

**Annexes**

A	Statistiques d'achalandage et indicateurs de performance .....	1
B	Système tarifaire et tarification des services métropolitains – Cadre d'action 2003.....	10
C	Grille tarifaire pour 2003.....	18
D	Équipements et infrastructures métropolitains actuels et proposés .....	22
E1	Partenaires ayant répondu au document pour consultation concernant la grille tarifaire et le budget d'exploitation 2003, en date du 22 octobre 2002.....	23
E2	Commentaires reçus des partenaires de l'AMT concernant la grille tarifaire et le budget d'exploitation 2003 de l'AMT, en date du 22 octobre 2002.....	24
E3	Projets soumis par les partenaires de l'AMT en date du 22 octobre 2002 et statut dans le PTI 2003-2004-2005 .....	37
F	Impact du budget d'exploitation par AOT.....	48
G	Description des projets autorisés et des nouvelles initiatives.....	50

**VARIATION DE L'ACHALANDAGE ANNUEL 1996 À 2003**  
**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
<b>AMT (trains)</b>	6 939 400	8 124 900	17,1%	10 024 200	23,4%	11 041 300	10,1%
<b>AMT (Bus)</b>				56 800		256 500	
<b>STM</b>	337 000 000	339 700 000	0,8%	340 300 000	0,2%	342 300 000	0,6%
<b>(métro)</b>	194 000 000	195 300 000	0,7%	202 700 000	3,8%	205 948 800	1,6%
<b>STL</b>	15 954 800	16 284 200	2,1%	16 581 200	1,8%	16 351 600	-1,4%
<b>RTL</b>	26 821 000	26 990 000	0,6%	27 510 000	1,9%	28 350 000	3,1%
<b>CIT et municipalités</b>	11 400 000	11 898 000	4,4%	12 524 000	5,3%	12 524 000	0,0%
<b>Total</b>	<b>398 115 200</b>	<b>402 997 100</b>	<b>1,2%</b>	<b>406 996 200</b>	<b>1,0%</b>	<b>410 823 400</b>	<b>0,9%</b>

Prévision AMT

	Achalandage 2000	Variation 2000/1999	Achalandage 2001	Variation 2001/2000	Achalandage 2002	Variation 2002/2001	Budget 2003	Cible 2003
<b>AMT (trains)</b>	11 992 400	8,6%	12 195 800	1,7%	12 660 900	3,8%		
<b>AMT (Bus)</b>	405 900	58,2%	637 200	57,0%	757 700	18,9%		
<b>STM</b>	347 800 000	1,6%	354 900 000	2,0%	361 500 000	1,9%		
<b>(métro)</b>	209 403 700	1,7%	214 629 400	2,5%	216 527 000	0,9%	0,0%	1,7%
<b>STL</b>	16 823 200	2,9%	17 663 000	5,0%	17 708 000	0,3%		
<b>RTL</b>	29 004 000	2,3%	30 427 000	4,9%	29 572 000	-2,8%		
<b>CIT et municipalités</b>	14 190 000	13,3%	15 188 000	7,0%	16 251 000	7,0%		
<b>Total</b>	<b>420 215 500</b>	<b>2,3%</b>	<b>431 011 000</b>	<b>2,6%</b>	<b>438 449 600</b>	<b>1,7%</b>	<b>438 449 600</b>	<b>445 903 000</b>

**Notes explicatives**

Contenu	Ce tableau cumule les estimés d'achalandage annuel de chaque organisme de transport de la région métropolitaine
Source	Pour l'AMT, la STCUM, la STRSM et la STL ces données sont extraites des documents budgétaires ou des rapports annuels, lorsque Pour les OMIT et CIT, ces données sont évaluées à partir de l'estimation préliminaire des ventes de titres utilisée pour l'octroi de l'aide
Historique	Les méthodes d'estimation d'achalandage de la STM et de la STL ont été révisées en 2001, provoquant une modification de l'historique. En conséquence, l'AMT avec le concours des AOT de la région métropolitaine, a procédé en 2002 à une révision complète de l'historique

**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	RTL	STM Bus et métro	STM Bus	STM Métro	AMT-TRAIN <sup>(1)</sup>	CIT *
Sans service de la dette	0,356 \$	0,262 \$	0,277 \$	0,538 \$	0,141 \$	0,236 \$	0,18 \$

\* Données 1992

<sup>(1)</sup> Ce coût inclut les coûts d'entretien des infrastructures, ce qui n'est pas le cas pour les autobus pour lesquels les coûts des routes étaient assumés par le MTQ et les Villes.

## DÉPLACEMENTS SUR LES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE DE 1994 À 2003

(en millions de \$)

Année	Dorion-Rigaud	Deux-Montagnes	Blainville	Saint-Hilaire	Delson	Total
1994	3,18	2,24 (1)				5,42
1995	3,00	1,54 (2)				4,54
1996	2,91	4,03				6,94
1997	2,91	5,17	0,25 (3)			8,33
1998	2,93	6,42	0,79			10,14 (4)
1999	3,05	6,79	1,20			11,04
2000	3,03	7,22	1,61	0,13		11,99
2001	3,14	7,02	1,71	0,26	0,06	12,19
2002 budget	3,32 (5)	7,22 (5)	1,88 (5)	0,95 (5)	0,36 (5)	13,73
2002 prévision	3,14 (6)	7,15 (6)	1,65 (6)	0,65 (6)	0,16 (6)	12,75
2003 budget	3,14 (7)	7,15 (7)	1,76 (7)	1,45 (7)	0,50 (7)	14,00

(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 2002

(6) Achalandage estimé à partir des cinq premiers mois de 2002

(7) Augmentation annuelle d'environ 0 % pour Deux-Montagnes, 0 % pour Dorion-Rigaud, 6 % pour Blainville,

123,1 % pour Saint-Hilaire (accroissement de capacité en septembre 2002) et 212,5 % pour Delson (accroissement de capacité en septembre 2002)

## DÉPLACEMENTS SUR LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DE 1996 À 2003

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 (réel)	2002 (prévision)	2003 (budget)
<b>Réseau du métro</b>	<b>195 407 919</b>	<b>200 609 995</b>	<b>201 644 725</b>	<b>205 948 790</b>	<b>209 063 342</b>	<b>214 629 445</b>	<b>216 000 000</b>	<b>216 000 000</b>
<b>Réseau du transport métropolitain par autobus</b>								
STM	12 794 725	10 516 432	11 971 022	12 153 630	12 337 428	12 787 506	12 803 136	12 803 136
STL	3 535 586	3 360 008	2 990 944	3 302 026	3 351 962	3 371 586	3 315 598	3 315 598
RTL	5 611 356	6 829 880	5 855 270	5 950 246	6 040 231	6 227 938	5 982 628	5 777 662
CIT Rive-Sud	1 988 824	2 853 758	2 476 970	2 792 630	2 834 863	2 771 000	2346014	2 635 094
CIT Rive-Nord	255 267	402 698	530 330	553 070	561 434	678 486	670 224	455 594
AMT			50 660	245 038	248 744	480 504	563 016	894 744
<b>Sous-total</b>	<b>24 185 758</b>	<b>23 962 776</b>	<b>23 875 196</b>	<b>24 996 640</b>	<b>25 374 662</b>	<b>26 317 020</b>	<b>25 680 616</b>	<b>25 881 828</b>
<b>Total</b>	<b>219 593 677</b>	<b>224 572 771</b>	<b>225 519 921</b>	<b>230 945 430</b>	<b>234 438 004</b>	<b>240 946 465</b>	<b>241 680 616</b>	<b>241 881 828</b>

S'ajoutent à ces déplacements, les déplacements locaux par autobus des sociétés et CIT/OMIT.

Annexe A

**VENTE DE TITRES DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN**

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

**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 (réel)	2002 (budget)	2002 (prévisions)	2003 (budget)
<b>Titre ordinaire</b>										
TRAM 1										36 611
TRAM 2			62 930	75 127	79 105	78 570	108 071	112 577	110 766	110 766
TRAM 3	433 808	430 574	398 209	403 936	402 723	376 773	386 450	404 249	375 175	377 944
TRAM 4				1 201	3 364	3 388	3 536	3 621	3 118	3 165
TRAM 5				24 730	60 132	63 013	74 180	80 216	76 738	79 019
TRAM 6				3 792	9 462	10 549	12 735	14 213	13 387	14 787
TRAM 7				182	276	403	445	485	532	540
TRAM 8				543	1 404	1 727	1 999	220	2 078	2 109
<b>Sous-total :</b>	<b>433 808</b>	<b>430 574</b>	<b>461 139</b>	<b>509 511</b>	<b>556 466</b>	<b>534 423</b>	<b>587 416</b>	<b>615 581</b>	<b>581 794</b>	<b>624 941</b>
<b>Titre intermédiaire</b>										
TRAM 1										5 514
TRAM 2						10 372	15 087	17 565	14 897	14 897
TRAM 3						52 621	71 952	86 174	76 908	77 061
TRAM 4						785	1 165	1 634	1 268	1 287
TRAM 5						16 204	22 690	29 179	24 000	24 283
TRAM 6						2 922	4 180	5 469	4 853	5 061
TRAM 7						28	60	129	44	45
TRAM 8						176	319	591	242	246
<b>Sous-total :</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>83 108</b>	<b>115 453</b>	<b>140 741</b>	<b>122 212</b>	<b>128 394</b>
<b>Titre réduit</b>										
TRAM 1										9 532
TRAM 2			8 909	11 273	11 822	13 116	15 156	15 623	16 802	16 802
TRAM 3	113 132	110 714	107 059	91 689	84 113	78 339	74 540	78 419	69 405	69 486
TRAM 4				492	989	1 011	957	940	937	951
TRAM 5				6 745	14 917	16 103	15 672	16 676	15 733	15 969
TRAM 6				18 576	4 076	4 219	4 554	4 583	4 882	4 985
TRAM 7				32	36	68	53	25	18	18
TRAM 8				64	143	168	215	182	215	218
<b>Sous-total :</b>	<b>113 132</b>	<b>110 714</b>	<b>115 968</b>	<b>128 871</b>	<b>116 096</b>	<b>113 024</b>	<b>111 147</b>	<b>116 448</b>	<b>107 992</b>	<b>117 961</b>
<b>Total</b>	<b>546 940</b>	<b>541 288</b>	<b>577 107</b>	<b>638 382</b>	<b>672 562</b>	<b>730 555</b>	<b>814 016</b>	<b>872 770</b>	<b>811 998</b>	<b>871 296</b>

## INDICATEURS DE PERFORMANCE DES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Équipements							Prévision	Budget
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Terminus (1) (4)</b>								
Coûts d'exploitation annuel	4 407 653 \$	4 495 363 \$	4 969 583 \$	5 107 426 \$	5 414 856 \$	5 940 978 \$	6 462 985 \$	7 076 656 \$
Achalandage annuel total	ND	40 742 614	44 650 835	47 039 037	50 533 839	51 794 154	47 953 158	49 626 606
Nombre de quais offerts	118	118	118	118	128	154	154	173
Ratio d'utilisation usagers/quai/jour	SO	946	1037	1092	1080	921	853	786
Coût d'exploitation par usager	SO	0,1103 \$	0,1113 \$	0,1086 \$	0,1072 \$	0,1147 \$	0,1348 \$	0,1426 \$
Coût d'exploitation par quai	37 353 \$	38 096 \$	42 115 \$	43 283 \$	42 304 \$	38 578 \$	41 967 \$	40 906 \$
<b>Voie réservées (4)</b>								
Coûts d'exploitation annuel	1 350 642 \$	1 389 879 \$	1 794 019 \$	1 751 076 \$	1 816 496 \$	1 843 199 \$	2 209 264 \$	2 340 733 \$
Achalandage annuel total	ND	15 956 398	23 875 196	24 996 641	25 614 705	26 317 018	25 680 619	25 680 619
Kilomètres de voies réservées	35,2	37,2	46,1	49,3	68,0	69,6	71,1	83,5
Coût d'exploitation par usager	SO	0,0871 \$	0,0751 \$	0,0701 \$	0,0709 \$	0,0700 \$	0,0860 \$	0,0911 \$
Coût d'exploitation par km	38 371 \$	37 362 \$	38 916 \$	35 519 \$	26 713 \$	26 483 \$	31 073 \$	28 033 \$
<b>Stationnements (1) (2) (4)</b>								
Coûts d'exploitation annuel	342 705 \$	337 758 \$	392 398 \$	852 683 \$	612 386 \$	992 937 \$	1 054 989 \$	1 276 720 \$
Achalandage annuel total	547 872	550 301	643 607	724 173	943 419	1 213 009	1 249 399	1 440 432
Nombres de places-années	3 619	3 601	4 249	5 137	7 867	8 296	9 601	10 974
Ratio d'utilisation des stationnements	61%	61%	61%	56%	61%	64%	60%	65%
Coût d'exploitation par usager	0,63 \$	0,61 \$	0,61 \$	1,18 \$	0,65 \$	0,82 \$	0,84 \$	0,89 \$
Coût d'exploitation par place-année	94,70 \$	93,80 \$	92,35 \$	165,99 \$	98,48 \$	119,69 \$	109,89 \$	116,34 \$
<b>Express métropolitains</b>								
<b>Express TCV [17 km]</b>								
Coûts d'exploitation annuels	SO	SO	SO	918 000 \$	1 058 415 \$	1 427 938 \$	1 368 462 \$	1 483 500 \$
Achalandage annuel total	SO	SO	SO	256 477	304 622	359 731	448 944	516 286
Recettes	SO	SO	SO	394 000 \$	615 217 \$	641 000 \$	725 387 \$	859 000 \$
Ratio d'autofinancement	SO	SO	SO	42,92%	58,13%	44,89%	53,01%	57,90%
Coûts d'exploitation par pass-km	SO	SO	SO	0,21 \$	0,20 \$	0,23 \$	0,18 \$	0,17 \$
<b>Express Le Carrefour [10 km] (Distance moyenne parcourue : 7,226 km)<sup>3</sup></b>								
Coûts d'exploitation annuels	SO	SO	SO	SO	491 517 \$	1 283 134 \$	931 633 \$	685 000 \$
Achalandage annuel total	SO	SO	SO	SO	103 464	277 468	300 654	312 680
Recettes	SO	SO	SO	SO	118 000 \$	278 119 \$	310 000 \$	333 317 \$
Ratio d'autofinancement	SO	SO	SO	SO	24,01%	21,67%	33,27%	48,66%
Coûts d'exploitation par pass-km	SO	SO	SO	SO	0,66 \$	0,64 \$	0,43 \$	0,30 \$

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 inclut les quais desservant des circuits locaux n'utilisant pas directement le réseau de transport métropolitain.

**Annexe A**
**INDICATEURS DE PERFORMANCE DES TRAINS DE BANLIEUE**

LIGNE	INDICATEUR	1995 *	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 - Prévisions	2003 - Budget
<b>Deux-Montagnes</b>										
	Coûts d'exploitation	24 370 000 \$	22 277 222 \$	21 669 288 \$	23 096 361 \$	24 282 000 \$	24 708 718 \$	25 970 000 \$	26 419 000 \$	27 060 000 \$
	Achalandage	1 539 000	4 033 000	5 172 000	6 423 000	6 791 217	7 219 607	7 023 300	7 150 000	7 150 000
	Revenus nets	3 309 000 \$	5 307 733 \$	7 341 158 \$	9 388 565 \$	11 032 218 \$	11 736 641 \$	12 213 000 \$	13 464 000 \$	13 553 000 \$
	Ratio d'autofinancement	13,58%	23,83%	33,88%	40,65%	45,43%	47,50%	47,03%	50,96%	50,08%
	Coûts d'exploitation par pass-km	-	0,31 \$	0,23 \$	0,20 \$	0,20 \$	0,19 \$	0,21 \$	0,21 \$	0,21 \$
<b>Dorion - Rigaud</b>										
	Coûts d'exploitation	22 496 000 \$	20 563 590 \$	20 843 386 \$	19 184 290 \$	19 358 000 \$	18 990 426 \$	18 976 000 \$	19 988 000 \$	20 460 000 \$
	Achalandage	2 997 000	2 907 000	2 908 000	2 932 000	3 045 248	3 029 537	3 137 200	3 137 200	3 137 200
	Revenus nets	2 713 000 \$	3 379 965 \$	3 653 044 \$	3 692 657 \$	4 387 393 \$	4 264 812 \$	4 740 000 \$	4 764 000 \$	4 815 000 \$
	Ratio d'autofinancement	12,06%	16,44%	17,53%	19,25%	22,66%	22,46%	24,98%	23,83%	23,53%
	Coûts d'exploitation par pass-km	0,36 \$	0,34 \$	0,34 \$	0,31 \$	0,30 \$	0,30 \$	0,29 \$	0,31 \$	0,31 \$
<b>Blainville</b>										
	Coûts d'exploitation	-	-	784 000 \$	4 666 054 \$	7 283 000 \$	8 188 090 \$	8 079 000 \$	8 537 000 \$	8 800 000 \$
	Achalandage	-	-	252 000	790 000	1 204 790	1 611 430	1 715 700	1 650 000	1 755 000
	Revenus nets	-	-	381 000 \$	1 986 464 \$	3 153 402 \$	4 353 509 \$	4 793 000 \$	5 100 000 \$	5 202 000 \$
	Ratio d'autofinancement	-	-	48,60%	42,57%	48,66%	53,17%	59,33%	59,74%	59,11%
	Coûts d'exploitation par pass-km	-	-	-	0,28 \$	0,28 \$	0,24 \$	0,22 \$	0,24 \$	0,24 \$
<b>Saint-Hilaire</b>										
	Coûts d'exploitation						2 353 094 \$	5 294 000 \$	8 660 000 \$	9 970 000 \$
	Achalandage						131 820	263 300	650 000	1 450 000
	Revenus nets						362 694 \$	808 000 \$	2 000 000 \$	3 600 000 \$
	Ratio d'autofinancement						15,41%	15,26%	23,09%	36,11%
	Coûts d'exploitation par pass-km						-	-	0,51 \$	0,26 \$
<b>Delson</b>										
	Coûts d'exploitation							866 000 \$	2 856 000 \$	3 630 000 \$
	Achalandage							56 300	160 000	500 000
	Revenus nets							164 000 \$	622 000 \$	1 326 000 \$
	Ratio d'autofinancement							18,94%	21,78%	36,53%
	Coûts d'exploitation par pass-km							-	0,94 \$	0,38 \$

\* selon les données fournies pas la STCUM

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

					<b>RELEVÉS : OCTOBRE 2002</b>	
Numéro AMT	Stationnement incitatif	Capacité		Places utilisées <sup>1</sup>	Taux d'utilisation	
		courte durée	longue durée			
<b>LIGNE DORION/RIGAUD</b> 						
1	Rigaud	0	130	13	<b>10%</b>	
2	Hudson	0	85	21	<b>25%</b>	
3	Dorion	0	140	132	<b>94%</b>	
4	Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	0	25	77	<b>308%</b>	
5	Île-Perrot	0	150	58	<b>39%</b>	
6	Ste-Anne-de-Bellevue	0	336	211	<b>63%</b>	
7	Baie-d'Urfé	0	72	42	<b>58%</b>	
8	Beaurepaire	25	30	34	<b>113%</b>	
9	Beaconsfield	30	465	458	<b>98%</b>	
10	Cedar park	10	27	30	<b>111%</b>	
11	Pointe-Claire	20	645	276	<b>43%</b>	
12	Valois	12	115	101	<b>88%</b>	
13	Pine Beach <sup>3</sup>	6	0	ND	<b>ND</b>	
14	Dorval	7	402	398	<b>99%</b>	
15	Lachine	0	0	NA	<b>NA</b>	
16	Montréal-Ouest	0	15	17	<b>113%</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>1868</b>	<b>71%</b>	
		<b>2747</b>				
<b>LIGNE DEUX-MONTAGNES</b> 						
19	Deux-Montagnes	0	1100	963	<b>88%</b>	
20	Grand-Moulin	0	201	238	<b>118%</b>	
21	Ste-Dorothée	14	946	906	<b>96%</b>	
22	Île-Bigras	0	68	115	<b>169%</b>	
23	Roxboro-Pierrefonds	14	756	782	<b>103%</b>	
24	Sunnybrooke	12	410	416	<b>101%</b>	
25	Bois-Franc	9	697	449	<b>64%</b>	
26	Du Ruisseau	10	1090	987	<b>91%</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>87</b>	<b>5268</b>	<b>4856</b>	<b>92%</b>	
Autres cases (privées et municipales)		53	<b>5355</b>			
		<b>5408</b>				

## TAUX D'UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS TRAINS DE BANLIEUE (SUITE)

					RELEVÉS : OCTOBRE 2002	
Numéro AMT	Stationnement incitatif	Capacité		Places utilisées <sup>1</sup>	Taux d'utilisation	
		courte durée	longue durée			
<b>LIGNE BLAINVILLE</b> 						
31	Blainville	0	582	524	<b>90%</b>	
32	Ste-Thérèse	0	997	640	<b>64%</b>	
33	Rosemère	0	200	368	<b>184%</b>	
34	Ste-Rose	0	291	337	<b>116%</b>	
35	St-Martin	0	190	191	<b>101%</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>2260</b>	<b>2060</b>	<b>91%</b>	
		<b>2260</b>				
<b>LIGNE SAINT-HILAIRE</b> 						
65	Saint-Hilaire	0	244	248	<b>102%</b>	
58	McMasterville	0	345	266	<b>77%</b>	
59	Saint-Bruno	0	350	373	<b>107%</b>	
60	Saint-Lambert	0	320	87	<b>27%</b>	
30	Gare Centrale	0	0	NA	<b>NA</b>	
<b>TOTAL SAINT-HILAIRE</b>		<b>0</b>	<b>1259</b>	<b>974</b>	<b>77%</b>	
		<b>1259</b>				
<b>LIGNE DELSON</b> 						
61	Delson	0	50	52	<b>104%</b>	
62	Saint-Constant	0	52	48	<b>92%</b>	
63	Sainte-Catherine	0	239	198	<b>83%</b>	
64	Lasalle	0	102	7	<b>7%</b>	
16	Montréal-Ouest	0	15	NA	<b>NA</b>	
17	Vendôme	0	0	NA	<b>NA</b>	
18	Gare Windsor	0	0	NA	<b>NA</b>	
<b>TOTAL DELSON</b>		<b>0</b>	<b>458</b>	<b>305</b>	<b>67%</b>	
		<b>458</b>				
<b>TOTAL TRAIN <sup>4</sup></b> 		<b>197</b>	<b>11424</b>	<b>9758</b>	<b>85%</b>	

## TAUX D'UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

				<b>RELEVÉS : OCTOBRE 2002</b>	
Numéro AMT	Stationnement incitatif	Capacité		Places utilisées <sup>1</sup>	Taux d'utilisation
		courte durée	longue durée		
38	Sherbrooke	0	325	221	<b>68%</b>
39	Namur	0	428	361	<b>84%</b>
40	Angrignon	28	733	376	<b>51%</b>
41	Brossard-Panama	17	1164	1132	<b>97%</b>
42	<i>St-Hubert</i> <sup>2</sup>	0	334	ND	<b>NA</b>
43	La Prairie	9	524	354	<b>68%</b>
44	Châteauguay	0	350	157	<b>45%</b>
45	Brossard-Chevrier	0	1974	813	<b>41%</b>
46	Longueuil	35	1838	1509	<b>82%</b>
47	Delson	8	422	290	<b>69%</b>
48	De Mortagne	4	370	43	<b>12%</b>
49	Ste-Julie	0	146	151	<b>103%</b>
50	Mercier	0	43	26	<b>60%</b>
51	Henri-Bourassa <sup>3</sup>	38	0	NA	<b>ND</b>
52	Chambly	0	210	145	<b>69%</b>
53	St-Bruno	0	125	58	<b>46%</b>
54	Radisson	0	255	254	<b>100%</b>
55	Le Carrefour	0	478	51	<b>11%</b>
56	Rive-Nord-Est [Repentigny]	0	197	134	<b>68%</b>
57	Terrebonne	0	470	388	<b>83%</b>
<b>TOTAL ÉQUIPEMENTS <sup>4</sup></b>		<b>139</b>	<b>10052</b>	<b>6463</b>	<b>64%</b>
		<b>10191</b>			

<b>GRAND TOTAL <sup>4</sup></b>	<b>336</b>	<b>21934</b>	<b>16521</b>	<b>75%</b>
---------------------------------	------------	--------------	--------------	------------

<sup>1</sup> Données provenant des relevés faits aux mois de septembre et octobre 2002 pour les trains et les équipements métropolitains respectivement.

