitulé « Plan de gestion des déplacements région métropolitaine de Montréal – Stratégie prioritaire d'intervention » - avril 2000, prévoit plusieurs interventions afin d'améliorer la qualité et l'efficacité du transport en commun dans la région métropolitaine, dont l'aménagement de l'estacade près du pont Champlain afin d'y faire passer des autobus, et de préférence un SLR, dans le cadre d'une entente de partenariat avec le gouvernement fédéral et/ou le secteur privé.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc. (PJCCI), responsable du Pont Champlain, et associé depuis le début des études, appuie le projet.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,600	-	-	-	0,600	0,200	0,200	0,200



## 1.2 Étude SLR/A-10

En avril 2000, l'AMT recommandait au MTQ la préparation d'un avant-projet destiné à insérer une technologie de type SLR sur l'Estacade. Le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec ont autorisé 14 M\$ pour réaliser l'avant projet qui devrait se terminer en novembre 2003

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,000	9,000	4,000	-	-	14,000	-	7,000	7,000

## NOUVELLE INITIATIVE

### 1.1 SLR/A-10

Les études de faisabilité et d'opportunité sur l'implantation d'un système léger sur rail (SLR), dans l'axe A-10/Estacade, ont été réalisées par l'Agence métropolitaine de transport (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.

Le ministère des Transports (MTQ), dans son document intitulé « Plan de gestion des déplacements région métropolitaine de Montréal – Stratégie prioritaire d'intervention » - avril 2000, prévoit plusieurs interventions afin d'améliorer la qualité et l'efficacité du transport en commun dans la région métropolitaine, dont l'aménagement de l'estacade près du pont Champlain afin d'y faire passer des autobus, et de préférence un SLR, dans le cadre d'une entente de partenariat avec le gouvernement fédéral et/ou le secteur privé.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc. (PJCCI), responsable du Pont Champlain, et associé depuis le début des études, appuie le projet.

La réalisation de l'avant projet en cours devrait conduire d'ici 2003 à des décisions de réalisation du SLR.

Le coût des aménagements et de l'estacade, pour fins d'autobus financé à 100 % par le MTQ, se chiffre à 154,5 M\$. Le passage d'un SLR nécessiterait une somme additionnelle de 485,5 M\$, soit un coût total estimé de 640,0 M\$ à partager 50/50 entre le gouvernement fédéral et du Québec.

## E. TRAINS DE BANLIEUE

### NOUVELLES INITIATIVES

#### 1.1 Accroissement de la capacité - Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Le doublement de la voie électrifiée jusqu'à Roxboro a pour objectif de permettre la circulation d'un plus grand nombre de trains pendant les périodes de pointe en diminuant les contraintes relatives à la synchronisation des rencontres de trains en voie simple, permettant ainsi d'accroître la capacité de la ligne.

Concurremment au doublement de la voie, l'ajout de gares a pour objectif d'accroître la capacité d'accueil au service de trains qui offrirait une capacité accrue par le prolongement de la voie double et l'ajout de voitures. L'ajout de gares concerne deux nouvelles gares :

➤ Gare A-13

L'ouverture d'une gare à cet endroit et l'aménagement d'un parc de stationnement incitatif adjacent permettrait d'attirer une nouvelle clientèle automobile du territoire de Laval et des secteurs nord-ouest de la CUM vers le transport en commun.

➤ Gare Saint-Eustache

L'aménagement d'une nouvelle gare terminale sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes s'inscrit dans l'ensemble des mesures nécessaires à l'accroissement de la capacité de cette ligne, compte tenu du niveau d'achalandage atteint.

L'accroissement de la capacité de la ligne comporte aussi l'acquisition de 22 voitures additionnelles pour mettre en service deux rames supplémentaires sur la ligne.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,225	3,350	6,004	23,973	59,448	93,000	-	93,000	-

### 1.2 Électrification de la ligne Montréal/ Blainville (Étude de faisabilité)

L'axe de la ligne Montréal/Blainville dessert un bassin important de personnes qui se destinent quotidiennement au centre-ville de Montréal.

À l'instar de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, l'électrification de la ligne Montréal/Blainville permettrait d'attirer une clientèle très importante en réduisant le temps de parcours de 54 à 39 minutes vers la Gare Centrale au centre-ville. L'électrification permet d'optimiser l'usage des infrastructures construites avec l'électrification de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, et de rationaliser les coûts d'exploitation.

Une étude de marché a été réalisée afin d'évaluer la clientèle potentielle de ce service.

Le coût du projet s'ajoute à la réfection des infrastructures ferroviaires et l'électrification entre Blainville et la jonction de l'Est sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes. Également, 44 voitures automotrices sont nécessaires pour offrir le service initial.

Ce projet d'électrification prévu pour être réalisé avant 2007 représente des investissements supplémentaire de 162,9 M\$. Une étude de faisabilité au montant de 1,0 M\$ est prévu afin de valider ce projet.

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,121	0,500	0,500	-	-	1,121	-	1,121	-

### 1.3 Navette Dorval - Gare Centrale

Une étude a été réalisée avec quatre scénarios d'une navette ferroviaire aéroportuaire intégrée au service de train de banlieue ou opérant de façon autonome pour deux corridors distincts du CN (nord via la gare Centrale) et du StL&H (sud via la gare Windsor) et démontre que les deux corridors sont intéressants. Le scénario du corridor utilisant l'emprise ferroviaire du CN par la ligne Montréal/Deux-Montagnes est estimé de 139 M\$ en coûts d'immobilisation. Ce corridor répond mieux aux objectifs de transport en commun et de développement de la région : clientèle accédant directement à la Gare Centrale, accroissement de la clientèle des trains de banlieue (+6460 passagers/jour), optimisation de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, consolidation des pôles de développement urbain actuels dans le nord-ouest de la CUM, protection de l'avenir vers Mirabel et meilleure rentabilité financière.

# AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

## Variation de l'achalandage annuelle 1996/97/98

### Achalandage sur les réseaux des AOT sur le territoire de l'AMT

	Achalandage 1996	Achalandage 1997	Variation 97/96	Achalandage 1998	Variation 98/97	Achalandage 1999	Variation 99/98
	Nb dépl./an*	Nb dépl./an*		Nb dépl./an		Nb dépl./an	
<b>AMT (trains)</b>	6 939 437	8 328 182	20,01%	10 145 068	21,82%	11 041 255	8,83%
<b>AMT (Bus)</b>				56 818		256 477	351,40%
<b>STCUM</b>	336 500 000	338 800 000	0,68%	343 237 652	1,31%	346 200 000	0,86%
<b>(métro)</b>	194 000 000	195 300 000	0,67%	202 700 000	3,79%	205 948 799	1,60%
<b>STL</b>	15 954 844	16 284 216	2,06%	16 744 294	2,83%	16 787 867	0,26%
<b>STRSM</b>	26 821 320	26 989 988	0,63%	27 798 925	3,00%	28 349 746	1,98%
<b>CIT et municipalités</b>	11 399 677	11 897 526	4,37%	12 524 073	5,27%	13 056 118	4,25%
<b>Total</b>	<b>397 615 278</b>	<b>402 299 912</b>	<b>1,18%</b>	<b>410 506 830</b>	<b>2,04%</b>	<b>415 691 463</b>	<b>1,26%</b>

	Achalandage 1999	Variation 99/98	Achalandage 2000	Variation 2000/1999	Achalandage 2001	Variation 2001/2000	Objectif 2002
	Nb dépl./an		Nb dépl./an		Nb dépl./an		Nb dépl./an
<b>AMT (trains)</b>	11 041 255	8,83%	11 992 400	8,61%	12 256 600	2,20%	
<b>AMT (Bus)</b>	256 477	351,40%	408 086	59,11%	645 900	58,28%	↓
<b>STCUM</b>	346 200 000	0,86%	354 300 000	2,34%	364 930 000	3,00%	
<b>(métro)</b>	205 948 790	1,60%	209 403 735	1,68%	216 942 269	3,60%	3,5%
<b>STL</b>	16 787 867	0,26%	17 423 832	3,79%	18 469 262	6,00%	↑
<b>STRSM</b>	28 349 746	1,98%	29 004 239	2,31%	30 164 409	4,00%	
<b>CIT et municipalités</b>	13 056 118	4,25%	14 189 769	8,68%	16 743 927	18,00%	
<b>Total</b>	<b>415 691 463</b>	<b>1,26%</b>	<b>426 910 240</b>	<b>2,70%</b>	<b>442 564 198</b>	<b>3,67%</b>	<b>458 053 945</b>

\* Achalandage tiré des relevés périodiques sur les trains et sur la desserte Chevrier de l'AMT, des documents budgétaires de la STCUM, des services de la planification de la STL et de la STRSM, des documents du MTQ utilisés pour fins de subventions des OMIT.

\*\* Achalandage tiré des relevés périodiques sur les trains et sur la desserte Chevrier de l'AMT, des documents budgétaires de la STCUM, des services de la planification de la STL et de la STRSM, des documents du MTQ utilisés pour fins de subventions des OMIT. De plus, l'achalandage a été réévalué afin de ne pas tenir compte de l'incidence du verglas pour rendre les chiffres comparables à l'année 1997. L'achalandage de la STCUM a été également ajusté pour tenir compte des déplacements des usagers utilisant les titres de transport de la TRAM 4 à 8 sur le réseau de métro.

\*\*\* Achalandage tiré des relevés périodiques sur les trains et sur la desserte Chevrier de l'AMT, des documents budgétaires de la STCUM, des services de la planification de la STL et de la STRSM, des documents du MTQ utilisés pour fins de subventions des OMIT, et projection sur la base de la distribution des ventes de titres.

\*\*\*\* Évaluation préliminaire STCUM.

**COÛTS DE TRANSPORT PAR PASSAGER-KILOMÈTRE (1998)**

**Agences de transport des États-Unis**

AGENCE DE TRANSPORT (Ville, état)	MODE DE TRANSPORT	COÛT SANS SERVICE DE DETTE	
		\$ U.S.	\$ Canadien
Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Los Angeles, Californie)	Métro	0,81	1,20
	Autobus	0,31	0,46
Regional Transportation Authority, METRA (Chicago, Illinois)	Train de banlieue	0,13	0,19
Regional Transportation Authority Chicago Transit Authority (Chicago, Illinois)	Métro	0,19	0,28
	Autobus	0,38	0,56
Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (Philadelphie, Pennsylvanie)	Train de banlieue	0,25	0,37
	Métro	0,19	0,28
	Autobus	0,50	0,74
New Jersey Transit Corporation (New York, New York)	Train de banlieue	0,19	0,28
	Autobus	0,31	0,46
Washington Metropolitan Area Transportation Authority (Washington, D.C.)	Métro	0,19	0,28
	Autobus	0,44	0,65
Massachusetts Bay Transportation Authority (Boston, Massachusetts)	Train de banlieue	0,13	0,19
	Métro	0,25	0,37
	Autobus	0,25	0,37
Metropolitan Transit Authority of Harris County (Houston, Texas)	Autobus	0,25	0,37
San Francisco Municipal Railway (San Francisco, Californie)	Autobus	0,38	0,56

Sources : American Public Transportation Statistics (APTA) Public Transportation Statistics

**Région métropolitaine de Montréal**

	STL	STRSM	STCUM Bus et métro	STCUM Bus	STCUM Métro	AMT-TRAIN	CIT
Sans service de la dette	0,356 \$	0,262 \$	0,277 \$	0,538 \$	0,141 \$	0,236 \$	0,18 \$

## DÉPLACEMENTS SUR LES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE DE 1994 À 2001

### Déplacements sur les lignes de trains de banlieue de 1994 à 2001

(en millions de passagers)

Année									(en millions de \$)
	Dorion-Rigaud	Deux-Montagnes	Blainville	Saint-Hilaire	Delson			Total	
1994	3,18	2,24	(1)					5,42	
1995	3,10	1,54	(2)					4,64	
1996	2,90	4,03						6,93	
1997	2,91	5,17		0,28	(3)			8,36	
1998	2,81	6,42		0,79				10,02 (4)	
1999	3,05	6,79		1,20				11,04	
2000	3,00	7,22		1,61		0,13		11,96	
2001 budget	3,26	(5)	7,11	(5)	1,86	(5)	0,86	(5) 0,11	13,20
2001 prévision	3,25	(6)	7,22	(6)	1,75	(6)	0,38	(6) 0,10	12,70
2002 budget	3,32	(7)	7,22	(7)	1,88	(7)	0,95	(7) 0,36	13,73

(1) Service interrompu 2 mois

(2) Service interrompu 5 mois

(3) À partir du 15 octobre 1997

(4) Achalandage excluant impact du verglas estimé de 0,10 à 0,12

(5) Projection inscrite au budget 2001

(6) Achalandage estimé à partir des huit premiers mois de 2001

(7) Augmentation annuelle d'environ 0 % pour Deux-Montagnes, 2,0 % pour Dorion-Rigaud, 7,4 % pour Blainville et 152,7 % pour Saint-Hilaire

## DÉPLACEMENTS SUR LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DE 1996 À 2002

Les déplacements en métro correspondent aux déplacements annuels sur les quatre lignes, alors que ceux sur les réseaux d'autobus correspondent aux déplacements sur les voies réservées métropolitaines en périodes de pointe du matin et du soir.

Organisme	1996 (réel)	1997 (réel)	1998 (réel)	1999 (réel)	2000 (réel)	2001 (révisé)	2002 (budget)
<b>Réseau du métro</b>	<b>195 407 919</b>	<b>196 913 060</b>	<b>201 644 725</b>	<b>205 948 790</b>	<b>209 063 342</b>	<b>217 677 410</b>	<b>225 296 119</b>
<b>Réseau du transport métropolitain par autobus</b>							
STCUM	12 794 725	7 002 712	11 971 022	12 153 630	12 337 428	13 288 836	13 653 945
STL	3 535 586	2 237 371	2 990 944	3 302 026	3 351 962	3 685 470	3 784 461
STRSM	5 611 356	4 547 898	5 855 270	5 950 246	6 040 231	5 971 094	6 120 082
CIT Rive-Sud	1 988 824	1 900 267	2 476 970	2 792 630	2 834 863	2 844 162	2 923 378
CIT Rive-Nord	255 267	268 150	530 330	553 070	561 434	698 610	723 061
AMT			50 660	245 038	248 744	963 528	1 206 001
<b>Total</b>	<b>24 185 758</b>	<b>15 956 398</b>	<b>23 875 196</b>	<b>24 996 640</b>	<b>25 374 662</b>	<b>27 451 700</b>	<b>28 410 928</b>
<b>TOTAL</b>	<b>219 593 677</b>	<b>212 869 458</b>	<b>225 519 921</b>	<b>230 945 430</b>	<b>234 438 004</b>	<b>245 129 110</b>	<b>253 707 047</b>

**Annexe B**

**VENTE DE TITRES DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN**

Le tableau suivant indique le nombre de titres de transport métropolitain vendus. Pour les années 1995 à 2000, il s'agit des données réelles, alors que pour 2001 et 2002 le tableau présente une prévision. Cette dernière prévision est établie selon les ventes réelles des huit premiers mois de 2001.

