



BUDGET d'exploitation 2004
PTI 2004-2005-2006
Programme triennal d'immobilisations

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION	vi
1 SYNTHÈSE DU BUDGET D'EXPLOITATION 2004 ET DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2004-2005-2006	1
1.1 SYNTHÈSE DU BUDGET D'EXPLOITATION 2004.....	1
1.2 SYNTHÈSE DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2004-2005-2006 (PTI).....	16
2 PRIORITÉS 2004 ET PERSPECTIVES 2004-2005-2006.....	28
2.1 CIBLES DE CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE.....	28
2.2 QUATRE DÉFIS POUR SOUTENIR ET DÉVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS.....	28
2.3 PLAN D'ACTION 2004.....	29
2.3.1 <i>Défi transport – Se déplacer autrement</i>	31
2.3.2 <i>Défi aménagement – Aménager en favorisant l'usage des transports collectifs</i>	39
2.3.3 <i>Défi financement – Financer le maintien du patrimoine et le développement des services</i>	40
2.3.4 <i>Défi mobilisation – Mobiliser et rassembler les acteurs métropolitains autour des projets de transport collectif</i>	41
2.4 OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE.....	43
3 LE BUDGET D'EXPLOITATION 2004.....	47
3.1 LES RESSOURCES DE L'AMT ET LEUR UTILISATION.....	47
3.2 DROIT SUR L'IMMATRICULATION.....	50
3.3 TAXE SUR L'ESSENCE.....	50
3.4 RECETTES MÉTROPOLITAINES (TRAM) – RÉPARTITION ET DÉPENSES AFFÉRENTES.....	50
3.4.1 <i>Recettes métropolitaines (TRAM)</i>	51
3.4.2 <i>Répartition des recettes métropolitaines (TRAM)</i>	52
3.4.3 <i>Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport métropolitain (TRAM)</i>	53
3.5 AIDE MÉTROPOLITAINE DE BASE POUR LES PASSAGERS DU MÉTRO ET DU RTMA.....	53
3.6 AIDE MÉTROPOLITAINE – SUPPORT AU DÉVELOPPEMENT.....	55
3.7 REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE.....	56
3.7.1 <i>Recettes des lignes de trains de banlieue</i>	56
3.7.2 <i>Contributions municipales</i>	56
3.7.3 <i>Contribution du MTQ – lignes de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire et Delson – mesures d'atténuation</i>	57
3.7.4 <i>Ristourne aux municipalités desservies par les trains de banlieue</i>	57
3.7.5 <i>Aide métropolitaine aux trains de banlieue</i>	57
3.7.6 <i>Dépenses des lignes de trains de banlieue</i>	58
3.7.7 <i>Répartition des recettes des lignes de trains de banlieue entre l'AMT et la STM en zones 1 et 2</i>	58
3.8 SERVICE DE LA DETTE.....	64
3.9 SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ.....	64
3.10 PROGRAMME ALLÉGO.....	64
3.11 EXPRESS MÉTROPOLITAINS DE L'AMT.....	65
3.12 ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS DU RTMA.....	67
3.13 DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DE L'AMT.....	69
3.14 AUTRES REVENUS ET AUTRES DÉPENSES.....	70
3.15 RÉSERVE POUR ÉVENTUALITÉS.....	70
3.16 CONCLUSION.....	70
3.17 RÉVISION DU CADRE FINANCIER DU TRANSPORT EN COMMUN.....	71
3.17.1 <i>Rapport Bernard 2002 : Proposition de révision du cadre financier du transport en commun</i>	71

3.17.2	<i>Bilan et perspectives financières 1991-2010 – AMT</i>	72
3.17.3	<i>Cadre financier actuel : orientations proposées par l'AMT</i>	72
3.17.4	<i>Maintien des contributions financière équitables</i>	72
3.17.5	<i>Conclusion</i>	73
4	UN PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS EN SOUTIEN À LA CONSOLIDATION ET AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS	74
4.1	CONTRIBUTION AU FONDS D'IMMOBILISATIONS DE L'AMT	74
4.2	PROJETS POUR LE RÉSEAU DU MÉTRO	74
4.2.1	<i>Maintien du patrimoine</i>	75
4.2.2	<i>Développement du réseau</i>	75
4.3	PROJETS POUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS (RTMA)	76
4.3.1	<i>Maintien du patrimoine</i>	76
4.3.2	<i>Consolidation du RTMA - PTI 2004-2005-2006</i>	76
4.3.3	<i>Développement du RTMA – PTI 2004-2005-2006</i>	78
4.3.4	<i>Développement du RTMA – Planification à moyen et long termes</i>	78
4.4	PROJETS POUR LE RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE ET LE SLR.....	79
4.4.1	<i>Maintien du patrimoine</i>	79
4.4.2	<i>Consolidation du réseau de trains de banlieue – PTI 2004-2005-2006</i>	79
4.4.3	<i>Développement du réseau de trains de banlieue – PTI 2004-2005-2006</i>	79
4.4.4	<i>Développement du réseau de trains de banlieue – Planification à moyen et long termes</i>	80
4.4.5	<i>Trains légers et Nouveaux Tramways (SLR)</i>	81
4.5	INTERVENTIONS DANS LES CORRIDORS MÉTROPOLITAINS.....	82
4.6	AUTRES PROJETS MÉTROPOLITAINS EN SOUTIEN AUX RÉSEaux LOCAUX.....	84
4.7	PRINCIPES ET CRITÈRES DE SÉLECTION DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS MÉTROPOLITAINS	85
4.7.1	<i>Principes</i>	85
4.7.2	<i>Critères de sélection</i>	85
4.7.3	<i>Règles encadrant l'usage du Fonds d'immobilisations de l'AMT</i>	86
4.8	STRATÉGIE DE FINANCEMENT DU PROGRAMME TRIENNAL DES IMMOBILISATIONS 2004-2005-2006	90

TABLEAUX

Tableau 1.1 Fonds d'exploitation – État des revenus et des dépenses.....	1
Tableau 1.2 Impact par AOT	2
Tableau 1.3 Choix de l'AMT dans l'utilisation des revenus en 2004 de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation	3
Tableau 1.4 Variation de l'achalandage annuel 2000 à 2004	4
Tableau 1.5 Comparaison des tarifs, budget 2004 versus 2003.....	6
Tableau 1.6 Impact par AOT des tarifs métropolitains, budget 2004 versus 2003	6
Tableau 1.7 Tarifs locaux mensuels des services de transport collectif 2003.....	6
Tableau 1.8 Évolution des contributions des automobilistes	8
Tableau 1.9 Attribution prévue des contributions des automobilistes par territoire	8
Tableau 1.10 Évolution des recettes métropolitaines TRAM	9
Tableau 1.11 Évolution des revenus et des coûts associés aux lignes de trains de banlieue	11
Tableau 1.12 Coûts associés aux équipements métropolitains	11
Tableau 1.13 Contribution de l'AMT pour les express métropolitains.....	12
Tableau 1.14 Aide métropolitaine et aide aux tarifs réduit et intermédiaire	13
Tableau 1.15 Aide au développement.....	13
Tableau 1.16 Dépenses de fonctionnement.....	13
Tableau 1.17 Autres postes	14
Tableau 1.18 Évolution de la richesse foncière uniformisée.....	16
Tableau 1.19 Programme triennal d'immobilisations 2004-2005-2006.....	19
Tableau 1.20 Nouvelles initiatives 2004-2005-2006	21
Tableau 2.1 Résumé du Plan stratégique 1997-2007 révisé.....	30
Tableau 2.2 Objectifs 2003 et 2004 pour chacune des interventions	43
Tableau 2.3 Indicateurs de performance, 2000 – 2004	46
Tableau 3.1 Fonds d'exploitation – État des revenus et des dépenses.....	48
Tableau 3.2 Évolution du droit sur l'immatriculation.....	50
Tableau 3.3 Évolution de la taxe sur l'essence	50
Tableau 3.4 Ventes de titres métropolitains par zone.....	51
Tableau 3.5 Évolution des recettes métropolitaines	52
Tableau 3.6 Évolution du partage des recettes aux AOT	52
Tableau 3.7 Évolution de l'aide métropolitaine	54
Tableau 3.8 Aide métropolitaine et aide aux tarifs réduit et intermédiaire	54
Tableau 3.9 Ligne Deux-Montagnes	58
Tableau 3.10 Ligne Dorion-Rigaud	60
Tableau 3.11 Ligne Blainville	61
Tableau 3.12 Ligne Mont-Saint-Hilaire.....	62
Tableau 3.13 Dépenses – Ligne Delson	63
Tableau 3.14 Contribution de l'AMT aux express métropolitains.....	67
Tableau 3.15 Évolution des coûts d'exploitation et de gestion des équipements métropolitains	69
Tableau 3.16 Répartition des dépenses de fonctionnement.....	70
Tableau 3.17 Évolution des dépenses de fonctionnement	70
Tableau 4.1 Faits saillants - Programme d'immobilisations de l'AMT et PTI 2004-2005-2006	74
Tableau 4.2 Immobilisations, réseau du métro	76
Tableau 4.3 Immobilisations, réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA).....	78
Tableau 4.4 Immobilisations, réseau des trains de banlieue	81
Tableau 4.5 Immobilisations, réseau de trains légers et Nouveaux Tramways (SLR)	82
Tableau 4.6 Programme triennal d'immobilisations 2004-2005-2006 – par corridor	87
Tableau 4.7 Sommaire de la planification sur 15 ans	91

FIGURES

Figure 1.1 Évolution de l'achalandage	4
Figure 1.2 PTI 2004-2005-2006	22
Figure 1.3 Réseau de transport métropolitain – PTI	23
Figure 1.4 Réseau de trains de banlieue – PTI.....	24
Figure 1.5 Réseau de transport métropolitain par autobus existant et projeté	25
Figure 2.1 Quatre défis pour soutenir et développer les transports collectifs	29
Figure 3.1 Sources de financement	49
Figure 3.2 Responsabilités financières	49
Figure 4.1 Pôles et corridors de déplacements métropolitains	83

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 2004	25
D	Équipements et infrastructures métropolitains actuels et proposés	27
E1	Partenaires ayant répondu au document pour consultation concernant la grille tarifaire et le budget d'exploitation 2004, en date du 4 novembre 2003	28
E2	Commentaires reçus des partenaires de l'AMT concernant la grille tarifaire et le budget d'exploitation 2004 de l'AMT, en date du 4 novembre 2003	29
E3	Projets soumis par les partenaires de l'AMT en date du 4 novembre 2003 et statut dans le PTI 2004-2005-2006	41
F	Impact du budget d'exploitation par AOT	45
G	Description des projets autorisés et des nouvelles initiatives.....	47