<sup>2</sup> Le stationnement St-Hubert n'est plus reconnu comme étant un équipement métropolitain.

<sup>3</sup> Données non disponibles, Kiss 'N' Ride seulement.

<sup>4</sup> Les totaux excluent les stationnements où les données sont non disponibles ou non applicables.

## Système tarifaire métropolitain et tarification des services métropolitains

### Cadre d'action 2003

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 :

- les tarifs et produits tarifaires métropolitains ;
- la cohérence du système tarifaire métropolitain et l'harmonisation des systèmes locaux et métropolitains ;
- la tarification des services métropolitains par autobus et trains de banlieue ;
- l'équité du système zonal et des tarifs entre les usagers ;
- l'équité et l'efficacité des dispositions financières et administratives qui lient les organismes membres de la communauté tarifaire métropolitaine.

Par ailleurs, une révision du cadre financier métropolitain qui régit les services de transport en commun est actuellement en cours. La contribution relative des différents bénéficiaires qui participent au financement de ces services fait notamment partie des réflexions qui entourent cette révision. Dans ce contexte, et compte tenu des résultats probants générés par le système tarifaire métropolitain, les actions proposées pour 2003 maintiennent la démarche poursuivie depuis 1998 mais reportent toute intervention pouvant modifier significativement la contribution relative des usagers au financement des services de transport en commun, après sa révision.

Cette annexe décrit les actions prévues par l'AMT en 2003 relativement au système tarifaire métropolitain et à la tarification des services et équipements métropolitains. 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 Contexte

##### 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 les trois grands enjeux suivants :

- 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.

## **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.

En 2001, 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.

En 2002, un service d'abonnement postal a été mis en place à titre de projet-pilote et les principes d'un service d'abonnement annuel auprès des employeurs ont été élaborés.

## **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 2003**

### **2.1 Évolution des tarifs : poursuite du processus d'indexation**

Pour 2003, une hausse des tarifs de 1,6 % est proposée et correspond à la moyenne des indices mensuels des prix à la consommation mesurés de mai 2001 à mai 2002 pour la région de Montréal.

### **2.2 Rabais tarifaires : maintien des conditions métropolitaines**

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 diminue progressivement le rabais consenti aux étudiants de moins de 18 ans et aux personnes âgées de 65 ans et plus de 45 % à 40 % sur une période de 5 ans. Cette orientation est maintenue et en 2003 le rabais sera de 41 %.

Ainsi, l'AMT maintient en 2003 les conditions consenties depuis 2000 aux personnes admissibles aux tarifs intermédiaires et réduits afin de préserver la cohérence et l'équité du système tarifaire en plus de ne pas déstabiliser l'équilibre financier actuel.

### **2.3 Création d'un titre métropolitain en zone 1**

Pour 2003, l'AMT propose d'introduire un titre mensuel métropolitain en zone 1.

Cette mesure est proposée afin de maintenir la cohérence et l'équilibre du système tarifaire métropolitain à l'égard des revenus tarifaires perçus auprès des usagers et des rabais consentis aux personnes admissibles aux titres intermédiaires et réduits. La création d'une TRAM1 permet ainsi :

- d'intégrer à la tarification de la zone 1 les bénéfices supplémentaires proposés par les services métropolitains (trains de banlieue et circuits express par autobus) en termes de confort et de rapidité ;
- d'optimiser les revenus tarifaires du réseau de trains de banlieue et d'éventuels circuits express métropolitains sur le territoire de l'Île de Montréal ;
- d'atténuer les distorsions provoquées par l'uniformisation de la tarification locale sur le territoire de la STM ;
- de régler les difficultés occasionnées par l'incompatibilité des conditions d'accès aux titres intermédiaires STM et métropolitains ainsi que préserver l'équilibre tarifaire et financier du système métropolitain ;
- d'amorcer l'harmonisation des tarifs mensuels des zones 1, 2 avec les autres zones tarifaires métropolitaines ;
- de permettre l'insertion éventuelle de titres mensuels trains en zones 1, 2 et 3.

En 2003, le tarif du titre ordinaire TRAM-1 sera fixé à 55,00 \$. Il sera majoré progressivement sur une période de trois ans afin de situer le tarif du titre local CAM à 85 % du tarif métropolitain.

## 2.4 Tarifs proposés pour 2003

Les tarifs 2003, après arrondissement et ajustement, sont présentés au tableau qui suit.

Zone	Tarifs ordinaires			Tarifs intermédiaires			Tarifs réduits		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
1			<b>55,00 \$</b>			<b>44,00 \$</b>			<b>32,50 \$</b>
2	62,00 \$	64,00 \$	<b>65,00 \$</b>	49,50 \$	51,00 \$	<b>52,00 \$</b>	35,50 \$	37,00 \$	<b>38,50 \$</b>
3	77,50 \$	80,00 \$	<b>81,50 \$</b>	62,00 \$	64,00 \$	<b>65,00 \$</b>	44,00 \$	46,50 \$	<b>48,00 \$</b>
4	91,00 \$	94,00 \$	<b>95,50 \$</b>	73,00 \$	75,00 \$	<b>76,50 \$</b>	52,00 \$	54,50 \$	<b>56,50 \$</b>
5	107,50 \$	111,50 \$	<b>113,00 \$</b>	86,00 \$	89,00 \$	<b>90,50 \$</b>	61,50 \$	64,50 \$	<b>66,50 \$</b>
6	128,00 \$	132,50 \$	<b>135,00 \$</b>	102,50 \$	106,00 \$	<b>108,00 \$</b>	73,00 \$	77,00 \$	<b>79,50 \$</b>
7	150,00 \$	155,50 \$	<b>158,00 \$</b>	120,00 \$	124,50 \$	<b>126,00 \$</b>	85,50 \$	90,00 \$	<b>93,00 \$</b>
8	170,50 \$	176,50 \$	<b>179,00 \$</b>	136,50 \$	141,00 \$	<b>143,00 \$</b>	97,00 \$	102,50 \$	<b>106,00 \$</b>

## 2.5 Produits tarifaires

Pour l'année 2003, les actions proposées au niveau des produits tarifaires concernent :

- la mise en place d'un projet-pilote d'abonnement annuel auprès des employeurs ;
- l'étude de l'opportunité et de la faisabilité de créer :
  - des titres métropolitains hebdomadaires et journaliers (touristique) ;
  - des titres métropolitains interzones.

### 2.5.1 Équipements de vente de titres et de perception des recettes

Amorcée en 1998 avec la mise sur pied du comité sur l'automatisation du système métropolitain 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 intégrée entre les 21 organismes de transport, cohérent, équitable, reposant sur une carte à puce et qui préserve l'autonomie de gestion des organismes impliqués, tout en permettant une gestion régionale de la carte. La STM a été désignée comme maître d'œuvre, autant pour son propre système que pour le volet régional.

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.

## 2.6 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.

La configuration de ces zones tarifaires fixe les conditions d'**équité entre les usagers** à l'égard du bénéfice reçu (distance parcourue) et d'**efficience du système tarifaire** quant aux recettes perçues. 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).

### 2.6.1 Nouvelles municipalités

En 2003, des interventions mineures sont apportées aux zones tarifaires métropolitaines afin d'y insérer les municipalités nouvellement incluses au territoire de l'AMT et à en actualiser la définition afin d'intégrer les changements apportés par la réorganisation du milieu municipal.

**Tableau** Municipalités nouvellement incluses au territoire de l'AMT

Municipalité	AOT local	Zone tarifaire	Limites
Saint-Jean Baptiste		7	

**Tableau** Ajustement des zones tarifaires couvrant le territoire de municipalités ayant fait l'objet de modifications géographiques

Nouvelle municipalité	Ancienne municipalité	Zone tarifaire	Limites
Beauharnois	Beauharnois	6	Dans l'axe de la route 132 à l'est du Rang Saint-Georges
		7	Dans l'axe de la route 132 à l'ouest du Rang Saint-Georges
	Maple Grove	6	
	Melocheville	7	
Repentigny	Le Gardeur	5	Ouest du pont Rivest et de la rue St-Paul
		6	Est du pont Rivest et de la rue St-Paul
	Repentigny	5	Ouest du pont Rivest et de la rue Brien
		6	Est du pont Rivest et de la rue Brien

### 2.6.2 Territoire des zones 4 à 8

En 1998, la définition des zones 4 à 8 a fait l'objet d'un effort important qui a pu rallier tous les organismes impliqués aux conditions prescrites par le cadre métropolitain.

L'arrondissement Saint-Bruno de la nouvelle ville de Longueuil est ainsi maintenu en zone 5, avec compensation prolongée possible pour ses résidents, jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau cadre financier.

Pour 2003, aucune autre modification que celles qui ont pour objet d'intégrer de nouvelles municipalités à ce territoire n'est donc nécessaire pour ces zones.

### 2.6.3 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.

Pour 2003, aucune modification n'est prévue à ce territoire.

Par contre, lorsqu'appliqués à ce territoire, les critères qui ont guidé la définition des zones tarifaires métropolitaines 4 à 8 révèlent que :

- 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 permet l'insertion d'une frontière tarifaire ;
- le fait d'utiliser la CAM pour prendre le métro à Longueuil, et plus tard à Laval, introduit des distorsions par rapport aux autres résidents de la zone 3.

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 implique une hausse tarifaire substantielle pour certains usagers et des ajustements administratifs et opérationnels pour les organismes impliqués. Compte tenu de l'ampleur d'une telle mesure, son éventuelle mise en place doit faire l'objet d'analyses et de discussions dans le cadre de la révision du cadre financier métropolitain.

#### 2.6.4 Territoire des zones 1 et 2

Le territoire de la zone 1 couvre les arrondissements du centre de l'Île de Montréal alors que la zone 2 couvre le territoire des arrondissements des périphéries est et ouest.

Pour 2003, aucune modification n'est prévue à ce territoire.

La définition optimale de ces zones demeure cependant limitée par le caractère uniforme de la tarification locale en vigueur sur le vaste territoire de la STM. Pour pallier les importantes distorsions induites par cette tarification locale, le découpage de ce territoire en différentes zones tarifaires a été analysé maintes fois et pourrait générer jusqu'à 31 000 000 \$ de revenus tarifaires supplémentaires (titres locaux et métropolitains confondus). Ces scénarios ne peuvent cependant être abordés sans considérer l'organisation locale du transport en commun, et les décisions politiques les entourant.

Bien qu'une telle réorganisation puisse 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, l'AMT ne peut se substituer aux décideurs de la ville de Montréal et de la STM en ces matières qui relèvent d'elles mais soumet à nouveau ces idées à la réflexion collective tenue lors de la révision du cadre financier métropolitain, afin de faire évoluer les solutions aux difficultés rencontrées, particulièrement les problèmes de sous-financement et de glissement des usagers depuis les zones éloignées vers le territoire de la nouvelle ville de Montréal.

#### 2.6.5 La tarification interzone

Un nombre croissant d'organismes de transport demande à l'AMT d'examiner une tarification interzones. Cet examen est prévu en 2003, et sera facilité avec l'arrivée du système automatisé.

### 2.7 Tarification des services métropolitains

#### 2.7.1 Réseau métropolitain de trains de banlieue

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

En 2003, des interventions mineures sont apportées aux zones tarifaires du réseau de trains de banlieue :

- ligne Montréal / Blainville
  - insertion des futures gares Mirabel et Saint-Jérôme à la zone 7 (si autorisées) ;
- ligne Montréal / Saint-Hilaire
  - futures gares Edna-Maricourt en zone 3 et Saint-Basile-le-Grand en zone 5 (si construites).

L'harmonisation des tarifs unitaires de la zone 2 en fonction des règles appliquées dans les autres zones sera aussi étudiée en 2003. Pour les produits tarifaires, une étude de l'opportunité et de la faisabilité d'élargir à toutes les zones tarifaires les titres mensuels trains est prévue.

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

	Gares				
Zone	Dorion-Rigaud	Deux-Montagnes	Blainville	Saint-Hilaire	Delson
1	Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest Lachine Dorval	Gare Centrale Canora Mont-Royal Montpellier	Lucien-L'Allier Vendôme Parc	Gare Centrale	Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest

Gares					
Zone	Dorion-Rigaud	Deux-Montagnes	Blainville	Saint-Hilaire	Delson
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 Edna-Maricourt*	
5	Vaudreuil 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	
7			Mirabel* Saint-Jérôme*		

\* À venir

### 2.7.2 Express métropolitains

La grille tarifaire des express métropolitains ne comporte, pour les titres mensuels, que des titres métropolitains. Cela permet 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 2003, aucun ajustement n'est prévu à la grille tarifaire des express métropolitains, à l'exception de l'insertion du circuit Express-de-l'est au système tarifaire métropolitain. Lorsque défini, chacun des arrêts de ce futur service métropolitain sera associé à la zone tarifaire métropolitaine à l'intérieur de laquelle il sera géographiquement situé. Il en est de même pour l'Express A-20.

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

Zone	Arrêts	
	Express TCV	Express Le Carrefour
1	Terminus centre-ville	
3	Stationnement Chevrier	du pont Lachapelle au Terminus Le Carrefour

### 2.7.3 Réseau du métro

Tel que mentionné précédemment, les zones tarifaires métropolitaines définissent les conditions tarifaires appliquées aux déplacements inter-réseaux et aux services métropolitains comme le réseau de trains de banlieue et les circuits express métropolitains par autobus.

Les stations du réseau de métro de la région métropolitaine sont situées dans les zones tarifaires métropolitaines 1, 2 et 3. Par contre, ce réseau, considéré métropolitain à divers égards, n'est pas restreint aux titres métropolitains comme le sont les autres services métropolitains. Outre les diverses distorsions aux niveaux de la gestion des déplacements et l'organisation des services d'autobus et de trains dans les secteurs concernés, la présence d'une tarification uniforme dans le réseau de métro crée aussi d'importantes iniquités entre les usagers. L'ouverture, en 2006, de trois nouvelles stations de métro à Laval amplifiera ces distorsions, déjà observées à Longueuil, notamment.

Dans le cadre des réflexions qui entourent la révision du cadre financier métropolitain et des travaux de modernisation et d'automatisation des équipements de vente de titres et perception des recettes, l'AMT propose de mieux arrimer la tarification du réseau de métro et la tarification métropolitaine.

## 2.8 Répartition des recettes métropolitaines (TRAM)

En 2002, la répartition des recettes métropolitaines s'applique aux cartes mensuelles TRAM des zones 2 à 8. En 2003, cette répartition s'applique aux cartes mensuelles TRAM des zones 1 à 8.

En 2001, l'AMT a raffiné la méthode de partage des recettes à partir des commentaires obtenus des organismes de transport impliqués. Ces ajustements, appliqués en 2002 et 2003, permettent :

- 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.

### 2.8.1 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 aux tarifs intermédiaire et réduit et duquel sont déduits les frais de commission accordée aux agences pour la vente de titres (1 % pour les TRAM 1, 2 et 3, 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
<hr/>
<b>Montant à partager</b>

Un plafond budgétaire est appliqué à l'aide aux tarifs intermédiaire et réduit.

### 2.8.2 Titres exclus du partage des recettes

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 sondages révèlent l'usage d'un seul réseau local par les usagers : le réseau emprunté localement conserve la recette tarifaire.

### 2.8.3 Méthode de partage

La méthode de partage des recettes intègre les notions de passagers-réseau 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 parcourus sur chaque réseau.

<b>Part d'une AOT =</b>	<b>nb passagers-réseaux de l'AOT x</b>	<b><math>\frac{15 \\$ * \text{nb total titres vendus}}{\text{nb total passagers-réseau}}</math></b>
		<b>+</b>
	<b>nb passagers-km de l'AOT x</b>	<b><math>\frac{\text{solde du montant à partager}}{\text{nb total passagers-km}}</math></b>

**Prévision 2002 (Après 6 mois d'exercice)**  
**Ventes et de recettes des titres métropolitains**

TRAM 2002	Prévision annuelle 6 mois 2002		Version					6M-2002-08-30-A	
								2002-10-17 21:23	
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	110 766	375 175	3 118	76 738	13 387	532	2 078	581 793	
int	14 897	76 908	1 268	24 000	4 853	44	242	122 212	
réd	16 802	69 405	937	15 733	4 882	18	215	107 992	
tot	142 465	521 488	5 323	116 470	23 123	594	2 535	811 998	
<b>Recettes</b>									
ord	7 089 018 \$	30 013 965 \$	293 071 \$	8 556 261 \$	1 773 833 \$	82 743 \$	366 706 \$	48 175 597 \$	
int	759 724 \$	4 922 104 \$	95 108 \$	2 135 995 \$	514 450 \$	5 493 \$	34 174 \$	8 467 047 \$	
réd	621 686 \$	3 227 352 \$	51 067 \$	1 014 753 \$	375 904 \$	1 635 \$	22 038 \$	5 314 434 \$	
tot	8 470 428 \$	38 163 420 \$	439 246 \$	11 707 009 \$	2 664 187 \$	89 871 \$	422 918 \$	61 957 078 \$	
rabais	647 318 \$	3 555 607 \$	61 106 \$	1 279 431 \$	399 556 \$	2 558 \$	24 514 \$	5 970 090 \$	

**Prévision 2002 (Après 6 mois d'exercice)**  
**Répartition des recettes, aide et frais tarifaires métropolitains**

Partage 2002	Prévision annuelle 6 mois 2002		Version		6M-2002-08-30-A		
					2002-12-11 14:37		
AOT	Ventes	Recettes	Aide	Frais comm	Frais son-imp	Total	
STM	8 284 575 \$	20 626 774 \$	1 688 113 \$	(182 975) \$	(115 619) \$	22 016 292 \$	
RTL	16 037 990 \$	12 008 935 \$	1 024 007 \$	35 538 \$	(69 030) \$	12 999 449 \$	
STL	11 390 773 \$	6 747 104 \$	560 056 \$	44 083 \$	(38 693) \$	7 312 551 \$	
AMT-Bus	- \$	618 141 \$	30 588 \$	(6 016) \$	(3 452) \$	639 260 \$	
AMT-Train		14 411 936 \$	901 360 \$	(215 060) \$	(83 676) \$	15 014 560 \$	
AMT-Tram	13 163 135 \$	- \$	- \$	147 421 \$	- \$	147 421 \$	
OMIT	13 080 604 \$	7 544 188 \$	795 877 \$	177 010 \$	(30 479) \$	8 486 596 \$	
	61 957 078 \$	61 957 078 \$	5 000 000 \$	- \$	(340 949) \$	66 616 129 \$	
<b>OMIT</b>							
CIT Deux-Montagnes	13 971 \$	33 318 \$	2 669 \$	(915) \$	(131) \$	34 941 \$	
OMIT St-Eustache	4 254 \$	796 \$	27 \$	(21) \$	(3) \$	799 \$	
CIT B-Laurentides	3 073 881 \$	370 536 \$	40 139 \$	80 425 \$	(1 471) \$	489 628 \$	
CRT Lanaudière (CITDM)	926 114 \$	656 147 \$	71 476 \$	9 335 \$	(2 670) \$	734 287 \$	
CRT Lanaudière (CITM)	4 909 \$	12 144 \$	1 758 \$	(219) \$	(45) \$	13 638 \$	
CRT Lanaudière (CITJM)	- \$	58 946 \$	6 226 \$	(1 646) \$	(242) \$	63 284 \$	
CRT Lanaudière (OMITR)	789 603 \$	374 303 \$	42 977 \$	13 016 \$	(1 490) \$	428 808 \$	
CIT SO	1 455 196 \$	856 284 \$	86 577 \$	19 946 \$	(3 549) \$	959 259 \$	
CIT Haut-St-Laurent	152 922 \$	106 178 \$	14 822 \$	1 419 \$	(398) \$	122 020 \$	
CIT Roussillon	503 289 \$	395 352 \$	40 427 \$	4 185 \$	(1 664) \$	438 300 \$	
CIT Richelain	623 901 \$	450 399 \$	53 116 \$	5 581 \$	(2 144) \$	506 952 \$	
CIT CRC	673 000 \$	568 411 \$	61 441 \$	4 315 \$	(2 354) \$	631 814 \$	
CIT V-R	1 752 734 \$	1 271 247 \$	157 078 \$	15 257 \$	(4 811) \$	1 438 771 \$	
RTL (OMIT St-Bruno)	1 186 937 \$	904 963 \$	91 204 \$	10 668 \$	(3 799) \$	1 003 036 \$	
OMIT Ste-Julie	650 748 \$	561 965 \$	57 417 \$	4 016 \$	(2 362) \$	621 035 \$	
CIT Sorel-Varennes	1 269 145 \$	923 199 \$	68 525 \$	11 647 \$	(3 346) \$	1 000 025 \$	
	13 080 604 \$	7 544 188 \$	795 877 \$	177 010 \$	(30 479) \$	8 486 596 \$	

**Budget 2003**

**Ventes et de recettes des titres métropolitains**

TRAM 2003	Prévision annuelle 6 mois 2002				Version				6M-2002-10-18-A 2002-10-17 21:23		
Zone	1	2	3	4	5	6	7	8	Total		
<b>Tarifs</b>											
ord	55,00 \$	65,00 \$	81,50 \$	95,50 \$	113,00 \$	135,00 \$	158,00 \$	179,00 \$			
int	44,00 \$	52,00 \$	65,00 \$	76,50 \$	90,50 \$	108,00 \$	126,00 \$	143,00 \$			
réd	32,50 \$	38,50 \$	48,00 \$	56,50 \$	66,50 \$	79,50 \$	93,00 \$	106,00 \$			
<b>Ventes</b>											
ord	36 611	110 766	377 944	3 165	79 019	14 787	540	2 109		624 941	
int	5 514	14 897	77 061	1 287	24 283	5 061	45	246		128 394	
réd	9 532	16 802	69 486	951	15 969	4 985	18	218		117 961	
tot	51 657	142 465	524 491	5 403	119 271	24 833	603	2 573		871 296	
<b>Recettes</b>											
ord	2 013 605 \$	7 199 784 \$	30 802 441 \$	302 214 \$	8 929 170 \$	1 996 309 \$	85 334 \$	377 479 \$		51 706 337 \$	
int	242 616 \$	774 621 \$	5 008 980 \$	98 465 \$	2 197 600 \$	546 631 \$	5 642 \$	35 179 \$		8 909 734 \$	
réd	309 790 \$	646 889 \$	3 335 327 \$	53 735 \$	1 061 911 \$	396 277 \$	1 715 \$	23 132 \$		5 828 776 \$	
tot	2 566 011 \$	8 621 294 \$	39 146 748 \$	454 414 \$	12 188 682 \$	2 939 218 \$	92 691 \$	435 789 \$		66 444 848 \$	
rabais	275 124 \$	638 916 \$	3 599 291 \$	61 547 \$	1 288 904 \$	413 304 \$	2 632 \$	24 787 \$		6 304 504 \$	