**Ventes de titres de transport métropolitain selon le titre tarifaire**

Titre tarifaire	1995 (réel)	1996 (réel)	1997 (réel)	1998 (réel)	1999 (réel)	2000 (réel)	2001 (révisé)	2001 (prévision)	2002 (budget)
<b>Titre ordinaire</b>									
TRAM 2			62 930	75 127	79 105	78 570	106 314	109 298	112 577
TRAM 3	433 808	430 574	398 209	403 936	402 723	376 773	385 871	398 275	404 249
TRAM 4				1 201	3 364	3 388	3 641	3 448	3 621
TRAM 5				24 730	60 132	63 013	75 937	76 396	80 216
TRAM 6				3 792	9 462	10 549	13 773	13 537	14 213
TRAM 7				182	276	403	477	462	485
TRAM 8				543	1 404	1 727	2 086	2 114	2 220
<b>Titre intermédiaire</b>									
TRAM 2						10 372	18 377	17 054	17 565
TRAM 3						52 621	89 206	84 901	86 174
TRAM 4						785	1 645	1 556	1 634
TRAM 5						16 204	28 064	27 789	29 179
TRAM 6						2 922	5 451	5 209	5 469
TRAM 7						28	134	123	129
TRAM 8						176	528	563	591
<b>Titre réduit</b>									
TRAM 2			8 909	11 273	11 822	13 116	15 835	15 168	15 623
TRAM 3	113 132	110 714	107 059	91 689	84 113	78 339	69 502	77 260	78 419
TRAM 4				492	989	1 011	1 054	895	940
TRAM 5				6 745	14 917	16 103	16 420	15 882	16 676
TRAM 6				18 576	4 076	4 219	4 610	4 264	4 477
TRAM 7				32	36	68	84	75	79
TRAM 8				64	143	168	190	203	214

## INDICATEURS DE PERFORMANCE DES TRAINS DE BANLIEUE

LIGNE	INDICATEUR	1995 *	1996	1997	1998	1999	2000	2001 - révisé	2002 - budget	Estimations préliminaires au 29 mai 2001 - (en \$ indexés à 2,5% /an)		
										2003	2004	2005
<b>Deux-Montagnes</b>										Capacité accrue		
	Coûts d'exploitation	24 370 000 \$	22 277 222 \$	21 669 288 \$	23 096 361 \$	24 282 000 \$	24 708 718 \$	25 775 000 \$	26 419 000 \$	29 047 442 \$	29 918 865 \$	32 414 654 \$
	Achalandage	1 539 000	4 033 000	5 172 000	6 423 000	6 791 217	7 219 607	7 220 000	7 220 000	8 115 043	8 115 043	9 006 013
	Revenus nets	3 309 000 \$	5 307 733 \$	7 341 158 \$	9 388 565 \$	11 032 218 \$	11 736 641 \$	12 637 000 \$	13 137 000 \$	14 055 782 \$	14 477 456 \$	16 548 978 \$
	Ratio d'autofinancement	13,58%	23,83%	33,88%	40,65%	45,43%	47,50%	49,03%	49,73%	48,39%	48,39%	51,05%
	Coûts d'exploitation par pass-km	NA	0,31 \$	0,23 \$	0,20 \$	0,20 \$	0,19 \$	0,20 \$	0,20 \$	0,20 \$	0,21 \$	0,20 \$
<b>Dorion - Rigaud</b>										Service amélioré		
	Coûts d'exploitation	22 496 000 \$	20 563 590 \$	20 843 386 \$	19 184 290 \$	19 358 000 \$	18 990 426 \$	19 000 000 \$	19 988 000 \$	20 687 550 \$	21 308 177 \$	21 947 422 \$
	Achalandage	2 997 000	2 907 000	2 908 000	2 932 000	3 045 248	3 029 537	3 250 693	3 315 707	3 925 880	4 318 468	4 750 315
	Revenus nets	2 713 000 \$	3 379 965 \$	3 653 044 \$	3 692 657 \$	4 387 393 \$	4 264 812 \$	4 557 000 \$	5 083 000 \$	5 917 081 \$	6 704 052 \$	9 114 829 \$
	Ratio d'autofinancement	12,06%	16,44%	17,53%	19,25%	22,66%	22,46%	23,98%	25,43%	28,60%	31,46%	41,53%
	Coûts d'exploitation par pass-km	0,36 \$	0,34 \$	0,34 \$	0,31 \$	0,30 \$	0,30 \$	0,28 \$	0,29 \$	0,25 \$	0,24 \$	0,22 \$
<b>Blainville</b>										Capacité accrue et prolong. St-Jérôme		
	Coûts d'exploitation	NA	NA	784 000 \$	4 666 054 \$	7 283 000 \$	8 188 090 \$	8 894 000 \$	8 537 000 \$	9 866 370 \$	10 162 361 \$	10 467 232 \$
	Achalandage	NA	NA	252 000	790 000	1 204 790	1 611 430	1 750 000	1 880 000	1 953 000	1 953 000	1 953 000
	Revenus nets	NA	NA	381 000 \$	1 986 464 \$	3 153 402 \$	4 353 509 \$	4 950 000 \$	5 333 000 \$	5 625 422 \$	5 794 185 \$	5 968 010 \$
	Ratio d'autofinancement	NA	NA	48,60%	42,57%	48,66%	53,17%	55,66%	62,47%	57,02%	57,02%	57,02%
	Coûts d'exploitation par pass-km	NA	NA	NA	0,28 \$	0,28 \$	0,24 \$	0,24 \$	0,24 \$	0,24 \$	0,24 \$	0,25 \$
<b>Saint-Hilaire</b>										Expérience pilote		Capacité accrue
	Coûts d'exploitation					2 353 094 \$	5 495 000 \$	8 837 000 \$		11 362 239 \$	11 703 106 \$	15 925 950 \$
	Achalandage					131 820	376 000	950 000		1 748 000	1 748 000	2 622 000
	Revenus nets					362 694 \$	1 094 000 \$	3 007 000 \$		4 890 749 \$	5 037 471 \$	7 878 562 \$
	Ratio d'autofinancement					15,41%	19,91%	34,03%		43,04%	43,04%	49,47%
	Coûts d'exploitation par pass-km					N/A	N/A	0,36 \$		0,25 \$	0,26 \$	0,23 \$
<b>Delson</b>										Capacité accrue		
	Coûts d'exploitation						766 000 \$	2 921 000 \$		3 798 022 \$	4 709 653 \$	4 850 943 \$
	Achalandage						109 626	362 400		690 000	805 000	850 000
	Revenus nets						232 250 \$	898 000 \$		1 723 963 \$	2 032 472 \$	2 205 997 \$
	Ratio d'autofinancement						30,32%	30,74%		45,39%	43,16%	45,48%
	Coûts d'exploitation par pass-km						N/A	0,42 \$		0,29 \$	0,31 \$	0,30 \$
<b>Mascouche</b>										Expérience pilote		
	Coûts d'exploitation									1 092 727 \$	3 376 526 \$	
	Achalandage									302 500	1 210 000	
	Revenus nets									380 859 \$	1 569 139 \$	
	Ratio d'autofinancement									34,85%	46,47%	
	Coûts d'exploitation par pass-km									0,31 \$	0,24 \$	

\* selon les données fournies pas la STCUM



## Indicateurs de performance des équipements métropolitains

Équipements						Révisé	Budget
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Terminus (1) (4)</b>							
Coûts d'exploitation annuel	4 407 653 \$	4 495 363 \$	4 969 583 \$	5 107 426 \$	5 414 856 \$	5 968 000 \$	6 239 969 \$
Achalandage annuel total	ND	40 742 614	44 650 835	47 039 037	53 286 464	54 604 019	55 954 151
Nombre de quais offerts	118	118	118	118	128	159	164
Ratio d'utilisation usagers/quai/jour	NA	946	1037	1092	1139	941	935
Coût d'exploitation par usager	NA	0,1103 \$	0,1113 \$	0,1086 \$	0,1016 \$	0,1093 \$	0,1115 \$
Coût d'exploitation par quai	37 353 \$	38 096 \$	42 115 \$	43 283 \$	42 304 \$	37 535 \$	38 049 \$
<b>Voie réservées (4)</b>							
Coûts d'exploitation annuel	1 350 642 \$	1 389 879 \$	1 794 019 \$	1 751 076 \$	1 816 496 \$	1 883 000 \$	2 233 211 \$
Achalandage annuel total	ND	15 956 398	23 875 196	24 996 641	25 614 705	26 248 051	26 897 057
Kilomètres de voies réservées	35,2	37,2	46,1	49,3	68,0	70,0	82,5
Coût d'exploitation par usager	NA	0,0871 \$	0,0751 \$	0,0701 \$	0,0709 \$	0,0717 \$	0,0830 \$
Coût d'exploitation par km	38 371 \$	37 362 \$	38 916 \$	35 519 \$	26 713 \$	26 900 \$	27 069 \$
<b>Stationnements (1) (2) (4)</b>							
Coûts d'exploitation annuel	342 705 \$	337 758 \$	392 398 \$	852 683 \$	612 386 \$	849 000 \$	1 027 820 \$
Achalandage annuel total	547 872	550 301	643 607	724 173	943 419	1 188 413	1 226 340
Nombres de cases-années	3 619	3 601	4 249	5 137	7 867	8 643	9 084
Ratio d'utilisation des stationnements	61%	61%	61%	56%	61%	55%	54%
Coût d'exploitation par usager	0,63 \$	0,61 \$	0,61 \$	1,18 \$	0,65 \$	0,68 \$	0,92 \$
Coût d'exploitation par case-année	94,70 \$	93,80 \$	92,35 \$	165,99 \$	98,48 \$	93,60 \$	113,15 \$
<b>Dessertes métropolitaines</b>							
<b>Express Chevrier-TCV [17 km]</b>							
Coûts d'exploitation annuels	NA	NA	NA	918 000 \$	1 058 415 \$	1 329 000 \$	1 250 000 \$
Achalandage annuel total	NA	NA	NA	256 477	304 622	881 421	450 000
Recettes	NA	NA	NA	394 000 \$	615 217 \$	1 167 000 \$	950 000 \$
Ratio d'autofinancement	NA	NA	NA	42,92%	58,13%	87,81%	76,00%
Coûts d'exploitation par pass-km	NA	NA	NA	0,21 \$	0,20 \$	0,09 \$	0,16 \$
<b>Express Le Carrefour [10 km] (Distance moyenne parcourue : 7,226 km)<sup>3</sup></b>							
Coûts d'exploitation annuels	NA	NA	NA	NA	491 517 \$	1 397 000 \$	847 000 \$
Achalandage annuel total	NA	NA	NA	NA	103 464	424 089	205 000
Recettes	NA	NA	NA	NA	118 000 \$	552 000 \$	316 000 \$
Ratio d'autofinancement	NA	NA	NA	NA	24,01%	39,51%	37,31%
Coûts d'exploitation par pass-km	NA	NA	NA	NA	0,66 \$	0,46 \$	0,57 \$

1- Les interventions de l'AMT visant l'amélioration de la qualité des services (chauffage des aires d'attente, aménagements paysagers, ...) entraînent la hausse des coûts d'exploitation sur les terminus et les stationnements incitatifs.






2- La baisse du taux d'utilisation global des stationnements incitatifs de l'année 1999 et 2001 s'explique par les nombreuses augmentations de l'offre effectuées pendant cette année ou l'année précédente. Le tableau du taux d'utilisation des stationnements incitatifs d'octobre 1999 reflète une réalité plus stable pour l'année 1999.

3- La distance moyenne parcourue est basée sur des résultats utilisés pour le partage des recettes de la TRAM.

4- Les hypothèses d'augmentation d'achalandage sont basées sur l'historique des données et sur l'ouverture de nouveaux équipements. Il est important de noter que le nombre total de quais dans les terminus inclus les quais desservant des circuits locaux n'utilisant pas directement le réseau de transport métropolitain.

## TAUX D'UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS TRAINS DE BANLIEUE

**RELEVÉS : OCTOBRE 2001**

Numéro AMT	Stationnement incitatif	Capacité		Places utilisées <sup>1</sup>	Taux d'utilisation
		courte durée	longue durée		
<b>LIGNE DORION/RIGAUD</b> 					
1	Rigaud <sup>5</sup>	0	130	15	<b>12%</b>
2	Hudson <sup>5</sup>	0	85	26	<b>31%</b>
3	Dorion	0	140	86	<b>61%</b>
4	Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	0	25	47	<b>188%</b>
5	Île-Perrot	0	150	55	<b>37%</b>
6	Ste-Anne-de-Bellevue	0	336	228	<b>68%</b>
7	Baie-d'Urfé	0	72	88	<b>122%</b>
8	Beaurepaire	25	30	8	<b>27%</b>
9	Beaconsfield	30	465	466	<b>100%</b>
10	Cedar park	10	27	26	<b>96%</b>
11	Pointe-Claire	20	645	233	<b>36%</b>
12	Valois	12	115	110	<b>96%</b>
13	Pine Beach <sup>3</sup>	6	0	ND	<b>ND</b>
14	Dorval	7	402	370	<b>92%</b>
15	Lachine	0	0	NA	<b>NA</b>
16	Montréal-Ouest	0	15	13	<b>87%</b>
17	Vendôme	0	0	NA	<b>NA</b>
18	Gare Windsor	0	0	NA	<b>NA</b>
<b>TOTAL DORION/RIGAUD<sup>4</sup></b>		<b>110</b>	<b>2637</b>	<b>1771</b>	<b>67%</b>
		<b>2747</b>			
<b>LIGNE DEUX-MONTAGNES</b> 					
19	Deux-Montagnes	0	1100	1061	<b>96%</b>
20	Grand-Moulin	0	201	229	<b>114%</b>
21	Ste-Dorothée	17	731	851	<b>116%</b>
22	Île-Bigras	0	59	67	<b>114%</b>
23	Roxboro-Pierrefonds	14	642	815	<b>127%</b>
24	Sunnybrooke	12	410	413	<b>101%</b>
25	Bois-Franc	9	697	520	<b>75%</b>
26	Du Ruisseau	10	1090	894	<b>82%</b>
27	Montpellier <sup>3</sup>	28	0	ND	<b>ND</b>
28	Mont-Royal	0	0	NA	<b>NA</b>
29	Canora	0	0	NA	<b>NA</b>
30	Gare Centrale	0	0	NA	<b>NA</b>
<b>TOTAL DEUX-MONTAGNES<sup>4</sup></b>		<b>90</b>	<b>4930</b>	<b>4850</b>	<b>98%</b>
Autres cases (privées et municipales)		53	5020		
		<b>5073</b>			
<b>LIGNE BLAINVILLE</b> 					
31	Blainville	0	640	403	<b>63%</b>
32	Ste-Thérèse	0	700	538	<b>77%</b>
33	Rosemère	0	200	353	<b>177%</b>
34	Ste-Rose	0	291	339	<b>116%</b>
35	St-Martin	0	190	209	<b>110%</b>
36	Henri-Bourassa	0	0	NA	<b>ND</b>
37	Jean-Talon	0	0	NA	<b>NA</b>
<b>TOTAL BLAINVILLE<sup>4</sup></b>		<b>0</b>	<b>2021</b>	<b>1842</b>	<b>91%</b>
		<b>2021</b>			
<b>LIGNE SAINT-HILAIRE</b> 					
58	McMasterville	0	175	205	<b>117%</b>
59	Saint-Bruno	0	350	204	<b>58%</b>
60	Saint-Lambert	0	320	22	<b>7%</b>
30	Gare Centrale	0	0	NA	<b>NA</b>
<b>TOTAL SAINT-HILAIRE</b>		<b>0</b>	<b>845</b>	<b>431</b>	<b>51%</b>
		<b>845</b>			
<b>TOTAL TRAIN<sup>4</sup></b> 		<b>200</b>	<b>10433</b>	<b>8894</b>	<b>85%</b>

## TAUX D'UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS <sup>6</sup>

RELEVÉS : OCTOBRE 2001					
Numéro AMT	Stationnement incitatif	Capacité		Places utilisées <sup>1</sup>	Taux d'utilisation
		courte durée	longue durée		
38	Sherbrooke	0	325	252	<b>78%</b>
39	Namur	0	428	371	<b>87%</b>
40	Angrignon	28	733	389	<b>53%</b>
41	Brossard-Panama	17	1164	1257	<b>108%</b>
42	St-Hubert	0	334	13	<b>4%</b>
43	La Prairie	9	524	315	<b>60%</b>
44	Châteauguay	0	275	164	<b>60%</b>
45	Brossard-Chevrier	0	1974	724	<b>37%</b>
46	Longueuil <sup>2</sup>	35	1225		<b>0%</b>
47	Delson	8	330	320	<b>97%</b>
48	De Mortagne	4	370	60	<b>16%</b>
49	Ste-Julie	0	96	98	<b>102%</b>
50	Mercier	0	43	27	<b>63%</b>
51	Henri-Bourassa <sup>3</sup>	38	0	NA	<b>ND</b>
52	Chambly	0	210	139	<b>66%</b>
53	St-Bruno	0	125	65	<b>52%</b>
54	Radisson	0	255	256	<b>100%</b>
55	Le Carrefour	0	478	56	<b>12%</b>
56	Rive-Nord-Est [Repentigny]	0	197	135	<b>69%</b>
57	Terrebonne	0	500	227	<b>45%</b>
<b>TOTAL ÉQUIPEMENTS <sup>4</sup></b>		<b>104</b>	<b>8361</b>	<b>4868</b>	<b>58%</b>
		<b>8465</b>			

<b>GRAND TOTAL <sup>4</sup></b>	<b>304</b>	<b>17949</b>	<b>13762</b>	<b>77%</b>
---------------------------------	------------	--------------	--------------	------------

## Système tarifaire métropolitain et tarification des services métropolitains

### Cadre d'action 2002

Cette annexe décrit les actions prévues par l'AMT en 2002 relativement au système tarifaire métropolitain et à la tarification des services et équipements métropolitains.

#### 1 Contexte

Pour mettre en contexte ces actions, les dispositions particulières prévues par la Loi sur l'AMT, les principales orientations de la politique tarifaire métropolitaine et les actions récentes de l'AMT en matière de tarification sont d'abord présentées.

##### 1.1 Loi sur l'AMT

Outre les dispositions transitoires énumérées au chapitre IX, les principaux volets de la Loi sur l'AMT qui régissent le système tarifaire métropolitain sont les suivants :

- **titres métropolitains**  
l'AMT peut « établir des titres de transport métropolitain pour l'utilisation des services fournis par plus d'une autorité organisatrice de transport en commun, lesquels peuvent comprendre des services de trains de banlieue, et en fixer les tarifs » (article 35, alinéa 1, paragraphe 4°) ;
- **tarifs**  
« l'Agence fixe ses tarifs notamment selon le nombre, la fréquence et la distance parcourue, la périodicité des déplacements et les catégories d'usagers » (article 40) ;
- **désaveu**  
« l'Agence transmet ses tarifs au Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal dès leur établissement ou leur modification. Le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal peut, dans les 60 jours de la réception, les désavouer » (article 41) ;
- **accès aux usagers**  
« toute autorité organisatrice de transport en commun doit donner accès à son réseau local de transport en commun de passagers au porteur de tout titre de transport métropolitain conformément à la teneur du titre de transport » (article 42).