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AMT :	Agence métropolitaine de transport
ACTU :	Association canadienne du transport urbain
AQTR :	Association du transport et des routes du Québec
AOT :	Autorités organisatrices de transport
CEVÉQ :	Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec
CIMTU :	Centre d'information métropolitain sur le transport urbain
CIT :	Conseil intermunicipal de transport
CITBL :	Conseil intermunicipal de transport des Basses Laurentides
CITSV :	Conseil intermunicipal de transport Sorel-Varennnes
CMM :	Communauté métropolitaine de Montréal
CPE :	Centre de la petite enfance
CMM :	Communauté métropolitaine de Montréal
CRT :	Conseil régional de transport
DAT :	Distributrice automatique de titres
GES :	Gaz à effet de serre
IPC :	Indice des prix à la consommation
MAMSL :	Ministère des Affaires municipales, du Sport et des Loisirs
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
OMIT :	Organismes municipaux et intermunicipaux de transport
OTA :	Organisme de transport adapté
PGDM :	Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine du MTQ
RFU :	Richesse foncière uniformisée
RTL :	Réseau de transport de Longueuil
RTMA :	Réseau de transport métropolitain par autobus
STI :	Système de transport intelligent
STL :	Société de transport de Laval
STM :	Société de transport de Montréal
TC :	Transport en commun
TMA :	Transportation Management Association
TOD :	Transit Oriented Development
TCV :	Terminus Centre-ville

PRÉSENTATION

Les priorités, plan d'action, budgets d'exploitation et d'immobilisations 2004 ainsi que le programme triennal d'immobilisations 2004-2005-2006 sont présentés de façon intégrée, sous le sceau de la rigueur et de la performance. Ils prennent en compte le contexte financier difficile, en limitant les choix et en les ciblant, en proposant des efforts accrus de recherche de partenariats financiers et en réitérant la volonté de poursuivre l'accroissement de l'usage des transports en commun, atteint depuis sept ans.

Dans la continuité des priorités retenues en 2003 et en harmonie avec son plan stratégique, l'AMT souhaite, avec les budgets 2004, consolider et réaliser les activités en cours, accroître les activités d'intégration et d'intermodalité nécessaires au développement des transports collectifs dans la région métropolitaine, contribuer à assurer un financement accru, équitable, prévisible et stable, et poursuivre avec ses partenaires les efforts de réflexion et de planification des transports collectifs pour les prochaines années, tout en maintenant la mobilisation de son personnel.

Le budget d'exploitation 2004 de 229,1 M\$ qui s'appuie sur le cadre financier actuel du transport en commun est supérieur de 7,2 M\$, soit 3,2 % par rapport à la prévision pour 2003.

Ce budget de continuité voit ses ressources progresser, principalement grâce aux revenus des trains en hausse de 6,4 % (2,2 M\$) et à la contribution gouvernementale pour l'immatriculation et l'essence, accrue de 2,9 M\$ (soit 3,0 %).

Ces ressources additionnelles permettent de financer l'indexation des contrats ainsi que certains développements prioritaires ciblés : l'aide métropolitaine au métro, aux déplacements métropolitains et aux tarifs intermédiaires et réduits est accrue de 4,1% par rapport à la prévision 2003; les nouveaux équipements métropolitains (2 terminus, 1 voie réservée et 2 stationnements) mis à la disposition des organismes de transport génèrent des dépenses additionnelles de 15,6 % (+ 1,7 M\$). Cependant, la facturation de leurs coûts passerait de 25,0 % à 0 %, au lieu de l'accroissement de 40,0 % qui était prévu. L'ajout de services sur les lignes Mont-St-Hilaire et Blainville, l'indexation des contrats d'exploitation (3,1 %), l'augmentation des assurances (1,5 %), et le retrait gouvernemental du crédit pour taxes foncières (1,1 %) font progresser les dépenses des trains de 8,0 %.

Quelques nouveaux projets se réaliseront en 2004, notamment : l'élargissement de l'intégration des services de transport adapté aux résidents des couronnes, le traitement de l'enquête O-D 2003, la mise en œuvre de cinq nouveaux programmes *allégo* et l'évaluation des 16 ententes signées, l'organisation de deux colloques et 10 conférences thématiques, la révision de l'intégration tarifaire, l'implantation progressive du projet métropolitain d'automatisation de la vente des titres et perception des recettes et l'harmonisation des panneaux d'autobus.

Au chapitre de l'indexation des tarifs, la politique tarifaire suivie depuis cinq ans pour les titres locaux et les titres métropolitains a été d'utiliser le taux d'inflation pour ajuster les tarifs. Pour 2004, les sociétés de transport ont demandé, face à la carence des ressources, d'indexer les tarifs de 10,0 %. L'AMT indexe les titres métropolitains de 10,5 % en moyenne, et les organismes de transport fixent à 10,0 % l'indexation de leurs titres locaux. Pour les zones plus éloignées, l'indexation retenue est de 5,0 %.

Le PTI 2004-2005-2006 s'élève à 689,3 M\$, soit 645,3 M\$ pour les projets autorisés, ou en processus d'autorisation financière gouvernementale, et **44,0 M\$** pour les nouvelles initiatives. Le PTI se caractérise par la priorité accordée au maintien du patrimoine du métro et des trains, à la réalisation des projets en cours, à la consolidation des services, aux études de développement et au choix d'un nombre limité de nouveaux projets (voies réservées, stationnements, train de Mascouche) dans le but de concilier la pénurie des ressources gouvernementales et le soutien nécessaire aux services de transport collectif pour éviter leur détérioration et une baisse d'achalandage.

Les axes vers Montréal sont encore priorisés afin de :

- offrir une meilleure mobilité aux populations de l'est et l'ouest de Montréal, de Laval, de Longueuil et des couronnes qui, sans le transport en commun, n'ont d'autre choix que de recourir à l'automobile pour aller travailler, étudier ou utiliser des services;

- diminuer les impacts négatifs de l'automobile au centre de l'agglomération, dans le but d'en préserver l'attractivité et la qualité de vie;
- consolider les pôles de développement situés au cœur de l'agglomération et l'équilibre régional.

La réalisation des projets en cours et en processus d'autorisation financière se poursuivra en collaboration étroite et harmonieuse avec ses partenaires. Les projets étudiés en 2004 seront présentés dans les PTI ultérieurs.

Dans chaque axe de déplacement, les projets ont aussi été priorisés pour optimiser les résultats attendus en matière d'usage des transports collectifs.

Les projets principaux de 2004 et 2005 sont : la contribution à Réno-Systèmes et le début de contributions à la rénovation des voitures de métro, la poursuite de la construction du métro à Laval, les terminus Côte Vertu et Saint-Eustache, le renforcement du train de Blainville et son prolongement à Saint-Jérôme, le nouveau projet de train vers Mascouche, les études de trains de Repentigny, l'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes, le devancement du projet des véhicules électriques s'il est autorisé et l'ajout de stationnements incitatifs en partenariat.

Le conseil d'administration de l'AMT a approuvé les budgets d'exploitation et d'immobilisations 2004 et le PTI 2004-2005-2006, à sa réunion du 29 août 2003, pour fins de consultation au cours des mois de septembre et octobre 2003 auprès des villes de Montréal, Laval, Longueuil, de la CMM, des municipalités régionales de comté (MRC) ainsi que des organismes de transport (AOT). Les commentaires reçus ont été en grande partie intégrés.

Le conseil d'administration de l'AMT a adopté les budgets 2004 à sa séance du 21 novembre 2003.

Le budget d'exploitation a été approuvé par le conseil de la CMM le 11 décembre 2003.

Le PTI 2004-2005-2006 a été transmis au ministre des Transports pour approbation.

Plus que jamais, le maintien du patrimoine ainsi que le développement et l'utilisation accrue des transports collectifs présentent des avantages importants pour la société, principalement pour préserver la vitalité économique de la région métropolitaine de Montréal, la protection de son environnement et la qualité de vie de son milieu. Le cadre financier actuel et les ressources gouvernementales limitées conduisent à accroître les efforts de réflexion et trouver des solutions pour diversifier les sources de revenus, trouver de nouveaux partenariats, revoir les façons de faire pour générer des économies. Une nouvelle fois, le budget 2004 de l'AMT a été conçu dans cette perspective qui s'inscrit dans une démarche à long terme.

Le 12 décembre 2003

1 SYNTHÈSE DU BUDGET D'EXPLOITATION 2004 ET DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2004-2005-2006

1.1 SYNTHÈSE DU BUDGET D'EXPLOITATION 2004

Le budget d'exploitation totalise 229,1 M\$ en 2004, soit un montant supérieur de 7,2 M\$ à la prévision en 2003. Il a été préparé en prenant comme hypothèse le cadre financier actuel du transport en commun. Le tableau 1.1 présente le budget d'exploitation 2004 poste par poste, alors que le tableau 1.3 le présente selon l'utilisation des remises gouvernementales.