**Budget 2003**

**Répartition des recettes, aide et frais tarifaires métropolitains**

Partage 2003	Prévision annuelle 6 mois 2002		Version		6M-2002-10-18-A 2002-12-11 14:37		
AOT	Ventes	Recettes	Aide	Frais comm	Frais son-imp	Total	
STM	10 648 989 \$	21 598 817 \$	1 699 469 \$	(168 247) \$	(160 093) \$	22 969 946 \$	
RTL	16 451 229 \$	12 188 902 \$	997 921 \$	37 876 \$	(92 230) \$	13 132 469 \$	
STL	11 684 271 \$	6 843 564 \$	545 560 \$	46 086 \$	(51 670) \$	7 383 539 \$	
AMT-Bus	- \$	665 605 \$	29 833 \$	(6 471) \$	(4 885) \$	684 083 \$	
AMT-Train		17 753 019 \$	1 094 073 \$	(266 290) \$	(133 726) \$	18 447 076 \$	
AMT-Tram	13 893 457 \$	- \$	- \$	155 516 \$	- \$	155 516 \$	
OMIT	13 766 902 \$	7 394 940 \$	733 144 \$	201 530 \$	(39 452) \$	8 290 162 \$	
	66 444 848 \$	66 444 848 \$	5 100 000 \$	- \$	(482 056) \$	71 062 792 \$	
<b>OMIT</b>							
CIT Deux-Montagnes	15 373 \$	32 283 \$	2 428 \$	(888) \$	(168) \$	33 655 \$	
OMIT St-Eustache	4 429 \$	782 \$	25 \$	(20) \$	(4) \$	782 \$	
CIT B-Laurentides	3 230 386 \$	357 534 \$	36 470 \$	85 439 \$	(1 876) \$	477 567 \$	
CRT Lanaudière (CITDM)	976 964 \$	639 126 \$	65 585 \$	11 325 \$	(3 436) \$	712 600 \$	
CRT Lanaudière (CITM)	5 416 \$	11 242 \$	1 545 \$	(178) \$	(55) \$	12 554 \$	
CRT Lanaudière (CITJM)	- \$	57 687 \$	5 744 \$	(1 612) \$	(313) \$	61 506 \$	
CRT Lanaudière (OMITR)	837 844 \$	360 647 \$	38 990 \$	14 839 \$	(1 896) \$	412 581 \$	
CIT SO	1 520 783 \$	842 402 \$	80 382 \$	22 283 \$	(4 612) \$	940 455 \$	
CIT Haut-St-Laurent	167 881 \$	99 057 \$	13 096 \$	2 067 \$	(489) \$	113 732 \$	
CIT Roussillon	523 996 \$	391 343 \$	37 815 \$	4 912 \$	(2 175) \$	431 895 \$	
CIT Richelain	646 743 \$	463 783 \$	51 778 \$	5 858 \$	(2 917) \$	518 502 \$	
CIT CRC	705 940 \$	557 900 \$	56 863 \$	5 590 \$	(3 052) \$	617 301 \$	
CIT V-R	1 891 804 \$	1 209 575 \$	140 284 \$	21 149 \$	(6 027) \$	1 364 982 \$	
RTL (OMIT St-Bruno)	1 235 772 \$	895 281 \$	85 269 \$	12 386 \$	(4 963) \$	987 973 \$	
OMIT Ste-Julie	677 522 \$	556 085 \$	53 686 \$	4 975 \$	(3 087) \$	611 658 \$	
CIT Sorel-Varennes	1 326 049 \$	920 212 \$	63 183 \$	13 406 \$	(4 383) \$	992 419 \$	
	13 766 902 \$	7 394 940 \$	733 144 \$	201 530 \$	(39 452) \$	8 290 162 \$	

## ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS ACTUELS ET PROPOSÉS

ACTUELS	EN COURS DE RECONNAISSANCE
<p><b>Lignes de trains de banlieue</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Deux-Montagnes</li> <li>Rigaud</li> <li>Blainville</li> <li>Saint-Hilaire</li> <li>Delson</li> </ul> <p><b>Terminus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Angrignon</li> <li>Brossard</li> <li>Côte-Vertu</li> <li>Henri-Bourassa Nord</li> <li>Henri-Bourassa Sud</li> <li>Le Carrefour</li> <li>Longueuil</li> <li>Radisson</li> <li>Repentigny (Rive-Nord Est)</li> <li>Centre-ville</li> </ul> <p><b>Stationnements incitatifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Angrignon</li> <li>Brossard-Chevrier</li> <li>Brossard-Panama</li> <li>Chambly</li> <li>Châteauguay</li> <li>De Mortagne</li> <li>La Prairie</li> <li>Le Carrefour</li> <li>Namur</li> <li>Radisson</li> <li>Repentigny (Rive-Nord Est)</li> <li>Sherbrooke Est</li> <li>Terrebonne</li> </ul> <p><b>Voies réservées</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Chomedey / Lachapelle / Marcel-Laurin</li> <li>Henri-Bourassa</li> <li>Newman</li> <li>Parc</li> <li>René-Lévesque</li> <li>Côte-des-Neiges</li> <li>Pie-IX</li> <li>Pont Champlain / A10</li> <li>Pont Viau - Des Laurentides</li> <li>Pont Mercier / Route 132-138</li> <li>Saint-Charles/Riverside</li> <li>Sherbrooke Est</li> <li>Taschereau</li> <li>Bretelle Taschereau</li> </ul> <p><b>Express métropolitains</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Express TCV</li> <li>Express Le Carrefour</li> </ul>	<p><b>Terminus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Terrebonne</li> </ul> <p><b>Stationnements incitatifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Longueuil</li> </ul> <p><b>Voies réservées</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A-20</li> <li>A-25</li> </ul> <p><b>Express métropolitains</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Express de l'Est</li> </ul>
	<p><b>PROPOSÉS 2003</b></p>
	<p><b>Terminus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>St-Eustache</li> <li>Ste-Thérèse</li> </ul> <p><b>Stationnements incitatifs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rive-Nord Est phase II</li> <li>Sherbrooke Est (reloc)</li> <li>Route 132- Varennes</li> <li>Boucherville (De la Barre)</li> <li>Delson</li> <li>Mercier</li> <li>Sainte-Julie</li> <li>Saint-Bruno</li> </ul> <p><b>Voies réservées</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prol. R.-Lévesques / N.-Dame / Via-bus</li> <li>Route 132 / Montbrun</li> </ul> <p><b>Express métropolitains</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Express A-20</li> </ul>
	<p><b>A L'ÉTUDE 2003</b></p>
	<p><b>Terminus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sainte-Julie</li> </ul> <p><b>Voies réservées</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prolongement Côte-Vertu (jusqu'à A-40)</li> <li>Route 116</li> </ul>

**GRILLE DES TARIFS DES TITRES DE TRANSPORT  
MÉTROPOLITAIN À PARTIR DU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2003**

**1. Tarifs des 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 *
Zone 1 Gare Centrale Canora  Mont-Royal Montpellier	Gare Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest Lachine Dorval	Gare Lucien-L'Allier Vendôme Parc	Gare Centrale	Gare Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest					55,00 \$	44,00 \$	32,50 \$	6/9,50 \$	6/4,75 \$	2,25 \$	1,25 \$
Zone 2 Du Ruisseau Bois-Franc Sunnybrooke Roxboro-Pierrefonds	Pine Beach Valois Pointe-Claire Cedar Park Beaconsfield Beaurepaire Baie d'Urfé Ste-Anne-de-Bellevue	Bois-de-Boulogne		Lasalle					65,00 \$	52,00 \$	38,50 \$	6/18,00 \$	6/9,00 \$	4,00 \$	2,25 \$
Zone 3 Île-Bigras Sainte-Dorothée	Île-Perrot Pincourt Dorion	Saint-Martin Sainte-Rose	Saint-Lambert Edna- Maricourt***		Express Carrefour Express TCV				81,50 \$	65,00 \$	48,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/20,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/10,50 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 5,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 2,75 \$
Zone 5 Grand-Moulin Deux-Montagnes	Vaudreuil*** Hudson Rigaud	Rosemère Sainte-Thérèse Blainville	Saint-Bruno Saint-Basile-le Grand ***	Sainte-Catherine Saint-Constant Delson		96,00 \$	77,00 \$	56,50 \$	113,00 \$	90,50 \$	66,50 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/22,50 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/13,50 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 5,75 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 3,50 \$
Zone 6			McMasterville Mont-Saint-Hilaire			115,00 \$	92,00 \$	67,50 \$	135,00 \$	108,00 \$	79,50 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/27,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/16,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6,75 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 4,00 \$
Zone 7		Mirabel *** Saint-Jérôme ***				134,00 \$	107,00 \$	79,00 \$	158,00 \$	126,00 \$	93,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/31,50 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/18,50 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 8,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 4,50 \$

**2. Tarifs métropolitains**

Trains, autobus STM et métro						Trains, autobus STM, RTL, STL, métro et réseau express métropolitain			TRAM Trains, autobus STM, RTL, STL et CIT/Municipalité, métro et réseau express métropolitain														
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
55,00 \$	44,00 \$	32,50 \$	65,00 \$	52,00 \$	38,50 \$	81,50 \$	65,00 \$	48,00 \$	95,50 \$	76,50 \$	56,50 \$	113,00 \$	90,50 \$	66,50 \$	135,00 \$	108,00 \$	79,50 \$	158,00 \$	126,00 \$	93,00 \$	179,00 \$	143,00 \$	106,00 \$

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 le RTL et la STL et par la STM pour les tarifs réduits.  
 \*\* Sur la desserte TRAINBUS 935 et le réseau express métropolitain, le titre de transport mensuel accepté est la TRAM.  
 \*\*\* Les tarifs pour ces gares seront en vigueur dès leur ouverture.  
 La carte mensuelle d'une zone est toujours acceptée dans les zones portant un numéro inférieur.

Annexe E1

**Partenaires ayant répondu au document pour consultation  
du Budget 2003 et PTI 2003-2004-2005 de l'AMT,  
en date du 22 octobre 2002**

STL  
STM  
RTL

Association des CIT  
OMIT Sainte-Julie  
CIT du Haut Saint-Laurent  
CIT des Moulins  
CIT de La Vallée-du Richelieu  
CIT Roussillon  
CIT Le Richelain  
CIT Chambly-Richelieu-Carignan  
CIT des Basses-Laurentides  
CIT Sorel-Varennes

MRC de Rouville  
MRC Lajemmerais  
MRC L'Assomption  
MRC des Moulins  
MRC La Vallée-du-Richelieu

Ville de Châteauguay  
Ville de Sainte-Julie  
Ville de Longueuil  
Ville de Montréal  
Ville de Repentigny  
Ville de Saint-Eustache

**COMMENTAIRES DES PARTENAIRES DE L'AMT  
CONCERNANT LA GRILLE TARIFAIRE ET LE BUDGET D'EXPLOITATION 2003  
EN DATE DU 22 OCTOBRE 2003**

*Liste des commentaires émis par les partenaires de l'AMT et analysés dans le cadre de la préparation de la grille tarifaire et du budget d'exploitation 2003 :*

COMMENTAIRES	ORGANISME	AMT
<b>PRIORITÉS</b>		
Le financement des transports collectifs devrait être la première priorité de l'AMT pour 2003.	<b>STL</b>	La direction de l'AMT considère le financement, la priorité n° 1 pour 2003.
Les priorités numéro 1 de l'AMT devraient être la recherche d'un financement additionnel pour supporter l'accroissement de l'achalandage du TC et la recherche d'un financement stable, suffisant et équilibré.	<b>RTL</b>	Idem.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>ACHALANDAGE</b>		
Demande à l'AMT d'ajuster les statistiques d'achalandage de la STM pour les années 1999 à 2002 qu'elle présente dans son budget.	<b>STM</b>	D'accord, correction effectuée
La prévision de croissance de 1,5 % pour la STL proposée par l'AMT est trop optimiste.	<b>STL</b>	D'accord, correction effectuée.
Le fait de baser les recettes sur des tendances des six premiers mois de 2002 plutôt que sur des objectifs d'achalandage permettra l'atteinte d'un meilleur équilibre entre les revenus et les dépenses.	<b>RTL</b>	D'accord, recommandation favorable.
Les hypothèses de croissance d'achalandage sont plus réalistes que l'an passé.		D'accord, recommandation favorable.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>ACHALANDAGE</b>		
<p>La Ville de Montréal produit un tableau sur l'accroissement des déplacements de 1996 à 2001 (en millions de passagers).</p> <p>AMT + 5,89 STM + 25,82 Autres AOT + 9,68</p>	<p><b>Ville de Montréal</b></p>	<p>L'accroissement de la STM est en grande partie dû à l'accroissement de l'achalandage du métro (+ 20,6) qui est lui même relié directement à l'accroissement de l'achalandage de l'AMT et des autres AOT. En effet, près de 11 millions d'ajout des déplacements de la STM s'expliquent par les résidents extérieurs à Montréal qui prennent le métro, principalement comme deuxième réseau. Réf. : Croissance des ventes de TRAM (cartes régionales).</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>RÉVISION DU CADRE FINANCIER</b>		
<p>D'accord avec les objectifs, les hypothèses et les orientations proposés par l'AMT pour la révision du cadre financier.</p> <p>Souhaite que l'AMT soit attentive aux besoins financiers des AOT et lorsque viendra le moment d'ajuster les règles de partage.</p>	<p><b>RTL</b></p>	<p>D'accord.</p> <p>D'accord. Via les comités permanents.</p>
<p>L'AMT a établi comme cible moyenne une croissance de l'achalandage de 1,7 % du TEC par année, et comme cible forte, une croissance de 2,7 % par année jusqu'en 2012.</p> <p>Ces cibles supposent que les ressources consacrées au TEC soient canalisées dans les réseaux existants des AOT, en particulier dans celui de la STM, qui ne pourra accueillir une clientèle significativement augmentée sans une amélioration de l'offre de service. Ces considérations devraient faire partie de la révision du cadre financier du transport en commun dans la région de Montréal.</p>	<p><b>Ville de Montréal</b></p>	<p>Le rapport conjoint de l'AMT-STCUM-STRSM-STL-CIT/OMIT a tenu compte des besoins des ressources de toutes les AOT et en particulier des investissements majeurs pour le maintien du patrimoine du métro. Ces besoins font l'objet de la révision du cadre financier en cours.</p>
<p>Souhaite la révision du cadre financier actuel du transport en commun en ce qui concerne les ressources à ajouter et le partage des coûts des trains.</p>	<p><b>Association des CIT</b></p>	<p>D'accord, révision du cadre financier en cours.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>GRILLE TARIFAIRE</b>		
Souscrit à la politique de l'AMT de faire évoluer les tarifs métropolitains selon l'indice des prix à la consommation.	<b>STM</b>	Recommandation favorable.
Certains tarifs de trains, dans la zone 1, ne sont pas indexés de sorte que le carnet de tickets-trains et le paiement en espèces auront un tarif inférieur aux titres locaux.	<b>STM</b>	La tarification du carnet de tickets-trains et du paiement en espèces est sujette à un ajustement selon les tarifs approuvés par la STM à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2003 de sorte que ces titres sont intégrés à ceux de la STM.
Favorable à l'augmentation de 1,6 % retenue par l'AMT.	<b>RTL</b>	Recommandation favorable.
D'accord avec les hausses tarifaires proposées par l'AMT, tant pour le tarif ordinaire que les tarifs intermédiaire et réduit.	<b>STL</b>	Idem
D'accord avec l'évolution des tarifs pour 2003, soit une augmentation de 1,6 %.	<b>Association des CIT</b>	Idem
D'accord avec l'évolution des tarifs pour 2003, soit une augmentation de 1,6 %.	<b>CIT des Basses-Laurentides</b>	Idem
Appuie les hausses tarifaires proposées par l'AMT.	<b>CIT Sorel-Varennes</b>	Idem
Appuie les hausses tarifaires proposées par l'AMT.	<b>CIT Roussillon</b>	Idem
Appuie les hausses tarifaires proposées par l'AMT.	<b>CIT Le Richelain</b>	Idem
Appuie les hausses tarifaires proposées par l'AMT.	<b>CIT Chambly-Richelieu-Carignan</b>	Idem
Appuie les hausses tarifaires proposées par l'AMT.	<b>CIT La Vallée-du-Richelieu</b>	Idem
L'existence de deux zones tarifaires métropolitaines sur le territoire de la STM entraîne des distorsions de l'usage des différents services.  Une coordination des tarifs apparaît nécessaire et devra être abordée dans le cadre de la révision du cadre financier amorcée par le gouvernement.	<b>Ville de Montréal</b>	La Ville aimerait que la zone 2 disparaisse sur le territoire de Montréal, zone 2 qui existe depuis longtemps, avant la création de l'AMT. Ramener la zone 2 à la zone 1 sur le territoire de la ville de Montréal pour les trains serait un recul important, entraînant d'importantes pertes de revenus tarifaires qui devront être compensées par une diminution de l'aide métropolitaine aux AOT. Cela engendrera une spirale de glissements des passagers des trains de l'extérieur de Montréal vers les stations sur le territoire de l'Île (phénomène que l'AMT essaie de contrer actuellement) compte tenu des écarts de tarifs, avec tous les autres effets négatifs.  La révision du cadre financier en cours abordera probablement la tarification locale et métropolitaine dans son ensemble.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>CRÉATION D'UNE TRAM 1</b>		
La plupart des usagers des trains de cette zone subiront une hausse de tarifs de 10 % à 30 %, d'où une source d'insatisfaction.	<b>STM</b>	Cette hausse des tarifs reflète bien les bénéfices supplémentaires des services de trains de banlieue en termes de confort et de rapidité. Au sein du comité tarifaire, à l'été 2002, la STM recommandait que les tarifs des trains soient au moins 15 % plus élevés que les tarifs locaux afin d'en refléter les avantages.
L'ajout d'un nouveau titre augmentera la confusion chez l'utilisateur, entraînant une augmentation de l'usage fautif et de la fraude.	<b>STM</b>	Au contraire, la TRAM 1 permettra de régler les difficultés occasionnées par l'incompatibilité des conditions d'accès à la carte privilège de la STM et aux titres métropolitains.  Quant à l'usage fautif et de la fraude, des contrôles effectués sur les lignes de trains ont révélé que de tels cas sont inférieurs à 1 %, ce qui confirme que le contrôle sur l'honneur est efficace et efficient.
Le client perdra une certaine flexibilité, car il n'aura plus accès aux titres hebdomadaires et même touristiques.	<b>STM</b>	La clientèle utilisant les titres hebdomadaires représente environ 8 % du total des usagers des trains de banlieue en zone 1. En 2003, l'AMT effectuera une étude d'opportunité et de faisabilité pour créer des titres métropolitains hebdomadaires et touristiques en vue de leur implantation pour 2004, coïncidant avec l'arrivée d'un système automatisé de vente et de perception. Dans l'immédiat, cette clientèle pourra utiliser les carnets de tickets-trains au coût équivalent approximativement à celui d'un titre hebdomadaire métropolitain s'il avait été mis en place en 2003.
Aucune objection concernant la création de la TRAM 1.	<b>RTL</b>	Retenir la proposition de la direction de l'AMT.
Aucune objection concernant la création de la TRAM 1.	<b>STL</b>	Retenir la proposition de la direction de l'AMT.
La mise en place d'une TRAM 1 reflète le caractère métropolitain du train de banlieue et est donc nécessaire pour l'ensemble de la communauté.	<b>Association des CIT</b>	Recommandation favorable.
La mise en place d'une TRAM 1 reflète le caractère métropolitain du train de banlieue et est donc nécessaire pour l'ensemble de la communauté.	<b>CIT des Basses-Laurentides</b>	Recommandation favorable.
Favorable à l'introduction du TRAM 1	<b>CIT La Vallée-du-Richelieu</b>	D'accord.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>MAINTIEN DES CONDITIONS D'ADMISSIBILITÉ</b>		
Aucun commentaire.	<b>STM</b>	Maintenir la décision du conseil d'administration du 24 mai dernier.
Favorable au maintien des conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et intermédiaire, malgré les pressions reliées à l'implantation de la carte privilège de la STM.	<b>RTL</b>	Maintenir la décision du conseil d'administration du 24 mai dernier.
Aucun commentaire.	<b>STL</b>	Maintenir la décision du conseil d'administration du 24 mai dernier.
Favorable au maintien.	<b>Association des CIT</b>	Maintenir la décision du conseil d'administration du 24 mai dernier.
Favorable au maintien.	<b>CIT La Vallée-du-Richelieu</b>	Maintenir la décision du conseil d'administration du 24 mai dernier.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>ZONES TARIFAIRES 4 À 8</b>		
Réitère que la compensation de la zone 5 à 3 (Saint-Bruno) ne doit pas se faire à même les fonds de l'AMT.	<b>STM</b>	L'AMT est d'accord pour que la compensation ne se fasse pas à même les fonds de l'AMT.
Appuie la recommandation de l'AMT de maintenir une zone 5 pour Saint-Bruno et de prolonger la compensation pour les résidents de l'arrondissement Saint-Bruno.	<b>RTL</b>	Recommandation favorable.
Tel que mentionné l'an passé, le changement de la gare Blainville de la zone 5 à la zone 6 entraînera un glissement des déplacements, sauf si les gares de Saint-Jérôme et Mirabel sont ouvertes.	<b>CIT des Basses-Laurentides</b>	L'accroissement de la capacité de cette ligne sera terminé seulement au cours de l'année 2003. Par ailleurs, la construction du garage à Saint-Antoine se terminera en 2004 ainsi que les gares de Saint-Jérôme et de Mirabel (si décision gouvernementale). Afin d'éviter un glissement des usagers vers Sainte-Thérèse, il est recommandé de maintenir Blainville dans la zone 5.
La gare de Blainville se situe toujours en zone 5, et ce, malgré qu'un changement en zone 6 avait été annoncé dans la grille tarifaire soumis pour consultation en septembre 2002.	<b>STL</b>	Idem.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>ABONNEMENT TRAM POSTALE</b>		
Un bilan détaillé des coûts par titre et le détail des objectifs visés, qui permettraient de conclure à la viabilité du projet, devraient être présentés avant la poursuite du projet en 2003.	STL	D'accord, un bilan sera déposé au début de l'année 2003.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>TITRES MÉTROPOLITAINS HEBDOMADAIRES, JOURNALIERS ET INTERZONES</b>		
La STL souhaite être impliquée dans les discussions et les études concernant le pertinence et la faisabilité de créer des titres métropolitains hebdomadaires, journaliers et interzones.	STL	Les représentants de la STL seront impliqués au sein du comité du partage des recettes et politique tarifaire chargé d'évaluer la faisabilité de ces titres.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>PARTAGE DES RECETTES MÉTROPOLITAINES</b>		
Le montant de 15 \$ alloué par titre vendu et réparti en proportion des déplacements effectués devrait être indexé au même taux que la hausse tarifaire, soit 1,6 %.	STL	L'indexation du 15 \$ concerne la méthode de partage et pourra être discutée au sein du comité du partage des recettes pour l'exercice financier 2004.
Les coûts de réalisation de l'enquête sur les déplacements métropolitains en cours à l'automne 2002 semblent sous-estimés.		Les coûts estimés à 150 000 \$ sont budgétés en 2003 et ventilés par AOT.
La méthode de répartition des recettes métropolitaines mise en place en 2001, et qui prévaut actuellement, permet une meilleure adéquation avec les coûts assumés par chacun des organismes.	STM	Recommandation favorable.
Les frais rattachés à la réalisation de l'enquête O-D 2002 pour le partage des recettes ne sont pas indiqués ainsi que le mode de répartition entre les AOT.	RTL	D'accord, correction effectuée au budget et les coûts estimés à 150 000 \$ sont ventilés par AOT.
S'oppose au fait que l'AMT fasse assumer les frais afférents à l'exploitation du système tarifaire par les AOT (impression, sondages et commissions).		Ces frais sont des coûts directs nécessaires à la vente des titres de transport métropolitain et doivent être partagés entre les AOT qui bénéficient des recettes résultant de la vente de ces titres.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>TRAINS DE BANLIEUE</b>		
<p>Concernant la gare à Saint-Jérôme, quelle forme de contribution l'AMT a-t-elle prévue pour cette ville pour compenser le fait que ni les automobilistes ni les propriétaires fonciers de cette ville ne contribuent aux sources de revenus de l'AMT?</p> <p>Puisque la capacité est déjà atteinte, la gare de Saint-Jérôme ne fera que donner la priorité d'embarquement aux usagers provenant de l'extérieur du territoire de l'AMT.</p> <p>Pour la STL, le besoin de redressement de l'approbation de la formule de partage des coûts selon les départs-station devient nécessaire avec l'introduction possible d'une ligne de trains comme Mascouche/Montréal, puisque selon l'application possible de la facturation, seules Laval et la Rive-Nord auraient à payer pour la nouvelle ligne de train.</p>	<b>STL</b>	<p>Pour le cas du projet de train de banlieue jusqu'à Saint-Jérôme, la ville de Saint-Jérôme est d'accord, depuis cet été, avec le principe de financement intégral du projet de service sur son territoire, autant pour les immobilisations que pour l'exploitation. Sa participation financière pourrait prendre différentes formes : coût marginal, participation au Fonds d'immobilisations métropolitain, inclusion dans le territoire de l'AMT, etc.</p> <p>La réalisation du projet d'augmentation de capacité est en cours (14,5 M\$).</p> <p>Même formule appliquée sur Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson. Cadre financier en cours de révision.</p>
<p>La STM est d'avis qu'il est prématuré de miser à l'avance sur des solutions qui pourraient provenir de la révision du cadre pour corriger les inéquités dans la formule de financement des trains et que l'AMT devrait mettre en veilleuse ses projets de développement de trains afin de respecter la capacité financière de ses partenaires.</p>	<b>STM</b>	<p>Le financement des coûts des trains fait partie de la révision du cadre financier en cours. La direction de l'AMT privilégie une formule de financement basée sur le partage du déficit des trains qui permettrait d'alléger les contributions municipales. Ce sont les villes qui réclament les projets de trains.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>TRAINS DE BANLIEUE</b>		
<p>Les déficits engendrés par les nouveaux trains de banlieue ne sont pas sans conséquence pour les AOT. Le RTL souffre grandement de cette situation, car il doit absorber à même son budget d'exploitation les charges supplémentaires du train de Mont-Saint-Hilaire.</p> <p>La décision de poursuivre le service du train de Mont-Saint-Hilaire devra être appuyée par une étude de rentabilité à moyen terme.</p>	RTL	<p>Idem.</p> <p>Le train de Mont-Saint-Hilaire est évalué périodiquement en fonction des indicateurs de performance. Les résultats sont soumis au comité de suivi.</p>
<p>La capacité d'utilisation des trains étant élevée, il serait approprié d'augmenter la tarification, ce qui aurait pour effet de réduire les contributions municipales puisqu'elles sont basées selon les déficits des lignes des trains de banlieue.</p>	Ville de Montréal	<p>Inexact, les contributions municipales représentent 40 % des coûts d'exploitation et de gestion de chaque ligne de trains. La tarification n'a aucun impact sur les contributions municipales. La révision proposée par l'AMT le permettra.</p>
<p>Ajout de départs et retours supplémentaires sur le train de banlieue de la ligne Mont-Saint-Hilaire requis par le CIT.</p>	CIT La Vallée-du-Richelieu	<p>L'ajout d'un cinquième train sera mis en place selon l'évolution de l'achalandage.</p>
<p>Accélérer le processus de la mise en place de la gare Saint-Basile-le-Grand sur Mont-Saint-Hilaire.</p>	CIT La Vallée-du-Richelieu	<p>L'implantation de cette gare est prévue pour septembre 2003 ainsi que celle d'Edna-Maricourt.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>EXPRESS MÉTROPOLITAINS</b>		
<p>Le tableau de l'annexe B sur les zones tarifaires des arrêts des express métropolitains mentionne des arrêts en zone 2, entre le pont Lachapelle et le métro Côte-Vertu. Puisqu'il n'est pas possible de monter à bord de l'express dans cette zone en direction de Côte-Vertu, la zone 2 ne devrait pas être associée à l'Express Carrefour.</p>	STL	<p>Les corrections nécessaires ont été apportées au tableau de la page 16 de l'annexe B.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>EXPRESS MÉTROPOLITAINS</b>		
<p>La STM et la Ville de Montréal refusent de contribuer aux coûts de l'Express Le Carrefour pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aucune entente n'a été conclue avec la STM ni la Ville de Montréal, et ce, ni avant l'implantation ni après l'implantation de ce service ;</li> <li>▪ Ce projet a été réalisé pour desservir les résidents de Laval et de la Couronne nord, ce qui explique l'exclusion de la STM et la Ville de Montréal des discussions entourant l'implantation de cette desserte ;</li> <li>▪ Les Montréalais qui utilisent cet express n'induisent aucun coût additionnel, puisque le trajet se ferait de toute façon sans aucun client à bord.</li> </ul>	<b>STM</b>	<p>À l'été 2002, les modalités de financement ont été soumises à la STM et à la Ville de Montréal dans le cadre des travaux du comité de suivi de l'Express Le Carrefour. L'AMT maintient ces modalités par lesquelles la Ville de Montréal contribue aux services empruntés par ces citoyens. Les coûts résiduels sont distribués entre les municipalités sur le base de l'usage.</p>
<p>Favorable à la création d'un nouvel express A-20 sur son territoire en 2004 à la condition que l'AMT respecte la tarification existante sur le territoire de Longueuil et si les mesures de plafonnement de l'aide métropolitaine sont modifiées.</p>	<b>RTL</b>	<p>D'accord. Depuis 2001, l'AMT applique une tarification métropolitaine aux services métropolitains que sont le réseau de trains de banlieue et les express métropolitains par autobus. Cette politique tarifaire est applicable pour l'Express A-20.</p> <p>Les express métropolitains sont développés et mis en place dans un corridor où la demande les justifie. Plafond relevé en 2003 de 1,8 %.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>AIDE MÉTROPOLITAINE</b>		
<p>En désaccord quant à l'absence d'indexation des 0,50 \$ et à l'introduction d'un plafond de l'aide qui, lui non plus, n'est pas indexé.</p> <p>L'ajout d'axes au RTMA devrait obligatoirement s'accompagner d'une augmentation proportionnelle des plafonds prévus pour l'aide métropolitaine, sinon cet ajout d'axes ne fait que diluer les montants versés, et modifie d'autant la répartition des recettes métropolitaines entre les AOT.</p>	<b>STL</b>	<p>Le taux utilisé pour l'aide métropolitaine ne peut être indexé, puisque les sources financières métropolitaines, elles, ne sont pas indexées.</p> <p>En 2003 : 0,450 M\$ ajoutés, soit indexation de 1,8 %. Si la révision du cadre financier accorde des sources de financement additionnelles, les plafonds seront ajustés et permettront de supporter adéquatement le développement.</p>
<p>Les taux d'aide (0,20 \$/déplacement métro ; 0,50 \$/déplacement autobus) n'ont jamais été ajustés depuis 1996.</p> <p>Le plafonnement des montants d'aide est non seulement la conséquence de la précarité financière de l'AMT mais aussi de son désir de poursuivre et financer d'autres projets à vocation métropolitaine.</p> <p>Il semble inapproprié d'avoir un plafond supérieur aux prévisions d'achalandage autobus et un plafond inférieur en ce qui concerne le métro.</p>	<b>STM</b>	<p>Le taux d'aide ne peut être indexée, puisque les sources financières métropolitaines, elles, ne sont pas indexées.</p> <p>Compte tenu de la hausse des sources financières régionales, un montant additionnel de 0,450 M\$ a été affecté à l'aide métropolitaine. La participation financière de l'AMT aux trains a décliné de 17 % depuis 1996, malgré l'ajout de lignes.</p> <p>Ces plafonds ont été révisés pour tenir compte des prévisions d'achalandage.</p>
<p>Les revenus régionaux additionnels prévus pour 2002 devraient être répartis entre les AOT, et ce, de la même manière que l'aide avait été coupée en 2001.</p> <p>Pour 2003, une hausse de 1,3 M\$ des revenus régionaux est anticipée, l'AMT attribuera plus de la moitié de cette hausse aux équipements métropolitains et quelque 20 % à son propre budget de fonctionnement.</p>	<b>STM</b>	<p>Compte tenu des résultats réels en fin d'année, les revenus additionnels éventuels de 2002 seront affectés en tout ou en partie en priorité aux aides métropolitaines, selon ce qui a le plus d'impact sur le développement de l'achalandage, en tenant compte des autres contraintes financières de l'AMT.</p> <p>Les plafonds des aides ont été révisés de sorte à attribuer une aide additionnelle de 0,450 M\$, soit de 1,8 %, toutes aides confondues. L'AMT maintient à 25 % au lieu de 30 % la facturation sur les équipements, ce qui équivaut à une aide de 500 000 \$ aux AOT.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>AIDE MÉTROPOLITAINE</b>		
Les projets financés par l'aide au support et développement font très peu l'objet de discussions avec les AOT.	RTL	La plupart des projets concernent les AOT ; ces dernières sont toujours consultées (ex. : carte postale, abonnement annuel, promotion sociétale, enquête O-D 2003, etc.).