D'autres volets de la Loi sur l'AMT identifient par ailleurs les pouvoirs et les responsabilités de l'AMT quant à la tarification des services et équipements métropolitains, dont :

- **tarifs du réseau de trains de banlieue**  
« L'Agence établit, selon les différents facteurs et selon les diverses catégories de personnes qu'elle détermine, les tarifs pour ses services de transport en commun par trains. Ces facteurs peuvent notamment comprendre la distance, la fréquence d'utilisation, la période de la journée ou de la semaine et l'intégration des services de transport métropolitain aux services de transport en commun d'une autorité organisatrice de transport en commun ou d'une municipalité. » (article 25)
- **tarifs du transport métropolitain par autobus**  
L'Agence peut notamment : « exploiter une entreprise de transport en commun par autobus », « développer son réseau de transport métropolitain par autobus » et « établir des titres et fixer des tarifs pour l'utilisation des infrastructures et équipements métropolitains ». (paragraphe 1, 2 et 5 de l'alinéa 1 de l'article 35)

## **1.2 Politique tarifaire métropolitaine**

La politique tarifaire de l'AMT s'appuie sur trois grands enjeux, à savoir :

- favoriser l'utilisation du transport collectif, principalement le transport en commun ;
- faciliter la complémentarité des systèmes de transport des personnes et l'intégration des services de transport en commun ;
- assurer un financement suffisant, efficace, durable et équitable du transport en commun.

Tributaires de ces enjeux, les objectifs poursuivis par cette politique sont :

- d'améliorer l'équité pour les usagers ;
- de simplifier la tarification pour les usagers ;
- d'améliorer le ratio d'autofinancement ;
- d'améliorer la complémentarité des réseaux.

La réalisation de ces objectifs doit aussi viser à respecter les principes de respect de l'autonomie locale, de maintien des tarifs réduits accordés à certaines clientèles, et de partage des recettes métropolitaines selon l'utilisation des réseaux.

## **1.3 Actions récentes**

En 1998, l'AMT a établi un nouveau système tarifaire métropolitain qui permet d'intégrer sur le plan tarifaire tous les réseaux de transport en commun de la région.

En 1999, un mécanisme d'ajustement qui prévoit une indexation annuelle des tarifs à l'indice des prix à la consommation est défini et mis en œuvre en concertation avec les AOT de la région. Le système tarifaire du réseau métropolitain de trains de banlieue est aussi bonifié et uniformisé par l'insertion de carnets de billets, l'ajustement des tarifs unitaires émis par les distributrices automatiques et l'application du système de contrôle sur l'honneur à l'ensemble du réseau de trains de banlieue.

En 2000, un titre mensuel intermédiaire métropolitain pour les étudiants âgés de 18 à 21 ans a été mis en place et les travaux préparatoires à l'insertion d'un mécanisme d'abonnement annuel pour les titres de train de banlieue et les titres métropolitains sont amorcés.

En 2001, un taux d'indexation de 3,3 % (IPC-transport d'août 2000) est utilisé pour indexer les tarifs afin de tenir compte plus rapidement de l'impact de la forte hausse des coûts du carburant observée par rapport à 2000. Pour les services métropolitains, l'AMT a poursuivi ses efforts d'ajustement de la grille tarifaire du réseau métropolitain de trains de banlieue et a appliqué, pour les titres mensuels, une grille tarifaire exclusivement métropolitaine aux circuits express métropolitains. La mise en place d'un service d'abonnement annuel est finalement prévu pour l'automne 2001.

## **1.4 Comité tarifaire métropolitain**

Pour guider ses actions à l'égard du système tarifaire métropolitain et de la tarification des services métropolitains, l'AMT a mis sur pied un comité qui regroupe les représentants des organismes de transport impliqués par ce système.

## **2 Actions pour 2002**

Pour répondre aux objectifs de la politique tarifaire métropolitaine, l'AMT poursuit depuis 1998 une stratégie tarifaire en vertu de laquelle les actions posées portent sur :

- l'évolution des tarifs ;
- la qualité des produits tarifaires ;
- l'harmonisation des systèmes tarifaires ;

- la cohérence du système zonal ;
- la tarification des services métropolitains par autobus et trains de banlieue ;
- l'efficacité et l'équité des dispositions financières et administratives qui lient les organismes membres de cette communauté tarifaire métropolitaine.

Le cadre d'action 2002, maintient cette approche.

### 2.1 L'évolution des tarifs : poursuite du processus d'indexation

Depuis 1999, l'AMT ajuste les tarifs métropolitains selon l'indice des prix à la consommation. Cette approche est aussi appliquée par la plupart des AOT de la région. En mai 2001, cet indice était de 3,5 %. Les tarifs 2002 qui résultent de cet ajustement, après arrondissement au 0,50 \$ près, sont présentés au tableau qui suit.

Zone	Tarifs ordinaires				Tarifs intermédiaires				Tarifs réduits			
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
2	59,00 \$	60,00 \$	62,00\$	64,00 \$	nil	48,00 \$	49,50\$	51,00 \$	32,50 \$	33,50 \$	35,50\$	37,00 \$
3	74,00 \$	75,00 \$	77,50\$	80,00 \$	nil	60,00 \$	62,00\$	64,00 \$	40,50 \$	42,00 \$	44,00\$	46,50 \$
4	87,00 \$	88,00 \$	91,00\$	94,00 \$	nil	70,50 \$	73,00\$	75,00 \$	48,00 \$	49,50 \$	52,00\$	54,50 \$
5	102,50\$	104,00 \$	107,50\$	111,50 \$	nil	83,25 \$	86,00\$	89,00 \$	57,00 \$	58,50 \$	61,50\$	64,50 \$
6	122,50\$	124,00 \$	128,00\$	132,50 \$	nil	99,25 \$	102,50\$	106,00 \$	68,00 \$	70,00 \$	73,00\$	77,00 \$
7	143,00\$	145,00 \$	150,00\$	155,50 \$	nil	116,00 \$	120,00\$	124,50 \$	79,00 \$	81,00 \$	85,50\$	90,00 \$
8	163,00\$	165,00 \$	170,50\$	176,50 \$	nil	132,00 \$	136,50\$	141,00 \$	90,00 \$	92,50 \$	97,00\$	102,50 \$

Introduit en 2000, le titre intermédiaire est offert à une clientèle qui répond aux critères suivants :

- étudiant inscrit à temps plein dans un établissement scolaire reconnu par le MEQ;
- être âgé de 18 à 21 ans;

Un rabais de 20% est consenti pour cette catégorie tarifaire.

Parallèlement à la création du titre intermédiaire, l'AMT réduit progressivement le rabais consenti aux étudiants de moins de 18 ans et aux personnes âgées de 65 ans et plus. Cette révision consiste à le réduire progressivement de 45% à 40% sur une période de 5 ans. Cette orientation est maintenue et en 2002 le rabais oscillera donc autour de 42%.

### 2.2 Produits tarifaires

Pour l'année 2002, les actions concernant les produits tarifaires seront :

- la mise en place du mécanisme d'abonnement annuel;
- la poursuite des travaux entourant la modernisation des équipements de vente de titres et de perception des recettes.

#### 2.2.1 Modernisation des équipements de vente de titres et de perception des recettes

Amorcée en 1998 avec la mise sur pied du comité sur l'automatisation des systèmes de vente de titres et de perception des recettes, une vaste démarche métropolitaine a pour objectif de doter la région de Montréal d'un système informatisé de gestion de la vente des titres de transport et de la perception des recettes intégré, cohérent, équitable et qui préserve l'autonomie de gestion des organismes impliqués.

Pour le système tarifaire métropolitain, ces équipements permettront d'accroître :

- la qualité, la flexibilité et la diversité des produits tarifaires ;
- la qualité de la gestion et du suivi des ventes de titres;
- la précision et l'automatisation des transactions financières et de la procédure de partage des revenus tarifaires.

### 2.3 Évolution des zones tarifaires : une approche progressive et métropolitaine

Les zones tarifaires métropolitaines définissent les conditions tarifaires appliquées aux déplacements inter-réseaux ou aux services métropolitains comme ceux offerts par les réseaux de trains de banlieue et de dessertes métropolitaines par autobus. Ces zones sont établies sur une base territoriale et s'appliquent à tous les modes de transport en commun présents sur le territoire de l'AMT (train, autobus, métro). La définition de ces zones tarifaires permet de définir les conditions d'équité entre les usagers à l'égard du bénéfice reçu (distance parcourue) et d'efficacité du système tarifaire quant aux recettes perçues.

En 2002, les actions proposées par l'AMT consistent principalement à mettre à jour la définition de ces zones de façon à intégrer les changements apportés par l'élargissement du territoire de l'AMT et par la réorganisation du milieu municipal.

#### 2.3.1 Application de l'intégration tarifaire au territoire élargi de l'AMT

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002, l'arrimage du territoire de l'AMT à celui de la CMM concerne 9 municipalités, dont 6 sont desservies par des services de transport en commun.

Les zones tarifaires applicables aux six municipalités desservies par des services de transport en commun présentées au tableau qui suit sont définies en fonction de la distance qui les séparent du centre-ville et de la configuration physique du territoire impliqué.

Municipalité	AOT local	Zone tarifaire	Limites
Mirabel	CIT Basses Laurentides	6 7 8	Dans l'axe de la route 117... au sud du chemin de la Côte St-Pierre au nord du chemin de la côte St-Pierre Secteurs de St-Canut, Canuta et Upper Lachute
L'Assomption	CIT Le Portage (Omit Repentigny)	6 7	Dans l'axe de la route 344... à l'ouest de la route 341 à l'est de la route 341
Contrecoeur	CIT Sorel-Varenes	7	
Verchères	CIT Sorel-Varenes	6	
Beauharnois	CIT Sud-Ouest	6 7	Dans l'axe de la route 132... à l'est de la route 236 à l'ouest de la route 235
Melocheville	CIT Sud-Ouest	7	
Calixa-Lavallé		6	
Oka		7	
Des Cèdres		-	

De ces municipalités, celles de Contrecoeur, de Verchères et une partie de Beauharnois (zone 6) sont déjà intégrées au système tarifaire métropolitain.

#### 2.3.2 Réorganisation municipale

La réorganisation municipale touche principalement les nouvelles villes de Montréal et de Longueuil. Les tableaux qui suivent décrivent les zones tarifaires métropolitaines en fonction de la nouvelle nomenclature des villes et arrondissements impliqués.

### Nouvelle ville de Montréal

En 1998, les zones tarifaires 1 et 2 ont été définies en fonction des seules gares de trains de banlieue. Comme pour les autres zones tarifaires (3 à 8), les zones 1 et 2 seront dorénavant définies en fonction des municipalités (et arrondissements) qu'elles couvrent et s'appliquent aux déplacements inter-réseaux ainsi qu'aux services métropolitains par autobus ou trains de banlieue.

Ville de Montréal Arrondissements	Secteur intra-municipal	Zone tarifaire
Dorval, Île-Dorval		2
Mont-Royal		1
Kirkland		2
Westmount		1
Outremont		1
L'Île-Bizard, Sainte- Geneviève, Sainte-Anne-de- Bellevue		2
Beaconsfield, Baie-d'Urfé		2
Pointe-Claire		2
Anjou		2
Côte-Saint-Luc, Hampstead et Montréal-Ouest		1
Dollard-des-Ormeaux, Roxboro		2
Verdun		1
Pierrefonds, Senneville		2
Saint-Léonard		2
Saint-Laurent	Sud du boul. Côte-Vertu Nord du boul. Côte-Vertu	1 2
Montréal-Nord		2
Lachine		2
Rivière-des-Prairies, Pointe- aux-Trembles, Montréal-Est		2
Ville-Marie		1
Sud-Ouest		1
Plateau Mont-Royal, Centre- Sud		1
Mercier, Hochelaga- Maisonneuve	Ouest de la rue PIE-IX Est de la rue PIE-IX	1 2
Ahuntsic-Cartierville	Sud de la rue Sauvé Nord de la rue Sauvé	1 2
Rosemont-Petite-Patrie	Ouest de la rue PIE-IX Est de la rue PIE-IX	1 2
Villeray, Saint-Michel, Parc Extension		1
Côte-des-Neiges, Notre- Dame-de-Grâce		1
Lasalle		2

### Nouvelle ville de Longueuil

En 1998, toutes les municipalités desservies par la STRSM étaient situées en zone 3. Avec l'insertion de l'arrondissement Saint-Bruno, ex-municipalité Saint-Bruno-de-Montarville située en zone tarifaire 5, la nouvelle ville de Longueuil chevauche dorénavant deux zones tarifaires.

Par ailleurs, sur la base des principes d'équité entre les usagers (tarif lié à la distance à parcourir) et d'efficacité pour les organismes de transport (revenus tarifaires suffisants) qui régissent la



définition des zones tarifaires métropolitaines, aucunes raisons propres au système tarifaire métropolitain ne justifieraient de changement de zone pour l'arrondissement Saint-Bruno.

Ville de Longueuil Arrondissements	Secteur intra-municipal	Zone tarifaire
Boucherville		3
Brossard		3
Greenfield Park		3
Longueuil		3
Saint-Hubert		3
Saint-Lambert et LeMoyne		3
Saint-Bruno		5

### 2.3.3 Réorganisation administrative des autorités organisatrices de transport

Tributaire des changements apportés à l'organisation municipale, le cadre institutionnel des autorités organisatrices de transport en commun fait aussi l'objet d'ajustements en 2002.

#### Projet de fusion des OMIT et CIT

Le premier ajustement au cadre institutionnel concerne la fusion prévue des 18 OMIT et CIT en quatre grands CIT. Aucune mesure opérationnelle particulière n'est à prévoir relativement aux zones du système tarifaire métropolitain puisque les ajustements institutionnels prévus pour 2002 sont d'ordre administratif.

#### Élargissement du territoire de la STRSM

En 2002, le territoire de la STRSM doit intégrer celui de l'arrondissement Saint-Bruno de la nouvelle ville de Longueuil (auparavant desservi par l'OMIT Saint-Bruno et le CIT Vallée-du-Richelieu). Comme précédemment, aucune mesure opérationnelle particulière n'est à prévoir relativement aux zones du système tarifaire métropolitain puisque la nature des services offerts sur le territoire de l'arrondissement de Saint-Bruno et le transporteur mandaté à cette fin demeurent inchangés en 2002.

### 2.3.4 Autres ajustements

#### Territoire des zones 4 à 8

La définition des zones 4 à 8 en 1998 a fait l'objet d'un effort important qui a pu rallier les préoccupations de l'ensemble des organismes impliqués aux conditions prescrites par le cadre métropolitain. Aucune autre modification que celles qui ont pour objet d'intégrer de nouvelles municipalités à ce territoire n'est donc nécessaire pour les zones 4 à 8.

#### Territoire de la zone 3

Le territoire de la zone 3 couvre celui de la ville de Laval et de six des sept arrondissements de la nouvelle ville de Longueuil. Lorsqu'appliqués à ce territoire, les critères qui ont guidé la définition des zones tarifaires métropolitaines 4 à 8 révèlent que:

- la géographie du territoire de cette zone le situe plutôt à l'intérieur des zones 3 et 4 du système tarifaire métropolitain, compte tenu de son éloignement par rapport au centre-ville ;
- la distance parcourue par les acheteurs de titres TRAM-3 distingue clairement deux groupes d'usagers lorsque regroupés selon le lieu d'accès aux réseaux, chacun de ces groupes répondant aux conditions des zones 3 et 4 ;
- la configuration physique et urbaine du territoire autorise l'insertion d'une frontière tarifaire.

Le transfert d'une partie de ce vaste territoire à celui de la zone 4, au regard des conditions prescrites par le système tarifaire métropolitain, permettrait de générer une hausse substantielle des revenus tarifaires métropolitains éliminant ainsi le sous-financement qui afflige cette zone (de l'ordre de 2 500 000 \$ à achalandage constant) et de rétablir les conditions d'équité entre les usagers du système tarifaire.

Cette mesure a des impacts politiques. Elle implique cependant une hausse tarifaire substantielle pour certains usagers et d'importants ajustements administratifs et opérationnels pour les organismes impliqués. Compte tenu de l'ampleur d'une telle mesure, sa mise en place doit encore faire l'objet d'analyses et de discussions afin d'en préciser les possibilités d'ententes et les modalités.

#### **Définition des zones tarifaires métropolitaines sur le territoire de l'île de Montréal**

Pour optimiser les revenus tarifaires métropolitains et introduire une certaine équité par rapport à la distance parcourue, l'AMT a introduit la zone 2 sur le territoire de la CUM.

La définition des zones tarifaires métropolitaines sur le territoire de l'île de Montréal demeure cependant limitée par le caractère uniforme de la tarification locale en vigueur sur le vaste territoire de la Société de transport de Montréal. Pour pallier aux distorsions induites par cette tarification locale, un découpage de ce territoire en différentes zones tarifaires a été analysé maintes fois.

Ces scénarios ne peuvent cependant être abordés sans considérer l'organisation locale du transport en commun. Cependant, et bien qu'une telle réorganisation pourrait permettre d'opérer les services locaux et métropolitains de manière complémentaire et efficace, tout en limitant les pertes d'achalandage dues à des hausses tarifaires importantes, l'AMT ne peut se substituer aux décideurs de la ville de Montréal et de la Société de transport de Montréal en ces matières qui relèvent d'elles mais soumet ces idées à la réflexion collective, afin de faire évoluer les solutions aux difficultés rencontrées, particulièrement les problèmes de glissement des zones plus élevées vers le territoire de la nouvelle ville de Montréal au coût des services métropolitains.