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

	2001	2002	2003	2003	2004
	Réel	Réel	Budget	Prévision	Budget
(en milliers \$)					
Revenus					
Remises gouvernementales					
- Droit sur l'immatriculation	43 781	45 367	45 645	47 400	48 822
- Taxe sur l'essence	43 245	46 348	45 698	49 200	50 676
Recettes métropolitaines TRAM	43 908	45 403	45 120	48 173	52 277
Recettes des trains de banlieue	25 725	28 979	32 031	33 809	35 982
Contributions municipales aux trains de banlieue	21 407	24 358	27 524	27 873	29 306
Contributions MTQ aux trains de banlieue	147	2 497	267	267	-
Subvention MTQ pour le service de la dette	24 467	16 308	10 004	10 004	8 100
Programme d'aide - transport adapté	265	214	450	450	450
Programme d'aide - programmes-employeurs	153	54	100	-	-
Express métropolitains	1 459	1 508	1 669	1 670	2 463
Répartition des coûts des infrastructures	195	1 990	2 478	2 332	218
Autres	1 486	758	1 150	760	800
	206 238	213 784	212 136	221 938	229 094
Dépenses					
Aide métropolitaine et dépenses afférentes	51 426	55 428	56 050	56 050	57 100
Aide métropolitaine - support au développement	928	1 561	1 600	1 600	2 000
Aide métropolitaine - transport adapté	392	295	700	710	893
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM	4 132	5 173	5 100	5 100	6 600
Répartition des recettes des trains de banlieue	2 746	4 084	3 535	3 335	3 228
Trains de banlieue	60 342	66 626	70 067	70 160	75 793
Équipements métropolitains	8 778	9 580	10 694	10 694	12 358
Service de la dette	25 074	16 787	10 402	10 428	8 422
Express métropolitains	2 711	2 337	2 268	2 228	3 093
Gestion de la demande - programmes-employeurs	153	379	600	500	600
Dépenses de fonctionnement - AMT	3 958	4 239	4 500	4 700	4 700
Réserve pour éventualités	-	-	500	500	500
Autres	926	1 880	1 000	1 644	1 530
	205 474	213 772	212 136	215 822	229 094
Résultat net de l'exercice	764	12	-	6 116	-
Réserve pour activités futures (déficit) au début de l'exercice	(764)	-	-	12	-
Provision pour distribution suite aux résultats vérifiés (si décision prise par le CA)				-	
- gratuité de l'utilisation des équipements métropolitains				2 114	
- déplafonnement de l'aide métropolitaine				1 834	
- déplafonnement de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire				863	
- réserve pour fluctuation des remises gouvernementales				1 317	
Réserve pour activités futures à la fin de l'exercice	-	12	-	-	-

Le surplus prévu de 6,1 M\$ selon la prévision 2003 pourrait être redistribué en partie à la fin d'année, à l'occasion de l'approbation des états financiers, en versement des aides métropolitaines de 2,7 M\$ pour atteindre le niveau d'achalandage prévu, en réduction de la facturation des équipements métropolitains de 2,1 M\$ pour atteindre la gratuité ou selon toute autre décision du conseil d'administration. Le solde du surplus de 1,3 M\$ serait affecté à un fonds de réserve pour pallier aux fluctuations de la taxe sur l'essence en 2004.

Le tableau 1.2 présente l'impact par AOT découlant du déplafonnement des aides métropolitaines et de la gratuité de l'utilisation des équipements métropolitains pour 2003 et 2004.

Tableau 1.2
Impact par AOT

	Budget 2003	Prévision 2003	Écart	Budget 2004	Écart vs pré. 2003
STM	71 884	76 083	4 199	77 076	993
RTL	15 253	16 807	1 554	17 747	940
STL	8 873	9 601	728	10 216	615
Couronnes	7 162	10 411	3 249	11 180	769
AMT	22 051	22 246	195	24 455	2 209
Total	125 223	135 148	9 925	140 674	5 526

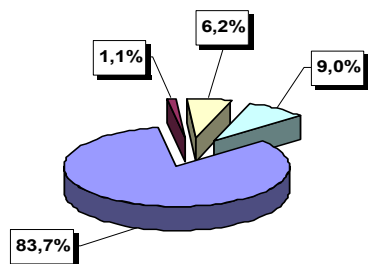
version	Budget 2004 août	Budget 2004 novembre	Écart
STM	75 760	77 076	1 316
RTL	16 165	17 747	1 582
STL	9 656	10 216	560
Couronnes	10 707	11 180	473
AMT	24 153	24 455	302
Total	136 441	140 674	4 233

Tableau 1.3
Choix de l'AMT dans l'utilisation des revenus en 2004
de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation

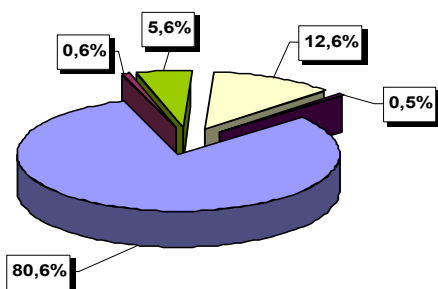
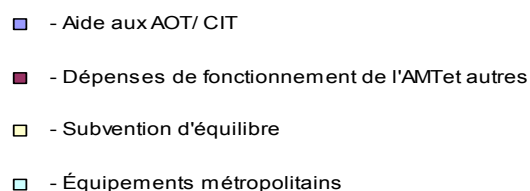
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	(en milliers de \$)		Variation 2004/1996
								2003	2004	
- Remises gouvernementales (essence et immatriculation) - frais SAAQ	82 332	85 679	85 627	85 921	86 103	86 162	90 807	95 652	98 522	19,66%
- Aides métropolitaines :										
- Aide métropolitaine, sociétés de transport / CIT	51 174	52 103	52 242	54 894	55 390	52 354	56 989	57 650	59 100	15,49%
- Aide aux tarifs réduit et intermédiaire aux sociétés de transport / CIT			483	5 394	5 871	4 132	5 173	5 100	6 600	
- Aide métropolitaine aux trains de banlieue	16 589	15 410	14 296	13 898	13 540	15 812	14 880	11 549	13 733	-17,22%
Total des aides aux AOT	67 763	67 513	67 021	74 186	74 801	72 298	77 042	74 299	79 433	
Équipements métropolitains	7 310	7 609	8 718	9 062	8 996	9 186	10 056	11 115	12 462	70,48%
Facturation des coûts des équipements métropolitains **							(1 990)	(2 332)	-	
Express métropolitains				239	514	1 252	829	558	630	
Dépenses de fonctionnement de l'AMTet autres	906*	2 723	2 534	3 060	3 471	2 662	4 858	5 396	5 497	
Subvention d'équilibre selon la loi de l'AMT	5 000	5 000	5 000	3 500	1 500	-	-	-	-	
Réserve pour imprévus								500	500	
Surplus de l'année (déficit)	1 353	2 834	2 354	(4 126)	(3 179)	764	12	6 116	-	
Solde reporté en début d'année	-	1 353	4 187	6 541	2 415	(764)	-	12	-	
Provision pour distribution suite aux résultats finaux								6 128	-	
Surplus / déficit reporté	1 353	4 187	6 541	2 415	(764)	-	12	-	-	

* 6 mois

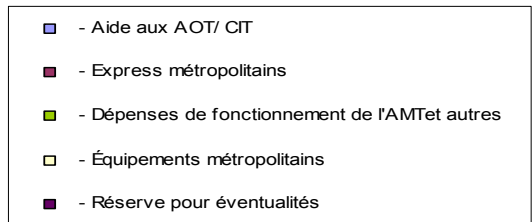
** Facturation aux AOT des coûts d'exploitation 25 % en 2002 et 2003



RÉPARTITION DES DÉPENSES EN 1996



RÉPARTITION DES DÉPENSES EN 2004



L'année 2004 est une année de consolidation des transports collectifs et de réalisation des projets en cours.

▪ **Achalandage**

Pour 2003, l'AMT prévoit une hausse d'achalandage de 1,4 %. Pour le budget 2004, l'AMT tient compte de la hausse tarifaire moyenne de 10,5 %, ayant comme conséquence une baisse d'achalandage de 1,5 %, tout en conservant comme cible un accroissement annuel de 1,0 %. Le tableau 1.4 comprend les ajustements des historiques d'achalandage fournis par les sociétés de transport.

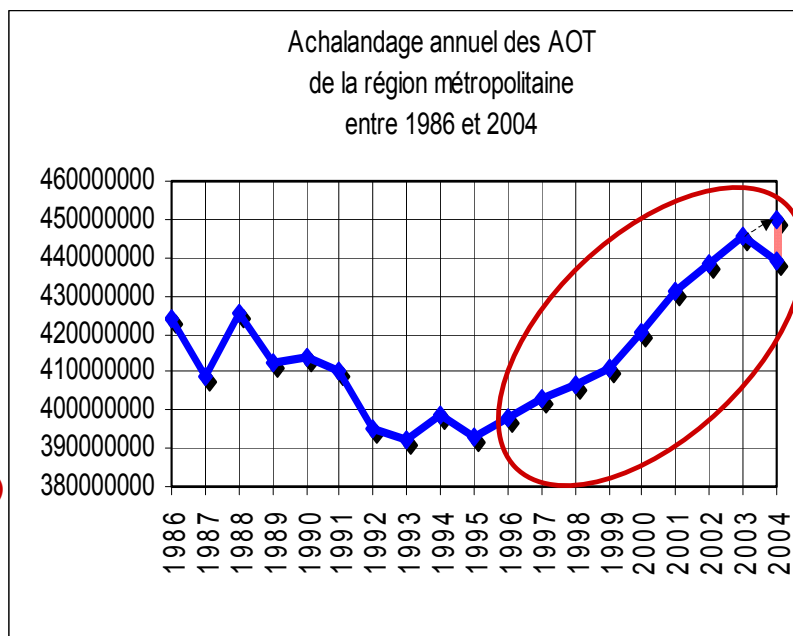
Tableau 1.4
Variation de l'achalandage annuel 2000 à 2004

	Achalandage 2000	Variation 2000/1999	Achalandage 2001	Variation 2001/2000	Achalandage 2002	Variation 2002/2001	Prévision 2003	Variation 2003/2002	Budget 2004	Cible 2004
	Nb dépl./an		Nb dépl./an		Nb dépl./an		Nb dépl./an			Nb dépl./an
AMT (trains)	11 992 400	8,6%	12 195 800	1,7%	12 879 000	5,6%	13 833 000	7,4%		
AMT (bus)	405 900	58,2%	637 200	57,0%	744 600	16,9%	750 500	0,8%		
STM(*)	347 800 000	1,6%	354 900 000	2,0%	363 185 500	2,3%	367 100 000	1,1%		
(métro)	209 403 700	1,7%	214 629 400	2,5%	219 231 300	2,1%	222 676 000	1,6%	▼	▼
STL(*)	16 823 200	2,9%	17 663 000	5,0%	17 870 000	1,2%	18 655 000	4,4%	▲	▲
RTL(*)	29 004 000	2,3%	30 427 000	4,9%	30 114 100	-1,0%	30 193 000	0,3%		
CIT et municipalités(*)	14 211 000	6,8%	14 737 000	3,7%	14 865 000	0,9%	15 138 000	1,8%		
Total	419 830 600	2,0%	430 560 000	2,6%	439 658 200	2,1%	445 669 500	1,4%	438 984 458	450 126 000

(*) Données à confirmer pour 2003

Figure 1.1
Évolution de l'achalandage

- 1986-95 = -1% / an
- 1996 = + 1,2%
- 1997 = + 1,2%
- 1998 = + 1,0%
- 1999 = + 0,9%
- 2000 = + 2,3%
- 2001 = + 2,6%
- 2002 = + 2,0 %
- 2003 → + 0% (budget)
- 2003 → + 1,4% (révisé)
- 2004 → - 1,5% (budget)
- 2004 → +1,0% (cible)



Un accroissement minimal de l'achalandage TC de 1,7 % en moyenne annuellement est ciblé pour les dix prochaines années. Le comité des finances, regroupant toutes les autorités organisatrices de transport (AOT) de la région et l'AMT, a utilisé cette hypothèse pour préparer les prévisions financières de révision du cadre financier du transport en commun. Une hypothèse d'augmentation annuelle de l'achalandage du TC de 2,7 % impliquerait que tous les partenaires de la région collaborent activement, dans leurs champs de compétence, à mettre en œuvre la vision de développement durable mise de l'avant par le *Cadre d'aménagement gouvernemental* et reprise par l'AMT. Une hypothèse de 5 % permettrait de rejoindre les objectifs de Kyoto. À l'annexe A, on retrouve le tableau des variations d'achalandage par AOT depuis 1996.