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE</b>		
Le plafond pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire aurait dû être relevé à la suite de l'incorporation des trains de banlieue et des express dans le partage. L'AMT aurait pu corriger cette situation en y allouant une partie de l'augmentation des sources régionales.	RTL	Le plafond d'aide aux tarifs réduit et intermédiaire a été relevé de 403 000 \$ en 2002 pour tenir compte de l'incorporation des trains de banlieue. L'AMT a donc corrigé cette situation.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>ÉQUIPEMENTS METROPOLITAINS</b>		
Accueille favorablement le maintien à 25 % de la facturation des coûts des équipements métropolitains pour 2003.	STL	D'accord. Depuis 2002, compte tenu de son manque de ressources, l'AMT facture aux AOT 25 % des coûts d'exploitation des terminus et voies réservées en fonction de leur utilisation. Le maintien du 25 % au lieu de 30 % en 2003 équivaut à 500 000 \$ de revenus en moins pour l'AMT, et donc d'aide au AOT.
Réitère son désaccord avec la politique de facturation des coûts bruts et non nets.		Les revenus autonomes découlent des activités commerciales de l'AMT. L'AMT facture les coûts des services répartis en fonction de utilisation par les AOT. Aucun appariement à faire entre ces revenus et les coûts des services en transport.
Les montants des coûts des équipements métropolitains sujets à facturation doivent être nets des revenus afférents.	STM	Idem.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>ÉQUIPEMENTS METROPOLITAINS</b>		
<p>D'accord avec la décision de l'AMT de maintenir le taux de facturation des équipements métropolitains à 25 % au lieu de 30 % annoncés.</p> <p>Appelé à contribuer, le RTL réclame un droit de regard sur tous les coûts qui touchent les équipements métropolitains sur son territoire.</p> <p>Désire conserver la gestion du terminus Panama et signifie à l'AMT son intérêt pour le contrat de gestion et d'entretien du terminus Panama.</p> <p>Les revenus commerciaux devraient être déduits de la facturation des équipements métropolitains.</p>	<p><b>RTL</b></p>	<p>Idem.</p> <p>Le RTL est le gestionnaire mandaté par l'AMT pour gérer la plupart des équipements métropolitains qu'il utilise. Il a donc accès aux coûts.</p> <p>L'AMT poursuivra ses négociations avec le RTL quant à la gestion des terminus Longueuil et Centre-ville et y intégrera, pour fins de négociation, la gestion du terminus Panama afin d'évaluer la pertinence du procéder à un appel d'offres publiques.</p> <p>Les revenus autonomes découlent des activités commerciales de l'AMT. L'AMT facture les coûts des services répartis en fonction de utilisation par les AOT. Aucun appariement à faire entre ces revenus et les coûts des services en transport.</p>
<p>En désaccord avec le paiement d'une portion des frais de la billetterie métropolitaine au terminus Centre-ville.</p>	<p><b>CIT La Vallée-du-Richelieu</b></p>	<p>Depuis 2002, compte tenu de son manque de ressources, l'AMT doit facturer aux AOT 25 % des coûts d'exploitation des terminus et voies réservées en fonction de leur utilisation, tel que prévu dans la Loi sur l'AMT.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>		
<p>Les dépenses de fonctionnement de l'AMT sont en hausse de 10,13 % par rapport au budget 2002. Il s'agit d'une situation inquiétante, surtout lorsqu'on examine l'évaluation de ce poste budgétaire depuis 1996.</p>	<p><b>STL</b></p>	<p>Plan d'effectif constant – 7 % d'accroissement et non 10 %. 55 % de cette hausse s'explique par l'augmentation salariale de 2 % et au mérite de 3 % correspondant aux normes du Conseil du Trésor. Pour les autres postes, la hausse est de 140 000 \$ (loyers et équipements informatiques).</p>
<p>Il est difficile de concevoir que les AOT diminuent leurs dépenses au maximum et que l'AMT se permette d'augmenter ses dépenses de fonctionnement de 10 %.</p>	<p><b>RTL</b></p>	<p>Idem. Le coût de fonctionnement (gestion) de l'AMT est de 2 % de son budget d'exploitation et de 1 % des budgets d'exploitation et d'immobilisations.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>IMPACTS DES CHOIX BUDGÉTAIRES</b>		
<p>Cette section rassemble une foule de commentaires plus ou moins pertinents et masque les véritables impacts du budget de l'AMT. Cette section devrait synthétiser et commenter les variations des contributions financières, des principaux postes de revenus et des dépenses ainsi que des bilans partiels des activités de l'AMT.</p>	<p><b>RTL</b></p>	<p>Cette section se veut une vulgarisation des impacts du budget de l'AMT pour les différents partenaires de l'AMT. On retrouve à la section 4 du budget toutes les synthèses et les commentaires des variations budgétaires des revenus et des dépenses et des bilans des activités de l'AMT.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>DIVERS</b>		
<p>Le tableau présenté à la page 2 de l'annexe A doit être retiré du budget, car il présente des coûts de transport (par passager – kilomètre) entre plusieurs agences de transport qui ne sont pas comparables.</p>	<p><b>STM</b></p>	<p>Le tableau de la page 2 de l'annexe A présente, pour une année uniforme à tous les organismes de transport considérés (1998), des données portant toutes sur le même type de coûts, soit les coûts totaux d'opération, qui n'incluent pas le service de la dette. Les organismes de transport cités opèrent certes dans des environnements différents, mais ils offrent tous les mêmes types de services (métro, autobus, trains de banlieue). Ces données peuvent naturellement référer à des structures des coûts différentes, mais en bout de piste, elles reflètent les coûts totaux des fourniture des services par les différents organismes de transport, ce qui met sur un même pied tous ces derniers. Les statistiques proviennent de sources officielles.</p>

Annexe F

Impact du budget d'exploitation de l'AMT par AOT

	1999 Réel	2000 Réel	2001 Réel	2002 Prévision	2003 Budget
<b>Contributions municipales aux trains de banlieue</b>					
Montréal	14 929 191 \$	15 057 298 \$	15 677 276 \$	16 369 728 \$	16 890 904 \$
Laval	1 782 493 \$	2 029 295 \$	2 184 315 \$	2 352 726 \$	2 417 184 \$
Tronçon Deux-Montagnes	869 293 \$	884 571 \$	929 726 \$	945 800 \$	968 748 \$
Tronçon Rigaud	868 805 \$	860 561 \$	982 202 \$	1 028 604 \$	1 034 787 \$
CIT Basses Laurentides	993 654 \$	1 163 348 \$	1 483 802 \$	1 707 400 \$	1 760 000 \$
Longueuil			- \$	632 000 \$	1 994 000 \$
Couronne sud			149 250 \$	1 124 660 \$	2 458 555 \$
<b>Total contributions aux trains</b>	<b>19 443 436 \$</b>	<b>19 995 073 \$</b>	<b>21 406 571 \$</b>	<b>24 160 918 \$</b>	<b>27 524 178 \$</b>

<b>Contributions aux express métropolitains</b>					
Montréal			52 167 \$	37 963 \$	27 913 \$
Longueuil	84 333 \$	42 167 \$			
Laval		53 164 \$	248 966 \$	181 176 \$	133 213 \$
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	38 923 \$	19 462 \$			
CIT Le Richelain	13 564 \$	6 782 \$			
CIT Roussillon	6 487 \$	3 244 \$			
Saint-Bruno	12 974 \$	6 487 \$			
OMIT Sainte-Julie	14 744 \$	7 372 \$			
CIT Vallée du Richelieu	12 974 \$	6 487 \$			
CRT Lanaudière (OMIT Repentigny)					
CIT Basses Laurentides			3 226 \$	2 348 \$	1 726 \$
OMIT Saint-Eustache					
CIT Deux-Montagnes					
<b>Total contributions aux dessertes</b>	<b>183 999 \$</b>	<b>145 165 \$</b>	<b>304 359 \$</b>	<b>221 487 \$</b>	<b>162 852 \$</b>

Facturation des équipements métropolitains

STM				509 814 \$	550 273 \$
RTL				851 321 \$	900 160 \$
STL				245 793 \$	264 353 \$
AMT				107 800 \$	106 229 \$
CIT Roussillon				41 984 \$	42 495 \$
CIT Haut Saint-Laurent				11 701 \$	13 575 \$
CIT Sud-Ouest				52 117 \$	60 755 \$
CIT Vallée du Richelieu				51 169 \$	53 639 \$
CIT Le Richelain				58 266 \$	59 209 \$
CIT Chambly-Richelieu-Carignan				44 715 \$	45 710 \$
OMIT Sainte-Julie				26 539 \$	29 458 \$
CIT Basses Laurentides				25 769 \$	46 102 \$
CRT Lanaudière (CIT Des Moulins)				41 534 \$	41 267 \$
CRT Lanaudière (CIT Joliette-Métropolitain (CIT Le Portage))				9 567 \$	12 257 \$
CRT Lanaudière (CIT Montcalm)				3 305 \$	3 791 \$
CRT Lanaudière (OMIT Repentigny)				14 305 \$	22 823 \$
OMIT Saint-Eustache				3 \$	2 440 \$
CIT Sorel-Varennes				22 220 \$	26 482 \$
CIT Deux-Montagnes				101 \$	703 \$
CIT Haut-Richelieu				190 058 \$	189 461 \$
Autres				6 108 \$	7 021 \$
<b>Total facturation des équipements métropolitains</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>- \$</b>	<b>2 314 189 \$</b>	<b>2 478 203 \$</b>

### Impact du budget d'exploitation de l'AMT par AOT

	1999 Réel	2000 Réel	2001 Réel	2002 Prévu	2003 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>					
STM	18 778 000 \$	21 376 719 \$	21 582 999 \$	22 016 292 \$	22 969 946 \$
STL	7 014 000 \$	7 289 150 \$	7 237 053 \$	7 312 551 \$	7 383 539 \$
RTL	12 057 000 \$	12 748 102 \$	12 861 375 \$	12 999 449 \$	13 132 469 \$
AMT Trains	10 208 124 \$	15 417 330 \$	13 341 234 \$	15 161 980 \$	18 602 593 \$
AMT Bus	165 876 \$	238 766 \$	594 853 \$	639 260 \$	684 083 \$
CIT Deux-Montagnes	4 560 \$	14 127 \$	32 350 \$	34 941 \$	33 655 \$
CIT St-Eustache	6 832 \$	5 125 \$	765 \$	799 \$	782 \$
CIT Basses Laurentides	278 860 \$	336 578 \$	676 205 \$	489 628 \$	477 567 \$
CRT Lanaudière (CIT Des Moulins)	401 762 \$	530 764 \$	434 748 \$	734 287 \$	712 600 \$
CRT Lanaudière (CIT Montcalm)	4 702 \$	5 735 \$	11 861 \$	13 638 \$	12 554 \$
CRT Lanaudière (CIT Joliette-Métropolitain (CIT Le Portage))	24 274 \$	22 443 \$	58 586 \$	63 284 \$	61 506 \$
CRT Lanaudière (OMIT Repentigny)	245 665 \$	373 096 \$	390 299 \$	428 808 \$	412 581 \$
CIT Sorel -Varennes	553 491 \$	757 130 \$	962 870 \$	1 000 025 \$	992 419 \$
OMIT Sainte-Julie	349 609 \$	445 068 \$	581 419 \$	621 035 \$	611 658 \$
RTL (OMIT Saint-Bruno)	712 260 \$	883 209 \$	939 347 \$	1 003 036 \$	987 973 \$
CIT Vallée du Richelieu	818 240 \$	1 024 177 \$	1 286 178 \$	1 438 771 \$	1 364 982 \$
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	411 091 \$	513 437 \$	592 952 \$	631 814 \$	617 301 \$
CIT Le Richelain	382 102 \$	443 213 \$	504 760 \$	506 952 \$	518 502 \$
CIT Roussillon	268 463 \$	360 092 \$	410 545 \$	438 300 \$	431 895 \$
CIT Haut-Saint-Laurent	69 988 \$	86 999 \$	125 081 \$	122 020 \$	113 732 \$
CIT Sud-Ouest	647 369 \$	780 248 \$	919 183 \$	959 259 \$	940 455 \$
<b>Aide totale</b>	<b>53 402 268 \$</b>	<b>63 651 508 \$</b>	<b>63 544 663 \$</b>	<b>66 616 129 \$</b>	<b>71 062 792 \$</b>

	1999 Réel	2000 Réel	2001 Réel	2002 Plafond	2002 Prévu	2003 Plafond	2003 Prévu
<b>Aide métropolitaine</b>							
STM-MÉTRO	41 189 758 \$	41 800 000 \$	39 032 316 \$	42 100 000 \$	43 200 000 \$	42 850 000 \$	43 200 000 \$
AMT - Bus	122 519 \$	157 159 \$	240 252 \$	568 807 \$	281 508 \$	285 009 \$	281 508 \$
STM AUTOBUS	6 076 815 \$	6 102 204 \$	5 927 862 \$	6 439 877 \$	6 401 568 \$	6 481 183 \$	6 401 568 \$
STL	1 651 013 \$	1 654 378 \$	1 562 955 \$	1 784 939 \$	1 657 799 \$	1 678 417 \$	1 657 799 \$
RTL	2 975 123 \$	2 932 085 \$	2 887 065 \$	2 886 534 \$	2 866 245 \$	2 901 892 \$	2 866 245 \$
CIT Basses Laurentides	31 998 \$	38 190 \$	42 430 \$	51 517 \$	49 238 \$	49 850 \$	49 238 \$
CRT Lanaudière (CIT Des Moulins)	137 917 \$	122 215 \$	139 349 \$	145 129 \$	164 907 \$	166 958 \$	164 907 \$
CRT Lanaudière (CIT Joliette-Métropolitain (CIT Le Portage))	10 152 \$	13 804 \$	9 603 \$	10 424 \$	10 284 \$	10 412 \$	10 284 \$
CRT Lanaudière (OMIT Repentigny)	96 468 \$	106 475 \$	123 141 \$	133 964 \$	110 683 \$	112 060 \$	110 683 \$
CIT Sorel -Varennes	49 846 \$	50 891 \$	48 263 \$	39 185 \$	72 476 \$	73 377 \$	72 476 \$
OMIT Sainte-Julie	48 943 \$	56 073 \$	54 642 \$	59 807 \$	62 712 \$	63 492 \$	62 712 \$
RTL (OMIT Saint-Bruno)	112 913 \$	110 083 \$	102 780 \$	103 775 \$	43 398 \$	43 938 \$	43 398 \$
CIT Vallée du Richelieu	254 609 \$	237 347 \$	221 803 \$	231 399 \$	197 081 \$	199 532 \$	197 081 \$
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	150 629 \$	166 844 \$	161 324 \$	172 385 \$	170 494 \$	172 614 \$	170 494 \$
CIT Le Richelain	249 957 \$	240 222 \$	221 897 \$	244 913 \$	229 249 \$	232 100 \$	229 249 \$
CIT Roussillon	181 824 \$	171 329 \$	160 742 \$	181 429 \$	175 660 \$	177 845 \$	175 660 \$
CIT Haut-Saint-Laurent	41 156 \$	38 909 \$	37 150 \$	37 690 \$	48 814 \$	49 421 \$	48 814 \$
CIT Sud-Ouest	306 438 \$	301 792 \$	275 942 \$	308 226 \$	298 192 \$	301 901 \$	298 192 \$
<b>Aide autobus</b>	<b>12 498 320 \$</b>	<b>12 500 000 \$</b>	<b>12 217 200 \$</b>	<b>13 400 000 \$</b>	<b>12 840 308 \$</b>	<b>13 000 000 \$</b>	<b>12 840 308 \$</b>
<b>Aide totale</b>	<b>53 688 078 \$</b>	<b>54 300 000 \$</b>	<b>51 249 516 \$</b>	<b>55 500 000 \$</b>	<b>56 040 308 \$</b>	<b>55 850 000 \$</b>	<b>56 040 308 \$</b>