## **2.4 Tarification des services métropolitains par autobus et trains de banlieue**

### **2.4.1 Réseau métropolitain de trains de banlieue**

Depuis 1996, les importantes mesures de redressement de la tarification en vigueur sur le réseau de trains de banlieue ont eu pour objectifs d'améliorer l'efficacité et l'équité de celle-ci.

En 2002, seul un ajustement ponctuel est apporté : la gare Bois-de-Boulogne de la ligne Montréal / Blainville est transférée de la zone 1 à la zone 2 en raison de l'élargissement de cette zone située sur le territoire de l'île de Montréal.

En 2003, l'AMT prévoit transférer la gare Blainville de la ligne de trains Montréal / Blainville de la zone 5 (qui englobe géographiquement cette gare) à la zone 6. Cet ajustement fera suite aux travaux d'amélioration des infrastructures et d'accroissement de capacité en cours sur cette ligne.

Quant aux gares de Lachine et Dorval de la ligne Montréal / Dorion-Rigaud, leur transfert de la zone 1 à la zone 2 sera abordé suite à la réalisation des travaux d'amélioration prévus sur cette ligne.

**Tableau** Zones tarifaires des gares du réseau de trains de banlieue

Zone	Gares				
	Dorion-Rigaud	Deux-Montagnes	Blainville	Saint-Hilaire	Delson
1	Gare Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest Lachine Dorval	Gare Centrale Canora Mont-Royal Montpellier	Gare Lucien- L'Allier Vendôme Parc	Gare Centrale	Gare Lucien- L'Allier Vendôme Montréal-Ouest
2	Pine Beach Valois Pointe-Claire Cedar Park Beaconsfield Beaurepaire Baie-d'Urfé Sainte-Anne-de- Bellevue	Du Ruisseau Bois-Franc Sunnybrooke Roxboro- Pierrefonds	Bois-de-Boulogne		Lasalle
3	Île-Perrot Pincourt Dorion	Île-Bigras Sainte-Dorothée	Saint-Martin Sainte-Rose	Saint-Lambert	
5	Hudson Rigaud	Grand-Moulin Deux-Montagnes	Rosemère Sainte-Thérèse Blainville	Saint-Bruno Saint-Basile-le- Grand	Sainte-Catherine Saint-Constant Delson
6				McMasterville Saint-Hilaire	

#### 2.4.2 Circuits express métropolitains

La grille tarifaire des circuits express métropolitains ne comporte, pour les titres mensuels, que des titres métropolitains. Cette mesure a pour objectif d'accroître les revenus tarifaires issus de ces services et de mieux refléter les avantages que procurent ces circuits à l'égard de la réduction du temps de parcours, de la fréquence et de la régularité du service.

En 2002, aucun ajustement n'est prévu à la grille tarifaire des circuits express métropolitains.

**Tableau** Zones tarifaires des arrêts des circuits express métropolitains

Zone	Arrêts	
	Express TCV	Express Le Carrefour
1	Terminus centre-ville	
2		du Métro Côte-Vertu au pont Lachapelle (Montréal)
3	Stationnement Brossard-Chevrier	du pont Lachapelle (Laval) au Terminus Le Carrefour

### Répartition des recettes métropolitaines (TRAM)

En 2001, l'AMT a raffiné la méthode de partage des recettes à partir des analyses et commentaires obtenus des organismes de transport impliqués au cours des exercices 1999 et 2000. Cet ajustement, aussi applicable en 2002, a 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.

#### Montant à partager

Le montant à répartir correspond aux recettes tarifaires métropolitaines auxquelles s'ajoute le total des rabais tarifaires consentis aux acheteurs de titres au tarif intermédiaire et réduit et auquel sont déduits les frais de commission accordée aux agences pour la vente de titres (1 % pour les TRAM 2 et 3 et le taux réel de commission payée sans excéder 3 % pour les TRAM 4 à 8), et les frais de sondage, d'impression et de distribution des titres.

Recettes tarifaires métropolitaines	
+	Aide aux tarifs intermédiaire et réduit (rabais tarifaire)
-	Frais de commission
-	Frais de sondage, d'impression et de distribution des titres
<b>Montant à partager</b>	

Un plafond budgétaire de 4,5 M\$ est cependant appliqué à l'aide aux tarifs intermédiaire et réduit.

#### Titres exclus du partage des recettes

Comme en 1999 et en 2000 tous les titres métropolitains sont pris en considération dans le partage des recettes tarifaires à l'exception des titres suivants qui font l'objet d'entente particulière.

- titres métropolitains utilisés depuis ou vers l'extérieur du territoire de l'AMT : le réseau central reçoit l'équivalent de son tarif local et le solde de la recette est attribué au réseau périphérique ;
- titres utilisés par les usagers des services de transport adapté : l'organisme qui vend le titre conserve la recette tarifaire
- titres métropolitains utilisés comme titre local pour lequel la grille tarifaire de l'AOT ne prévoit aucun titre local concurrent et que les habitudes de déplacements observées par sondage révèlent l'usage d'un seul réseau local par les usagers : le réseau emprunté localement conserve la recette tarifaire.

#### Méthode de partage

La méthode de partage des recettes retenue par l'AMT pour 2001 intègre les notions de déplacements et de passagers-km comme mesure d'utilisation des réseaux.

Cette méthode répartit ainsi un premier montant de 15 \$ par titre vendu en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau d'une zone tarifaire. Le solde du montant à partager par zone est ensuite réparti en proportion des passagers-km parcouru sur chaque réseau.

Part d'une AOT =	nb déplacements de l'AOT *	$\frac{15 \$ * \text{nb total titres vendus}}{\text{nb total déplacements effectués}}$
		+
	Nb passagers-km de l'AOT *	$\frac{\text{solde du montant à partager pour la zone x}}{\text{total passagers-km zone x}}$

**Budget révisé 2001**  
**Ventes et recettes des titres métropolitains**

TRAM 2001									
Zone		2	3	4	5	6	7	8	Total
<b>Tarifs</b>									
ord		62,00 \$	77,50 \$	91,00 \$	107,50 \$	128,00 \$	150,00 \$	170,50 \$	
int		49,50 \$	62,00 \$	73,00 \$	86,00 \$	102,50 \$	120,00 \$	136,50 \$	
réd		35,50 \$	44,00 \$	52,00 \$	61,50 \$	73,00 \$	85,50 \$	97,00 \$	
<b>Ventes</b>									
ord		106 314	385 871	3 641	75 937	13 773	477	2 086	588 099
int		18 377	89 206	1 645	28 064	5 451	134	528	143 405
réd		15 835	69 502	1 054	16 420	4 610	84	190	107 695
tot		140 526	544 579	6 340	120 421	23 834	695	2 804	839 199
<b>Recettes</b>									
ord		6 591 468 \$	29 905 003 \$	331 331 \$	8 163 228 \$	1 762 944 \$	71 550 \$	355 663 \$	47 181 186 \$
int		909 662 \$	5 530 772 \$	120 085 \$	2 413 504 \$	558 728 \$	16 080 \$	72 072 \$	9 620 902 \$
réd		562 143 \$	3 058 088 \$	54 808 \$	1 009 830 \$	336 530 \$	7 182 \$	18 430 \$	5 047 011 \$
tot		8 063 272 \$	38 493 863 \$	506 224 \$	11 586 562 \$	2 658 202 \$	94 812 \$	446 165 \$	61 849 099 \$
rabais		649 340 \$	3 711 010 \$	70 716 \$	1 358 696 \$	392 551 \$	9 438 \$	31 917 \$	6 223 668 \$
<b>Variations 2001 / 2000</b>									
<b>Ventes</b>									
ord		35,31%	2,41%	7,47%	20,51%	30,56%	18,36%	20,79%	10,04%
int		77,18%	69,53%	109,55%	73,19%	86,55%	378,57%	200,00%	72,55%
réd		20,73%	-11,28%	4,25%	1,97%	9,27%	23,53%	13,10%	-4,71%
tot		37,69%	7,26%	22,30%	26,33%	34,73%	39,28%	35,39%	14,87%
<b>Recettes</b>									
ord		39,82%	5,83%	11,13%	24,57%	34,77%	22,44%	24,81%	13,76%
int		82,72%	75,18%	116,99%	78,91%	92,66%	395,07%	210,23%	78,96%
réd		27,94%	-7,06%	9,52%	7,20%	13,95%	30,39%	18,60%	0,18%
tot		42,68%	10,92%	25,45%	31,01%	40,39%	41,11%	37,82%	19,19%

**Budget révisé 2001**  
**Répartition des recettes, aide et dépenses afférentes**

Partage 2001							
AOT	Recettes part.	Recettes imp.	Aide	Frais comm.	Frais son-imp	Total	
STCUM	20 765 217 \$	221 562 \$	1 491 694 \$	(273 531) \$	(132 464) \$	22 072 477 \$	
STRSM	11 464 374 \$	25 600 \$	919 928 \$	(127 312) \$	(78 438) \$	12 204 152 \$	
STL	6 787 718 \$	53 070 \$	527 188 \$	(74 046) \$	(45 884) \$	7 248 045 \$	
AMT-Bus	1 265 071 \$	513 832 \$	14 816 \$	(6 757) \$	(4 224) \$	1 782 737 \$	
AMT-Train	8 182 156 \$	4 035 667 \$	717 228 \$	(185 654) \$	(80 151) \$	12 675 722 \$	
AMT-Tram							
OMIT	8 059 833 \$	475 001 \$	786 146 \$	(257 029) \$	(38 839) \$	9 025 112 \$	
	56 524 368 \$	5 324 731 \$	4 457 000 \$	(924 330) \$	(380 000) \$	65 008 245 \$	
<b>OMIT</b>							
CIT Deux-Montagnes	20 325 \$	- \$	2 106 \$	(610) \$	(83) \$	21 738 \$	
OMIT St-Eustache	7 820 \$	- \$	726 \$	(236) \$	(37) \$	8 274 \$	
CIT B-L	439 781 \$	- \$	41 496 \$	(13 204) \$	(1 961) \$	466 112 \$	
CIT Des Moulins	703 052 \$	- \$	69 267 \$	(21 217) \$	(3 193) \$	747 910 \$	
CIT Montcalm	7 270 \$	- \$	864 \$	(221) \$	(30) \$	7 884 \$	
CIT Le Portage	29 692 \$	- \$	3 028 \$	(897) \$	(132) \$	31 690 \$	
OMIT Repentigny	516 097 \$	- \$	52 130 \$	(15 584) \$	(2 307) \$	550 337 \$	
CIT SO	985 564 \$	30 882 \$	88 210 \$	(30 449) \$	(4 731) \$	1 069 476 \$	
CIT Haut-St-Laurent	86 947 \$	22 596 \$	9 684 \$	(3 249) \$	(451) \$	115 526 \$	
CIT Roussillon	490 715 \$	- \$	45 914 \$	(14 807) \$	(2 323) \$	519 499 \$	
CIT Richelain	516 067 \$	- \$	53 465 \$	(15 558) \$	(2 767) \$	551 207 \$	
CIT CRC	656 938 \$	6 304 \$	63 303 \$	(20 014) \$	(3 092) \$	703 439 \$	
CIT V-R	1 256 225 \$	88 427 \$	137 114 \$	(40 724) \$	(5 736) \$	1 435 306 \$	
OMIT St-Bruno	1 116 293 \$	- \$	103 156 \$	(33 648) \$	(5 278) \$	1 180 524 \$	
OMIT Ste-Julie	557 701 \$	- \$	51 858 \$	(16 819) \$	(2 638) \$	590 102 \$	
CIT Sorel-Varennes	669 345 \$	326 791 \$	63 825 \$	(29 794) \$	(4 079) \$	1 026 088 \$	

Note

La part des recettes attribuées au réseau AMT-Bus est établie sur la base des objectif d'achalandage fixé pour les circuits express métropolitains

Prévision 2001 (Après les huit premiers mois de l'exercice)  
Ventes et de recettes des titres métropolitains

TRAM 2001									
Zone		2	3	4	5	6	7	8	Total
<b>Tarifs</b>									
ord		62,00 \$	77,50 \$	91,00 \$	107,50 \$	128,00 \$	150,00 \$	170,50 \$	
int		49,50 \$	62,00 \$	73,00 \$	86,00 \$	102,50 \$	120,00 \$	136,50 \$	
réd		35,50 \$	44,00 \$	52,00 \$	61,50 \$	73,00 \$	85,50 \$	97,00 \$	
<b>Ventes</b>									
ord		109 298	398 275	3 448	76 396	13 537	462	2 114	603 531
int		17 054	84 901	1 556	27 789	5 209	123	563	137 195
réd		15 168	77 260	895	15 882	4 264	75	203	113 747
tot		141 520	560 436	5 900	120 067	23 009	660	2 881	854 473
<b>Recettes</b>									
ord		6 776 495 \$	30 866 312 \$	313 811 \$	8 212 577 \$	1 732 682 \$	69 294 \$	360 496 \$	48 331 668 \$
int		844 151 \$	5 263 846 \$	113 606 \$	2 389 875 \$	533 904 \$	14 775 \$	76 823 \$	9 236 980 \$
réd		538 458 \$	3 399 453 \$	46 555 \$	976 717 \$	311 253 \$	6 424 \$	19 734 \$	5 298 594 \$
tot		8 159 104 \$	39 529 612 \$	473 973 \$	11 579 168 \$	2 577 838 \$	90 493 \$	457 052 \$	62 867 241 \$
rabais		615 117 \$	3 904 182 \$	62 929 \$	1 328 021 \$	367 330 \$	8 540 \$	34 088 \$	6 320 207 \$
<b>Variations 2001 / 2000</b>									
<b>Ventes</b>									
ord		39,11%	5,71%	1,79%	21,24%	28,32%	14,63%	22,43%	12,93%
int		64,42%	61,34%	98,25%	71,50%	78,26%	339,73%	219,77%	65,08%
réd		15,64%	-1,38%	-11,44%	-1,38%	1,06%	10,49%	21,10%	0,64%
tot		38,67%	10,38%	13,81%	25,96%	30,07%	32,31%	39,09%	16,96%
<b>Recettes</b>									
ord		43,75%	9,23%	5,25%	25,32%	32,46%	18,58%	26,51%	16,53%
int		69,56%	66,72%	105,28%	77,16%	84,10%	354,90%	230,68%	71,82%
réd		22,55%	3,32%	-6,97%	3,68%	5,39%	16,62%	26,99%	5,17%
tot		44,37%	13,90%	17,46%	30,92%	36,15%	34,68%	41,18%	21,16%

Prévision 2001 (Après les huit premiers mois de l'exercice)  
Répartition des recettes, aide et dépenses afférentes

Partage 2001									
AOT	Ventes		Recettes part.	Recettes imp.	Aide	Frais comm.	Frais son-imp	Total	
STCUM	8 083 823 \$	109 494 \$	21 211 088 \$	221 562 \$	1 792 117 \$	(277 385) \$	(133 117) \$	22 814 265 \$	
STRSM	15 770 371 \$	157 704 \$	12 559 822 \$	25 600 \$	1 131 727 \$	(130 773) \$	(79 417) \$	13 506 960 \$	
STL	12 628 078 \$	126 281 \$	7 183 186 \$	53 070 \$	648 653 \$	(76 054) \$	(46 445) \$	7 762 410 \$	
AMT-Bus	- \$	- \$	319 041 \$	513 832 \$	- \$	(6 748) \$	(4 152) \$	821 972 \$	
AMT-Train	- \$	- \$	8 288 171 \$	4 035 667 \$	- \$	(186 350) \$	(79 149) \$	12 058 339 \$	
AMT-Tram	13 300 111 \$	147 678 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	
OMIT	13 084 859 \$	391 086 \$	7 981 110 \$	475 001 \$	884 504 \$	(254 933) \$	(37 720) \$	9 047 961 \$	
	62 867 241 \$	932 243 \$	57 542 419 \$	5 324 731 \$	4 457 000 \$	(932 243) \$	(380 000) \$	66 011 907 \$	
<b>OMIT</b>									
CIT Deux-Montagnes	11 871 \$	356 \$	19 654 \$	- \$	2 296 \$	(590) \$	(78) \$	21 281 \$	
OMIT St-Eustache	5 234 \$	157 \$	7 816 \$	- \$	830 \$	(236) \$	(36) \$	8 375 \$	
CIT B-L	3 133 421 \$	92 543 \$	433 996 \$	- \$	46 440 \$	(13 031) \$	(1 897) \$	465 507 \$	
CIT Des Moulins	900 673 \$	27 020 \$	696 007 \$	- \$	77 867 \$	(21 018) \$	(3 100) \$	749 756 \$	
CIT Montcalm	3 612 \$	108 \$	7 032 \$	- \$	942 \$	(214) \$	(28) \$	7 732 \$	
CIT Le Portage	- \$	- \$	29 258 \$	- \$	3 380 \$	(885) \$	(128) \$	31 626 \$	
OMIT Repentigny	862 783 \$	25 883 \$	509 008 \$	- \$	58 279 \$	(15 382) \$	(2 232) \$	549 674 \$	
CIT SO	1 405 317 \$	42 160 \$	983 616 \$	30 882 \$	100 580 \$	(30 386) \$	(4 627) \$	1 080 066 \$	
CIT Haut-St-Laurent	132 399 \$	3 972 \$	84 638 \$	22 596 \$	10 632 \$	(3 175) \$	(431) \$	114 260 \$	
CIT Roussillon	457 191 \$	13 716 \$	490 477 \$	- \$	52 490 \$	(14 811) \$	(2 277) \$	525 880 \$	
CIT Richelain	647 987 \$	19 440 \$	494 610 \$	- \$	57 329 \$	(14 918) \$	(2 587) \$	534 435 \$	
CIT CRC	675 958 \$	20 279 \$	654 455 \$	6 304 \$	71 933 \$	(19 954) \$	(3 021) \$	709 717 \$	
CIT V-R	1 748 469 \$	52 454 \$	1 231 234 \$	88 427 \$	151 889 \$	(40 049) \$	(5 524) \$	1 425 977 \$	
OMIT St-Bruno	1 208 593 \$	36 258 \$	1 115 718 \$	- \$	117 930 \$	(33 651) \$	(5 173) \$	1 194 826 \$	
OMIT Ste-Julie	630 920 \$	18 928 \$	557 423 \$	- \$	59 286 \$	(16 822) \$	(2 586) \$	597 300 \$	
CIT Sorel-Varennes	1 260 432 \$	37 813 \$	666 167 \$	326 791 \$	72 400 \$	(29 812) \$	(3 996) \$	1 031 550 \$	