▪ **Indexation des tarifs métropolitains et des trains de banlieue = 10,5 %**

Pour la période de juin 2002 à mai 2003, la moyenne des indices mensuels des prix à la consommation pour la région de Montréal est de 3,0 %.

Par ailleurs, le rabais tarifaire découlant de l'achat de titres métropolitains plutôt que de titres locaux multiples est, depuis 1992, de l'ordre de 27 % en zone 3. Les hausses tarifaires des titres STM en janvier et juillet 2003 totalisant 8 % ont porté ce rabais à 28 %. Compte tenu de l'insuffisance des sources financières du cadre financier actuel, l'AMT propose, dès 2004, de diminuer sur un horizon de 3 ans le rabais découlant de l'intégration tarifaire de 28 % à 25 %.

	2003	2004	2005	2006
Rabais découlant de l'intégration tarifaire des titres métropolitains	28 %	27 %	26 %	25 %

En fonction des tarifs 2003, un ajustement à la hausse de 2% des tarifs métropolitains permettra de ramener ce rabais tarifaire de 28 % à 27 %.

Compte tenu des difficultés budgétaires auxquelles font face les sociétés de transport, de l'insuffisance des ressources dans le cadre financier actuel, du report de la révision du cadre financier, et suite à la demande des sociétés, malgré l'impact négatif sur l'achalandage, l'AMT consent à une indexation de 10,5 % des tarifs métropolitains et trains de banlieue pour le 1^{er} janvier 2004, à la condition d'obtenir des sociétés de transport, au plus tard le 10 décembre 2003, l'engagement de leur organisme respectif confirmant une indexation d'environ 10 % des tarifs de leurs cartes mensuelles locales pour 2004. Dans la semaine du 24 novembre, les sociétés de transport ont annoncé une indexation d'environ 10 % des tarifs de leurs cartes mensuelles. Lors de sa séance du 13 novembre 2003, la CMM n'a pas désavoué la grille tarifaire de l'AMT.

Pour maintenir la cohérence du système tarifaire métropolitain, les hausses des tarifs pour les TRAM 1 à 8 sont les suivantes pour le 1^{er} janvier 2004.

	<u>Indexation moyenne 10,5 %</u>
TRAM 1 :	14 %
TRAM 2 :	13 %
TRAM 3 :	12 %
TRAM 4 :	8 %
TRAM 5 à 8 :	5 %

Cette indexation moyenne de 10,5 % tient compte du maintien, sur un horizon de 3 ans, de la diminution du rabais découlant de l'intégration tarifaire de 28 % à 25 %.

Tableau 1.5
Comparaison des tarifs, budget 2004 versus 2003

Zone	Tarifs ordinaires		Tarifs intermédiaires		Tarifs réduits	
	Tarif 2003	Tarif 2004	Tarif 2003	Tarif 2004	Tarif 2003	Tarif 2004
1	55,00	62,50	44,00	50,00	32,50	37,50
2	65,00	73,50	52,00	59,00	38,50	44,00
3	81,50	91,00	65,00	73,00	48,00	55,00
4	95,50	103,00	76,50	82,50	56,50	62,00
5	113,00	119,00	90,50	95,00	66,50	71,50
6	135,00	142,00	108,00	114,00	79,50	85,00
7	158,00	166,00	126,00	133,00	93,00	99,50
8	179,00	188,00	143,00	150,00	106,00	113,00

Avec une indexation moyenne de 10,5 % et à achalandage constant, les recettes métropolitaines des TRAM 1 à 8 prévues pour 2004 totalisent 78,7 M\$, soit une hausse de 7,7 M\$ par rapport à la prévision 2003.

Cependant, l'impact négatif d'une hausse importante de tarif conduit à une diminution de l'usage du transport en commun et provoque des effets contraires à ceux recherchés. Considérant une baisse d'achalandage pour les TRAM 1 à 4, les recettes métropolitaines prévues pour 2004 totalisent 77,2 M\$, soit une hausse de 6,2 M\$ par rapport à la prévision 2003.

Le tableau suivant présente l'impact net par AOT des tarifs du budget 2004 versus la prévision 2003.

Tableau 1.6
Impact par AOT des tarifs métropolitains, budget 2004 versus 2003

(en millions de \$)

AOT	PRÉVISION 2003	BUDGET 2004	ÉCART
STM	22,7	24,8	2,1
RTL	12,6	13,6	1,0
STL	7,2	7,8	0,6
AMT-TRAIN	20,0	21,4	1,4
AMT-BUS	0,7	1,1	0,4
OMIT	7,8	8,5	0,7
TOTAL	71,0	77,2	6,2

Le tableau 1.7 présente les tarifs locaux mensuels de différents organismes.

Tableau 1.7
Tarifs locaux mensuels des services de transport collectif 2003

(en dollars canadiens)

	Ordinaire	Réduit
Montréal	54,00 \$	27,00 \$
Québec	59,90 \$	29,30 \$
Outaouais	60,50 \$	44,00 \$
Toronto	98,75 \$	83,25 \$
Vancouver	63,00 \$	40,00 \$
Calgary	65,00 \$	40,00 \$
Winnipeg	65,45 \$	42,35 \$
Edmonton	58,00 \$	41,00 \$
Paris	76,30 \$	38,15 \$
Chicago	117,50 \$	58,75 \$
Washington	68,04 \$	34,02 \$
New York	98,76 \$	49,38 \$

▪ **Maintien des conditions d'admissibilité suivantes pour les différents tarifs :**

- Tarif réduit : de 6 à 17 ans et 65 ans ou plus
rabais de 40 % sur le tarif ordinaire
- Tarif intermédiaire : de 18 à 21 ans
rabais de 20 % sur le tarif ordinaire

▪ **Modification de la structure tarifaire zonale de la ligne de trains de banlieue Blainville pour 2004**

- transférer la gare Blainville de la zone 5 à la zone 6 lors de l'ouverture de la gare Saint-Jérôme prévue à l'automne 2004.

▪ **Municipalités nouvellement incluses au système tarifaire métropolitain**

Municipalité	AOT local	Zone tarifaire	Limites
Saint-Jérôme	CIT des Basses-Laurentides OMIT Saint-Jérôme	7	Secteur situé au sud-est de l'axe défini par la Côte Saint-Nicolas, l'autoroute 15, la montée Meunier, la rue Laviolette, la rue Bélanger et la côte Saint-André
	OMIT Saint-Jérôme	8	Secteur situé au nord-ouest de l'axe défini par la Côte Saint-Nicolas, l'autoroute 15, la montée Meunier, la rue Laviolette, la rue Bélanger et la côte Saint-André
Salaberry-de-Valleyfield	CIT Sud-Ouest	8	
L'Île Perrot		4	
Notre-Dame-de-l'Île Perrot		4	
Pincourt		4	
Terrasse-Vaudreuil		4	
Vaudreuil-sur-le-Lac		5	
L'Île Cadieux		5	
Pointe-des-Cascades		5	
Vaudreuil-Dorion		5	Secteur Est
		6	Secteur Ouest
Saint-Lazare		6	
Hudson		6	
Rigaud		6	
Les Cèdres		7	

▪ **Révision de l'intégration tarifaire**

Le système tarifaire métropolitain a été élargi à l'ensemble du territoire de l'AMT en juillet 1998. Au terme de cinq ans, l'AMT a amorcé une évaluation de l'intégration tarifaire en 2003.

Cette évaluation a pour objet :

- d'effectuer le bilan après 5 ans;
- de mieux harmoniser le système tarifaire;
- de baliser le règlement des principaux irritants répertoriés à ce jour, dans la mesure où les ajustements requis ne perturbent pas l'actualisation plus large du système tarifaire métropolitain qui pourrait découler de cet exercice d'évaluation;

- de répondre à la requête « d'harmonisation des zones tarifaires » formulée par la Communauté métropolitaine de Montréal en décembre 2002;
- de contribuer aux travaux de mise en place du système automatisé de vente de titres et de perception des recettes à l'aide de cartes à puce actuellement en cours de réalisation dans la région métropolitaine;
- d'optimiser les revenus.

Cet exercice d'évaluation, qui devrait se terminer en juin 2004, porte sur :

- le contexte et l'historique tarifaire métropolitain;
- le portrait de l'état actuel du système tarifaire, des requêtes formulées et des ajustements apportés de 1998 à 2004;
- le bilan des résultats atteints en regard des objectifs fixés;
- l'évaluation des impacts d'éventuels scénarios d'ajustements.

La politique tarifaire métropolitaine d'un horizon de cinq ans sera alors mise à jour et servira de base pour le budget 2005.

▪ **Nouveaux express métropolitains**

L'AMT prévoit de mettre en place de l'Express de l'Est et l'Express A-20 en 2004.

▪ **Contributions des automobilistes = 98,5 M\$**

Les revenus provenant du droit sur l'immatriculation et de la taxe sur l'essence sont à la hausse. Selon les résultats des premiers neuf mois de 2003, une hausse de 5,3 M\$ de remises par rapport au budget approuvé de 2003 est intégrée aux prévisions 2003 et au budget 2004, suite à l'ajout de la ville de Saint-Jérôme (1,8 M\$) au territoire de l'AMT et d'une augmentation générale de la consommation d'essence. L'AMT considère dans son budget 2004 qu'elle percevra pour les 17 municipalités exemptées un montant du droit d'immatriculation équivalant à celui remis en 2002 et 2003, soit 1,2 M\$, directement par le MTQ. Le tableau ci-dessous montre l'évolution de ces sources. Les frais de gestion de 2 % de la SAAQ sont déduits des remises gouvernementales.