**PROJETS SOUMIS PAR LES PARTENAIRES DE L'AMT  
EN DATE DU 22 OCTOBRE 2002 ET STATUT DANS LE PTI 2003-2004-2005**

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

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>PTI = GÉNÉRAL</b>		
L'articulation du PTI avec le « Cadre d'aménagement et les orientations gouvernementales » du gouvernement du Québec de juin 2001 est à revoir dans le cas d'une partie des projets de consolidation identifiés par l'AMT, parce qu'ils apportent un soutien qui favoriserait l'urbanisation périphérique des zones éloignées.	<b>Ville de Montréal</b>	<p>Le Cadre ne nie pas le « droit au développement urbain », mais promeut un type de développement différent de celui qui a cours depuis l'après-guerre.</p> <p>Le Cadre propose de « <i>développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine</i> » (p. 76). Depuis l'après-guerre, les infrastructures routières ont constitué l'armature principale du développement urbain et de l'étalement connu aujourd'hui. À partir de maintenant, nous dit le Cadre, la priorité doit être donnée au transport en commun.</p> <p>La Carte 8 produite dans le Cadre d'aménagement, présente le réseau métropolitain actuel et futur de transport en commun, intégrant les investissements programmés au <i>Plan de gestion des déplacements 2010</i> du MTQ, ainsi que les divers projets étudiés ou proposés par l'AMT. Cette carte prévoit desservir l'ensemble du territoire métropolitain par les infrastructures de transport collectif appropriées à chaque situation. Plusieurs municipalités demandent la mise en place des infrastructures de TC prévues dans le Cadre pour desservir leur territoire.</p> <p>L'AMT doit œuvrer à ce que toute partie de l'espace métropolitain soit accessible par un mode attractif et performant de transport collectif, afin de renforcer les pôles de développement du centre de l'agglomération, et s'assurer que l'ossature centrale du TC que représente le métro, soit maintenue en bon état.</p>
Favorable au PTI de l'AMT.	<b>RTL</b>	
Favorable au PTI de l'AMT.	<b>STL</b>	

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>PTI = GÉNÉRAL</b>		
<p>Le PTI 2003-2004-2005 présente une somme très imposante de projets qui bénéficient à l'extérieur du Centre de l'agglomération. Le fonds d'immobilisations de l'AMT ne bénéficie pas aux résidents de la Ville de Montréal en regard de l'ampleur de leur contribution. Cette planification semble aller à l'encontre de la volonté actuelle de limiter l'étalement urbain et apparaît incompatible avec la nécessité de renforcer le Centre.</p> <p>Le réseau métropolitain implique que ce dernier doit se juxtaposer aux réseaux locaux en les bonifiant sans les concurrencer.</p>	<b>STM</b>	<p>L'histoire de la région de Montréal démontre que les politiques d'accès à la propriété, le choix des citoyens et le développement du réseau routier sont les responsables de l'étalement urbain. Entre 1941 et 1991, la superficie urbanisée a été multipliée par 5,5 alors que la population ne croissait que d'un facteur de 2,5. Le pari de la consolidation du patrimoine du métro et de la relance des trains de banlieue et du développement du réseau de transport par autobus est : d'offrir une alternative de mobilité aux populations de l'est et l'ouest de Montréal, de Laval, de Longueuil et des couronnes, qui sans le TC n'ont d'autre choix que de recourir à l'automobile ; de diminuer les impacts négatifs de l'automobile au centre de l'agglomération, dans le but d'en préserver l'attractivité et la vitalité, en tant que lieu d'emploi, d'étude, et sa qualité de vie.</p> <p>À peine 2 % des résidents des couronnes utilisent le TC. Une grande partie du fonds d'immobilisations métropolitain est consacré aux projets de maintien du patrimoine du métro (12,5 % des 311 M\$ de Réno-Systèmes), et à des investissements sur le territoire de Montréal (Pie-IX, Via-bus, terminus Côte-Vertu, projets SLR et métro, Rigaud).</p> <p>Le réseau métropolitain par autobus est composé de stationnements incitatifs, de voies réservées ou mesures préférentielles et de terminus, utilisés à la fois par des services métropolitains et locaux. La philosophie de l'AMT est d'intégrer les services afin d'améliorer le service global offert à la population.</p>
<p>Dans son ensemble, le programme triennal d'immobilisations présenté dans le document a l'avantage de correspondre aux besoins de l'ensemble de la Communauté.</p>	<b>Association des CIT</b>	
<p>Certains feront valoir que les mesures inscrites au PTI favorisent l'étalement urbain. Le meilleur moyen d'éviter l'étalement urbain est que la CMM se donne des normes d'aménagement et d'occupation du territoire qui s'appliquent à l'ensemble du territoire de cette Communauté et non d'empêcher le développement du TC.</p>	<b>Association des CIT</b>	<p>Voir réponse à la Ville de Montréal ci-haut.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>PTI = GÉNÉRAL</b>		
La consolidation et le développement du RTMA est importante, dans la mesure où il est associé au développement de voies réservées et de stationnements incitatifs. Ces mesures ont contribué à l'accroissement de l'achalandage des services de TC dans les territoires des CIT/OMIT.	<b>Association des CIT</b>	D'accord.

COMMENTAIRES	ORGANISME	AMT
<b>PARCS DE STATIONNEMENT INCITATIF</b>		
Études des stationnements A440/A13 et A440/A25 à réaliser et comité à mettre en place.	<b>STL</b>	Les études seront réalisées à la fin de 2003. Un comité de suivi composé de représentants de la Ville de Laval, de la STL et du MTQ sera mis sur pied.
Aménagement d'un stationnement à Boucherville	<b>RTL</b>	Projet inscrit au PTI 2003-2004-2005 à titre de nouvelle initiative. Réalisé en 2003 si approuvé par le MTQ.
Stationnement Radisson. La Ville s'est opposée à sa réouverture, car favorise les stationnements incitatifs en amont de la congestion et des ponts. Le projet est aujourd'hui une réalité et un agrandissement est prévu. La Ville veut valider les aménagements proposés.	<b>Ville de Montréal</b>	Agrandissement du stationnement en cours de réalisation. Il a été autorisé par la Ville en 2001 et sera terminé en 2002-2003, en concertation avec les services de la Ville. L'AMT privilégie les stationnements en amont des ponts (investissements à l'extérieur du territoire de Montréal) et à proximité des stations de métro terminales.
Relocalisation du stationnement Sherbrooke Est. Relocalisation du stationnement Sherbrooke Est à convenir avec l'AMT, à l'occasion des travaux sur Sherbrooke.	<b>Ville de Montréal</b>	L'AMT est d'accord et travaille sur le projet avec la Ville. Attente face au réaménagement du carrefour Henri-Bourrassa (Sherbrooke).
Stationnements incitatifs aux abords du Via-bus. Volonté de Montréal d'implanter ces équipements en amont de la congestion, avant les ponts. Risquent de nuire à l'efficacité des circuits d'autobus qui se rabattent au Via-bus.	<b>Ville de Montréal</b>	L'AMT a intégré la STM et la Ville de Montréal à sa structure de projet (comités d'exploitation et technique). Les stationnements incitatifs localisés dans des arrondissements à faible densité encourage l'usage de l'autobus. Leur localisation sera choisie de concert avec la Ville.
Construction d'un stationnement à l'intersection de la Route 138 et de l'Autoroute 30. À faire.	<b>Ville de Châteauguay</b>	Avec l'ouverture de la V-R sur la Route 132/138, l'AMT anticipe qu'un nouveau stationnement incitatif sera requis, en collaboration avec le CIT Sud-Ouest, le CIT Haut Richelieu et le MTQ.
Aménagement d'un stationnement sur la route 132 à Varennes	<b>OMIT Sainte-Julie</b>	Projet inscrit au PTI 2003-2004-2005

COMMENTAIRES	ORGANISME	AMT
<b>PARCS DE STATIONNEMENT INCITATIF</b>		
Aménagement d'un stationnement incitatif à Montarville	<b>OMIT Sainte-Julie</b>	Projet inscrit au PTI 2003-2004-2005
Aménagement d'un stationnement à Boucherville	<b>OMIT Sainte-Julie</b>	Projet est inscrit au PTI 2003-2004-2005.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>VOIES RESERVEES</b>		
Étude de prolongement de la voie réservée A-20 en deux sens	<b>RTL</b>	Un volet sera ajouté à l'étude de V-R pour tenir compte des deux directions sur l'A-20.
Aménagement d'une V-R sur la rue Tellier	<b>RTL</b>	Tel que discuté, la préparation des plans et devis est en cours. La réalisation du projet est prévue pour cet automne.
Mise en place de mesures préférentielles à l'entrée du terminus Longueuil	<b>RTL Ville de Longueuil</b>	Le projet est déjà inscrit au PTI 2002-2003-2004.
Aménagement d'un V-R sur Saint-Charles Ouest	<b>RTL Ville de Longueuil</b>	Projet inscrit au PTI 2003-2004-2005.
V-R sur l'échangeur Taschereau	<b>RTL</b>	Ce projet est en cours de réalisation.
Mesures préférentielles à l'approche de la V-R du pont Champlain – direction sud (Mtl)	<b>RTL</b>	Projet est inscrit au PTI 2003-2004-2005 à titre de nouvelle initiative. Réalisé en 2003 si approuvé par le MTQ.
Gestion de la circulation aux approches du terminus Centre-ville	<b>RTL</b>	Les travaux de réalisation sont prévus pour les mois d'août et septembre 2002.
Aménager V-R sur Taschereau, phase II (entre Mario et Rome)	<b>RTL</b>	Ce projet est déjà inscrit au PTI 2002-2003-2004 de l'AMT. Les plans et devis sont en cours de réalisation.
V-R Marcel-Laurin/ Côte-Vertu – Évaluer avant mise en place	<b>STM</b>	Projet en cours depuis 2000. Travaux finis en 2003.
Amélioration de la voie réservée Côte-des-Neiges/René-Lévesque/Parc (Corridor Est-Ouest/Montréal). Quels sont les travaux en cours?	<b>STM</b>	Ils mettent en place des mesures préférentielles et une signalisation lumineuse à des intersections et tronçons problématiques de la voie. Soumis au comité de sécurité de la voie réservée Côte-des-Neiges/Parc/René-Lévesque (projet inscrit au PTI 2003-2004-2005).
Mesures préférentielles et V-R Côte-Vertu.	<b>STM</b>	Ce projet sera planifié en collaboration avec les intervenants, dont la STM et le MTQ.
Mesures préférentielles sur le réseau de transport métropolitain et local – Décrire le projet.	<b>STM</b>	Suite aux demandes des AOT, l'AMT intervient sur des axes desservant les réseaux métropolitains (métro, train, autobus) afin de favoriser les rabattements.
V-R Pie-IX – Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon, phases I et II. À faire.	<b>STM</b>	Mesures de bonification de la voie réservée prévues au PIT 2003-2004-2005.
La STM désire gérer la desserte du Via-bus de l'Est.	<b>STM</b>	Les dessertes du Via-bus de l'Est seront déterminées suite aux discussions avec les principaux partenaires, soit la STM et l'OMIT Repentigny.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>VOIES RESERVEES</b>		
Amélioration sécurité – Voie réservée Pie-IX. À faire.	<b>STM</b>	Projet inscrit au PTI 2003-2004-2005 : <ul style="list-style-type: none"> <li>• mise aux normes d'éléments de signalisation;</li> <li>• marquage permanent ;</li> <li>• refuges pour piétons ;</li> <li>• installation de nouveaux feux piétons;</li> <li>• amélioration de visibilité aux abords des abribus ;</li> <li>• sécurisation des sorties de secours (abribus).</li> </ul>
V-R sur l'avenue Auguste	<b>RTL</b>	Ce projet est inscrit au PTI 2002-2003-2004.
Mesures préférentielles sur le chemin Chambly, phase II	<b>RTL</b>	Le projet est inscrit au PTI 2003-2004-2005 à titre de nouvelle initiative. Réalisé en 2005 si approuvé par le MTQ.
V-R sur le pont Clément/autoroute Bonaventure à maintenir au PTI jusqu'à la décision du SLR/A-10.	<b>RTL</b>	Ces projets n'apparaissent plus à titre de projets au PTI de l'AMT, compte tenu de l'avant-projet du SLR sur l'estacade du pont Champlain.
Mesures préférentielles axe Champlain	<b>RTL</b>	Le groupe de travail dressera les projets retenus considérés dans le cadre du projet MT réseau.
Mesures préférentielles sur R/116	<b>RTL et CITVR</b>	Ce projet est en cours de réalisation.
Voie réservée Côte-Vertu. Ce projet, à horizon de réalisation 2003, n'a pas été porté à notre attention.	<b>Ville de Montréal</b>	Projet autorisé par le ministre des Transports le 22 décembre 1999. Travaux prévus être complétés en 2003. Pourparlers entamés avec les représentants de la STM quant à l'étude relative à ce dossier.
V-R A-25 – phase II	<b>MRC des Moulins CIT des Moulins</b>	Projet inscrit au PTI 2003-2004-2005.
Mise en place de mesures préférentielles route 132/Montbrun	<b>OMIT Sainte-Julie</b>	Projet en cours.
Étude de prolongement de la voie réservée A-20.	<b>OMIT Sainte-Julie</b>	Projet inscrit au PTI 2003-2004-2005.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>TERMINUS</b>		
Terminus et stationnement Bois-Franc	<b>STM</b>	Agrandissement du stationnement Bois-Franc complété en 2002. Le projet de terminus a été reporté au-delà de 2005 après la construction du terminus Côte-Vertu.
Pourquoi augmenter la capacité au terminus Centre-ville ?	<b>STM</b>	Le terminus est à capacité et des aménagements sont prévus à court terme afin d'assurer le confort et la sécurité des usagers.
Aménagement des terminus Saint-Eustache et Côte-Vertu. À faire.	<b>STL</b>	Projet en cours. La STL est consultée comme dans les étapes antérieures.
Terminus et stationnement Bois-Franc avec aménagements.	<b>STL</b>	Agrandissement du stationnement à la gare de Bois-Franc complété en 2002. Idem à réponse STM.
Améliorations au service à la clientèle du terminus Henri-Bourassa. À accroître.	<b>STL</b>	Des travaux ont été réalisés en 2002. Si de nouvelles interventions sont justifiées d'ici janvier 2006, date du transfert des activités vers la station du métro de Laval, l'AMT est disposée à les réaliser.
Refroidissement de l'air du terminus Longueuil	<b>RTL</b>	Ce projet est inscrit au PTI 2002-2003-2004 pour fins de réalisation en 2002-2003.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>TERMINUS</b>		
Réorganisation du terminus Brossard-Panama	<b>RTL</b>	Le projet inscrit au PTI 2003-2004-2005 ; réalisé en 2004, si approuvé.
Agrandissement de la salle des chauffeurs au terminus Brossard	<b>RTL</b>	L'AMT évaluera les besoins pour les chauffeurs avec le RTL.
Augmentation de la capacité du terminus Centre-ville	<b>RTL</b>	Le projet est inscrit au PTI 2003-2004-2005 à titre de nouvelle initiative et sera réalisé en 2003 et 2004 si approuvé par le MTQ.
Terminus Côte-Vertu et voie réservée Marcel-Laurin/Côte-Vertu. Le stationnement incitatif Le Carrefour n'obtient pas la performance voulu et les autobus qui utilisent cet axe n'assurent pas la rentabilité du circuit.	<b>Ville de Montréal</b>	Le réaménagement du terminus Côte-Vertu est fortement demandé par la STM et la STL. Le Carrefour a été ajusté, afin de mieux correspondre à la demande et à la rentabilité à obtenir.
Agrandissement du terminus et stationnement Sainte-Julie	<b>OMIT Sainte-Julie</b>	Projet réalisé en 2002.
Aménagement du terminus Saint-Eustache	<b>Ville Saint-Eustache</b>	Ce projet est inscrit au PTI 2003-2004-2005.
Terminus Terrebonne – phase II	<b>MRC des Moulins CIT des Moulins</b>	Projet inscrit au PTI 2003-2004-2005.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>ÉTUDES</b>		
Étude de desserte dédiée – Rue commerciale – Devrait être prise en charge par la STM	<b>STM</b>	Cette étude sera réalisée en étroite collaboration avec la STM et la Ville de Montréal, les villes et AOT concernées selon les projets retenus.
Étude d'aménagement permanent – V-R Pie-IX	<b>STM</b>	Prévue au PIT 2003-2004-2005.
Études et projets d'atténuation de la circulation aux abords des gares et stations de métro – Devraient être pris en charge par la STM	<b>STM</b>	Les stations de métro et les gares de trains constituent des points névralgiques des réseaux de transport collectif. L'AMT offre une participation technique et financière aux municipalités pour des projets qui amélioreront la sécurité et l'accessibilité des usagers TC. Réf. : Art. 35 de la Loi sur l'AMT.
Étude d'un réseau SLR au centre de l'agglomération – L'AMT devrait attendre les interventions de la STM.	<b>STM</b>	L'étude a pour but d'évaluer si la formule du <i>Nouveau tramway</i> permettrait de compléter l'offre de transport collectif et d'y dynamiser le développement urbain au centre-ville.
Mise à jour de l'étude du train Montréal / Repentigny – La STM ne croit pas au potentiel de ce projet.	<b>STM</b>	L'étude permettra d'évaluer le potentiel de ce projet et prendra en considération les projets du Via-bus de l'Est, de la ligne 5 et du train de Mascouche.
Étude sur l'axe Henri-Bourassa. À faire par la STM.	<b>STM</b>	L'AMT est disposée à réaliser cette étude avec la STM, comme pour l'étude de 1999.
Étude implanter des mesures préférentielles sur A-40. Devrait émaner de la STM.	<b>STM</b>	L'axe de l'Autoroute 40 est métropolitain. Dès 1997, la nécessité de développer le TC dans cet axe a été reconnue dans le plan stratégique.
Étude de la ligne 2 ouest	<b>STM</b>	Prévue au PTI 2003-2004-2005.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>ÉTUDES</b>		
Étude du prolongement du métro – ligne 4 à Longueuil – Décision	<b>RTL</b>	En attente d'une décision du gouvernement suite au dépôt des études de faisabilité.
Mesures préférentielles sortie des autobus du terminus CV jusqu'à Bonaventure.	<b>RTL</b>	Dès cet automne, l'AMT mettra de nouveau en place le groupe de travail qui traitera de ce projet.
Mesures préférentielles sur Bonaventure à l'approche du pont Clément.	<b>RTL</b>	Idem.
Mesures préférentielles sur Bonaventure à l'approche de l'échangeur Wellington.	<b>RTL</b>	Idem.
Mesures préférentielles à la sortie des autobus de Chevrier jusqu'à l'entrée du tunnel menant à la VR/A-10.	<b>RTL</b>	Nouvelles mesures préférentielles à considérer dans le cadre du projet de mesures préférentielles du réseau métropolitain. D'accord.
Mesures préférentielles (rue Mansfield, entre Saint-Jacques et terminus Centre-ville).	<b>RTL</b>	Idem.
Étude SLR – A-10 – Inscrire les montants de réalisation du projet.	<b>RTL</b>	Les études d'avant-projet sont en cours et seront transmises aux gouvernements du Québec et du Canada pour décision. De ce fait, l'AMT ne peut à ce stade-ci, inscrire des montants à son PTI.
Étude pour mettre en place des mesures préférentielles pour desservir les stations de métro à Laval.	<b>STL</b>	L'étude d'opportunité est inscrite au PTI 2003-2004-2005.
Études de faisabilité des lignes de Blainville (électrification) et Mascouche. Impliquer la STL.	<b>STL</b>	Les orientations et étapes ainsi que tous les résultats des études sont présentés avant d'entreprendre des étapes ultérieures au comité de suivi du train sur lequel la STL siège.
Étude de faisabilité et application des mesures préférentielles à Montréal pour accéder au pont Jacques-Cartier (autobus et covoiturage)	<b>RTL</b>	L'AMT est disposée à examiner avec la Ville de Montréal et le RTL les mesures préférentielles possibles pour autobus et pour le covoiturage à l'entrée du pont Jacques-Cartier.
Étude d'avant-projet – Navette Dorval. Très importante pour la Ville de Montréal. Projet identifié prioritaire par le Sommet de Montréal.	<b>Ville de Montréal</b>	D'accord, recommandation retenue.
Étude d'accroissement de la capacité du train de Deux-Montagnes. Il serait important que la Ville de Montréal et la STM soient impliquées : d'autres possibilités de transport existent pour la desserte de ce corridor.	<b>Ville de Montréal</b>	La STM est consultée via les comités de suivi. Toutes les mesures d'accroissement de la ligne de Deux-Montagnes, très appréciée des citoyens, faisaient partie en 1993, du projet initial approuvé par le gouvernement. Elles ont été coupées, faute de budget, pour être réalisées ultérieurement.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>ÉTUDES</b>		
Mesures préférentielles rue Sherbrooke. Le projet de l'AMT planifié pour 2002 devrait s'ajuster aux échéanciers des travaux de réaménagement de la rue Sherbrooke et impliquer la Ville.	<b>Ville de Montréal</b>	D'accord. Le projet est prévu être réalisé en 2002-2003. L'arrondissement concerné de la Ville de Montréal est impliqué depuis le début. La Ville le sera.
Via-Bus en site propre, emprise ferroviaire du CN. Des travaux et études restent à faire avant une approbation des plans par la Ville de Montréal.	<b>Ville de Montréal</b>	L'AMT est d'accord. Elle a intégré la STM et la Ville de Montréal à sa structure de projet (comités d'exploitation et technique). Le concept, pour fins de travail avec les services de la Ville et de consultation des intervenants, vient d'être terminé. L'accord de la Ville est requis pour les étapes ultérieures.
Mise à jour de l'étude du train Montréal / Repentigny. À prime abord, ce projet viendrait concurrencer d'autres projets dans le secteur tels Via-bus et les mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke.	<b>Ville de Montréal</b>	Le projet du Via-bus de l'Est vise les résidents situés entre les rues Sherbrooke, Notre-Dame (est de Montréal) et Repentigny et à attirer les automobilistes qui circulent sur ces rues, vers le centre-ville.  L'étude du train Montréal/Repentigny vise les résidents entre l'Autoroute 40 et le boulevard Gouin et Repentigny, et les automobilistes qui empruntent les boulevards Gouin, Perras, Maurice-Duplessis et Henri-Bourassa ainsi que l'Autoroute 40, vers Saint-Laurent, prioritairement, et ensuite vers le centre-ville. L'étude tiendra compte du Via-bus.
Les interventions SLR projetées apparaissent bienvenues. Elles permettent de développer des services de TC modernes et fiables, favorisant les rabattements d'autobus et le développement des dessertes locales.	<b>Association des CIT</b>	D'accord.
Étude de desserte ferroviaire Montréal / Varennes	<b>OMIT Sainte-Julie</b>	Étude en cours.
Étude de faisabilité. Projet de voie réservée V-R pont Honoré-Mercier	<b>Ville de Châteauguay</b>	Lors des travaux de réfection du pont Honoré-Mercier, l'AMT évaluera une V-R sur le pont.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>TRAINS</b>		
Gare Concorde à ajouter.	<b>STL</b>	Ajouté au PTI 2003-2004-2005.
Études sur la gare Mirabel et les gares Chabanel et Saint-Jérôme.	<b>STL</b>	Ces études ainsi que leur financement sont présentés au comité de suivi du train de Blainville. Une étude de faisabilité d'une gare à Chabanel vient d'être complétée et sera présentée au prochain comité de suivi.
Gare Chabanel – Potentiel d'achalandage limité et coûteux.	<b>STM</b>	Projet demandé par la STM, Innopôle, l'arrondissement et le MTQ. Études complétées pour décision.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>TRAINS</b>		
Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et A-13 et Accroissement de la capacité – Ligne Montréal/Deux-Montagnes – Ces projets doivent être mis en relation avec les autres projets du secteur.	<b>STM</b>	11,1 M \$ sont autorisés pour doubler la voie entre les gares Roxboro et Bois-Franc d'ici 2004. L'accroissement de la capacité de la ligne Montréal/Deux-Montagnes est complémentaire. Voir commentaires Ville de Montréal.  L'étude en cours, sur les scénarios de croissance des lignes de Deux-Montagnes et Blainville, validera les données.
Accroissement de la capacité sur la ligne Montréal/Blainville. À mettre en relation avec les autres projets.	<b>STM</b>	Les phases I et II de ce projet sont en cours et seront complétées en 2002.
Garage Saint-Antoine et les infrastructures ferroviaires – Est-ce requis sans le prolongement vers Saint-Jérôme ?	<b>STM</b>	Le site de garage Saint-Antoine est nécessaire à l'optimisation des opérations de la ligne et sera aménagé indépendamment du prolongement vers Saint-Jérôme.
Planification de la ligne de train Montréal/Mascouche – Ce projet doit être mis en relation avec les autres projets du secteur.	<b>STM</b>	La planification de cette ligne de train se fait en relation avec le développement des autres projets TC du secteur. Comité de suivi existe.
Accroissement de la capacité pour un service complet du train de Montréal/Delson – Ce projet est-il abandonné ?	<b>STM</b>	La pertinence d'un service complet du train Montréal/Delson sera évaluée suite aux résultats du projet-pilote, en juin 2003.
Le trains Montréal/Mascouche devrait être examiné dans le contexte plus global des priorités régionales de transport dans le but de favoriser plutôt le Centre de l'agglomération.	<b>Ville de Montréal</b>	Le train Montréal/Mascouche vise à desservir les résidents de la MRC Des Moulins et à attirer les automobilistes qui empruntent la Route 125 et l'Autoroute 25 pour se rendre à Laval et Montréal, en contribuant ainsi à décongestionner le centre urbain.
Favorise la réalisation du SLR/A-10.	<b>RTL</b>	Avant-projet en cours.
Très favorable aux développements des trains de banlieue, autoroutes ferroviaires, présentes sur le territoire de la CMM, à développer à des coûts infimes, réseaux autoroutiers et des outils de décongestion de la circulation. Alternative vouée à l'automobile et équipement favorisant l'intermodalité et la décongestion du centre de Montréal.	<b>Association des CIT</b>	Voir réponse à la Ville de Montréal concernant l'étalement urbain et le cadre d'aménagement.
Trains de banlieue Montréal/Mascouche à réaliser	<b>MRC des Moulins CIT des Moulins</b>	Projet inscrit au PTI 2003-2004-2005.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>MÉTRO</b>		
Réno-systèmes – l'AMT doit participer.	<b>STM</b>	Le PTI 2003-2004-2005 tient compte d'une participation financière de l'AMT à 12,5 % = 39 M\$.
Prolongement du métro à Laval – pourquoi 23 M\$ ?	<b>STM</b>	Le projet comprend des investissements de 23 M\$ qui s'autofinancent.
<p>La Ville préconise les orientations:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Concentrer les ressources sur le maintien des infrastructures, en particulier le métro et l'augmentation de l'offre de service du TEC dans la partie centrale de Montréal;</li> <li>▪ Développer le TEC dans la région de Montréal, si forte rentabilité achalandage/coûts. Prévoir des ressources pour améliorer le réseau routier qui supporte le TEC.</li> </ul> <p>Ces deux orientations impliquent une redistribution des ressources disponibles afin de favoriser le TEC dans le Centre et réduire ainsi l'aide et le développement des projets régionaux qui favorisent le développement des zones périphériques.</p>	<b>Ville de Montréal</b>	<p>Voir réponse à la Ville de Montréal concernant le cadre d'aménagement ci-dessous.</p> <p>L'AMT respecte la position de la Ville de Montréal. D'accord avec le maintien du patrimoine du métro. Désaccord avec la suppression des projets régionaux TC, car indispensables pour limiter la congestion au centre de Montréal et dans les axes.</p>
Prolonger la ligne 5 du métro à Anjou.	<b>Ville de Montréal</b>	Études terminées et transmises au MTQ.
L'ACIT souscrit à la consolidation du métro qui est l'ossature du réseau de TC de la CMM. Son développement peut favoriser une plus grande utilisation du TC.	<b>Association des CIT</b>	Le prolongement du métro vers Laval est en voie de réalisation. Le projet Réno-systèmes est inscrit au PTI, dont la part de l'AMT représente 39 M\$. La révision du cadre financier en cours évaluera le financement de cet important équipement métropolitains.
Prolongement du métro à Longueuil.	<b>Association des CIT</b>	Études de faisabilité terminées et transmises au MTQ.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>AUTRES</b>		
Justification pour la réalisation d'études et projets-pilotes de réaménagement d'artères dans les différents corridors métropolitains	<b>STM</b>	L'AMT invite les municipalités et le MTQ à profiter des nombreux projets de réfection routière pour mieux partager la voirie en faveur du transport collectif. L'AMT offre une participation technique et financière aux projets de réfection qui amélioreront les temps de parcours et la qualité du service de transport collectif. Cette approche a permis l'insertion de nombreuses V-R sur le réseau du MTQ.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
<b>AUTRES</b>		
Études et projets pilotes de réaménagement d'artères dans les différents corridors métropolitains. Ce projet nécessite plus d'explications. À réaliser, s'il y a lieu, en collaboration avec la Ville dans le cas des corridors métropolitains sur son territoire.	<b>Ville de Montréal</b>	L'AMT est d'accord.
Système de gestion intelligent aux stationnements Brossard et Chevrier à installer	<b>RTL</b>	L'AMT revoit le déploiement des équipements de systèmes de transport intelligent (STI) pour l'ensemble des installations.
Stationnement pour autobus en attente à proximité du terminus Centre-ville	<b>RTL</b>	Des stationnements pour autobus sont disponibles sur l'esplanade du pont Champlain. Les besoins à proximité du terminus seront réévalués en 2003.
Rénovation de sept voitures	<b>Ville de Châteauguay</b>	Les sept voitures de réserve servent aux opérations d'entretien et au développement du réseau.
Projet-pilote pour l'utilisation de véhicules de type « coach » pour le circuit express entre le Repentigny et le métro Radisson	<b>Ville de Repentigny</b>	Ce projet s'inscrit dans les orientations de l'AMT.  L'AMT réunira prochainement le comité de suivi pour le Via-bus de l'Est qui permettra notamment de préciser le type et le niveau de service offert dans cet axe.
Kiosque multifonctionnel au centre d'échanges à Repentigny	<b>Ville de Repentigny</b>	L'AMT est ouverte à l'idée d'un kiosque multifonctionnel au terminus Repentigny selon l'approche de celui de Terrebonne.
Étude de desserte de la future station de métro Jarry	<b>Ville de Repentigny</b>	Si le prolongement est autorisé vers Anjou, l'AMT collaborera avec le CRT de Lanaudière pour améliorer les rabattements en autobus à partir des municipalités de cette région.