Budget 2002

Ventes et de recettes des titres métropolitains

TRAM 2002									
Zone		2	3	4	5	6	7	8	Total
<b>Tarifs</b>									
ord		64,00 \$	80,00 \$	94,00 \$	111,50 \$	132,50 \$	155,50 \$	176,50 \$	
int		51,00 \$	64,00 \$	75,00 \$	89,00 \$	106,00 \$	124,50 \$	141,00 \$	
réd		37,00 \$	46,50 \$	54,50 \$	64,50 \$	77,00 \$	90,00 \$	102,50 \$	
<b>Ventes</b>									
ord		112 577	404 249	3 621	80 216	14 213	485	2 220	617 582
int		17 565	86 174	1 634	29 179	5 469	129	591	140 742
réd		15 623	78 419	940	16 676	4 477	79	214	116 427
tot		145 765	568 843	6 195	126 070	24 160	693	3 025	874 751
<b>Recettes</b>									
ord		7 204 945 \$	32 339 930 \$	340 365 \$	8 944 069 \$	1 883 276 \$	75 427 \$	391 841 \$	51 179 853 \$
int		895 824 \$	5 515 153 \$	122 555 \$	2 596 904 \$	579 741 \$	16 096 \$	83 323 \$	9 809 595 \$
réd		578 046 \$	3 646 493 \$	51 233 \$	1 075 580 \$	344 723 \$	7 100 \$	21 895 \$	5 725 070 \$
tot		8 678 814 \$	41 501 575 \$	514 153 \$	12 616 553 \$	2 807 741 \$	98 622 \$	497 060 \$	66 714 518 \$
rabais		650 164 \$	4 005 831 \$	68 180 \$	1 440 277 \$	393 405 \$	9 175 \$	36 786 \$	6 603 817 \$
<b>Variations 2002 / 2001</b>									
<b>Ventes</b>									
ord		3,00%	1,50%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	2,33%
int		3,00%	1,50%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	2,59%
réd		3,00%	1,50%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	2,36%
tot		3,00%	1,50%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	2,37%
<b>Recettes</b>									
ord		6,3%	4,8%	8,5%	8,9%	8,7%	8,9%	8,7%	5,9%
int		6,1%	4,8%	7,9%	8,7%	8,6%	8,9%	8,5%	6,2%
réd		7,4%	7,3%	10,0%	10,1%	10,8%	10,5%	11,0%	8,0%
tot		6,4%	5,0%	8,5%	9,0%	8,9%	9,0%	8,8%	6,1%

Budget 2002

Répartition des recettes, aide et dépenses afférentes

Partage 2002									
AOT	Ventes	Comm.versées	Recettes part.	Recettes imp.	Aide	Frais comm.	Frais son-imp	Total	
STCUM	8 609 042 \$	117 313 \$	22 425 163 \$	241 120 \$	1 679 694 \$	(294 658) \$	(132 545) \$	23 918 774 \$	
STRSM	16 557 087 \$	165 571 \$	13 212 332 \$	26 877 \$	1 049 934 \$	(137 498) \$	(78 756) \$	14 072 889 \$	
STL	13 258 039 \$	132 580 \$	7 558 437 \$	55 717 \$	601 692 \$	(79 919) \$	(46 040) \$	8 089 887 \$	
AMT-Bus	- \$	- \$	329 381 \$	539 464 \$	16 908 \$	(7 138) \$	(4 144) \$	874 470 \$	
AMT-Train	- \$	- \$	8 943 397 \$	4 149 112 \$	787 251 \$	(200 680) \$	(79 791) \$	13 722 499 \$	
AMT-Tram	14 040 246 \$	156 393 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	
OMIT	14 250 103 \$	425 971 \$	8 716 648 \$	516 870 \$	864 521 \$	(277 935) \$	(38 723) \$	9 781 380 \$	
	66 714 518 \$		61 185 357 \$	5 529 161 \$	5 000 000 \$	(997 828) \$	(380 000) \$	70 459 900 \$	
<b>OMIT</b>									
CIT Deux-Montagnes	12 930 \$	388 \$	21 440 \$	- \$	2 228 \$	(641) \$	(80) \$	22 948 \$	
OMIT St-Eustache	5 703 \$	171 \$	8 537 \$	- \$	813 \$	(257) \$	(37) \$	9 056 \$	
CIT B-L	3 411 046 \$	100 799 \$	473 134 \$	- \$	45 311 \$	(14 183) \$	(1 944) \$	502 318 \$	
CIT Des Moulins	981 281 \$	29 438 \$	760 325 \$	- \$	76 038 \$	(22 913) \$	(3 182) \$	810 269 \$	
CIT Montcalm	3 934 \$	118 \$	7 709 \$	- \$	914 \$	(234) \$	(29) \$	8 361 \$	
CIT Le Portage	- \$	- \$	31 978 \$	- \$	3 296 \$	(964) \$	(131) \$	34 178 \$	
OMIT Repentigny	939 982 \$	28 199 \$	556 220 \$	- \$	56 850 \$	(16 765) \$	(2 290) \$	594 016 \$	
CIT SO	1 531 186 \$	45 936 \$	1 072 466 \$	33 636 \$	98 482 \$	(33 119) \$	(4 747) \$	1 166 718 \$	
CIT Haut-St-Laurent	144 211 \$	4 326 \$	92 633 \$	24 611 \$	10 336 \$	(3 464) \$	(443) \$	123 672 \$	
CIT Roussillon	498 152 \$	14 945 \$	535 843 \$	- \$	51 420 \$	(16 164) \$	(2 339) \$	568 760 \$	
CIT Richelain	703 828 \$	21 115 \$	538 385 \$	- \$	56 121 \$	(16 227) \$	(2 656) \$	575 624 \$	
CIT CRC	736 482 \$	22 094 \$	715 272 \$	6 866 \$	70 386 \$	(21 775) \$	(3 103) \$	767 645 \$	
CIT V-R	1 904 459 \$	57 134 \$	1 347 917 \$	96 200 \$	147 902 \$	(43 663) \$	(5 671) \$	1 542 686 \$	
OMIT St-Bruno	1 316 871 \$	39 506 \$	1 218 333 \$	- \$	115 526 \$	(36 713) \$	(5 312) \$	1 291 834 \$	
OMIT Ste-Julie	687 444 \$	20 623 \$	608 835 \$	- \$	58 077 \$	(18 356) \$	(2 656) \$	645 900 \$	
CIT Sorel-Varennes	1 372 595 \$	41 178 \$	727 620 \$	355 556 \$	70 820 \$	(32 497) \$	(4 103) \$	1 117 396 \$	

**GRILLE DES TARIFS DES TITRES DE TRANSPORT  
MÉTROPOLITAIN À PARTIR DU 1<sup>er</sup> JANVIER 2002**

**1. Tarifs trains et du réseau express métropolitain**

Carte mensuelle						Trains seulement			TRAM			Carnet de Tickets-Train		Tarif au comptant	
Ligne Deux-Montagnes	Ligne Dorion-Rigaud	Ligne Blainville****	Ligne Saint-Hilaire	Ligne Delson	Réseau express métropolitain *****	Ordinaire	Intermédiaire /étudiant *	Réduit*	Ordinaire	Intermédiaire/ étudiant *	Réduit*	Ordinaire	Réduit*	Ordinaire	Réduit*
<b>Zone 1**</b>															
Gare Centrale Canora	Terminus Lucien-L'Allier (Gare Windsor)	Terminus Lucien-L'Allier (Gare Windsor)	Gare Centrale	Terminus Lucien-L'Allier (Gare Windsor)					50,00 \$	**	25,00 \$	6/9,00 \$	6/4,50 \$	2,25 \$	1,25 \$
Mont-Royal	Vendôme	Vendôme		Vendôme					Titres exigés CAM et CAM Hebdo de la STCUM						
Montpellier	Montréal-Ouest	Parc		Montréal-Ouest											
	Lachine														
	Dorval														
<b>Zone 2</b>															
Du Ruisseau	Pine Beach	Bois-de-Boulogne		Lasalle					64,00 \$	51,00 \$	37,00 \$	6/18,00 \$	6/9,00 \$	4,00 \$	2,25 \$
Bois-Franc	Valois											ou 2 billets de la zone 1	ou 2 billets de la zone 1		
Sunnybrooke	Pointe-Claire														
Roxboro-Pierrefonds	Cedar Park														
	Beasonsfield														
	Beurepaire														
	Baie d'Urfé														
	Ste-Anne-de-Bellevue														
<b>Zone 3</b>															
Île-Bigras	Île-Perrot	Saint-Martin	Saint-Lambert		Express							Train et TRAINBUS 935 seulement	Train et TRAINBUS 935 seulement	Train et TRAINBUS 935 seulement	Train et TRAINBUS 935 seulement
Sainte-Dorothée	Pincourt	Sainte-Rose			Carrefour										
	Dorion				Express TCV				80,00 \$	64,00 \$	46,50 \$	6/20,00 \$	6/10,50 \$	5,00 \$	2,75 \$
<b>Zone 5</b>															
Grand-Moulin	Hudson	Rosemère	Saint-Bruno	Sainte-Catherine								Train et TRAINBUS 935 seulement	Train et TRAINBUS 935 seulement	Train et TRAINBUS 935 seulement	Train et TRAINBUS 935 seulement
Deux-Montagnes	Rigaud	Sainte-Thérèse	Saint-Basile-le-Grand ****	Saint-Constant		95,00 \$	74,50 \$	54,00 \$	111,50 \$	89,00 \$	64,50 \$	6/22,50 \$	6/12,50 \$	5,75 \$	3,25 \$
		Blainville		Delson											
<b>Zone 6 ***</b>															
			McMasterville			112,50 \$	88,50 \$	64,00 \$	132,50 \$	106,00 \$	77,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/26,50 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/15,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6,75 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 3,75 \$
			Saint-Hilaire												

**2. Tarifs métropolitains**

Trains, autobus STM et métro			Trains, autobus STM et métro			Trains, autobus STM, STRSM, STL, métro et réseau express métropolitain			TRAM Trains, autobus STM, STRSM, STL et CIT/Municipalité et métro														
Zone 1**			Zone 2			Zone 3			Zone 4			Zone 5			Zone 6			Zone 7			Zone 8		
Ordinaire	Intermédiaire	Réduit *	ordinaire	Intermédiaire	réduit *	Ordinaire	Intermédiaire	Réduit *	Ordinaire	Intermédiaire	Réduit *	ordinaire	Intermédiaire	Réduit *	Ordinaire	Intermédiaire	réduit *	ordinaire	Intermédiaire	réduit *	ordinaire	Intermédiaire	Réduit *
50,00 \$	**	25,00 \$	64,00 \$	51,00 \$	37,00 \$	80,00 \$	64,00 \$	46,50 \$	94,00 \$	75,00 \$	54,50 \$	111,50 \$	89,00 \$	64,50 \$	132,50 \$	106,00 \$	77,00 \$	155,50 \$	124,50 \$	90,00 \$	176,50 \$	141,00 \$	102,50 \$

Notes : \* Le tarif réduit métropolitain est offert aux personnes de 65 ans et plus ainsi qu'aux écoliers de moins de 18 ans, le tarif intermédiaire métropolitain est offert aux étudiants à temps plein de 18 à 21 ans. Les tarifs réduit et intermédiaire métropolitains sont offerts sur présentation d'une carte d'accès émise par l'AMT ou une carte d'identité émise par la STRSM et la STL et par la STM pour les tarifs réduits. La carte privilège (18 à 25 ans) de la STM n'est pas acceptée pour les tarifs réduit et intermédiaire métropolitains.

\*\* Pour la zone 1, l'AMT adopte par référence les titres de transport locaux de la STM tout en appliquant les conditions d'admissibilité énoncées au règlement sur les titres de transport métropolitains de l'AMT.

\*\*\* La mise en place d'un service complet jusqu'à Saint-Hilaire est prévue pour septembre 2002.

\*\*\*\* La gare Saint-Basile-le-Grand fait partie du PTI 2002-2003-2004 en nouvelle initiative.

\*\*\*\*\* Sur la desserte TRAINBUS 935 et le réseau Express Métropolitain, le titre de transport mensuel accepté est la TRAM (la CAM pour la zone 1).










La carte mensuelle d'une zone est toujours acceptée dans les zones portant un numéro inférieur.



## INTÉGRATION TARIFAIRE

### Zones tarifaires pour les titres mensuels métropolitains

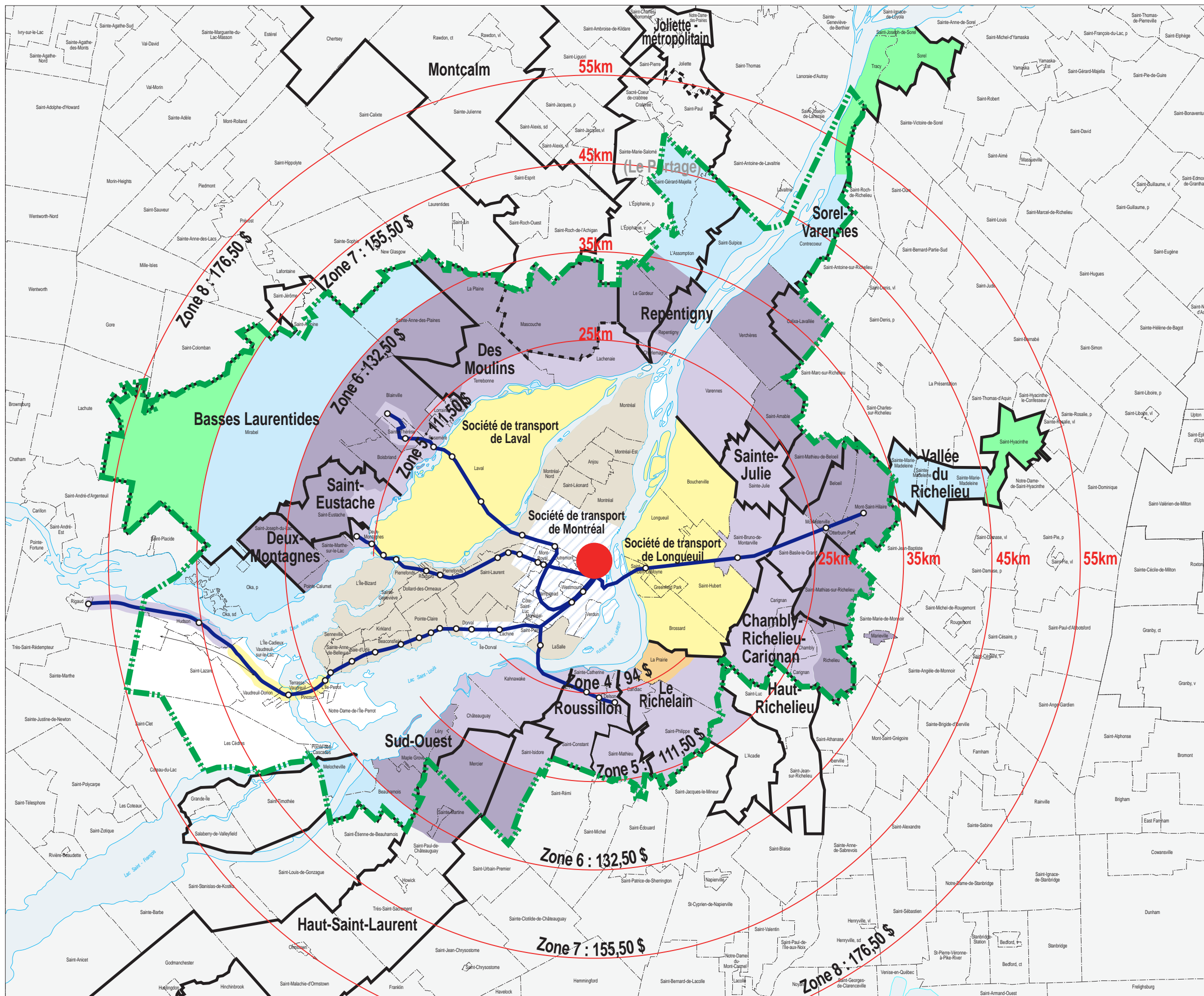
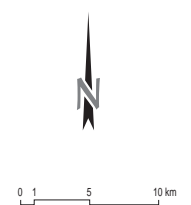
#### Tarifs 2002

	Titre exigé	Tarif ordinaire	Tarif intermédiaire (écoliers 16 à 21 ans)	Tarif réduit (65 ans et plus, écoliers de moins de 18 ans)
	Zone 1* CAM	50,00 \$	-	25,00 \$
	Zone 2 TRAM 2	64,00 \$	51,00 \$	37,00 \$
	Zone 3 TRAM 3	80,00 \$	64,00 \$	46,50 \$
	Zone 4 TRAM 4	94,00 \$	75,00 \$	54,50 \$
	Zone 5 TRAM 5	111,50 \$	89,00 \$	64,50 \$
	Zone 6 TRAM 6	132,50 \$	106,00 \$	77,00 \$
	Zone 7 TRAM 7	155,50 \$	124,50 \$	90,00 \$
	Zone 8 TRAM 8	176,50 \$	141,00 \$	102,50 \$
	Non desservi			

\* Correspond au réseau de train de banlieue

**Note :** Les tarifs intermédiaire et réduit métropolitains sont offerts sur présentation d'une carte d'accès émise par l'AMT ou une carte d'identité émise par la Société de transport de Longueuil et la Société de transport de Laval, et par la Société de transport de Montréal pour les tarifs réduits. La carte privilégiée (18 à 25 ans) de la Société de transport de Montréal n'est pas acceptée pour les tarifs réduit et intermédiaire métropolitains.