Tableau 1.8
Évolution des contributions des automobilistes

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003	2004
	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Budget approuvé	Prévision	Budget
Immatriculation	39,9	40,4	41,6	42,2	43,5	43,8	45,4	45,6	47,4	48,8
Taxe sur l'essence	43,2	46,1	44,9	44,6	44,4	43,2	46,3	45,7	49,2	50,7
Sous-total	83,1	86,5	86,5	86,8	87,9	87,0	91,7	91,3	96,6	99,5
Moins facture SAAQ	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0
Total	82,3	85,7	85,7	86,0	87,0	86,1	90,8	90,4	95,6	98,5

Tableau 1.9
Attribution prévue des contributions des automobilistes par territoire

Provenance des revenus (2004)			Attribution des dépenses (2004)		
	(en milliers \$)	(en %)		(en milliers \$)	(en %)
Montréal	41 196	41,81%	Montréal	69 309	70,35%
Longueuil	11 061	11,23%	Longueuil	11 453	11,62%
Laval	10 688	10,85%	Laval	4 395	4,46%
Couronnes	35 577	36,11%	Couronnes	13 365	13,57%
Total	98 522	100,00%	Total	98 522	100,00%

▪ **Financement des activités hors territoire de l'AMT**

Pour des projets spécifiques, l'AMT peut organiser ou autoriser des activités de transport collectif à l'extérieur de son territoire. En ce qui concerne le train de banlieue, il y a le cas de la gare de Rigaud, sur la ligne Dorion-Rigaud. Pour les services d'autobus, c'est le cas de sept CIT sur les 13 faisant partie du territoire de l'AMT. Une partie des activités de ces sept CIT se déroule en dehors du territoire de l'AMT.

Dès 1997, l'AMT a mis en place des règles budgétaires strictes qui respectent le fait que certains citoyens contribuent au financement de l'AMT et d'autres pas, sans que cela nuise aux activités de transport collectif. Les règles du jeu retenues pour le financement des services hors territoire sont simples : le financement des immobilisations et de l'exploitation est entièrement assumé par la ou les villes situées hors territoire. Cette politique est maintenue pour 2004.

▪ **Recettes métropolitaines : revenus des ventes de titres TRAM = 52,3 M\$**

L'évolution des recettes métropolitaines tient compte de l'intégration tarifaire de 1998, de l'implantation du tarif intermédiaire en 2000, de l'accroissement des ventes, du sondage téléphonique de 2002, de l'achalandage et de l'indexation. Les recettes sont réparties intégralement entre les AOT du territoire de l'AMT, déduction faite des dépenses afférentes. La méthode de partage a comme base l'utilisation par les usagers des réseaux respectifs des AOT. La méthode employée s'applique en deux étapes :

1. un premier montant de 17,50 \$ par titre vendu est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau pour chaque zone tarifaire. Ce montant de 17,50 \$ représente moins de 20 % du tarif ordinaire de la zone 3;
2. le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur le réseau (passagers-km).

Les dépenses afférentes à l'exploitation du système tarifaire métropolitain, de l'ordre de 0,45 M\$ par année, sont déduites du partage des revenus, en 2004 comme en 2003, et comprennent les frais d'impression et de distribution des titres, les frais de sondage et de traitement de l'information nécessaires au partage des recettes, la commission versée pour la vente de titres métropolitains et les mauvaises créances.

Le tableau 1.10 présente l'évolution des recettes métropolitaines TRAM. Le budget 2003 de 45,1 M\$ avait été établi en tenant compte du taux de croissance des trois dernières années et de l'hypothèse (pour fins de budget) de croissance d'achalandage nulle. La prévision 2003 est ajustée à 48,2 M\$ en considérant les ventes réelles des neuf premiers mois de l'année 2003.

Pour des fins budgétaires, l'AMT prévoit en 2004 une baisse du niveau des ventes des TRAM des zones 1 à 4 compte tenu de l'indexation moyenne de 10,5 % des tarifs.

Tableau 1.10
Évolution des recettes métropolitaines TRAM

(en millions \$)

	Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Réel 2002	Budget 2003	Prévision 2003	Budget 2004
Recettes métropolitaines	34,8	33,0	30,9	36,7	39,6	43,9	45,4	45,1	48,2	52,3

▪ **Aide métropolitaine aux trains de banlieue : 13,7 M\$**

Le tableau 1.11 présente l'évolution des revenus et des coûts associés aux lignes de trains de banlieue. L'AMT finance une partie des opérations des trains. Le budget 2004 tient compte, d'une part, de l'indexation des tarifs de 10,5 %, de l'accroissement d'achalandage et des modifications de la structure tarifaire zonale et, d'autre part, de l'indexation des coûts des contrats, de la réduction du crédit de taxes foncières annoncée lors du dernier budget du gouvernement (0,4 M\$) et de la hausse des primes d'assurances en responsabilité civile plus élevées en 2004 (1,0 M\$).

Depuis 1996, malgré l'ajout de trois lignes de trains, **l'aide de l'AMT aux trains par les sources régionales a décliné de 17,2 % libérant des ressources pour les autres aides métropolitaines (métro et autobus) et les autres activités de l'AMT.**

Les faits marquants pour 2004 concernant l'exploitation des trains de banlieue sont :

- la mise en place des gares Saint-Hubert et Saint-Basile-le-Grand à l'automne 2003;
- la mise en place d'une gare à Candiac sur la ligne de trains Delson en juillet 2004;
- l'ajout du service de train de Blainville jusqu'à Saint-Jérôme prévu en septembre 2004;
- la prolongation de l'exploitation de la ligne de trains de banlieue Delson jusqu'au 31 décembre 2004;
- l'AMT prévoit allouer en 2004 une aide aux trains de banlieue d'un montant de 1,4 M\$ comprenant des ristournes de 832 000 \$ et de 260 000 \$ respectivement pour les lignes Mont-Saint-Hilaire et Delson et une allocation de 406 000 \$ pour le développement de service à la ligne Blainville, correspondant au surplus généré par la ligne.

Aide aux trains de banlieue

Les trains de banlieue sont une organisation autonome au même titre que les autres AOT. Une aide métropolitaine peut y être consentie comme compensation à son apport au réseau métropolitain.

Le métro reçoit près de 20 % d'aide métropolitaine par rapport à ses coûts d'opération, soit 43,9 M\$. Le pourcentage correspond à la part des usagers résidant à l'extérieur de Montréal.

Les AOT reçoivent une compensation pouvant aller jusqu'à 13,0 M\$ pour leur contribution au réseau métropolitain par autobus (RTMA).

Les trains de banlieue reçoivent une aide de 13,7 M\$ pour les coûts d'exploitation. Cette aide inclut le financement complémentaire à celui des usagers et des municipalités ainsi que les ristournes. Elle représente moins de 20 % des coûts d'exploitation des trains de banlieue et correspond à peu près à 17 % de passagers venant des villes qui ne contribuent pas au financement des trains.

Tableau 1.11
Évolution des revenus et des coûts associés aux lignes de trains de banlieue

	1996 Réel	1997 Réel	1998 Réel	1999 Réel	2000 Réel	2001 Réel	2002 Réel	2003 Budget	2003 Prévision	2004 budget
Budget d'exploitation des trains de banlieue										
Revenus des usagers des trains	9 947	13 593	17 893	21 329	23 682	25 725	28 049	30 967	32 583	34 486
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire							930	1 064	1 226	1 496
Contributions municipales nettes	17 136	17 007	17 827	20 048	20 943	21 407	24 358	27 948	27 985	30 344
Ristournes			(153)	(605)	(948)			(424)	(112)	(1 038)
Contribution MTQ - mesure d'atténuation						147	2 497	267	267	-
Répartition des recettes trains	(831)	(2 646)	(2 875)	(3 713)	(2 875)	(2 746)	(4 084)	(3 535)	(3 335)	(3 228)
Service de la dette nette	-	(61)	(42)	(34)	(28)	(150)	(150)	(150)	(150)	(622)
Aide au développement de service										(406)
Dépenses d'exploitation et de gestion	(42 841)	(43 303)	(46 946)	(50 923)	(54 314)	(60 195)	(66 480)	(69 920)	(70 013)	(74 765)
Contribution assumée par l'AMT	(16 589)	(15 410)	(14 296)	(13 898)	(13 540)	(15 812)	(14 880)	(13 783)	(11 549)	(13 733)
Déficit par ligne de trains assumé par l'AMT										
Deux-Montagnes	(7 867)	(5 964)	(4 512)	(4 528)	(3 029)	(3 567)	(3 721)	(2 683)	(1 877)	(2 063)
Dorion/Rigaud	(8 722)	(9 043)	(7 817)	(7 228)	(7 014)	(6 341)	(7 076)	(7 364)	(7 016)	(7 505)
Blainville		(403)	(1 967)	(2 142)	(1 507)	(1 064)	205	(78)	1 031	369
Mont-Saint-Hilaire					(1 990)	(4 486)	(3 343)	(2 687)	(2 621)	(3 166)
Delson					(354)	(945)	(945)	(971)	(1 066)	(1 368)
Contribution assumée par l'AMT	(16 589)	(15 410)	(14 296)	(13 898)	(13 540)	(15 812)	(14 880)	(13 783)	(11 549)	(13 733)

▪ **Équipements métropolitains = 12,5 M\$**

Les coûts associés aux équipements métropolitains comprennent tous les frais de gestion et d'exploitation des équipements reconnus (voies réservées, terminus, stationnements) et des billetteries métropolitaines aménagées dans les terminus. Jusqu'en 2002, seules les AOT hors territoire étaient facturées (à 100 %) pour l'usage des équipements. L'AMT a introduit, en 2002, une facturation de 25 % des coûts d'utilisation des équipements. **Le budget 2003 incluait le même taux de facturation. L'AMT propose pour 2003 et 2004 de revenir à la gratuité de l'utilisation au lieu des 40 % annoncés en 2002**, ce qui représente une décision favorable aux AOT. Cette décision est basée sur l'amélioration des revenus en provenance des remises gouvernementales, de l'ajout de la ville de Saint-Jérôme et sur l'élimination de cet irritant majeur, difficile à gérer.

Les services d'entretien régulier des équipements métropolitains sont assumés par contrats, soit par des firmes privées, par les sociétés de transport, par les villes ou par le MTQ. Afin de diminuer les coûts en 2004, il est retenu d'accélérer le transfert des contrats au privé.

L'AMT planifie de partager en 2004 des espaces de stationnement à proximité des équipements métropolitains en partenariat avec le privé.