## DESCRIPTION DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS

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

### A. Maintien du patrimoine

#### PROJETS AUTORISÉS

##### A.1 Métro Réno-systèmes – Phase I

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 que cela n'occasionne des pannes majeures qui pourraient affecter 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 ;
- télécommunication actualisée ;
- équipements de voie ;
- contrôle de trains.

Ce projet, de 311 M\$ sur cinq ans, comprend la réfection du câblage, des systèmes de télécommunications et de ventilation du métro. Sous la responsabilité de la STM, Réno-systèmes est financé par le gouvernement du Québec (41,7 % ou 127,5 M\$), le gouvernement fédéral (33,3 % ou 103,6 M\$), l'AMT et la STM à 12,5 % ou 38,9 M\$ chacun. Après avoir contribué à la rénovation des stations du réseau initial, l'AMT dépensera près de 39 M\$ pour Réno-systèmes. Puisque ces travaux ont été devancés, la part de l'AMT pour les trois prochaines années représente près de 39 M\$, dont 11 M\$ sont inscrits au PTI 2003-2004-2005. Pour le solde, soit 28 M\$, l'AMT évaluera la pertinence de financer ce montant par service de dette, si les disponibilités du fonds d'immobilisations sont insuffisantes.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	3,000	4,000	4,000	27,875	38,875	-	-	

##### A.2 Refroidissement de l'air de ventilation du terminus Longueuil

Depuis la construction du terminus Longueuil, l'effet de serre (près de 40 Celsius) provoqué dans les aires d'attentes aux abords des quais du terminus crée des inconvénients majeurs à la clientèle. L'AMT a retenu de refroidir l'air de ventilation des lieux.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,200	0,550	-	-	-	0,750	0,188	0,562	-

### A.3 Remplacement de 22 voitures (remplacement des voitures 800) – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

L'étude d'opportunité pour l'achat de 22 à 24 nouvelles voitures pour la ligne de trains de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud, en remplacement des 800 voitures fabriquées en 1952-1953 a été réalisée en 2002.

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 grimper à bord des voitures ou en descendre lorsque le train n'est pas complètement arrêté en gare. 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 à deux niveaux, maintenant ainsi le patrimoine des trains de banlieue. Le projet est en appel d'offres.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,200	15,855	32,913	16,868	-	65,836	-	65,836	-

### A.4 Signalisation ferroviaire – Ligne Montréal/Blainville

Compte tenu de l'âge des 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.

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, en 2001-2002.

Afin d'assurer à long terme la sécurité, la compétitivité et la fiabilité du service, il est nécessaire de continuer 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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	6,028	-	-	-	6,028	1,507	4,521	-

### A.5 Modification aux 26 voitures – Ligne Montréal / Blainville

Les voitures, anciennement achetées de Go Transit, 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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,960	-	-	-	0,960	0,240	0,720	-

### A.6 Réparations majeures aux infrastructures – Trains (5 lignes)

L'AMT exploite cinq lignes de trains de banlieue : Deux-Montagnes, Dorion-Rigaud, Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson. Pour ces lignes de trains de banlieue, l'AMT est propriétaire de certaines infrastructures (site de garage, caténaire, etc.). De plus, ces trains circulent sur des infrastructures ferroviaires appartenant aux chemins de fer (CN et CP). Sur certains tronçons de voie ferrée qui sont utilisés majoritairement par les trains de banlieue, il est nécessaire d'effectuer des travaux de réparation majeure aux infrastructures de façon à maintenir leur bon état de fonctionnement et de limiter leur dégradation. En vertu des contrats d'exploitation avec les chemins de fer, l'AMT doit assumer les coûts de ces réparations majeures qui ne sont pas inclus dans les frais d'exploitation chargés par les chemins de fer. L'ensemble de ces coûts est assumé par l'AMT à 100 %.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,100	1,100	1,100	1,100	-	4,400	4,400	-	-

### A.7 Réparations majeures aux gares – Trains (5 lignes)

L'AMT est propriétaire des gares de cinq lignes de trains de banlieue : Deux-Montagnes, Dorion-Rigaud, Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson. Il est nécessaire de prévoir des travaux d'entretien majeur à certaines gares de façon à les maintenir en bon état de fonctionnement et de limiter leur dégradation. L'ensemble de ces coûts est assumé par l'AMT à 100 %.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,415	0,415	0,415	0,415	-	1,660	1,660	-	-

### A.8 Réparations majeures au matériel roulant – Trains (5 lignes)

L'AMT est propriétaire du matériel roulant de cinq lignes de trains de banlieue : Deux-Montagnes, Dorion-Rigaud, Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson. Il est nécessaire de prévoir des travaux d'entretien majeur aux voitures et locomotives existantes de façon à les maintenir en bon état de fonctionnement et de limiter leur dégradation. L'ensemble de ces coûts est assumé par l'AMT à 100 %.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,543	0,666	0,683	0,700	-	3,592	3,592	-	-

### A.9 Remplacement des roues selon la nouvelle réglementation – Voitures 1000

Les voitures 1000 ont fait l'objet d'une remise en état entre 1992 et 2002. Les roues équipant ces voitures ne respectent pas la nouvelle réglementation mais peuvent être utilisées jusqu'à la fin de leur vie utile, après quoi elles doivent être remplacées par des roues conformes à la nouvelle réglementation.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,825	0,500	-	-	-	1,325	1,325	-	-

#### A.10 Allongement des quais – Ligne Montréal / Dorion-Rigaud

Les rames utilisées actuellement sur la ligne de trains de banlieue 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 des gares de la ligne sont plus courts, ce qui implique que les usagers descendant à cette gare 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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,050	1,134	-	-	-	1,184	0,296	0,888	-

#### A.11 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 remplacement d'équipements mécaniques et électriques, etc.). L'ensemble de ces coûts est assumé par l'AMT à 100 %.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,400	0,400	0,400	0,400	-	1,600	1,600	-	-

#### A.12 Étagement de la jonction de l'est – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

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 marchandise du CN à cet endroit. Afin d'offrir une plus grande souplesse pour améliorer les services de banlieue, il est nécessaire d'étagger ce croisement de voies ferrées. Compte tenu que le CN bénéficiera également de cet étagement pour ses trains de marchandises, il sera appelé à en financer une partie des coûts (6,5 M\$).

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,000	6,200	5,800	-	13,000	1,625	4,875	6,500

## **NOUVELLES INITIATIVES**

### **A.1 Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier**

La gare Lucien-L'Allier est la gare terminale de trois lignes de trains de banlieue. Plus de 10 000 usagers utilisent chaque matin les quais à cette gare. Les quais sont dans un état de dégradation avancé et l'éclairage est déficient. Afin d'assurer une meilleure sécurité et un niveau de confort acceptable pour les usagers, il est nécessaire de procéder à la réfection des quais.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,500	0,415	-	-	0,915	0,229	0,686	-

### **A.2 Acquisition d'emprises ferroviaires**

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

(en millions \$)

Antérieurs	2002	2003	2004	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	-	-	-	-	-	-

## 1. Corridor Deux-Montagnes / Laval / Montréal

### PROJETS AUTORISÉS

#### 1.1 Stationnement – Gare Sainte-Dorothée – phase II

En 1997, l'AMT a aménagé un stationnement de 425 places. Puis 278 places ont été ajoutées au stationnement pour porter sa capacité à 703 places, dont 538 sont permanentes. Le stationnement est occupé à 100 %. Plusieurs usagers doivent laisser leur voiture sur les rues avoisinantes. L'agrandissement du stationnement en aménageant la surface résiduelle de terrain disponible est nécessaire.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,025	-	-	-	1,025	0,256	0,769	-

#### 1.2 Stationnement A-440 / A-13

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 du secteur industriel de l'ouest de l'Île de Montréal un lieu de rabattement facilitant le jumelage des employés qui participent au covoiturage. Le nombre de places de stationnements requises sera déterminé par une étude menée à l'automne 2003.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,050	-	0,830	-	0,880	0,220	0,660	-

#### 1.3 Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et l'Autoroute 13

Lors de la modernisation de la ligne de trains de banlieue Montréal/ Deux-Montagnes, le doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro était prévu, 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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,139	5,650	5,511	-	-	11,300	-	11,300	-

#### 1.4 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 en voie simple. Avant cette modernisation, l'achalandage sur cette ligne atteignait 13 800 passagers en heure de pointe par jour.

Concurremment au doublement de la voie, l'ajout de deux gares a pour but d'accroître la capacité d'accueil au service de trains.

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 Montréal 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 saturée de cette ligne.

L'accroissement de la capacité comporte l'acquisition de 22 voitures (deux rames supplémentaires sur la ligne).

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,070	-	23,960	48,280	26,690	99,000	-	99,000	-

**1.5 Études d'opportunité – Gares McGill et Édouard-Montpetit**

L'accroissement de la capacité du service de la ligne de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes aura un impact direct sur la clientèle utilisant la Gare Centrale. Il est important de revoir l'opportunité de gares qui ont été planifiées dans les années 1980, reliées aux stations de métro McGill et Édouard-Montpetit.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,075	-	-	-	0,075	0,075	-	-

**NOUVELLES INITIATIVES**

**1.1 Étude d'avant-projet – Navette Dorval**

L'étude d'opportunité conjointe AMT/ADM a conduit à recommander de réaliser l'avant-projet d'une navette entre Dorval et Montréal, intégrée avec la ligne de Deux-Montagnes.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,200	1,500	1,500	-	-	3,200	-	1,600	1,600

## 2. Corridor Thérèse-de-Blainville / Laval / Montréal

### PROJETS AUTORISÉS

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

Cette voie réservée, entre le pont Lachapelle et le métro Côte-Vertu, 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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,078	0,105	-	-	-	1,183	0,296	0,887	-

#### 2.2 Mesures préférentielles et voie réservée 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 serait aménagée entre la station de métro et l'Autoroute 40. L'étude est proposée, en concertation avec les partenaires de l'AMT.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,400	-	-	-	0,400	0,100	0,300	-

#### 2.3 Terminus Côte-Vertu

Le projet consiste à aménager un terminus intégrant les services de la STM, de la STL, du CIT des Basses Laurentides et de la navette métropolitaine « L'Express Carrefour » à la station de métro Côte-Vertu. Cette station est un point d'échange important de transport en commun pour la STM. Ce projet, en cours de planification avec les partenaires, l'arrondissement Saint-Laurent, la Ville de Laval, la STL, le CIT des Basses Laurentides, la STM et l'AMT, offrira aux usagers une meilleure desserte vers le nord-ouest de Montréal 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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,344	6,220	-	-	-	6,564	1,641	4,923	-

#### 2.4 Aménagement permanent des gares et des infrastructures – Ligne Montréal / Blainville – phase I

L'aménagement permanent comprend, 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

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,200	-	3,320	-	4,520	1,130	3,390	-

## 2.5 Prolongement du métro vers Laval

Le Gouvernement du Québec a autorisé le 14 juin 2000 par le décret n° 716-2000 le prolongement de la ligne 2 est du métro vers Laval. Il a confié à L'AMT la réalisation des études complémentaires pour évaluer certains choix technologiques, la préparation des plans et devis, et la construction du prolongement du réseau de métro, selon la méthode IAGC (décret n° 60-2001 du 24 janvier 2001).

Depuis le 27 avril 2001, la gestion de l'IAGC est assurée par le Groupement SGTM et est formée d'ingénieurs, d'architectes et d'urbanistes. La STM est le sous-traitant désigné du Groupement SGTM pour les équipements fixes.

Le prolongement, en cours de construction, comprend, sur environ 5,2 kilomètres de la ligne 2 actuelle vers Laval à partir de la station Henri-Bourassa, trois stations dont une intermodale avec le train de banlieue de Blainville, environ huit structures auxiliaires et un garage souterrain à l'arrière-gare de la station Montmorency.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
57,583	151,000	114,000	56,217	-	378,800 <sup>(1)</sup>	-	378,800	-

<sup>(1)</sup> s'y ajoutent 22,8 M\$ en \$ 1999 de projets autofinancés (voir 2.6 et 2.7).

## 2.6 Prolongement du métro vers Laval – Espaces de garage supplémentaires requis pour la ligne 5

Le projet comprend l'aménagement d'espaces de réserve au garage prévue de la ligne 2 est à Laval en vue d'une éventuelle expansion du réseau du métro à Anjou. Le projet au montant de 8,0 M\$ sera financé à 100 % par le ministère des Transports.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	8,000	-	8,000		8,000	-

## 2.7 Prolongement du métro vers Laval – Autofinancement de 50 % du stationnement Montmorency

Le projet comprend l'aménagement d'environ 2 700 espaces de stationnement à proximité de la nouvelle station de métro Montmorency à Laval. Le stationnement servira à faciliter le rabattement des automobilistes à destination de Montréal. Ce stationnement sera payant et les revenus serviront à financer 50 % du projet. Les coûts des travaux sont évalués à 29,6 M\$.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
			14,800		14,800			14,800

## 2.8 Étude –Desserte du parc industriel de Mirabel

Le parc industriel de Mirabel connaît une forte croissance de ces effectifs qui devrait se poursuivre. Cette forte croissance nécessite une main-d'œuvre qui réside dans les secteurs urbanisés situés au sud de Mirabel. Cette étude consiste 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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,050	0,050	-	-	-	0,100	0,100	-	-

## 2.9 Étude SLR – Axe avenue du Parc

Le projet consiste à faire l'étude de faisabilité complète de l'exploitation d'un SLR, incluant la réorganisation urbaine de l'avenue de Parc suite à l'étude de 1999.

Les coûts de réalisation seront précisés lorsque le résultat des études de faisabilité et d'opportunité seront connus.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,300	0,300	-	-	-	0,600	0,200	0,200	0,200

## 2.10 Site de garage Saint-Antoine (incluant les infrastructures ferroviaires)

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. Le coût du projet comprend l'aménagement du site et la réfection des infrastructures ferroviaires pour accéder au garage.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,194	6,386	-	-	-	6,580	1,645	4,935	-

## 2.11 Gare Mirabel

Ce projet fait partie du prolongement du service actuel Montréal/Blainville après l'installation du site de garage en aménageant une nouvelle gare à Mirabel. Il consiste à aménager une gare à Saint-Janvier (Mirabel).

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,500	-	-	0,500	0,125	0,375	-

## 2.12 Gare Saint-Jérôme

Ce projet a pour but de prolonger le service actuel Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme. Quatre départs vers Saint-Jérôme le matin et quatre retours le soir desserviraient 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 améliorer les infrastructures ferroviaires entre Saint-Antoine et Saint-Jérôme (installation de rail soudé, signalisation et protection des passages à niveau). Saint-Jérôme, municipalité hors territoire, devra financer à 100 % sa part des coûts.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	2,000	4,620	-	-	6,620	-	4,965	1,655

## **NOUVELLES INITIATIVES**

### **2.1 Gare Chabanel**

Au cours des prochaines années, le «Quartier de la mode», appelé Innopôle, connaîtra une mutation importante et 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.

Le projet consiste à aménager une nouvelle gare sur la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville près de la rue Chabanel à Montréal.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,250	0,750	-	-	1,000	0,250	0,750	-

### **2.2 Terminus Côte-Vertu – Aménagements complémentaires**

Le projet consiste à compléter les abris protégés prévus en agrandissant les deux édicules secondaires (Côte-Vertu et Édouard-Laurin) ainsi que sur le site du terminus sud.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,660	-	-	0,660	0,165	0,495	-

### **2.3 Gare Concorde**

La mise en place d'une nouvelle gare Concorde sur la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville permettra la correspondance avec la ligne 2 est du métro lorsque son prolongement vers Laval sera mis en service. La gare Concorde est donc appelée à devenir un point de correspondance intermodal important pour les usagers de Laval et de la Rive-Nord.