-  Train de banlieue
-  Limites OMIT / CIT
-  Limites de l'AMT
-  Municipalité



**ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS  
ACTUELS ET PROPOSÉS**

**ACTUELS**

***Lignes de trains de banlieue***

- Deux-Montagnes
- Rigaud
- Blainville
- Saint-Hilaire
- Delson

**Terminus**

- Henri-Bourassa (STCUM)
- Henri-Bourassa (STL)
- Radisson
- Centre-ville
- Longueuil
- Brossard/Panama
- Angrignon
- Côte-Vertu
- Le Carrefour

***Parcs de stationnement incitatif***

- Sherbrooke Est
- Namur
- Angrignon
- Brossard/Panama
- Saint-Hubert
- Le Carrefour

***Voies réservées***

- Pont Viau/boulevard des Laurentides
- Pie-IX
- Avenue Du Parc/Côte-des-Neiges/  
René-Lévesque
- Newman
- Sherbrooke Est
- Pont Mercier/Route 132-138
- Pont Champlain et A/10
- Henri-Bourassa
- Lachapelle
- Bretelle Taschereau

***Voies réservées (suite)***

- Saint-Charles/Riverside
- Taschereau (en rive)
- Marcel-Laurin/Laurentien/Chomedey

***Dessertes métropolitaines***

- Express TCV
- Express Le Carrefour
- Express Repentigny

**EN COURS DE RECONNAISSANCE**

***Terminus***

- Repentigny

***Parcs de stationnement incitatif***

- La Prairie
- Châteauguay
- Brossard/Chevrier
- Radisson
- Terrebonne
- Repentigny
- Chambly
- De Mortagne
- Retrait de Saint-Hubert
- Longueuil

**RECONNUS AU BUDGET 2002**

***Voies réservées***

- Le Gardeur
- Prolongement de Sherbrooke Est
- Voie réservée sur l'autoroute 25

***Parcs de stationnement***

- Charlemagne

**Annexe G1**

**Partenaires ayant répondu à la consultation sur les budgets 2002 de l'AMT,  
en date du 19 octobre 2001**

STCUM

STL

STRSM

Association des CIT

CIT des Basses Laurentides

CIT des Moulins

CIT Sorel-Varenes

CIT Vallée du Richelieu

CIT Le Richelain

CIT Le Roussillon

CIT Chambly-Richelieu-Carignan

MRC Champlain

MRC Rouville

MRC Deux-Montagnes

MRC Vaudreuil-Soulanges

MRC des Moulins

Ville de Saint-Eustache

Ville de Repentigny

Ville de Longueuil

Ville de Terrebonne

Comité de transition de Montréal

Annexe G2

**PROJETS SOUMIS PAR LES PARTENAIRES DE L'AMT  
EN DATE DU 19 OCTOBRE 2001 ET STATUT DANS LE PTI 2002-2003-2004**

*Liste des projets soumis par les partenaires de l'AMT et analysés dans le cadre de la préparation des budgets 2002 et du programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004 :*

<b>PARCS DE STATIONNEMENT INCITATIF</b>		
Stationnement Brossard/Panama phase II	<b>STRSM</b>	Nouvelle initiative. Inscrit au PTI.
Stationnement Brossard/Chevrier services complémentaires	<b>STRSM</b>	Nouvelle initiative. Inscrit au PTI.
Stationnement incitatif Montarville à Boucherville	<b>STRSM</b>	Inscrit au PTI - nouvelle initiative
Stationnement R-132 Boucherville/Varenes	<b>STRSM</b>	Inscrit au PTI - nouvelle initiative
Stationnement Rive-Nord Est – phase II et III – Un seul organisme de transport représentera les intérêts des Lanaudois dès janvier 2002, nous aimerions attirer votre attention sur les possibilités de localiser ledit stationnement sur un site accessible pour l'ensemble de la clientèle.	<b>OMIT Repentigny</b>	L'AMT a déjà eu des rencontres afin de préciser les nouveaux besoins et enjeux de ce stationnement. Dossier en cours.
La sécurité dans les stationnements, particulièrement pour les stationnements des gares de McMasterville et de Saint-Bruno-de-Montarville, mais également la signalisation dynamique aux gares.	<b>CIT Vallée du Richelieu</b>	D'accord. En cours de réalisation.
L'implantation de stationnements d'incitation, particulièrement sur son territoire, où le besoin pour de tels projets est très important. Nous suggérons donc à l'AMT d'inclure un projet d'implantation pour des stationnements d'incitation dans son programme triennal d'immobilisation 2002-2003-2004.	<b>CIT Vallée du Richelieu</b>	Les besoins de stationnement incitatifs sur le territoire du CIT seront évalués lors de la mise en place du service permanent de la ligne de trains Montréal / Saint-Hilaire.

<b>VOIES RESERVEES</b>		
Mesures préférentielles ponctuelles (gestion des feux) – voie réservée avenue du Parc/René-Lévesque/Côte-des-Neiges	<b>STCUM</b>	Nouvelles initiatives. Inscrit au PTI.
Mise en place d'une desserte métropolitaine – Autoroute 25 – voie réservée	<b>STCUM</b>	Selon les discussions avec le MTQ, un éventuel pont sur l'autoroute 25 entre Laval et la CUM comprendra un important volet transport en commun. L'AMT inscrira à son PTI tous les projets pertinents en fonction de l'échéancier de réalisation du pont.
Mise en place d'une desserte métropolitaine – Sherbrooke Ouest et centre-ville– mesures préférentielles	<b>STCUM</b>	Aucun projet spécifique est inscrit au PTI. Toutefois, cet axe sera considéré dans le cadre du projet de mesures préférentielles sur le réseau métropolitain.
Mise en place d'une desserte métropolitaine – Autoroute Bonaventure-Île-des-Sœurs, Cité du Cinéma, Technoparc, Cité du Multimédia – mesures préférentielles	<b>STCUM</b>	La bonification de la desserte dans cet axe est comprise à l'intérieur de nombreux projets inscrits au PTI : Pont Clément, gestion de la circulation aux approches du TCV, estacade/SLR
Voie réservée Saint-Michel	<b>STCUM</b>	Aucun projet spécifique est inscrit au PTI. Toutefois, cet axe sera considéré dans le cadre du projet de mesures préférentielles sur le réseau métropolitain.
Corridor Boul. des Laurentides – Voie réservée boul. René-Lévesque	<b>STCUM</b>	Selon la politique habituelle de l'AMT, tous les intervenants dans ce dossier seront invités par le comité de suivi de ce projet.
Corridor Rive-Nord Est – voie réservée rue Sherbrooke	<b>STCUM</b>	La STCUM est impliquée pour l'ensemble des interventions concernant l'amélioration des dessertes dans l'est de Montréal.
Corridor boul. Pie-IX/A-25 Amélioration sécurité voie réservée Pie-IX	<b>STCUM</b>	Projet autorisé inscrit au PTI.
Gestion de la circulation aux approches du terminus TCV	<b>STRSM et CIT Vallée du Richelieu</b>	Projet autorisé inscrit au PTI
Mesures préférentielles de la voie réservée pont Champlain Sud	<b>STRSM</b>	Nouvelle initiative. Inscrit au PTI
Voie réservée terminus Brossard/pont Champlain	<b>STRSM</b>	Nouvelle initiative. Inscrit au PTI dans le cadre du projet du réaménagement de l'échangeur Taschereau.

<b>VOIES RESERVEES</b>		
Mesures préférentielles aux abords de l'intersection Taschereau/Auguste/Laurence	<b>STRSM</b>	Nouvelle initiative. Inscrit au PTI.
Brossard, boul. Lapinière entre le boul. Milan et l'entrée du terminus Chevrier (demande d'évaluation du caractère métropolitain)	<b>STRSM</b>	La voie réservée sur le boulevard Lapinière a été mise en place en attente de la voie réservée au centre de l'autoroute 10 qui est un équipement métropolitain.
Mesures préférentielles à l'entrée du terminus Longueuil	<b>STRSM</b>	Inscrit au PTI – projet autorisé
Mesures préférentielles chemin Chambly- phase II	<b>STRSM</b>	Inscrit au PTI – nouvelle initiative
Boul. Taschereau-Route 116 et Panama :Brossard	<b>MRC Champlain</b>	Projet non retenu.
Voie réservée autoroute 10/Estacade	<b>MRC Champlain</b>	Advenant une recommandation négative pour l'exploitation d'un SLR, le projet d'une voie réservée aux autobus sur l'Estacade sera considéré.
Voie réservée au centre du boulevard Taschereau tronçon situé entre la route 116 et la rue Panama : Brossard, Greenfield Park, Longueuil, LeMoynes et Saint-Hubert	<b>MRC Champlain</b>	Projet non retenu
Voie réservée à Longueuil :  Boul. ; Therrien entre le boul. Vauquelin et la route 132  Boul. Jacques-Cartier	<b>MRC Champlain</b>	À reconsidérer suite aux études de la ligne 4 du métro.  Non retenu. L'AMT est disposée de concert avec la STRSM, à intervenir de façon ponctuelle pour soutenir l'effort local pour le développement du transport en commun dans le cadre des projets métropolitains en support aux réseaux locaux inscrits au PTI.
Voie réservée à Saint-Hubert :  Boul. Vauquelin, rue du R-100 et chemin de la Savane	<b>MRC Champlain</b>	Non retenu. L'AMT est disposée de concert avec la STRSM, à intervenir de façon ponctuelle pour soutenir l'effort local pour le développement du transport en commun dans le cadre des projets métropolitains en support aux réseaux locaux inscrits au PTI.
Demande de reconnaissance du boul. Taschereau comme équipement métropolitain.	<b>MRC Champlain</b>	L'AMT ne reconnaît pas cet équipement comme étant métropolitain. Compte tenu que ce boulevard dessert un axe important des déplacements en transport en commun l'AMT est disposée de concert avec la STRSM d'intervenir de façon ponctuelle pour soutenir l'effort des AOT locaux pour le développement du transport en commun.

VOIES RESERVEES		
Voie réservée à Brossard :  Boul. Lapinière entre boul. Milan et l'entrée du terminus Chevrier (Demande d'évaluation du caractère métropolitain)	<b>MRC Champlain</b>	L'AMT ne reconnaît pas cet équipement comme étant métropolitain.

TERMINUS		
Réaménagement du terminus multimodal Vendôme (métro, trains, autobus)	<b>STCUM</b>	Ce projet sera revu dans le cadre de l'échéancier du centre hospitalier prévu (horizon 2007).
Aménagement d'un terminus multimodal à la Gare Lasalle (Ligne Delson/Montréal)	<b>STCUM</b>	Retenu : sera analysé dans le cadre du projet permanent du train Montréal/Delson
Rénovation du terminus Henri-Bourassa	<b>STL</b>	L'amélioration du terminus Henri-Bourassa, dans le cadre d'un projet majeur, était prévu pour 2002. Le projet d'aménagement doit toutefois tenir compte du prolongement du métro à Laval en 2006. Le projet pourra être réalisé en deux phases où des investissements récupérables pourraient être réalisés à court terme. Pour la phase 1, des coûts de 0,500M\$ ont été investis en 2001 pour améliorer les conditions d'attente et le mode de fonctionnement de ce terminus. La phase II devra aussi considérer l'existence du terminus de la STCUM à proximité et l'arrivée du métro.
Agrandissement du terminus Centre-ville	<b>STRSM</b>	Projet reformulé en concertation avec la STRSM visant à augmenter la capacité du terminus grâce à l'utilisation de nouveaux outils de gestion, inscrit au PTI.
Réorganisation du terminus Brossard/Panama	<b>STRSM</b>	Nouvelle initiative. Inscrit au PTI.
Place d'accueil – terminus Longueuil	<b>STRSM ET CIT Vallée du Richelieu</b>	Inscrit au PTI – projet autorisé
Terminus régional à Saint-Eustache	<b>Ville de Saint-Eustache</b>	Inscrit au PTI pour 2002.
Terminus régional à Saint-Eustache	<b>MRC Deux-Montagnes</b>	Inscrit au PTI pour 2002.

Nous demandons au Conseil d'administration de l'AMT de modifier son PTI pour affecter la révision de dépense pour le terminus de Saint-Eustache en l'année 2002 plutôt qu'en 2003.	<b>MRC Deux-Montagnes et ville de Saint-Eustache</b>	D'accord. Recommandation retenue. Projet inscrit au PTI en nouvelle initiative en 2002 et 2003.
Le plan d'accueil du Terminus Longueuil, favorisant l'orientation de l'utilisateur dans le Terminus.	<b>CIT Vallée du Richelieu</b>	D'accord en cours de réalisation

<b>ETUDES</b>		
Étude d'opportunité de stationnements incitatifs sur le territoire de la CUM	<b>STCUM</b>	Retenu
Mise en place d'une desserte métropolitaine – Pie-IX – étude d'opportunité site propre et ajout de stations	<b>STCUM</b>	Retenu pour 2001. Les interventions, une fois identifiées et quantifiées, seront proposées pour 2002
Pont Victoria  Étude pour implantation d'une voie pour les véhicules à taux d'occupation élevé dans les deux directions	<b>MRC Champlain</b>	Étude en cours de réalisation dans le cadre des mesures préférentielles.
Pont Jacques-Cartier  Étude de faisabilité pour l'implantation d'une voie réservée au autobus et au covoiturage qui relierait le boul. René-Lévesque et l'intersection Papineau et Lafontaine	<b>MRC Champlain</b>	Dossier en cours. Une demande a été adressée à la ville de Montréal pour faire partie du comité étudiant le réaménagement des bretelles au pont Jacques-Cartier. Inscrit au PTI dans « Mesures préférentielles sur le réseau de transport métropolitain ».
Voie réservée Pont-tunnel Louis H. Lafontaine  Étude de faisabilité pour l'implantation d'une voie réservée pour les véhicules à taux d'occupation élevé ou au transport en commun combiné au transport de marchandise	<b>MRC Champlain</b>	Étude retenue.
Saint-Hubert : Réfection des échangeurs Charles-LeMoine, Saint-Hubert et Maricourt	<b>MRC Champlain</b>	Étude retenue.



<b>ETUDES</b>		
<p>Système de transport à capacité intermédiaire</p> <p>Longueuil et Saint-Hubert : prolongement de la ligne 4 du métro ou insérer un SLR dans une emprise appropriée jusqu'à la zone aéroportuaire de Saint-Hubert (étude d'opportunité et faisabilité)</p>	<b>MRC Champlain</b>	Étude en cours.
<p>Rives de Longueuil :</p> <p>Étude d'opportunité et de faisabilité pour l'aménagement d'un stationnement d'incitation et d'une passerelle au nord de la route 132</p>	<b>MRC Champlain</b>	Dans le cadre d'un nouveau développement résidentiel et immobilier à cet endroit l'AMT évaluera à nouveau la pertinence d'une étude d'opportunité et de faisabilité pour un stationnement et une passerelle au nord de la route 132.
<p>Longueuil :</p> <p>Étude d'opportunité et de faisabilité pour le prolongement de la ligne 4 vers la station McGill reliant ainsi Longueuil et ses usagers au centre-ville de Montréal</p>	<b>MRC Champlain</b>	Étude en cours.
<p>Longueuil et Saint-Hubert : prolongement de la ligne 4 du métro ou insérer un SLR dans une emprise appropriée jusqu'à la zone aéroportuaire de Saint-Hubert (étude d'opportunité et de faisabilité).</p>	<b>MRC Champlain</b>	Étude en cours.
<p>Etude de mesures préférentielles et de stationnements sur le réseau métropolitain</p>	<b>STL</b>	Proposition retenue. Selon les politiques habituelles de l'AMT, tous les intervenants dans ce dossier seront invités par le comité de suivi de ces projets.
<p>Étude d'opportunité et de faisabilité pour l'aménagement d'un nouveau stationnement incitatif à Saint-Hubert.</p>	<b>MRC Champlain</b>	Retenu, inscrit au PTI
<p>Étude du train de banlieue Montréal-Repentigny. Omit Repentigny vous offre son entière collaboration pour la réalisation d'une étude d'opportunité d'un service de trains de banlieue Montréal-Repentigny.</p>	<b>OMIT Repentigny</b>	Inscrit au PTI, l'AMT accepte et apprécie l'offre de collaboration de l'OMIT de Repentigny.
<p>Étude sur le prolongement de la voie réservée A-20</p>	<b>STRSM</b>	Inscrit au PTI - nouvelle initiative

<b>ÉQUIPEMENTS</b>		
Financement réno/système	<b>STCUM</b>	Projet retenu – nouvelle initiative.
Développement et mise en place du logiciel Accès au transport adapté	<b>STCUM</b>	Projet autorisé. Inscrit au PTI.
Implantation d'un réseau Telbus à l'échelle régionale, y compris les trains de banlieue	<b>STCUM</b>	Projet autorisé. Inscrit au PTI.
Via-bus – centre d'échange Repentigny – Pour mousser davantage l'utilisation du transport en commun, OMIT Repentigny serait intéressée à offrir sur une base expérimentale la desserte du centre d'échange de Repentigny en utilisant des autobus de type « coach ».	<b>Omit Repentigny</b>	L'AMT est intéressée à discuter de ce dossier avec les CIT/AOT concernées.