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains sont estimés pour 2003 à 10,7 M\$ et pour 2004 à 12,4 M\$, soit 1,7 M\$ de plus. L'augmentation s'explique par une indexation des coûts d'opération pour les équipements de (0,1 M\$) ainsi que les nouveaux équipements et les modifications apportées aux équipements existants (1,6 M\$), en particulier :

- pour 2004, la voie réservée Pie-IX en opération sur une année complète (0,9 M\$);
- nouveaux terminus Côte-Vertu et Saint-Eustache (0,5 M\$).

Tableau 1.12
Coûts associés aux équipements métropolitains

(en millions \$)

	1996 Réel	1997 Réel	1998 Réel	1999 Réel	2000 Réel	2001 Réel	2002 Réel	2003 Budget approuvé	2003 Prévision	2004 Budget
Équipements métropolitains	6,1	6,2	7,2	7,7	7,6	8,8	9,6	10,7	10,7	12,4
Facturation des coûts	-	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(0,2)	(2,0)	(2,5)	(2,3)	(0,2)
Service de la dette nette	1,2	1,4	1,7	1,5	1,6	0,6	0,5	0,4	0,4	0,3
Total	7,3	7,4	8,7	9,0	9,0	9,2	8,1	8,6	8,8	12,5

▪ **Express métropolitains = 0,6 M\$**

L'AMT a mis en place en 1998 le premier express métropolitain qui assure la desserte entre le stationnement Chevrier et le terminus Centre-Ville; puis, en 2000, l'Express Le Carrefour qui assure la desserte entre le stationnement Le Carrefour et le terminus Côte-Vertu. L'AMT propose de mettre en place, en 2004, deux nouveaux express métropolitains, soit l'Express de l'Est et un second dans l'axe de l'A-20, annoncé déjà en 2003.

Le déficit assumé par l'AMT pour les express métropolitains est la différence entre la somme des revenus (recettes usagers, contributions municipales, aide métropolitaine de 0,50 \$) et les frais d'exploitation.

Tableau 1.13
Contribution de l'AMT pour les express métropolitains

(en millions \$)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003	2004
	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Budget approuvé	Prévision	Budget
Recettes usagers	-	0,4	0,7	0,9	1,0	1,2	1,2	1,7
Contributions municipales	0,1	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3
Aides métropolitaines		0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,5
Frais d'exploitation	(0,1)	(0,9)	(1,6)	(2,7)	(2,7)	(2,3)	(2,2)	(3,1)
Déficit assumé par l'AMT	-	(0,2)	(0,5)	(1,3)	(1,3)	(0,6)	(0,5)	(0,6)

▪ **Aide métropolitaine de base = 56,9 M\$**

L'AMT peut accorder une compensation financière afin d'encourager le développement de l'achalandage sur le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) et sur le réseau de métro. Deux cent cinquante-six circuits (256) reconnus selon les critères établis contribuant au RTMA, sont exploités par les organismes de transport et reçoivent une contribution financière selon les conditions établies par l'AMT. Les trains de banlieue sont traités dans la section précédente.

L'aide métropolitaine pour 2004 est répartie de la façon suivante :

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

Les plafonds de l'aide métropolitaine pour 2004 ont été augmentés, passant de 55,8 M\$ en 2003 à 56,9 M\$ en 2004. Ils s'élèvent respectivement à 43,9 M\$ pour le métro et 13,0 M\$ pour les autobus, représentant les montants requis pour atteindre les achalandages prévus. Ceux-ci sont estimés sur la base des achalandages prévus pour l'année 2003, réduction faite de la baisse d'achalandage anticipée en 2004 compte tenu de l'indexation moyenne des tarifs de 10,5 %.

▪ **Aide aux tarifs réduit et intermédiaire aux AOT = 6,6 M\$**

L'AMT assume, selon ses disponibilités financières, le rabais de ces tarifs (réduit depuis 1998, et intermédiaire depuis 2000).

Les recettes des titres à tarifs réduit et intermédiaire sont converties en recettes à tarif ordinaire, et par la suite traitées selon les mêmes règles de partage que celles énoncées pour la répartition des revenus des TRAM.

Le plafond de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire pour 2004 a été augmenté, passant de 5,1 M\$ en 2003 à 6,6 M\$ en 2004, représentant le montant requis pour atteindre les ventes prévues. Celles-ci sont estimées sur la base des ventes prévues pour 2003, réduction faite de la baisse d'achalandage anticipée en 2004 compte tenu de l'indexation moyenne des tarifs de 10,5 %.

Tableau 1.14
Aide métropolitaine et aide aux tarifs réduit et intermédiaire

(en milliers \$)

	2000		2001		2002		2003		2004	
	Aide versée	Achalandage réel	Aide versée	Achalandage réel	Aide versée	Achalandage réel	Plafond	Prévu**	Plafond	Prévu**
Métro	41 800	41 881	39 032	42 926	42 535	43 839	42 850	44 546	43 900	43 880
Autobus	12 500	12 807	12 217	13 159	12 749	12 749	13 000	13 138	13 000	12 975
Total plafond aide métropolitaine	54 300	54 688	51 249	56 085	55 284	56 588	55 850	57 684	56 900	56 855
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	5 871	4 819 *	4 132	5 841	5 173	5 813	5 100	6 285	6 600	6 585
Total	60 171	59 507	55 381	61 926	60 457	62 401	60 950	63 969	63 500	63 440

* Montant calculé en fonction de la méthode 2002

** Montant requis selon l'achalandage prévu

▪ **Aide au développement = 2,0 M\$**

L'aide au développement en 2004 inclut les coûts suivants : les campagnes de promotion, la Journée sans voiture, la réalisation de l'enquête O-D 2003 et de l'enquête O-D en continu, le protocole de Kyoto, le Centre d'information métropolitain sur le transport urbain (CIMTU), l'intermodalité vélo, l'étude régionale de transport adapté, le marketing direct, l'abonnement postal à la carte TRAM et aux titres trains ainsi qu'une contribution aux AOT pour l'harmonisation des panneaux d'arrêt d'autobus. Elle est de 1,6 M\$ pour 2003 et de 2,0 M\$ pour 2004.

Tableau 1.15
Aide au développement

(en millions \$)

	1996 Réel	1997 Réel	1998 Réel	1999 Réel	2000 Réel	2001 Réel	2002 Réel	2003 Budget approuvé	2003 Prévision	2004 Budget
Aide au développement				1,2	1,0	1,0	1,6	1,6	1,6	2,0

▪ **Dépenses de fonctionnement = 4,7 M \$**

Pour 2003 et 2004, les dépenses de fonctionnement sont estimées à 4,7 M\$, soit environ 2 % du budget d'exploitation de l'AMT (ou 1 % du total de ses budgets d'exploitation et d'immobilisations). Ces dépenses représentent un niveau équivalant à celui prévu lors de la création de l'AMT en 1995.

Ces prévisions tiennent compte des augmentations salariales pour 2004 (représentant 55 % de la hausse des frais de fonctionnement), soit 2,0 % d'augmentation statutaire, si autorisé, et une augmentation au mérite dont le total des augmentations ne peut excéder 3 % de la masse salariale de l'AMT. Le plan d'effectif reste le même.

Tableau 1.16
Dépenses de fonctionnement

(en millions \$)

	1995 Prévu à la création	1996 Réel	1997 Réel	1998 Réel	1999 Réel	2000 Réel	2001 Réel	2002 Réel	2003 Budget approuvé	2003 Prévision	2004 Budget
Dépenses de fonctionnement	3,5	1,4	3,2	3,3	3,6	4,1	4,0	4,2	4,5	4,7	4,7

▪ **Autres postes**

Les autres postes comprennent les revenus d'intérêts, les revenus commerciaux, les coûts nets associés aux programmes *allégo*, les coûts nets des services du transport adapté, les frais d'administration de la SAAQ ainsi que le montant pour éventualités qui est affecté à un fonds de réserve.

Tableau 1.17
Autres postes

(en millions \$)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003	2004
	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Budget	Prévision	Budget
	approuvé									
Revenus autres	0,5	0,5	1,1	0,8	0,9	1,5	0,8	1,2	0,8	0,8
Subvention gouvernementale – transport adapté			0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,5	0,5	0,5
Dépenses – transport adapté			(0,3)	(0,4)	(0,4)	(0,4)	(0,3)	(0,7)	(0,7)	(0,9)
Subvention gouvernementale – programmes <i>allégo</i>						0,2	0,1	0,1	0,0	0,0
Dépenses programmes <i>allégo</i>						(0,2)	(0,4)	(0,6)	(0,5)	(0,6)
Autres dépenses	(0,8)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(1,4)	(1,0)	(1,6)	(1,5)
Réserve pour éventualités							(0,5)	(0,5)	(0,5)	(0,5)
Total	(0,3)	(0,4)	0,1	(1,4)	(1,2)	(0,4)	(1,5)	(1,0)	(2,0)	(2,2)

Le budget est présenté en équilibre.

L'impact du budget d'exploitation par AOT est présenté à l'annexe E du document budgétaire.

▪ **Révision du cadre financier**

Les organismes de transport et leurs partenaires sont de plus en plus préoccupés par la capacité du cadre financier actuel à soutenir efficacement le maintien et le développement de services efficaces et adaptés aux besoins de la clientèle.

L'augmentation de l'utilisation du transport en commun, visée par tous les partenaires, implique des coûts d'exploitation à la hausse. De plus, le maintien des actifs existants et la consolidation des services est une problématique qui nécessitera une participation financière accrue des municipalités et du gouvernement au cours des prochaines années, tout comme les projets destinés à développer davantage les services de transport en commun.

Le rapport de M. Louis Bernard sur la révision du cadre financier de la région métropolitaine a été rendu public le 23 janvier 2003.

Au plan financier, ce rapport confirme le constat de l'AMT et de ses partenaires quant à :

- l'insuffisance des ressources financières;
- les problèmes d'équité dans les contributions municipales.

La section 3.17 du présent document budgétaire présente la proposition de l'AMT concernant la révision du cadre financier à partir de son expérience vécue depuis sept ans.

Par ailleurs, sans ressources financières additionnelles, les organismes de transport devront se tourner vers d'autres pistes de solutions telles que :

- augmentation des tarifs;
- diminution des services aux usagers;

- diminution des dépenses d'immobilisations, d'où dégradation des équipements;
- report de certains projets.