Une étude aura lieu en 2004 pour analyser si le service du train de banlieue doit être ajusté avec l'arrivée du métro. L'étude permettra également de valider le concept de la gare, dont la mise en service est prévue en 2006. La construction de la gare Concorde devra s'intégrer aux autres installations prévues pour le métro sur ce site.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,200	1,600	-	1,800	0,450	1,350	-

**2.4 Étude – Prolongement du métro – Ligne 2 ouest**

Le prolongement de la ligne 2 ouest vise à mieux desservir par le métro les arrondissements montréalais de Saint-Laurent et de Ahuntsic/Cartierville, ainsi que le nord-ouest de l'île de Montréal et l'ouest de Laval. Le projet comprendrait deux stations, dont l'une constituerait un pôle intermodal majeur relié à la gare Bois-Franc de la ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes.

Cette étude vise à remettre à jour les analyses déjà effectuées sur ce projet, en tenant compte de l'évolution récente de la demande et de l'offre de transport dans le secteur, notamment la mise en place de l'Express Le Carrefour et le prolongement prévu de la ligne 2 est à Laval. L'étude tiendra compte également du lien possible avec la navette ferroviaire vers l'aéroport Dorval. L'étude analysera également les impacts du prolongement sur le matériel roulant requis pour le métro.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,800	-	-	0,800	-	0,800	-

### 3. Corridor Des Moulins / Laval / Montréal

#### PROJETS AUTORISÉS

##### 3.1 Amélioration de la sécurité – Voie réservée Pie-IX et 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.

Ce projet a pour objectif d'améliorer la sécurité des opérations et de bonifier les services aux usagers et aux transporteurs. Le projet comporte notamment des interventions touchant :

- la mise aux normes de certains éléments de signalisation ;
- la réfection, en marquage permanent, de certains éléments de marquage ;
- la construction de refuges pour piétons traversant le boulevard Pie-IX ;
- l'installation de nouveaux feux piétons ;
- des mesures d'amélioration de la visibilité aux abords des abribus ;
- des mesures de sécurisation des sorties de secours des abribus ;
- l'information aux citoyens.

Un système de diffusion vocale est requis pour informer les usagers qui attendent dans les abribus des perturbations 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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,775	0,160	-	-	-	0,935	0,935	-	-

##### 3.2 Voie réservée Pie-IX – Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon – phase I et II

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 attribuable 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. De même, en tronçons, l'installation de clôtures sur le mail central en des endroits où les traversées illégales de piétons sont fréquentes permet d'améliorer la sécurité de la voie réservée.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,115	0,390	-	-	-	0,505	0,126	0,379	-

### 3.3 Voie réservée A-25 (pont Lepage) – phase I

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 du Laval et Terrebonne, afin de poursuivre la voie réservée jusqu'à Terrebonne et permettre le passage des autobus, taxis et covoiturage autorisés sur l'accotement. Les travaux sont prévus pour 2002 et 2003.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
2,200	1,800	-	-	-	4,000	1,000	3,000	-

### 3.4 Terminus Terrebonne – phase II

Cinq cents places de stationnement supplémentaires porteront progressivement la capacité du stationnement incitatif à 1000 espaces.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	1,100	-	-	1,100	0,275	0,825	-

### 3.5 Stationnement boulevard 440/A-25

Dans le cadre du parachèvement de l'axe de l'Autoroute 25 et, par conséquent, de la construction du futur pont de l'A-25, entre Montréal et Laval, une voie réservée est prévue dans l'emprise du futur pont. Le nouveau lien crée l'opportunité d'implanter un stationnement incitatif à la jonction de l'Autoroute 25 et du boulevard 440 en complément à la voie réservée du pont et à la voie réservée de l'A-25 plus au nord. Le nombre de places de stationnements requises est estimé à 500 et pourra être validé par une étude menée à l'automne 2003.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	1,280	-	1,280	0,320	0,960	-

## NOUVELLES INITIATIVES

### 3.1 Étude d'aménagement permanent – Voie réservée Pie-IX

La voie réservée du boulevard Pie-IX est entrée en fonction en 1990, entre la station de métro Pie-IX et le boulevard des Grandes-Prairies, puis a été prolongée en 1996 dans Montréal-Nord. La voie réservée procure des gains de temps de parcours importants aux 7 000 usagers qui l'empruntent quotidiennement. Après maintenant plus de 10 ans d'opération, la voie réservée a atteint sa durée de vie planifiée. Bien que plusieurs améliorations aient été apportées au fil des ans, le mode de fonctionnement de la voie réservée pose toujours des problèmes de sécurité et entraîne des coûts d'exploitation importants.

Le temps est donc venu d'envisager des aménagements permanents en TC dans cet axe. Les besoins de desserte de l'axe sur un horizon de 10 ans devront être analysés et différents scénarios de transport permettant de répondre à la demande future de déplacements. Les scénarios pourront varier du statu quo amélioré jusqu'à la mise en place d'un système léger sur rail (SLR), en passant par une voie réservée fixe. L'analyse des besoins de déplacements devra tenir compte notamment d'une extension jusqu'à Laval, du prolongement de la ligne 5 du métro entre les stations Saint-Michel et Anjou, des interventions possibles dans l'axe Henri-Bourassa, du prolongement du boulevard Langelier entre Montréal-Nord et Saint-Léonard ainsi que de l'éventuel pont de l'Autoroute 25. Ce nouvel axe routier, qui devrait réduire les débits de circulation sur le boulevard Pie-IX, pourrait permettre de réduire l'espace dédié à l'auto solo entre Laval et la station Pie-IX actuelle.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,200	-	-	-	0,200	0,050	0,150	-

### 3.2 Voie réservée Pie-IX – Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon – Phase III

Le projet consiste à poursuivre les interventions pour améliorer la voie réservée Pie-IX.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,250	-	-	0,250	0,063	0,187	-

### 3.3 Voie réservée A-25 – phase II

L'ouverture du stationnement incitatif de Terrebonne et de la voie réservée sur l'Autoroute 25 a connu un franc succès et a permis d'accroître l'achalandage pour le transport en commun.

Le prolongement de la voie réservée, en direction nord jusqu'à la montée Saint-François, permettra d'éviter la zone de congestion observée sur plus de 6 km à l'approche du pont Lepage à Terrebonne.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,430	1,860	-	-	2,290	0,573	1,717	-

### 3.4 Trains de banlieue – 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. L'étude de 0,111 M\$ était financée 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 2003.

L'AMT a évalué la faisabilité technique d'un service à quatre départs par pointe comprenant l'aménagement de trois nouvelles gares à Mascouche, Terrebonne et Saint-Vincent-de-Paul tout en utilisant les gares de la ligne Montréal/Blainville (Saint-Martin, Bois-de-Boulogne et Parc) et de Dorion-Rigaud (Montréal-Ouest, Vendôme et Lucien-l'Allier).

Le service de trains de banlieue proposé nécessite l'utilisation de 3 rames de trains composées de 8 voitures (27 voitures au total incluant trois voitures de réserve pour entretien), et la rénovation des infrastructures ferroviaires.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,200	2,000	16,800	21,000	-	40,000	10,000	30,000	-

## 4. Corridor L'Assomption / Montréal

### PROJETS AUTORISÉS

#### 4.1 Stationnement Rive-Nord Est – phase II

Afin d'augmenter l'offre de stationnement dans l'axe du Via-bus de l'Est, l'AMT aménagera un nouveau stationnement à Charlemagne. Le stationnement sera acquis et aménagé de façon permanente en 2003.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,019	0,669	-	-	-	0,688	0,172	0,516	-

#### 4.2 Relocalisation et agrandissement – 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 STM, 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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,035	0,343	-	-	-	0,378	0,095	0,283	-

#### 4.3 Via-bus de l'Est 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 53<sup>e</sup> Avenue et l'Autoroute 25. Le tracé en site propre, dans l'emprise ferroviaire, a une longueur approximative de 9 km. L'AMT a acquis 4 km en exclusivité. La deuxième portion de l'emprise sera partagée par le transport en commun et par la circulation ferroviaire. Dans son troisième tronçon, la voie réservée (ou mesures préférentielles) empruntera l'autoroute Notre-Dame pour rejoindre la voie réservée René-Lévesque. Le service d'autobus express qui sera mis en place accommodera un achalandage estimé à environ 6 800 déplacements en pointe du matin, en direction du centre-ville.

Le concept d'aménagement du Via-bus de l'Est est en cours d'élaboration pour construction en 2002-2003 et 2004. Les divers partenaires du projet sont le MTQ, les villes, les AOT concernées et l'AMT.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
11,120	8,239	5,518	-	-	24,877	6,219	18,658	-

#### 4.4 Mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke

Sur le territoire de Montréal-Est, la rue Sherbrooke n'a que deux voies par direction. 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 à 5 endroits où des files d'attente importantes ont été observées.

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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,280	0,334	-	-	-	0,614	0,154	0,460	-

#### 4.5 Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame / Repentigny

Ce projet s'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.

Le projet consiste à implanter une voie réservée direction ouest sur la rue Notre-Dame à Repentigny, entre les rues Claude-David et Notre-Dame-des-Champs. Cette voie réservée permettra de résoudre les problèmes répertoriés en pointe du matin et de donner aux autobus un gain de temps significatif.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,160	0,402	-	-	-	0,562	0,140	0,422	-

#### 4.6 Actualisation de l'étude de trains de banlieue de Repentigny et nord de Montréal

Ce projet consiste en l'étude d'un service de trains de banlieue entre Montréal et Repentigny (via la voie ferrée du CN passant par le nord-est de Montréal et rejoignant la ligne de trains de banlieue Montréal/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 jour des études antérieures.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,059	0,241	-	-	-	0,300	0,300	-	-

## **NOUVELLES INITIATIVES**

### **4.1 Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame / Repentigny – phase II**

Ce projet s'inscrit dans un ensemble de mesures dans le corridor de transport en commun, entre Repentigny et le centre-ville de Montréal.

Le projet consiste à implanter une voie réservée, en direction ouest, sur la rue Notre-Dame à Repentigny, entre les rues Iberville et Claude-David. Cette voie réservée permettra de résoudre les problèmes de congestion en pointe du matin et de donner aux autobus un gain de temps significatif.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,480	-	-	-	0,480	0,120	0,360	-

### **4.2 Stationnements incitatifs aux abords du Via-bus**

L'aménagement de stationnements incitatifs en bordure du site du Via-bus de l'Est permettra de répondre à la demande des automobilistes effectuant le trajet initial de leur déplacement avec leur véhicule ainsi qu'aux besoins de courte durée aux arrêts. Les services actuels et nouveaux de la STM, ceux des CIT/OMIT, des autobus privés et de l'express métropolitain desservent la Via-bus de l'Est.

La recherche de sites pour l'aménagement de stationnements incitatifs est actuellement en cours.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	1,000	-	-	1,000	0,250	0,750	-

## 5. Corridor Lajemmerais / Longueuil / Montréal

### PROJETS AUTORISÉS

#### 5.1 Étude du prolongement de la voie réservée A-20

Ce projet vise à préparer un plan d'action, un échéancier et une estimation des coûts pour l'ensemble des interventions en transport collectif dans le corridor de l'Autoroute 20, entre Boucherville et Sainte-Julie, soit la mise en place d'une voie réservée pour autobus et covoiturage en direction de Montréal, la construction d'un nouveau terminus et la relocalisation du stationnement incitatif à Sainte-Julie, la modernisation du stationnement incitatif de Mortagne et la construction d'un nouveau stationnement au niveau du boulevard Montarville. Le plan évaluera également le niveau de service TC à offrir en fonction de l'évolution prévue de la demande.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,133	-	-	-	0,133	0,133	-	-

#### 5.2 Terminus et stationnement Sainte-Julie

Le stationnement Sainte-Julie, d'une capacité atteinte de 146 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 500 places de stationnement, sera intégré avec le réaménagement prévu de la bretelle nord-est de l'échangeur 102.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,016	1,384	-	-	-	1,400	0,350	1,050	-

#### 5.3 Stationnement Route 132 – Varennes

L'AMT envisage un parc de stationnement incitatif à Varennes pour intercepter les automobilistes circulant dans l'axe de la Route 132 et leur offrir un accès direct au service du CIT Sorel-Varennes (CITSV).

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,030	0,470	-	-	-	0,500	0,125	0,375	-

#### 5.4 Stationnement incitatif Montarville

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

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	1,000	-	1,000	0,250	0,750	-

#### 5.5 Stationnement – Boucherville

L'AMT prévoit la mise en place d'un parc de stationnement incitatif et d'un point de correspondance pour autobus dans l'axe de la Route 132 (N-132) à Boucherville. Ce projet s'inscrit dans sa mission d'intégration des réseaux de transport en commun et de réduction des déplacements en automobile. Le projet permettra la mise en place d'un stationnement incitatif sécuritaire, fonctionnel et intégré au réseau d'autobus, ce qui permettra d'attirer un plus grand nombre d'automobilistes vers le transport en commun. Pour le RTL, le projet vise à optimiser la desserte de Boucherville alors que pour le CITSV, le projet vise à permettre la correspondance vers l'est de l'île de Montréal. Une étude est actuellement en cours pour finaliser le choix du site exact et élaborer un concept.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,50	1,950	-	-	-	2,000	0,500	1,500	-

#### 5.6 Mesures préférentielles Route 132 / Montbrun

Les autobus du CITSV venant de Sorel et de Varennes 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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,063	0,700	-	-		0,763	0,191	0,572	-

**NOUVELLES INITIATIVES**

**5.1 Prolongement de la voie réservée A-20 (en lien avec les travaux sur le réseau autoroutier)**

Ce projet consiste à prolonger la voie réservée existante sur l'A-20 en direction de Montréal et de Longueuil, du boulevard de Mortagne jusqu'au nord du boulevard de Montarville, afin d'optimiser les services des AOT à destination de Montréal, 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. Un plan de déploiement sera préparé pour déterminer le programme des intervenants pour les années à venir.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	0,100	9,790	9,890	2,472	7,418	-

## 6. Corridor La-Vallée-du-Richelieu / Longueuil / Montréal

### PROJETS AUTORISÉS

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

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 qui bénéficieront d'aires de repos avec mobilier urbain et espaces pour les bicyclettes.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,058	0,742	-	-	-	0,800	0,300	0,500	-

#### 6.2 Mesures préférentielles voie réservée Route 116 – phase I

Ce projet consiste à implanter une voie réservée sur la Route 116, direction est, entre l'Autoroute 30 et le boulevard Seigneurial, et direction ouest, entre le boulevard des Cèdres et le boulevard Seigneurial, à Saint-Bruno-de-Montarville pour les problèmes en pointe du matin et du soir.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,300	-	-	-	0,300	0,075	0,225	-

#### 6.3 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. La phase II consiste à aménager la centrale qui contrôlera les déplacements des autobus sur les lignes du chemin Chambly, à prolonger les mesures préférentielles sur Saint-Charles et à équiper des autobus supplémentaires de systèmes de préemption des feux de circulation.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	0,960	-	0,960	0,240	0,720	-

#### 6.4 Gare Edna-Maricourt

La gare Edna-Maricourt, à Longueuil, permettra d'offrir un point d'embarquement intéressant pour les résidents de Saint-Hubert et de Longueuil. Or, l'accessibilité permanente 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 2,0 M\$ inscrit en 2003 et 2004 permettra à l'AMT d'aménager une gare temporaire.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,500	1,500	-	-	2,000	0,500	1,500	-

### 6.5 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 planifié par la Ville. Le concept préliminaire pour la gare a été validé par un comité de travail composé de représentants de la Ville, du CITVR, du MTQ et de l'AMT. L'aménagement de la gare est prévu en 2003 et 2004. L'AMT prévoit des travaux de réfection des infrastructures ferroviaires en 2002 aux coûts de 2,0 M\$.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
2,000	0,500	1,500	-	-	4,000	1,000	3,000	-

### 6.6 Prolongement du métro Ligne 4 - Longueuil

Le gouvernement a autorisé l'AMT à réaliser, de concert avec la STM, le RTL 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 3,4 M\$. Ce projet est de 4,7 km, quatre stations et 63 voitures. Les études ont été déposées au ministre des Transports en janvier 2002. Les coûts sont évalués à 541,400 M\$. Il est en processus d'examen.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
3,400	-	-	27,100	514,300	544,800	0,050	544,550	0,200

## NOUVELLES INITIATIVES

### 6.1 Voie réservée Saint-Charles Ouest – phase I

Cette intervention consiste à mettre en place un court tronçon (200 m) de voie réservée en rive sur la rue Saint-Charles en direction ouest, à l'approche du terminus Longueuil. Compte tenu des débits importants sur la rue Saint-Charles en direction ouest durant les périodes de pointe, les autobus se destinant au terminus attendent plusieurs cycles de feu à l'intersection Saint-Charles / Terminus avant de pouvoir traverser le carrefour. Ce tronçon permettra aux autobus du RTL (14 circuits), du CIT Sorel-Varennnes (5 circuits) et du CIT Chambly-Richelieu-Carignan (2 circuits) d'éviter la congestion présente sur la rue Saint-Charles entre la Place Charles-Lemoyne et la rue du Terminus.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,240	-	-	-	0,240	0,060	0,180	-

### 6.2 Mesures préférentielles – Voie réservée Route 116 – phase II

Ce projet consiste à implanter une voie réservée sur la Route 116, direction est, entre l'Autoroute 30 et le boulevard Seigneurial, et direction ouest, entre le boulevard des Cèdres et le boulevard Seigneurial, à Saint-Bruno-de-Montarville.

Cette voie réservée permettra de résoudre les problèmes répertoriés en points du matin et du soir à l'approche de l'intersection du boulevard Seigneurial et de donner aux autobus un gain de temps significatif. Une somme additionnelle de 1,0 M\$ est nécessaire pour compléter les travaux de 1,3 M\$.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,000	-	-	-	1,000	0,250	0,750	-

## 7. Corridor Rouville / Longueuil / Montréal (Champlain)

### PROJETS AUTORISÉS

#### 7.1 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.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,500	0,600	-	-	-	2,100	0,525	1,575	-

#### 7.2 Voie réservée – Échangeur Taschereau

L'échangeur Taschereau est le point de convergence d'un grand nombre de circuits d'autobus du RTL, de même que des transporteurs qui assurent la navette entre les terminus Panama et Chevrier et le terminus Centre-ville, par la voie réservée du pont Champlain. L'AMT désire établir un lien entre la voie réservée A-10 construite en 2000 et la voie réservée du pont Champlain ainsi qu'une voie réservée en site propre entre les terminus de Brossard et la voie réservée du pont Champlain.

Ce projet fait partie du projet de réaménagement de l'échangeur Taschereau/A-10 entrepris par le MTQ. La mise en œuvre de ce projet se déroule sur une période de cinq ans et se poursuivra jusqu'en 2006. La majorité des travaux de construction de la voie réservée au centre de l'échangeur seront cependant complétés en 2005, de sorte qu'elle pourra être utilisée en partie dès janvier 2005.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
2,150	7,550	1,950	1,750	0,100	13,500	3,375	10,125	-

#### 7.3 Mesures préférentielles à l'approche de la voie réservée du pont Champlain – Direction sud (Montréal)

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 quittent le TCV et qui cherchent à atteindre la voie réservée à contresens du pont Champlain, près de la sortie Wellington, sont alors pris dans cette congestion. Cela augmente considérablement les temps de parcours et fait perdre l'avantage concurrentiel que procure la voie réservée du pont Champlain.

Une détection automatisée de la congestion sur l'autoroute Bonaventure permettrait d'identifier le meilleur itinéraire pour les autobus se destinant à la voie réservée du Pont Champlain, compte tenu des possibilités existantes sur le réseau routier. L'affichage en temps réel du meilleur itinéraire au niveau de la porte de sortie du TCV indiquerait aux chauffeurs l'itinéraire à prendre pour éviter la congestion présente sur l'autoroute Bonaventure, selon son ampleur.

Enfin, 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 (prolongement de la rue Marc-Cantin ou Carrie-Derrick) permettrait aux autobus de contourner totalement cette congestion et d'atteindre la bretelle reliant l'autoroute Bonaventure à l'A-15, juste en amont de la rampe d'accès à la voie réservée à contresens du Pont Champlain en direction sud.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,000	-	-	-	1,000	0,250	0,750	-

#### 7.4 Réorganisation du terminus et stationnement Brossard/Panama

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

Ouvert en 1981, le stationnement incitatif Brossard/Panama, de 1 164 places, est le stationnement le plus fréquenté de tout le réseau de stationnements incitatifs des équipements métropolitains. Son taux d'utilisation est constamment au-dessus de sa capacité théorique. Le tiers de ces places n'est ni pavé, ni drainé adéquatement, ni éclairé. 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, au contraire, il contribuera à l'augmenter.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,700	0,500	0,600	-	1,800	0,450	1,350	-

#### 7.5 Étude d'avant-projet – SLR A-10

En avril 2000, l'AMT recommandait la réalisation de l'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. L'étude d'avant-projet analyse les possibilités suivantes :

- SLR – A-10 au coût de 13,15 M\$ ;
- SLR – Axe Jean Drapeau / Centre-ville au coût de 0,6 M\$ ;
- SLR – Axe Vieux Port de Montréal au coût de 0,25 M\$.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
10,355	3,645	-	-	-	14,000	-	7,000	7,000

## NOUVELLES INITIATIVES

#### 7.1 Augmentation de la capacité au terminus Centre-ville

Avec près de 190 arrivées et 190 départs d'autobus au TCV durant les heures de pointe, générant un nombre moyen de départs par porte de plus de 12 autobus par heure (quai sud), la capacité du TCV est dépassée en période de pointe, occasionnant des retards de service et de la congestion (autobus et piétons) à l'intérieur du terminus. Le projet consiste à effectuer en 2003 des travaux pour une interface de service sur rue adjacente au terminus existant, dans le but d'améliorer la qualité du service et de diminuer la pression à l'intérieur du TCV.

De plus, et afin de répondre à l'augmentation moyenne de 5 % d'autobus par an, la mise en place d'une gestion en temps réel des arrivées et des départs des autobus au TCV s'inscrit dans ce projet. Cette gestion en temps réel devient nécessaire, compte tenu, d'une part, du partage de quais entre différents circuits de différentes AOT, et d'autre part, du faible intervalle de temps prévu à l'horaire entre deux départs successifs durant les périodes de pointe; cet intervalle se situe actuellement à près de 5 minutes en moyenne durant les pointes, alors que l'intervalle minimum théorique est de 4 minutes.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,500	1,000	-	-	1,500	0,375	1,125	-

## 7.2 SLR Estacade/A-10

Les études de faisabilité et d'opportunité sur l'implantation d'un système léger sur rail (SLR), dans l'axe A-10, ont été réalisées par l'AMT, en collaboration avec le consortium Bombardier/SNC-Lavalin/Dessau Soprin en 1999-2000. Elles ont démontré l'opportunité et la faisabilité technique d'un tel système.

Le MTQ, dans son Plan de gestion des déplacements région métropolitaine de Montréal, 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. Le coût est évalué à 640 M\$ (en dollars 2000).

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

Depuis 2001, l'AMT pilote l'avant-projet destiné à insérer une technologie de type SLR sur l'estacade, dont les résultats définitifs seront connus en novembre 2003.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note

**Note : Le coût réel sera inscrit après le dépôt de l'avant-projet en 2003. Il est actuellement prévu à 640 M\$ en dollars 2000.**

## 8. Corridor Roussillon / Montréal

### PROJETS AUTORISÉS

#### 8.1 Relocalisation du stationnement incitatif Delson

Le stationnement incitatif de Delson est aménagé temporairement dans l'emprise du futur tronçon de l'Autoroute 30, entre Candiac et Sainte-Catherine. Même avec la mise en service du train de banlieue de Delson en septembre 2001, l'utilisation du stationnement s'est maintenue à un niveau élevé grâce à la fréquence élevée du service d'autobus du CIT Roussillon à cet endroit et aux temps de parcours compétitifs permis par la voie réservée du pont Champlain.