<b>AUTRES</b>		
Desserte Parc industriel, Ville St-Laurent, développement de partenariats	<b>STCUM</b>	Ce projet sera revu dans le cadre de la mise sur pied d'un centre de gestion de la demande avec la ville de Saint-Laurent.
Desserte MRC Vaudreuil-Soulanges – terminus Fairview – Cégep Gérald-Godin, développement de partenariats	<b>STCUM</b>	Projet à revoir suite à la mise sur pied d'un CIT sur le territoire de la MRC Vaudreuil-Soulanges.
Brossard : réfection de l'échangeur A-10/Taschereau (avant projet finalisé)	<b>MRC Champlain</b>	Projet routier du MTQ. Ne relève pas de l'AMT. Dans le cadre de cette réfection, l'AMT a inscrit en nouvelle initiative le projet de voie réservée sur l'échangeur à son PTI.
Saint-Hubert : réfection des échangeurs Charles-Lemoyne, Saint-Hubert et Maricourt	<b>MRC Champlain</b>	Projet routier du MTQ et des municipalités. Ne relève pas de l'AMT.
Brossard et Saint-Hubert : voie de ceinture Moïse-Vincent/Lepage	<b>MRC Champlain</b>	Projet routier des municipalités. Ne relève pas de l'AMT.
Études diverses à la demande des partenaires	<b>STCUM</b>	D'accord, retenu.
Brossard et Saint-Hubert voie de ceinture Moïse-Vincent/Lepage	<b>STRSM</b>	Ce projet de voie de ceinture relève de la juridiction des municipalités.
Brossard : Réfection de l'échangeur A-10/Taschereau (avant-projet finalisé)	<b>STRSM</b>	La réfection de l'échangeur relève du MTQ dans le cadre de ces réaménagements, l'AMT a inscrit en nouvelle initiative, le projet de voie réservée sur l'échangeur à son PTI.

<b>AUTRES</b>		
Poursuivre la marche du train depuis Saint-Jérôme avec une gare à Saint-Janvier et peut-être une gare supplémentaire à Montréal, c'est-à-dire la gare Chabanel.	<b>CITBL</b>	Projet inscrit au PTI – nouvelle initiative.
Création d'une deuxième voie de rencontre entre la gare de Rosemère et la gare de Sainte-Thérèse	<b>CITBL</b>	Le projet d'accroissement de la capacité (14,5M\$) prévoit l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire. Le détail des travaux est en négociation avec le CP (Projet autorisé, inscrit au PTI).
L'étude de faisabilité de la gare de Saint-Basile-le-Grand.	<b>CIT Vallée du Richelieu</b>	Étude en cours de réalisation.
Prolongement du métro vers Anjou. Nous serions disposés à discuter d'une desserte transitoire pour cette clientèle qui demande un service d'autobus vers la station de métro Saint-Michel.	<b>Omit Repentigny</b>	L'AMT discutera de ce dossier avec l'OMIT de Repentigny.

**Annexe H**

**TRANSFERT DES ACTIFS MÉTROPOLITAINS**

En vertu de la Loi, l'AMT doit acquérir, une série d'équipements métropolitains identifiés au Décret no. 567-96 du 15 mai 1996 et comprenant des stationnements incitatifs, des terminus et des infrastructures de nature métropolitaine.

**Les principes généraux**

L'AMT reconnaît les principes suivants pour le transfert des actifs des sociétés de transport:

- Les actifs reconnus aux fins de transfert sont les biens meubles et immeubles, infrastructures et équipements de transport ;
- L'AMT reconnaît les coûts réellement encourus par les organismes à partir de leur service de dette restant au 1<sup>er</sup> janvier 1996 ;
- Les contrats et ententes garantissant l'usage des biens transférés, servitudes, baux, droit d'utilisation, études et autres dossiers techniques, administratifs et légaux doivent être transférés à l'AMT ;
- La valeur des biens meubles et immeubles transférés sera basée sur la valeur dépréciée du bien au 1<sup>er</sup> janvier 1996 pour tenir compte de son utilisation pour la période antérieure à 1996;
- L'acquisition de ces biens des sociétés de transport par l'AMT est conditionnelle à l'obtention des titres de propriété clairs et conformes.

**Le transfert**

L'ensemble des biens à transférer a été inventorié en 1996 et 1997 de concert avec les organismes de transport et le MTQ.

Le transfert des équipements et infrastructures des trains de banlieue par la STCUM et le MTQ qui ont nécessité un investissement de 400 M\$ du MTQ sont terminés. L'acquisition des gares et de terrains de stationnement ont été acquis à la fin de l'année 1998.

Ce transfert d'actifs des sociétés de transport doit se faire de gré à gré par entente avec les propriétaires actuels et, en cas de mésentente, le gouvernement détermine que ces équipements sont sous la gestion de l'AMT qui peut poser tous les actes et exercer tous les droits d'un propriétaire. L'AMT a remboursé les propriétaires actuels, en capital et intérêts, du service de la dette restant et des coûts d'exploitation de ces équipements métropolitains depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1996. Ces remboursements comprennent entièrement les coûts d'investissements des contribuables fonciers du territoire des sociétés de transport. En contrepartie, l'AMT a donné la gratuité de l'utilisation de ces équipements pendant six ans, de 1996 à 2001 ce qui représente une économie de près de 36,5 M\$. Une réserve de 3 M\$ est constituée à même le fonds d'immobilisations pour effectuer le transfert dont 0,8 M\$ pour 2001.

**État de situation**

L'AMT a complété en 2001, le transfert des actifs métropolitains de la STL et devrait terminer celui de la STRSM à la fin de 2001. En 2002, le transfert des actifs métropolitains de la STCUM seront négociés.

## STRATEGIE DE DEPLOIEMENT DES PROGRAMMES-EMPLOYEURS

### 1.0 MISE EN CONTEXTE

Dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal du MTQ, le programme-employeur est une des voies d'actions privilégiée pour réduire les déplacements automobiles. Pour la période 2000- 2005, il a réservé un budget de l'ordre de 10,3 millions de dollars pour aider techniquement la mise en place de programmes-employeurs dans les entreprises et les institutions. L'AMT est mandaté 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 programme-employeur. Suite à une entente conclue avec le MTQ, l'AMT soutient la réalisation de quelques projets-pilotes au cours des deux prochaines années et conclut des ententes à cet effet avec des employeurs et des organismes. L'évaluation de ces projets serviront à concevoir un programme d'aide. 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.

### 2.0 DEPLOIEMENT DU PROGRAMME-EMPLOYEUR A L'ECHELLE METROPOLITAINE

Trois approches sont retenues pour organiser l'aide technique en matière de programme-employeur.

#### 2.1 UNE PREMIERE APPROCHE DITE « INDIVIDUELLE »

Dans le cadre de l'approche individuelle, l'AMT aidera techniquement chaque employeur désirant réaliser un projet-pilote et les accompagnera tout au long de la démarche en y associant les partenaires concernés. De son côté, le MTQ fournira une aide financière correspond à 50% des coûts et ne pouvant dépasser \$25 000, sauf exception.

« Le programme-employeur consiste en une gamme de mesures incitatives mises en place par l'employeur en vue de développer et à promouvoir des alternatives viables à l'auto-solo pour les déplacements domicile-travail des employés. Ces mesures consistent notamment à faciliter les déplacements en transport en commun, en covoiturage, à vélo ou à pied. Elles permettent aussi de gérer le stationnement ou encore le temps de travail de façon à créer des conditions favorables à l'utilisation de ces différents modes de transport. De façon générale, le programme-employeur influence la façon de se déplacer ainsi que le besoin et le moment des déplacements des employés. Il a pour effet de réduire les déplacements automobiles. »

#### 2.1.1 Dossiers en cours

Depuis deux ans, l'AMT a signé une entente relative à la réalisation d'un programme-employeur avec 6 employeurs, soit :

- Bombardier Aéronautique ;
- Environnement Canada et Agence des douanes et de Revenu Canada ;

- Hôpital Maisonneuve-Rosemont ;
- Hydro-Québec ;
- Nortel Networks ;
- Postes Canada.

L'AMT travaille aussi avec d'autres employeurs en vue de les convaincre d'adhérer à un programme-employeur, soit :

- Aéroports de Montréal – Dorval (ADM) ;
- Ericsson ;
- Hôpital Charles LeMoine
- Hôpital Royal-Victoria ;
- Hôpital Sacré-Cœur ;
- Provigo ;
- Transport Canada ;
- Ville de Montréal ;
- École de technologie supérieure ;
- Centre hospitalier de l'Université McGill ;
- Centre hospitalier francophone ;
- Innopôle ;
- Merk Frost ;
- Impérial Tobacco ;
- Ciment Saint-Laurent ;
- Conseil national de recherche du Canada ;
- Banque Laurentienne.

## 2.2 UNE DEUXIEME APPROCHE DITE « DE REGROUPEMENT » DES EMPLOYEURS

La seconde approche consiste à mettre sur pied des Centres de gestion des déplacements, à l'instar des Transportation Management Association (TMA) américains. Ces centres sont formés d'un regroupement d'employeurs, des promoteurs et des gestionnaires immobiliers et/ou des représentants du domaine public (institutions d'enseignement ou hôpitaux). Ils ont pour mission de promouvoir et de développer des alternatives viables à l'auto-solo à l'échelle locale. Ils fonctionneront en partenariat avec les autres acteurs en transport, principalement les gouvernements locaux et supérieurs et les Autorités organisatrices de transport (AOT), dans la recherche et la mise en place de solutions novatrices en matière de gestion de la demande de déplacements.

Dans le cadre de la création de ces centres, l'AMT assistera techniquement les organismes d'accueil, les employeurs et les partenaires locaux concernés. De son côté, le MTQ fournira une aide financière basée sur les paramètres suivants :

- remboursement partiel des dépenses de démarrage et de fonctionnement du centre ;
- aide financière octroyée pour une période de deux (2) ans, au terme de laquelle les intervenants procéderont à l'évaluation des résultats atteints, sur la base des indicateurs de performance préalablement identifiés ;
- subvention maximale de 100 000\$ par année, pour une période de deux ans, sans excéder 75% du budget total.

### 2.2.1 Dossiers en cours

Depuis deux ans, l'AMT a signé une entente relative à la création de 4 Centres de gestion des déplacements, soit :

- le Centre de gestion des déplacements à la Cité Multimédia dont le l'organisme de parrainage est Cité Multimédia ;
- le Centre de gestion des déplacements à Ville Saint-Laurent dont l'organisme de parrainage est Ville-Saint-Laurent ;
- le Centre de gestion des déplacements à Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles dont l'organisme de parrainage est la Société de développement économique RDP/PT (SODEC) ;
- la réalisation d'une étude de faisabilité relative à la création d'un Centre de gestion des déplacements à Laval avec la Chambre de commerce et d'industrie de Laval et la Société de transport de la Ville de Laval.

L'AMT donne une assistance technique au Conseil régional de développement d'affaires du West Island qui travaille au démarrage d'un Centre de gestion des déplacements pour les entreprises situées dans l'Ouest de l'Île de Montréal. L'AMT est en contact avec la Régie régionale de santé et des services sociaux - Montréal Centre pour qu'elle démarre un Centre de gestion des déplacements à l'intention des hôpitaux situés sur l'Île de Montréal.

### 2.3 UNE TROISIEME APPROCHE DITE « CITOYENS-VILLE »

L'approche « Citoyens-ville » consiste à organiser et à promouvoir le covoiturage au niveau municipal. Elle offre aux automobilistes, résidant dans un même secteur, et dont l'employeur n'a pas adhéré à la démarche du programme-employeur, une alternative à l'utilisation de la voiture-solo. Dans ce contexte, elle diffère du programme-employeur dans la mesure où les covoitureurs potentiels sont recrutés à l'origine (ville) plutôt qu'à la destination (employeur).

L'AMT accompagnera les municipalités souhaitant offrir ce service à ses citoyens en fournissant l'aide technique requise et en s'assurant de la collaboration des partenaires. Pour ce qui du MTQ, il versera une aide financière correspondant à 50%, pour un maximum de 25 000\$, des coûts. Cette aide présentera les caractéristiques suivantes :

- Remboursement des coûts associés au démarrage (mise en place du logiciel de jumelage, le plan de marketing et la documentation de support aux co-voitureurs).

#### 2.3.1 Dossiers en cours

En 2001, l'AMT a signé une entente avec la Ville de Châteauguay et le CIT des Basses Laurentides : (Boisbriand, Blainville, Sainte-Thérèse, Rosemère, Lorraine, Sainte-Anne-des-Plaines, Bois-des-Filion, Saint-Jérôme, Saint-Antoine et Mirabel) relative à la mise place d'un service de covoiturage pour les résidents de ces villes.

### 2.4 DES OUTILS TECHNIQUES A DEVELOPPER

L'AMT mettra à la disposition des employeurs, des Centres locaux de gestion des déplacements et des organisations municipales impliqués dans les trois approches présentées ci-dessus des outils techniques en matière de formation, d'information et de promotion. Le MTQ subventionnera l'AMT pour réaliser de tels outils.

Voici une liste des outils techniques qui seront développés par l'AMT au cours des deux prochaines années :

- un guide technique à l'intention du coordonnateur en transport en entreprise ;
- un cours de formation à l'intention du coordonnateur en transport en entreprise;
- un bulletin d'information sur les expériences montréalaises en matière de gestion de la demande des déplacements ;

- des brochures sur les différentes mesures de gestion de la demande, notamment sur la stationnement, le télétravail, le vélo, le covoiturage, des témoignages des employeurs, navettes taxisbus et taxis, la démarche ;
- un CD ROM comprenant des outils techniques liés à la mise en œuvre et à l'évaluation des mesures ;
- un slogan et un logo ;
- un kiosque d'information sur les modes alternatifs de transport.

## 2.5 DEMANDE DE SUBVENTION FAITE AU MTQ

Pour permettre la réalisation des projets pilotes de programme-employeur en 2001, l'AMT a présenté au MTQ un budget de subvention totalisant 0,150 M\$. En 2002, un budget supplémentaire d'environ 0,200 M\$ est prévu. La subvention du MTQ sera versée directement à chacun des employeurs liés par une entente avec l'AMT.

Pour assurer le démarrage des projets pilotes de Centre de gestion des déplacements, l'AMT a présenté au MTQ un budget de subvention totalisant 0,425 M\$ pour l'année 2001 et 0,500 M\$ pour l'année 2002. Un budget supplémentaire de 0,100 M\$ est prévu pour l'année 2002. La subvention du MTQ sera versée directement à chacun des organismes parrains liés par une entente avec l'AMT.

Pour permettre la réalisation de projets pilotes de covoiturage au niveau municipal, l'AMT a présenté au MTQ un budget de subvention de 0,035 M\$ pour l'année 2001. La subvention du MTQ sera versée directement à chacun des organismes parrains liés par une entente avec l'AMT.

Pour réaliser les outils techniques, l'AMT a déposé au MTQ une demande de subvention de 115 000\$ pour l'année 2001 et de 0,070 M\$ pour l'année 2002. De plus, elle prévoit dépenser en frais de gestion un montant de 0,035 M\$ en 2001 et de 0,130 M\$ en 2002, afin d'assumer son rôle de mandataire du MTQ. Une demande de remboursement sera adressée au MTQ à cet effet.

## 2.6 LES RESULTATS ATTENDUS

En 2002, les résultats attendus liés au déploiement du programme-employeur dans la région métropolitaine de Montréal sont :

- 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) ;
- amener les autorités politiques locales et gouvernementales à donner l'exemple en mettant en place leur propre programme-employeur ;
- réduire en moyenne de 10% le nombre de déplacements automobiles dans les entreprises impliquées dans une démarche de programme-employeur.