Ces mesures auront certainement des impacts négatifs sur l'achalandage, annulant ainsi les efforts fournis au cours des sept dernières années par tous les organismes de transport pour accroître l'usage des transports collectifs dans la région de Montréal.

1.2 SYNTHÈSE DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2004-2005-2006 (PTI)

Le PTI 2004-2005-2006 s'élève à 689,3 M\$, soit 645,3 M\$ pour les projets autorisés ou en cours d'autorisation (dont 338,8 M\$ pour la réalisation du métro à Laval), et 44,0 M\$ de nouvelles initiatives. Le budget des projets pour 2004 est de 325,9 M\$, dont 8,7 M\$ en nouvelles initiatives.

Les projets présentés s'intègrent au *Plan de gestion des déplacements du MTQ* qui prévoit les ressources et les projets nécessaires au développement efficace des transports collectifs pour les prochaines années dans la région métropolitaine.

Des contributions municipales de 16,8 M\$ au fonds d'immobilisations métropolitain sont prévues pour 2004. Elles sont inférieures aux prévisions de 17,0 M\$ lors de la création de l'AMT. La baisse des valeurs foncières explique cette situation. Elles devraient se raffermir avec les nouveaux investissements immobiliers observés depuis deux ans.

Le Programme d'immobilisations de l'AMT (2004-2005-2006 et années suivantes) tient compte des orientations définies dans le *Plan stratégique révisé 1997-2007*, des projets annoncés dans le *Plan de gestion des déplacements (PGDM) du ministère des Transports (MTQ)* et dans le *Cadre d'aménagement du ministère des Affaires municipales, du Sport et des Loisirs (MAMSL)*. Il totalise 1 041,4 M\$.

Le Fonds d'immobilisations métropolitain permet de financer, en général, 25 % des coûts des projets d'immobilisations. Le MTQ et/ou d'autres partenaires en assument la différence.

Tableau 1.18
Évolution de la richesse foncière uniformisée

(en millions \$)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Ville de Montréal	103 373,2	92 943,6	95 699,2	90 953,1	88 700,1	89 109,5	92 294,7	90 454,7	96 821,5
Ville de Longueuil	15 894,9	15 807,8	15 696,7	15 313,3	14 949,8	15 125,3	16 943,4	17 165,0	17 988,7
Ville de Laval	15 695,1	14 847,1	14 943,1	14 889,8	13 905,9	14 399,5	14 621,5	14 544,9	15 587,4
Rive-Sud	14 894,6	15 083,3	15 667,4	15 691,8	15 496,8	15 800,9	15 756,7	16 238,7	17 123,1
Rive-Nord	14 758,9	14 883,2	14 568,2	14 504,7	14 338,1	14 721,6	17 095,5	19 628,6	20 745,0
Total	164 616,7	153 565,0	156 573,0	151 352,7	147 390,7	149 156,8	156 711,8	158 031,9	168 265,7

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Ville de Montréal	62,80%	60,52%	61,12%	60,09%	60,18%	59,74%	58,89%	57,24%	57,54%
Ville de Longueuil	9,66%	10,29%	10,03%	10,12%	10,14%	10,14%	10,81%	10,86%	10,69%
Ville de Laval	9,53%	9,67%	9,54%	9,84%	9,43%	9,65%	9,33%	9,20%	9,26%
Rive-Sud	9,05%	9,82%	10,01%	10,37%	10,51%	10,59%	10,05%	10,28%	10,18%
Rive-Nord	8,97%	9,69%	9,30%	9,58%	9,73%	9,87%	10,91%	12,42%	12,33%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

SYNTHÈSE DES PROJETS DES TROIS PROCHAINES ANNÉES

▪ **Maintien du patrimoine :**

- En cours : Métro Réno-systèmes - phase I (part AMT de 12,5 % du projet de 311 M\$)
- En cours : Remplacement des 22 voitures - Ligne Dorion-Rigaud
- En cours : Maintien des infrastructures, gares et matériel roulant (trains)
- En cours d'autorisation : Allongement des quais - Ligne Dorion-Rigaud
- En cours : Entretien majeur des équipements métropolitains
- En cours d'autorisation : Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier
- Nouvelle initiative : Métro – Étude et avant-projet de remplacement des MR-63
- Nouvelle initiative : Métro – Réaménagement des MR-73
- Nouvelle initiative : Métro – Réno-stations phase II
- Nouvelle initiative : Ligne Mont-Saint-Hilaire – 5 locomotives
- Nouvelle initiative : Acquisition d'emprises ferroviaires et équipements métropolitains

▪ **Consolidation des axes du réseau :**

Voies réservées :

- En cours : Échangeur Taschereau, étude A-20, étude d'aménagement permanent de la voie réservée Pie-IX, amélioration de la sécurité Pie-IX, Marcel-Laurin/Côte-Vertu
- En cours d'autorisation : R116, Côte-Vertu – intersection Décarie, A-25 phase II, axe Henri-Bourassa, R132-Montbrun, René-Lévesque/Parc/Côte-des-Neiges, mesures préférentielles bretelle Chevrier, mesures préférentielles sur la voie réservée Pie-IX phases I et II
- Nouvelles initiatives : Études de mesures préférentielles Pont Champlain, axe Saint-Michel, axe Concorde, corridors A-40, axe Taschereau
- Nouvelles initiatives : Mesures STI, prolongement voie réservée Pie-IX et mesures préférentielles sur la voie réservée Pie-IX phase III

Terminus :

- En cours : Saint-Eustache
- En cours d'autorisation : Côte-Vertu, réorganisation Panama, Place d'accueil Longueuil
- Nouvelles initiatives : Côte-Vertu - phase II, réorganisation Henri-Bourassa, Brossard/Panama

Stationnements incitatifs :

- En cours d'autorisation : Boucherville, Sainte-Julie, R132 – Varennes, Montarville, Sherbrooke Est, relocalisation Delson
- Nouvelle initiative : axe Pie-IX

Train de banlieue Deux-Montagnes :

- En cours d'autorisation : Doublement de la voie et l'étagement de la jonction de l'Est
- Nouvelle initiative : Accroissement de la capacité

Train de banlieue Dorion-Rigaud :

- En cours : Gare Lachine
- En cours d'autorisation : Gare Terrasse-Vaudreuil
- Nouvelle initiative : Gare Vaudreuil – Accès par Félix-Leclerc

Train de banlieue Blainville :

- En cours : Étude d'une desserte Mirabel
- En cours d'autorisation : Train Blainville – Gare et garage Saint-Jérôme et rail soudé

- En cours d'autorisation : Aménagement permanent des gares Chabanel et Mirabel
- Nouvelle initiative - Gare Concorde

Train de banlieue Mont-Saint-Hilaire :

- En cours d'autorisation : Gare régionale Edna-Maricout
- Nouvelle initiative : Permanence des gares

Train de banlieue Delson :

- Nouvelle initiative : Gare et garage Candiac – Temporaires

▪ **Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux (contribution métropolitaine) :**

- En cours : Équipements de vente et perception
- En cours : Mesures incitatives : harmonisation des horaires des AOT, centre de contrôle, signalétique en gare et étude sur les STI
- En cours : Terminus, stationnements et gares – services complémentaires
- En cours d'autorisation : Signalisation dynamique, mesures préférentielles sur le réseau métropolitain
- Nouvelles initiatives : Billetterie Angrignon, axe Saint-Michel, accès transport adapté

▪ **Développement du réseau métropolitain :**

- En cours : Prolongement - métro Laval
- En cours d'autorisation : Via-bus de l'Est
- En cours d'autorisation : Mesures préférentielles Repentigny, Notre-Dame et Sherbrooke, Souigny, stationnements Via-bus
- En cours : Étude d'avant projet SLR/A-10 et avenue du Parc
- En cours d'autorisation : Ligne de trains de banlieue Mascouche
- Nouvelle initiative : Aménagement permanent de la voie réservée Pie-IX
- Nouvelle initiative : Étude - Prolongement du métro - Ligne 2 Ouest
- Nouvelle initiative : Avant-projet - Navette Dorval
- Nouvelle initiative : Projet SLR/A-10
- Nouvelle initiative : Étude et projet – Ligne Montréal-Nord/Repentigny/L'Assomption

▪ **Autres projets :**

- Décision en cours : Relocalisation de la cour Glen (selon les décisions concernant le Centre hospitalier universitaire McGill)
- En cours : Correction des interférences électromagnétiques – Ligne Deux-Montagnes

Tableau 1.19
Programme triennal d'immobilisations 2004-2005-2006

(en milliers de dollars)

Description	Projets en cours Dépenses au 01/01/2004	Projets autorisés 2004-2006	Nouvelles initiatives 2004	Nouvelles initiatives 2005-2006	Sous-total 2004-2006	%	Engagements ultérieurs			%
							Projets autorisés	Nouvelles initiatives	Total	
Priorité I - Maintien du patrimoine										
A										
A*										
A										
A										
A*										
N										
N										
N										
N										
N										
Total	6 310,0	105 507,0	3 488,2	12 766,9	121 762,1	17,7%	33 392,0	18 632,4	180 096,5	17,3%
Priorité II - Consolidation des axes du réseau										
Voies réservées :										
A										
A*										
N										
N										
A										
A*										
N										
Terminus :										
A										
A*										
N										
Stationnements incitatifs :										
A*										
N										
Train de banlieue Deux-Montagnes :										
A*										
N										
Train de banlieue Dorion-Rigaud :										
A										
A*										
N										
Train de banlieue Blainville :										
A										
A*										
A*										
N										
Train de banlieue Mont St-Hilaire :										
A*										
N										
Train de banlieue Delson :										
N										
Total	19 635,7	78 652,8	4 546,0	18 196,7	101 395,5	14,7%	-	5 940,0	126 971,2	12,2%

A : projets autorisés

A* : projets en cours d'autorisation

N : nouvelles initiatives

Tableau 1.19
Programme triennal d'immobilisations 2004-2005-2006

(en milliers de dollars)