Le stationnement incitatif de Delson devra peut-être relocalisé pour permettre l'implantation de l'échangeur A-30 / Georges-Gagné à Delson lors de la construction de l'Autoroute 30. Une étude de localisation permettra de choisir le site optimal en 2003. La mise en place du nouveau parc de stationnement incitatif sera intégrée à l'échéancier de construction du MTQ.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,133	-	0,800	-	-	0,933	0,233	0,700	-

### NOUVELLES INITIATIVES

#### 8.1 Stationnement incitatif Route 138 / A-30 (Châteauguay)

L'AMT envisage d'évaluer la mise en place d'un parc de stationnement incitatif au carrefour de la Route 138 et de la future Autoroute 30, à Châteauguay, en complément aux parcs de stationnement incitatif actuels de Châteauguay (350 places) et de Mercier (43 places), et pour répondre aux besoins engendrés par la mise en service de la nouvelle voie réservée sur la Route 138.

Une étude aura lieu en 2004 pour évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet et pour identifier le site exact.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,050	0,600	-	0,650	0,162	0,488	-

## 9. Corridor Vaudreuil Soulanges / Montréal

### PROJETS AUTORISÉS

#### 9.1 Gare intermodale Vaudreuil-Dorion

Le site de la gare Dorion est enclavé dans un quartier résidentiel difficile d'accès sans stationnement incitatif ni rabattement par autobus. Afin d'organiser les nouvelles dessertes de rabattement, une nouvelle gare sera construite à la jonction des Autoroutes 40 et 540, en collaboration avec la Ville de Vaudreuil-Dorion, la MRC Vaudreuil-Soulanges et le MTQ. Les plans et devis sont complétés.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,400	1,101	-	-	-	2,501	0,625	1,876	-

#### 9.2 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 train de banlieue et de s'assurer que les résidents de l'Île-Perrot utilisent une gare située sur leur territoire au lieu de se rendre à une gare située à Montréal, les gares de l'Île-Perrot seront consolidées, en lien avec le concept planifié par le MTQ pour l'Autoroute 20.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,800	1,800	-	-	-	2,600	0,650	1,950	-

#### 9.3 Stationnement Lachine et autres gares – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

Le projet consiste en l'ajout de places d'un stationnement à la gare Lachine sur la ligne de trains de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud et dans les autres gares. 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 favorise une augmentation de l'achalandage.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	1,025	-	-	-	1,125	0,281	0,844	-

## 10. Corridor Est-Ouest / Rive-Nord

### PROJET AUTORISÉ

#### 10.1 Terminus Saint-Eustache, phase I

Le secteur ouest de la Rive-Nord est présentement desservi par le CIT Deux-Montagnes et l'OMIT Saint-Eustache, le CITBL 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 rempli à pleine 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.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,900	1,200	-	-	-	3,100	0,775	2,345	-

### NOUVELLE INITIATIVE

#### 10.1 Étude et projet-pilote de mesures préférentielles et de réaménagement d'une artère commerciale et d'une desserte dédiée

En collaboration avec les Villes de ce corridor, une étude et un projet-pilote de mesures préférentielles et de réaménagement d'une artère seront mis de l'avant pour mieux partager l'emprise entre les usagers du transport collectif et les automobilistes. Le réaménagement de l'artère visera à améliorer la performance du transport collectif ainsi que le confort et la sécurité des usagers, dans un milieu à faible et moyenne densité.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,500	-	-	0,500	0,125	0,375	-

**11. Corridor Est-Ouest / Laval**

**NOUVELLE INITIATIVE**

**11.1 Étude et projet-pilote de réaménagement d'une artère commerciale et d'une desserte dédiée**

En collaboration avec la Ville de Laval et la STL, une étude de faisabilité et un projet-pilote de réaménagement d'une artère seront mis de l'avant pour mieux partager l'emprise entre les usagers du transport collectif et les automobilistes. Le réaménagement de l'artère visera à améliorer la performance du transport collectif ainsi que le confort et la sécurité des usagers, dans un milieu à faible et moyenne densité.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,500	-	-	0,500	0,125	0,375	-

## 12. Corridor Est-Ouest / Montréal

### PROJETS AUTORISÉS

#### 12.1 Voie réservée boulevard René-Lévesque

La mise en place d'un feu prioritaire pour autobus aux intersections Jeanne-Mance/Maisonnette et Jeanne-Mance/Président-Kennedy, prévue en 2002, s'inscrit dans cet objectif. Les autobus circulant dans la voie réservée en rive droite doivent effectuer trois changements de voie en ces intersections pour rejoindre la voie de gauche en raison de leur itinéraire. Un départ avancé des autobus par rapport aux autres véhicules leur permettra de réaliser leur manœuvre et de contourner la congestion présente sur la rue Jeanne-Mance en période de pointe de l'après-midi.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,325	-	-	-	0,325	0,081	0,244	-

#### 12.2 Étude 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 a été convenu de revoir les éléments proposés en fonction d'un service autobus en site propre combiné aux mesures préférentielles dans l'axe Henri-Bourassa, entre la gare Bois-Francs et le boulevard Rivière-des-Prairies.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,150	0,150	-	-	-	0,300	-	0,300	-

#### 12.3 Prolongement du métro Ligne 5 est Anjou

Le gouvernement a autorisé l'AMT à réaliser, pour 3,4 M\$, de concert avec la STM, Ville de Montréal, Ville d'Anjou et Ville de Saint-Léonard, les études de prolongement de la ligne 5, de Saint-Michel à Anjou. Le projet est de 6,2 km et six stations et l'achat de 72 voitures et coûterait 626,9 M\$ (\$ 2001). Ces études ont été déposées au ministre des Transports en janvier 2002 et à la Commission de transport de la Ville de Montréal. Ce projet est inscrit au Plan de gestion des déplacements du MTQ comme une intervention prioritaire pour la desserte de l'est de la CUM. Le projet est en examen dans le processus d'autorisation.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
3,400	-	-	31,300	595,600	630,300	0,050	630,050	0,200

### NOUVELLES INITIATIVES

#### 12.1 Amélioration de la voie réservée Côte-des-Neiges/René-Lévesque/Parc

Ce projet vise à bonifier le fonctionnement des tronçons de la voie réservée Côte-des-Neiges / René-Lévesque / Parc par la mise en place respectivement de mesures préférentielles et d'une signalisation lumineuse à des intersections et le long des tronçons problématiques de la voie.

Ce projet permettra des gains de temps supplémentaires pour les usages et surtout d'assurer la régularité de service, et conséquemment, le respect des correspondances avec les autres circuits de transport en commun se rabattant sur la voie réservée.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,325	0,100	-	-	0,425	0,106	0,319	-

### 12.2 Étude pour l'implantation de mesures préférentielles sur A-40

L'axe de l'Autoroute 40 est un axe à portée métropolitaine, et dès 1997, lors de la préparation du plan stratégique, la nécessité de développer le transport en commun dans cet axe a été reconnue. L'AMT compte examiner, en étroite collaboration avec la STM, la Ville de Montréal et le MTQ, l'opportunité et la faisabilité de mesures favorisant le développement du transport en commun dans cet axe.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,250	0,750	-	-	1,000	0,250	0,750	-

### 12.3 Étude et projet-pilote de réaménagement d'une artère commerciale et d'une desserte dédiée

En collaboration avec la Ville de Montréal et la STM, une étude de faisabilité et un projet-pilote de réaménagement d'une artère commerciale et d'une desserte TC dédiée seront mis de l'avant pour mieux partager l'emprise entre les automobilistes et les usagers du transport collectif. Le réaménagement d'une artère vise à améliorer la performance du transport collectif ainsi que le confort et la sécurité des usagers, dans un milieu à moyenne ou forte densité. On analysera l'opportunité, non seulement d'offrir plus d'espace au TC, mais également de mettre en place des services TC dédiés, en soutien à l'activité commerciale. De tels services sur rues commerciales ont été mis en place avec succès dans plusieurs villes d'Europe et d'Amérique du Nord (dont Denver), et ont grandement stimulé la revitalisation de ces artères.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	1,000	-	-	1,000	0,250	0,750	-

### 12.4 Études et projet de mesures favorisant l'accessibilité aux abords des gares de trains et des stations de métro

Étude de la circulation autobus, piétonne et automobile aux abords des gares de trains et des stations de métro et évaluation de mesures favorisant l'accessibilité et la sécurité des usagers du transport en commun. Mise en place des mesures retenues en collaboration avec les municipalités.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,000	1,000	-	-	2,000	0,500	1,500	-

**12.5 Étude d'un système léger (SLR) au centre de l'agglomération**

Des études de SLR sont présentement en cours dans deux grands axes de déplacements de région de Montréal dont le pont Champlain/Parc des Îles de l'avenue du Parc/Vieux Montréal. La mise en place éventuelle de ces SLR constituerait un premier embryon d'un réseau plus complet qui pourrait voir le jour au centre de l'agglomération. La présente étude vise à établir l'opportunité et les conditions de réussite d'un réseau SLR élargi tout en tirant profit de la réalisation des projets à l'étude.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,000	1,000	-	-	2,000	-	2,000	-

**13. Corridor Est-Ouest / Rive-Sud**

**PROJET AUTORISÉ**

**13.1 Voie réservée Taschereau – phase II (de la rue Mario au boulevard Rome)**

Cette intervention consiste à mettre en place un court tronçon (450 m) de voie réservée en rive sur le boulevard Taschereau (R-134) en direction Est, entre le boulevard Rome et la rue Mario. Ce tronçon permettra aux autobus du RTL, du CIT Le Richelain et du CIT Roussillon d'éviter la congestion à l'approche de l'échangeur Taschereau en période de pointe du matin. En raison de la congestion à l'approche de la bretelle de l'échangeur Taschereau vers Montréal, les autobus subissent actuellement un retard important de plusieurs minutes en période de pointe du matin.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,240	-	-	-	0,240	0,060	0,180	-

**NOUVELLE INITIATIVE**

**13.1 Étude et projet-pilote de réaménagement d'une artère commerciale et d'une desserte dédiée**

En collaboration avec la Ville de Longueuil et le RTL, une étude de faisabilité et un projet-pilote de réaménagement d'une artère seront mis de l'avant pour mieux partager l'emprise entre les usagers du transport collectif et les automobilistes dans un axe est-ouest sur la Rive-Sud. Le réaménagement de l'artère visera à améliorer la performance du transport collectif ainsi que le confort et la sécurité des usagers, dans un milieu à faible et moyenne densité.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,500			0,500	0,125	0,375	-

## C. Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux

### PROJETS AUTORISÉS

#### C.1 Équipements de vente et de 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, le RTL, la STL, la STM, 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.

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

Dans ce nouveau contexte l'AMT et les AOT de la région métropolitaine ont confié à la STM le mandat d'acquisition et d'implantation du futur système de vente et de perception aux conditions qu'il repose notamment sur une carte à puce commune sans contact, respecte l'autonomie de gestion et la confidentialité des données de l'AMT et des AOT et permette l'application de tous les systèmes tarifaires. À ce jour, l'ensemble des AOT a approuvé l'entente, dont la majorité des CIT.

Conformément à cette entente, la STM fera l'acquisition du système central; les équipements de vente et de perception seront acquis et opérés par l'AMT et les AOT; une instance commune prendra en charge tous les aspects liés à la gestion des cartes à puce.

Dans cet esprit, l'AMT et les AOT travaillent depuis 2001 à la préparation d'un document d'appel d'offres en s'appuyant sur les différentes études et travaux ainsi que sur les visites de systèmes tels Hong Kong, Malmö, Hull et Chicago.

Les appels d'offres ont été lancés en juin 2002 pour une attribution du contrat au cours du premier semestre 2003 et une mise en service fin 2004.

L'AMT assumera certains coûts métropolitains liés à l'acquisition du système de vente et de perception, dont:

- équipement des billetteries métropolitaines ;
- développement des logiciels dédiés à la carte à puce jetable ;
- développement du logiciel dédié à l'utilisation de la console interurbaine requise par les CIT/OMIT ;
- acquisition et implantation d'équipements de communication entre le système central et les autobus des CIT/OMIT ;
- une partie des dépenses relatives à l'acquisition du système central.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,901	0,654	0,700	1,936	5,809	10,000	-	-	

#### C.2 Signalisation dynamique aux terminus Angrignon, Henri-Bourassa et Radisson

La mise en place d'équipements d'information aux transporteurs et aux usagers des terminus métropolitains vise, 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 :

- panneaux de signalisation dynamique aux quais (identification de la ligne, heures de départ) ;
- système de communication vocale (information aux usagers lors de problèmes sur le réseau) ;
- système de gestion d'exploitation (identification des autobus, signal de départ selon l'horaire).

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,150	0,700	-	-	0,850	0,212	0,638	-

### C.3 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 correspondance 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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	0,100	0,100	0,075	-	0,375	0,375	-	-

### C.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 déploie actuellement au sein des organismes de la région, contribuera à propager le dynamisme qui anime les services de transport en commun de la région métropolitaine.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,250	0,200	0,200	-	-	0,650	0,650	-	-

### C.5 Sécurité – Systèmes de caméras dans les stationnements

Des efforts particuliers doivent être faits pour accentuer ce transfert modal. Il faut par exemple améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité des usagers sur les installations de transport en commun. Depuis l'augmentation de l'utilisation des transports en commun, l'AMT est victime de sa propre popularité mais cette fois au niveau des actes de vandalisme, de vol et/ou d'agression. L'AMT a déjà mis un certain nombre de mesures en place et de projets de l'avant.

Les études et sondages effectués démontrent que les usagers attachent une grande importance à la sécurité et sentiment de sécurité. De plus, les différents projets réalisés depuis 1998 nous démontrent une forte baisse du vol et vandalisme suite à l'ajout de patrouilles de sécurité et ententes policières, mais surtout de systèmes de caméras qui réduisent et/ou éliminent le vol de véhicules.

Dans ce contexte, l'AMT désire poursuivre le développement des systèmes de sécurité dans les stationnements dans la région métropolitaine et envisage d'aménager avec des fonctions communes de service (garderies, etc.), d'ici quelques années, l'ensemble de ces sites.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,300	0,300	0,500	0,500	-	1,600	1,600	-	-

### C.6 Mesures préférentielles sur le réseau métropolitain local

Les interventions de mesures préférentielles sur le réseau métropolitain consistent en :

- l'implantation de phases prioritaires ou exclusives aux autobus à des feux de circulation ;
- la coordination des phases de feux de circulation en fonction de la vitesse commerciale des autobus ou de leurs itinéraires ;
- l'aménagement de courts tronçons de voies réservées (baie de virage, baie d'arrêt, etc.) ;
- le prolongement sur de courtes distances de voies réservées existantes afin de régler des problématiques opérationnelles ou de s'ajuster à l'accroissement de la longueur des files d'attente sur les voies de circulation communes ;
- l'implantation de mesures de gestion de la circulation favorisant les mouvements d'autobus (virage exclusif pour autobus, boîte de jonction, etc.) ;
- la révision de géométrie de carrefours afin d'optimiser les mouvements des autobus.

En 2003, les mesures préférentielles retenues sont :

- le prolongement de la voie réservée du boulevard des Laurentides à Laval, sur 110 mètres entre les rues Proulx et Meunier, compte tenu de la progression de la congestion, vers le nord, en pointe du matin qui affecte les autobus de la STL et du CITBL ;
- l'implantation d'un tronçon de voie réservée sur Marcel-Laurin en direction nord entre les rues Laval et Henri-Bourassa (approche de la gare Bois-Franc), octroyant des gains de temps aux autobus de la STL et à l'Express Le Carrefour en pointe de l'après-midi.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,290	1,110	0,900	0,500	-	2,800	0,700	2,100	-

### C.7 Amélioration des équipements métropolitains

Ces projets consistent à améliorer la qualité des infrastructures et des services offerts aux usagers du transport en commun et des AOT utilisatrices des équipements métropolitains. Ils viennent compléter les actions correctives, préventives et d'entretien majeur réalisées sur les équipements métropolitains en ce qui concerne des stationnements incitatifs, des voies réservées et des terminus.

Ces projets sont nécessaires au bon fonctionnement et à la valeur ajoutée des services offerts en développant des nouvelles méthodes, technologies ou encore des nouveaux concepts relatifs aux infrastructures et aux opérations.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,315	0,200	0,200	0,200	-	0,915	0,915	-	-

### C.8 Signalétique en gare

Le réseau de trains de banlieue s'est considérablement étendu au cours des dernières années entraînant par le fait même une nette augmentation du nombre de gares desservies par l'AMT. Le développement rapide d'un réseau devant répondre prioritairement au transport des usagers a laissé peu de temps pour la réflexion et la mise en place d'un système cohérent d'identification et de signalisation devant s'appliquer à l'ensemble des gares. Consciente de cette problématique, l'AMT souhaite maintenant se doter d'un ensemble de normes de communication graphique qui aideront l'utilisateur à s'orienter dans le réseau et qui respecteront l'intégrité de son image graphique.

L'analyse de l'identification et de la signalisation dans les gares du réseau de trains de banlieue de l'AMT a permis de mettre en évidence la problématique, les lacunes et les besoins.

Suite à l'étude de la problématique de signalisation dans les gares de train de banlieue, un plan intégré de structures d'identification et de signalisation a été développé. L'approche graphique s'inscrit dans une démarche d'uniformisation des gares de trains de banlieue et du développement d'une identité bien distincte pour celles-ci.

Le programme retenu renseigne les usagers des trains de banlieue sur :

- la présence d'une gare de trains de banlieue ;
- l'identification du nom de la gare ;
- la signalisation des accès et des quais de la gare ;
- la délimitation de l'aire d'attente ;
- l'identification des édicules de vente et de validation des titres de transport ;
- l'identification de la direction de destination du train ;
- l'identification et la délimitation des aires de contrôle ;
- l'identification des emplacements pour attendre les autobus spéciaux ;
- l'identification des zones tarifaires en fonction de la gare de départ et de la gare d'arrivée ;
- l'identification des circuits d'autobus à proximité ;
- l'identification des artères routières principales se trouvant à proximité.

Le programme d'identification et de normes graphiques a pour objectif de répondre aux besoins spécifiques des usagers (pour la forme et le contenu de l'information) et pour s'assurer que le concept « de l'aire de contrôle avec un titre valide » est facilement identifiable et perceptible par les usagers. Le nouveau concept est basé sur l'implantation de nouvelles structures, de nouveaux panneaux ou par l'ajout d'autocollants sur les équipements existants.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,925	0,550	0,850	-	2,325	2,325	-	-

### C.9 Sécurité – Centre de contrôle

Le centre de contrôle de l'AMT combine deux niveaux de services :

- Visuel – système de caméra ;
- Opérationnel – gestion des systèmes intelligents de transport.

Le centre de contrôle est situé au 26<sup>e</sup> étage des bureaux de l'AMT et constitue le centre névralgique des systèmes de télésurveillance et opérationnels pour l'exploitation du réseau de trains de banlieue et du réseau de transport métropolitain. Il permet d'intégrer toutes ces fonctions dans un même local avec une technologie et les ressources nécessaires.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,112	0,063	-	-	-	0,175	0,175	-	-

### C.10 Système de réservation pour les utilisateurs du transport adapté

Ce projet consiste d'abord à effectuer une évaluation des besoins et élaborer un cadre de solution pour l'instrumentation et l'intégration des procédures qui régissent l'intégration des services de transport adapté de la région métropolitaine. Il prévoit ensuite contribuer à la conception, au développement et à l'arrimage des composantes nécessaires au montage du système.

Ce projet métropolitain est solidaire des efforts locaux déployés pour la modernisation des systèmes de gestion des services de transport adapté et prend en charge les efforts de développement rendus nécessaires par l'intégration progressive des services. Il propose aussi une architecture de systèmes locaux modulaires, autonomes et inter-reliés entre eux selon les ententes d'intégration convenues entre les organismes de la région métropolitaine et adaptées aux particularités de chaque organisme à l'égard de l'organisation des services.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,200	-	-	-	0,200	0,050	0,150	-

### C.11 Transfert des actifs des sociétés de transport

En vertu de la Loi, l'AMT doit acquérir les équipements métropolitains, identifiés au Décret n° 567-96, 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 4,1 \$ est constituée à même le fonds d'immobilisations pour effectuer le transfert.

Les actifs de la STL (1,6 M\$) et du RTL (0,4 M\$) ont été transférés à l'AMT par voie d'ententes. L'AMT prévoit le transfert des actifs de la STM en 2002 ou 2003.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
2,000	-	1,600	500,0	-	4,100	4,100	-	-

### C.12 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 Mont-Saint-Hilaire, 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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,303	0,150	0,150	0,150	-	0,753	0,753	-	-

### C.13 Plan stratégique des systèmes de transport intelligents (STI)

L'AMT vise la mise en place graduelle d'applications dites « intelligentes » dans la gestion et le fonctionnement des équipements métropolitains de transport en commun, consciente que les percées technologiques dans les systèmes de transport intelligents peuvent fournir des outils novateurs et efficaces pour améliorer les méthodes d'exploitation traditionnelles du transport en commun, la sécurité, la transmission d'informations et assurer une meilleure utilisation et une meilleure gestion des ressources.

Dans le cadre du plan de déploiement et d'intégration des STI, l'AMT entend concevoir, dans un premier temps, son plan stratégique d'intégration et de déploiement de STI aux équipements et de services de transport en commun, afin que ces systèmes offrent un certain nombre de bénéfices. Il a été autorisé et est financé 50/50 par l'AMT et Transports Canada.

Outre l'étude de planification stratégique, l'AMT vise également le déploiement d'un système intelligent d'information à la clientèle du transport en commun. Le projet consiste en un système automatisé en temps réel de détection et d'avis de retards aux usagers du transport en commun.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,050	0,200	0,250	-	-	0,500	0,250	-	0,250

### C.14 Signalisation dynamique aux usagers des gares

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 à différentes gares importantes.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,325	-	-	-	0,325	0,081	0,244	-

## **NOUVELLES INITIATIVES**

### **C.1 Terminus, stationnements et gares – Services complémentaires**

L'objectif du développement de services complémentaires dans les terminus, gares et stationnements est double :

- accroître la qualité des services offerts à l'utilisateur de façon à lui rendre la vie plus agréable et accentuer ainsi l'intérêt pour ce mode de transport ;
- développer de nouvelles sources de revenus.

Dans certains cas de site isolé ou désert une bonne partie de la journée, le développement de services complémentaires peut, par l'ajout d'une présence humaine sur le site, aussi jouer un rôle dans l'amélioration ou du sentiment de sécurité sur les équipements de l'AMT. Le développement de services complémentaires passe avant tout par le développement commercial ou le développement de partenariat avec l'entreprise privée. Objectif à atteindre : les revenus provenant du développement de services complémentaires doit permettre l'autofinancement de celui-ci sur une période de 5 à 7 ans.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,600	0,400	0,600	0,600	1,000	3,200	-	-	3,200

## D. Autres projets incontournables

### PROJETS AUTORISÉS

#### D.1 Relocalisation des activités de la cour Glen

Dans le cadre de l'acquisition des terrains du site de la cour Glen par le centre universitaire de santé McGill (CUSM) en 2002, le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP), exploitant de trois lignes de trains de banlieue de l'AMT, devra déménager les activités du garage de jour au site Sortin, essentiel à l'exploitation des lignes. Le projet et ses impacts seront financés à même le projet du CUSM.

(en millions \$)

Antérieurs	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
4,500	26,440	26,440	-	-	57,380	-	-	57,380

#### D.2 Corrections des interférences électromagnétiques – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Depuis l'ouverture du service modernisé de la ligne de trains de banlieue Montréal/Deux-Montagnes en octobre 1995, des interférences électromagnétiques sont générées par le matériel roulant. Elles sont amplifiées par l'infrastructure et créent un impact sur les réseaux de Bell Canada, d'Hydro-Québec et sur le réseau de signalisation de la ligne de trains de banlieue. Ces interférences semblent causer préjudice à ces réseaux compte tenu des règles généralement reconnues dans l'industrie des communications, dans le domaine de la signalisation et selon 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	2003	2004	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,579	8,677	-	-	-	9,256	-	9,256	-