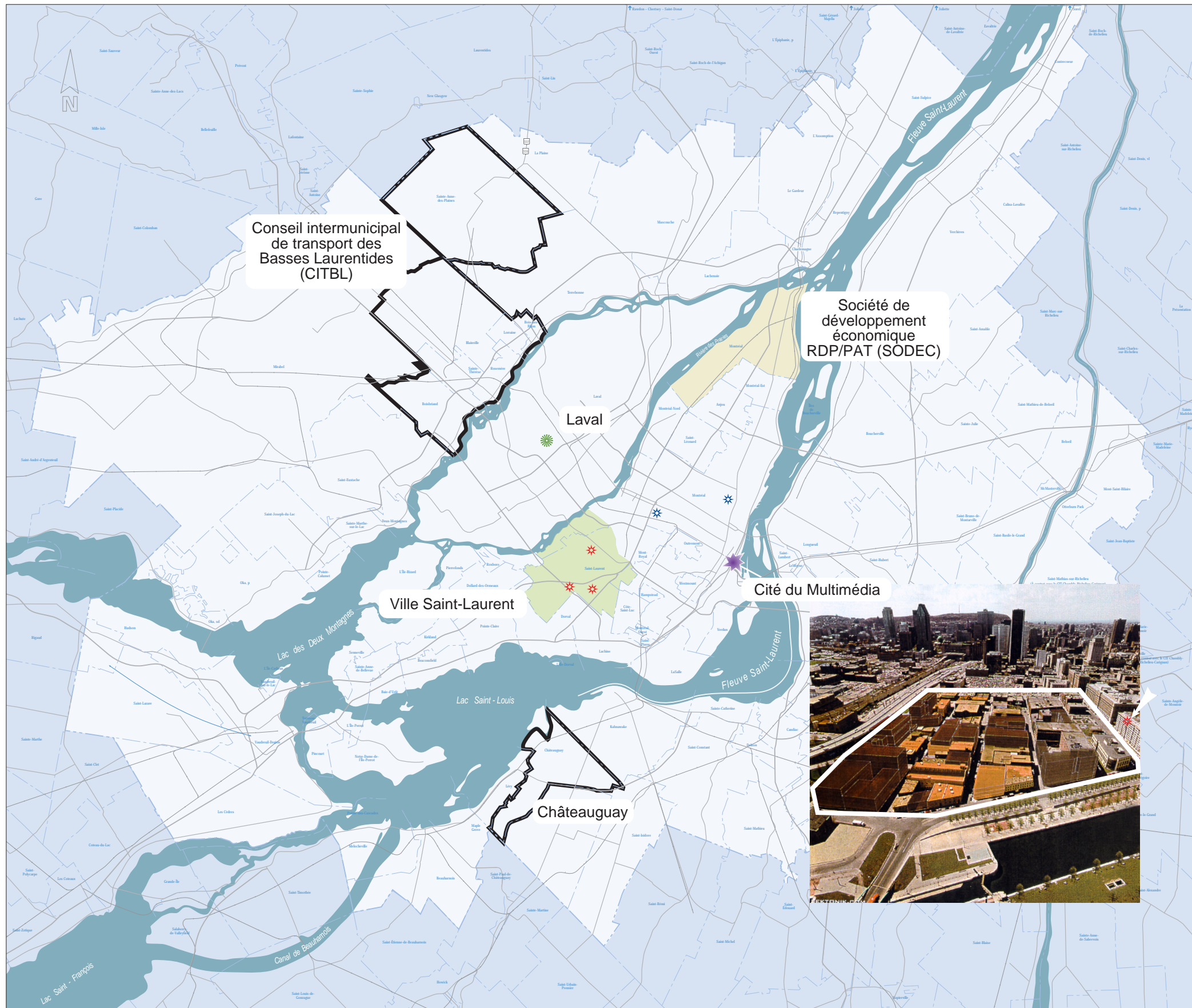


## Projets-pilotes de programmes-employeurs

Annexe I

Période 2001-2002

Activités	2001	2002
<b>Centres de gestion des déplacements</b>		
<b>Subvention couvrant 75%</b>		
Saint-Laurent	100 000 \$	100 000 \$
SODEC	100 000 \$	100 000 \$
Cité du multimédia	100 000 \$	100 000 \$
CRD d'affaires du West Island	100 000 \$	100 000 \$
Chambre de commerce et d'industrie de Laval	25 000 \$	100 000 \$
<b>Sous-total</b>	<b>425 000 \$</b>	<b>500 000 \$</b>
<b>Programmes employeurs</b>		
<b>Subvention couvrant 50%</b>		
Aéroports de Montréal (Dorval)	15 000 \$	
Hydro-Québec	n/a	
Postes Canada	n/a	
Env. Can./Agence des Douanes et du Revenu du Canada	n/a	
Transports Canada	n/a	
Hôpital Maisonneuve Rosemont	25 000 \$	
Ericsson	25 000 \$	
Bombardier	15 000 \$	
Centre hospitalier universitaire McGill		
<i>Hôpital Royal-Victoria</i>	10 000 \$	
<i>Hôpital général pour enfants</i>	10 000 \$	
<i>Hôpital général</i>	10 000 \$	
<i>Centre thoracique de Montréal</i>	10 000 \$	
<i>Centre neurologique</i>	10 000 \$	
Merck Frosst	25 000 \$	
Ville de Montréal	25 000 \$	
Autres projets		
<b>Sous-total :</b>	<b>180 000 \$</b>	<b>0 \$</b>
<b>Citoyens-ville</b>		
<b>Subvention couvrant 50%</b>		
CIT des Basses Laurentides	25 000 \$	
Châteauguay	10 000 \$	
Autres projets		
<b>Sous-total :</b>	<b>35 000 \$</b>	<b>0 \$</b>
<b>Montant à verser directement aux demandeurs</b>	<b>640 000 \$</b>	<b>500 000 \$</b>
<b>Outils de formation et de sensibilisation</b>		
<b>Subvention couvrant 100%</b>		
Pochette programme-employeur		
Plans d'affaires		
Guide du coordonnateur en transport	12 500 \$	5 000 \$
Cours de formation	5 000 \$	5 000 \$
Bulletin d'information	2 500 \$	5 000 \$
Brochures		
<i>Gestion stratégique du stationnement</i>	10 000 \$	
<i>Expériences en cours (témoignages)</i>		10 000 \$
<i>Télétravail</i>		10 000 \$
<i>Navettes, taxibus, taxis</i>	10 000 \$	
<i>Vélo</i>	10 000 \$	
<i>Covoiturage (auto et wagonnette)</i>	10 000 \$	
<i>Démarche (étapes d'implantation)</i>	15 000 \$	
Logiciel de jumelage géoréférencé	30 000 \$	
Site Web		25 000 \$
CD ROM (outils techniques d'évaluation)	5 000 \$	
Slogan et logo	5 000 \$	
Kiosque d'information sur les modes alternatifs		10 000 \$
Frais de gestion	35 000 \$	130 000 \$
<b>Montant à verser à l'AMT</b>	<b>150 000 \$</b>	<b>200 000 \$</b>
<b>TOTAL</b>	<b>790 000 \$</b>	<b>700 000 \$</b>



**DÉPLOIEMENT DES PROGRAMMES-EMPLOYEURS**  
 Période 2001-2002

**PROJETS PILOTES POUR LESQUELS UNE ENTENTE A ÉTÉ SIGNÉE AVEC L'AMT EN JUIN 2001**

- Centre de gestion des déplacements de Ville Saint-Laurent : 3 entreprises ayant adhéré à un programme-employeur y sont localisées :**
  - ✱ Bombardier
  - ✱ Nortel Network
  - ✱ Postes Canada
  
- Centre de gestion de la Société de développement économique Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles.**
  
- ✱ **Centre de gestion des déplacements de la Cité Multimédia : 1 entreprise ayant adhéré à un programme-employeur y est localisée :**
  - ✱ Environnement Canada et Agence des douanes et du revenu du Canada
  
- ✱ **Étude de faisabilité pour évaluer le potentiel des alternatives à l'auto-solo à Laval.**
  
- ✱ **Programme-employeur hors territoire d'un Centre de gestion des déplacements :**
  - Hydro-Québec
  - Hôpital Maisonneuve-Rosemont
  
- Service de covoiturage à l'échelle municipale :**
  - Châteauguay
  - CIT des Basses Laurentides



## Impact du budget d'exploitation par AOT

	1999 Réal	2000 Réal	2001 Révisé	2 002 Budget
<b>Contributions aux trains</b>				
Montréal	14 929 191 \$	15 057 298 \$	15 655 582 \$	16 497 120 \$
Laval	1 782 493 \$	2 029 295 \$	2 184 960 \$	2 352 726 \$
Tronçon Deux-Montagnes	869 293 \$	884 571 \$	923 000 \$	945 800 \$
Tronçon Rigaud	868 805 \$	860 561 \$	870 000 \$	914 000 \$
CIT BL	993 654 \$	1 163 348 \$	1 499 000 \$	1 707 000 \$
Longueuil				667 500 \$
Couronne sud			229 500 \$	1 543 500 \$
<b>Total contributions aux trains</b>	<b>19 443 436 \$</b>	<b>19 995 073 \$</b>	<b>21 362 042 \$</b>	<b>24 627 646 \$</b>

<b>Contributions aux dessertes métropolitaines</b>				
STCUM				43 290 \$
STRSM	84 333 \$	42 167 \$		
STL		53 164 \$	297 000 \$	253 710 \$
CIT CRC	38 923 \$	19 462 \$		
CIT Richelain	13 564 \$	6 782 \$		
CIT Le Roussillon	6 487 \$	3 244 \$		
St-Bruno	12 974 \$	6 487 \$		
Ste-Julie	14 744 \$	7 372 \$		
CIT VR	12 974 \$	6 487 \$		
CIT Le Portage				
Repentigny				
CIT BL			28 000 \$	28 000 \$
ST-Eustache			3 000 \$	3 000 \$
CIT DM			5 000 \$	5 000 \$
<b>Total contributions aux dessertes</b>	<b>183 999 \$</b>	<b>145 165 \$</b>	<b>333 000 \$</b>	<b>333 000 \$</b>

## Facturation des équipements métropolitains prévu en 2002 (projet)

STCUM				428 397 \$
STRSM				867 801 \$
STL				295 247 \$
AMT				57 196 \$
CIT Roussillon				40 799 \$
CIT HSL				11 244 \$
CIT SO				41 634 \$
CIT VR				55 930 \$
CIT Le Richelain				53 249 \$
CIT CRC				48 265 \$
CIT HR				185 000 \$
OMIT St-Bruno				23 279 \$
OMIT Ste-Julie				30 480 \$
CIT BL				31 018 \$
CIT Des Moulins				40 868 \$
CIT Le Portage (Joliette-métro)				6 925 \$
CIT Montcalm				4 617 \$
OMIT Repentigny				10 896 \$
OMIT St-Eustache				- \$
CIT SV				25 024 \$
Autres				
<b>Total facturation des équipements métropolitains</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>2 257 869 \$</b>

## Subvention d'équilibre

STRSM	1 575 000 \$	675 000 \$	- \$	- \$
STL	1 575 000 \$	675 000 \$	- \$	- \$
Tronçon Deux-Montagnes	175 049 \$	76 032 \$	- \$	- \$
Tronçon Rigaud	174 951 \$	73 968 \$	- \$	- \$
<b>Total subvention d'équilibre</b>	<b>3 500 000 \$</b>	<b>1 500 000 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>

# Impact du budget d'exploitation par AOT

## ANNEXE J

	1999 Réel	2000 Réel	2001 Révisé	2001 Prévu	2002 Budget
<b>Partage des recettes incluant l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire, les frais de commission, les frais de sondage et frais d'impression et du traitement des titres</b>					
STCUM	18 778 000 \$	21 376 719 \$	22 072 477 \$	22 814 265 \$	23 918 774 \$
STL	7 014 000 \$	7 289 150 \$	7 248 045 \$	7 762 410 \$	8 089 887 \$
STRSM	12 057 000 \$	12 748 102 \$	12 204 152 \$	13 506 960 \$	14 072 889 \$
AMT Trains	10 208 124 \$	15 417 330 \$	12 675 722 \$	12 058 339 \$	13 722 499 \$
AMT Bus	165 876 \$	238 766 \$	1 782 737 \$	821 972 \$	874 470 \$
CIT Deux-Montagnes	4 560 \$	14 127 \$	21 738 \$	21 281 \$	22 948 \$
CIT St-Eustache	6 832 \$	5 125 \$	8 274 \$	8 375 \$	9 056 \$
CIT BL	278 860 \$	336 578 \$	466 112 \$	465 507 \$	502 318 \$
CIT Des Moulins	401 762 \$	530 764 \$	747 910 \$	749 756 \$	810 269 \$
CIT Montcalm	4 702 \$	5 735 \$	7 884 \$	7 732 \$	8 361 \$
CIT LE PORTAGE	24 274 \$	22 443 \$	31 690 \$	31 626 \$	34 178 \$
REPENTIGNY	245 665 \$	373 096 \$	550 337 \$	549 674 \$	594 016 \$
CIT Sorel -Varenes	553 491 \$	757 130 \$	1 026 088 \$	1 031 550 \$	1 117 396 \$
STE-JULIE	349 609 \$	445 068 \$	590 102 \$	597 300 \$	645 900 \$
ST-BRUNO	712 260 \$	883 209 \$	1 180 524 \$	1 194 826 \$	1 291 834 \$
CITVR	818 240 \$	1 024 177 \$	1 435 306 \$	1 425 977 \$	1 542 686 \$
CITCRC	411 091 \$	513 437 \$	703 439 \$	709 717 \$	767 645 \$
CIT LE RICHELAIN	382 102 \$	443 213 \$	551 207 \$	534 435 \$	575 624 \$
CIT LE ROUSILLON	268 463 \$	360 092 \$	519 499 \$	525 880 \$	568 760 \$
CITHSL	69 988 \$	86 999 \$	115 526 \$	114 260 \$	123 672 \$
CITSO	647 369 \$	780 248 \$	1 069 476 \$	1 080 066 \$	1 166 718 \$
<b>Aide totale</b>	<b>53 402 268 \$</b>	<b>63 651 508 \$</b>	<b>65 008 245 \$</b>	<b>66 011 908 \$</b>	<b>70 459 900 \$</b>

	1999 Réel	2000 Réel	2001 Plafond	2001 Prévu	2002 Plafond	2002 Prévu
<b>Aide métropolitaine selon le plafond du budget initial avant réduction</b>						
STCUM -MÉTRO	41 189 758 \$	41 800 000 \$	42 100 000 \$	43 535 482 \$	42 100 000 \$	45 059 224 \$
<b>Autobus</b>						
AMT	122 519 \$	157 159 \$	568 807 \$	481 764 \$	568 807 \$	603 000 \$
STCUM AUTOBUS	6 076 815 \$	6 102 204 \$	6 439 877 \$	6 644 418 \$	6 439 877 \$	6 826 971 \$
STL	1 651 013 \$	1 654 378 \$	1 784 939 \$	1 842 735 \$	1 784 939 \$	1 892 231 \$
STRSM	2 975 123 \$	2 932 085 \$	2 886 534 \$	2 985 547 \$	2 886 534 \$	3 060 041 \$
CIT BL	31 998 \$	38 190 \$	51 517 \$	52 767 \$	51 517 \$	54 614 \$
CIT Des Moulins	137 917 \$	122 215 \$	145 129 \$	148 650 \$	145 129 \$	153 853 \$
CIT Montcalm						
CIT LE PORTAGE	10 152 \$	13 804 \$	10 424 \$	10 677 \$	10 424 \$	11 051 \$
REPENTIGNY	96 468 \$	106 475 \$	133 964 \$	137 211 \$	133 964 \$	142 013 \$
CIT Sorel -Varenes	49 846 \$	50 891 \$	39 185 \$	40 136 \$	39 185 \$	41 541 \$
STE-JULIE	48 943 \$	56 073 \$	59 807 \$	61 258 \$	59 807 \$	63 402 \$
ST-BRUNO	112 913 \$	110 083 \$	103 775 \$	106 293 \$	103 775 \$	110 013 \$
CITVR	254 609 \$	237 347 \$	231 399 \$	241 844 \$	231 399 \$	245 309 \$
CITCRC	150 629 \$	166 844 \$	172 385 \$	176 567 \$	172 385 \$	182 747 \$
CIT LE RICHELAIN	249 957 \$	240 222 \$	244 913 \$	255 845 \$	244 913 \$	259 635 \$
CIT LE ROUSILLON	181 824 \$	171 329 \$	181 429 \$	185 830 \$	181 429 \$	192 334 \$
CITHSL	41 156 \$	38 909 \$	37 690 \$	38 604 \$	37 690 \$	39 955 \$
CITSO	306 438 \$	301 792 \$	308 226 \$	315 704 \$	308 226 \$	326 754 \$
<b>Aide autobus</b>	<b>12 498 320 \$</b>	<b>12 500 000 \$</b>	<b>13 400 000 \$</b>	<b>13 725 850 \$</b>	<b>13 400 000 \$</b>	<b>14 205 464 \$</b>
<b>Aide totale</b>	<b>53 688 078 \$</b>	<b>54 300 000 \$</b>	<b>55 500 000 \$</b>	<b>57 261 332 \$</b>	<b>55 500 000 \$</b>	<b>59 264 688 \$</b>