Description	Projets en cours Dépenses au 01/01/2004	Projets autorisés 2004-2006	Nouvelles initiatives 2004	Nouvelles initiatives 2005-2006	Sous-total 2004-2006	%	Engagements ultérieurs			%	
							Projets autorisés	Nouvelles initiatives	Total		
Priorité III - Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux											
A											
A	Équipements de vente et de perception Mesures incitatives : harmonisation des horaires des AOT, centre de contrôle, signalétique en gare et étude sur les STI.	1 491,6	7 538,4	-	-	7 538,4	1,1%	-	-	9 030,0	0,9%
A	Terminus stationnements et gares - services complémentaires (autofinancé) - note (5)	-	-	-	-	-	0,0%	-	-	-	0,0%
A*	Signalisation dynamique, mesures préférentielles sur le réseau métropolitain etc.	-	2 850,0	-	-	2 850,0	0,4%	-	-	2 850,0	0,3%
N	Billetterie Angrignon, axe St-Michel, accès TA, etc	-	-	530,0	200,0	730,0	0,1%	-	-	730,0	0,1%
Total		3 416,6	12 588,4	530,0	200,0	13 318,4	1,9%	-	-	16 735,0	1,6%
Priorité IV - Développement du réseau métropolitain											
A	Prolongement - métro Laval - note (4)	168 900,0	338 800,0	-	-	338 800,0	49,2%	67 320,0	-	575 020,0	55,2%
A*	Via-bus de l'Est	13 066,0	11 921,7	-	-	11 921,7	1,7%	-	-	24 987,7	2,4%
A*	Mesures préférentielles Repentigny, Notre-Dame et Sherbrooke, Souigny, stationnements Via-bus	110,0	9 629,0	-	1 000,0	10 629,0	1,5%	-	1 000,0	11 739,0	1,1%
A	Étude d'avant-projet SLR/A10 et avenue du Parc	12 600,0	1 150,0	-	-	1 150,0	0,2%	-	-	13 750,0	1,3%
A*	Ligne de trains de banlieue Mascouche	500,0	40 500,0	-	-	40 500,0	5,9%	-	-	41 000,0	3,9%
N	Aménagement permanent de la voie réservée Pie-IX - note (6)	-	-	-	-	-	0,0%	-	-	-	0,0%
N	Étude - Prolongement du métro - Ligne 2 Ouest	-	-	100,0	-	100,0	0,0%	-	-	100,0	0,0%
N	Avant-projet - Navette Dorval	-	-	-	3 200,0	3 200,0	0,5%	-	-	3 200,0	0,3%
N	Projet SLR/A-10 - note (7)	-	-	-	-	-	0,0%	-	-	Note(1)	
N	Étude et projet - Ligne Montréal - Nord / Repentigny / L'Assomption - note (8)	225,0	75,0	-	-	75,0	0,0%	-	-	300,0	0,0%
Total		195 401,0	402 075,7	100,0	4 200,0	406 375,7	59,0%	67 320,0	1 000,0	670 096,7	64,3%
Sous-total		224 763,3	598 823,9	8 664,2	35 363,6	642 851,7	93,3%	100 712,0	25 572,4	993 899,4	95,4%
Autres projets											
A	Relocalisation de la cour Glen (validation en cours) note (9)	500,0	37 774,8	-	-	37 774,8	5,5%	-	-	38 274,8	3,7%
A	Correction des interférences électromagnétiques - Ligne Deux-Montagnes	579,0	8 676,8	-	-	8 676,8	1,3%	-	-	9 255,8	0,9%
Total autres projets		1 079,0	46 451,6	-	-	46 451,6	6,7%	-	-	47 530,6	4,6%
Total global		225 842,3	645 275,5	8 664,2	35 363,6	689 303,3	100,0%	100 712,0	25 572,4	1 041 430,0	100,0%

Note (1) Les coûts prévus de 311 M\$ dans le projet Réno-systèmes sont financés à 41,7 % par le gouvernement du Québec, 33,3 % par le gouvernement fédéral, 12,5% par la STM et 12,5% par l'AMT

Note (2) Ces projets sont en cours de négociations et seront réalisés conditionnellement à leur autofinancement.

Note (3) Le coût du projet d'accroissement de la capacité de la ligne Deux-Montagnes est évalué à 163,0 M\$. Ce projet devrait être présenté au ministre des Transports en 2004. Une somme de 24,5M\$ correspondant au projet du doublement de la voie et de l'édification de la jonction de l'Est est en cours d'autorisation.

Note (4) Le coût total de ce projet est évalué à 575,02 M\$. Une somme autofinancée de 27,3 M\$ est prévue.

Note (5) La réalisation de ces projets est conditionnelle à leur autofinancement

Note (6) Le coût pour la réalisation de ce projet sera précisé selon le résultat des études en cours.

Note (7) Le coût total de ce projet est évalué à 640 M\$ en \$ 1999 avant les frais de financement. Une étude d'avant-projet est en cours de réalisation afin de confirmer l'évaluation préliminaire.

Note (8) Le coût pour la réalisation de ce projet sera précisé selon le résultat des études en cours.

Note (9) Le coût pour la réalisation de ce projet sera précisé selon le résultat des études en cours.

	Avant 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 et suiv.	Total
Places de stationnement (trains et équipements)	15 082	3 418	2 053	2 193	761	1 248	1 985	3 441	250	31 280

A : projets autorisés

A* : projets en cours d'autorisation

N : nouvelles initiatives

Tableau 1.20

Nouvelles initiatives 2004-2005-2006

	Taux de subvention du MTQ	Ant. 1/1/2004	2004	2005	2006	Engag. ultér 2006 et plus
		Total	Total	Total	Total	
A. Maintien du patrimoine						
Méto - Étude et avant projet de remplacement des MR-63 (12,5% de 18,5M\$)	0%	0,0	1 048,1	889,4	375,0	0,0
Méto - Réaménagement des MR-73 (12,5% de 33,3M\$)	0%	0,0	926,3	1 746,3	1 191,9	298,1
Méto - Réno-stations phase II (12,5% de 63,3M\$)	0%	0,0	1 513,8	1 787,0	1 777,4	2 834,3
Ligne Mont St-Hilaire - 5 locomotives	75%	0,0	0,0	0,0	5 000,0	15 500,0
Acquisition d'emprises ferroviaires et équipements métropolitains note(2)	0%	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)
Total maintien du patrimoine		0,0	3 488,1	4 422,6	8 344,3	18 632,4
B. Consolidation du réseau						
Terminus Côte-Vertu - phase II	75%	0,0	0,0	500,0	1 150,0	0,0
Gare Concorde	75%	0,0	0,0	1 800,0	0,0	0,0
Étude de réorganisation du terminus Henri-Bourassa	0%	45,0	30,0	0,0	0,0	0,0
Stationnements- Axe Pie-IX	75%	0,0	1 280,0	0,0	0,0	0,0
Voie réservée Pie-IX - Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon - phase III	75%	0,0	250,0	0,0	0,0	0,0
Prolongement de la VR Pie-IX - Laval	75%	0,0	800,0	4 000,0	0,0	0,0
Ligne Mont St-Hilaire - Aménagement permanent des gares	75%	0,0	0,0	300,0	5 100,0	5 940,0
Mesures préférentielles - STI	75%	0,0	0,0	0,0	960,0	0,0
Études de mesures préférentielles à l'approche de la voie réservée pont Champlain - Direction sud	0%	15,0	55,0	0,0	0,0	0,0
Réorganisation du terminus et stationnement Brossard / Panama - complément	75%	0,0	0,0	1 086,7	3 100,0	0,0
Ligne Delson - Garage et Gare Régionale Candiac - temporaires	75%	0,0	1 500,0	0,0	0,0	0,0
Ligne Dorion-Rigaud - Accès à la gare Vaudreuil par Félix-Leclerc	0%	0,0	231,0	0,0	0,0	0,0
Étude de circulation sur l'axe Concorde / Notre-Dame	0%	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0
Étude de mesures préférentielles - Corridors A-40	0%	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0
Étude sur l'axe est-ouest Rive-Sud	0%	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0
Accroissement - Ligne Deux-Montagnes	note (3)	note (3)	note (3)	note (3)	note (3)	note (3)
Total consolidation du réseau		60,0	4 546,0	7 686,7	10 510,0	5 940,0
C. Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux						
Billetterie Angrignon	0%	0,0	80,0	0,0	0,0	0,0
Contribution au réseau local - Axe St-Michel	0%	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0
Amélioration de l'accessibilité au TA sur les équipements métropolitains	0%	0,0	100,0	50,0	50,0	0,0
Calculateur de trajets métropolitains	0%	0,0	150,0	100,0	0,0	0,0
Total autres projets métropolitains		0,0	530,0	150,0	50,0	0,0
D. Développement du réseau						
Via-bus de l'Est - Stationnements incitatifs aux abords	75%	0,0	0,0	0,0	1 000,0	1 000,0
Voie réservée Pie-IX - Aménagements fixes	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)
SLR A-10 - note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)
Trains de banlieue - Ligne Montréal-Nord / Repentigny / L'Assomption	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)
Actualisation de l'étude - Prolongement ligne 2 ouest	0%	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0
Étude d'avant-projet - Navette Dorval	0%	0,0	0,0	3 200,0	0,0	0,0
Total projets métropolitains - Développement		0,0	100,0	3 200,0	1 000,0	1 000,0
GRAND TOTAL		60,0	8 664,1	15 459,3	19 904,3	25 572,4

Note (2) Ces projets sont en cours de négociations et seront réalisés conditionnellement à leur autofinancement.

Note (3) Le coût du projet d'accroissement de la capacité de la ligne Deux-Montagnes est évalué à 163,0 M\$. Ce projet devrait être présenté au ministre des Transports en 2004. Une somme de 24,5M\$ correspondant au projet du doublement de la voie et de l'étagement de la jonction de l'Est est en cours.

Note (6): Le coût pour la réalisation de ce projet sera précisé selon le résultat des études en cours.

Note (7): Le coût total de ce projet est évalué à 640 M\$ en \$ 1999 avant les frais de financement. Une étude d'avant-projet est en cours de réalisation afin de confirmer l'évaluation préliminaire et évaluer l'alternative autobus.

Note (8): Le coût pour la réalisation de ce projet sera précisé selon le résultat des études en cours.



Agence métropolitaine de transport

Réseau de transport métropolitain Programme triennal d'immobilisations 2004 - 2005 - 2006

MÉTRO ET STATION

- Actuel
- Autorisé - PTI 2004-2005-2006
- À l'étude

TRAIN DE BANLIEUE ET GARE

- Actuel
- Autorisé - PTI 2004-2005-2006
- Proposé
- À l'étude

SITE DE GARAGE ET D'ENTRETIEN

- Actuel
- Autorisé - PTI 2004-2005-2006
- Proposé - PTI 2004-2005-2006
- Améliorations aux gares - Autorisé - PTI 2004-2005-2006
- Améliorations aux gares - Proposé - PTI 2004-2005-2006

TRAIN LÉGER (SLR)

- À l'étude

RTMA

TERMINUS

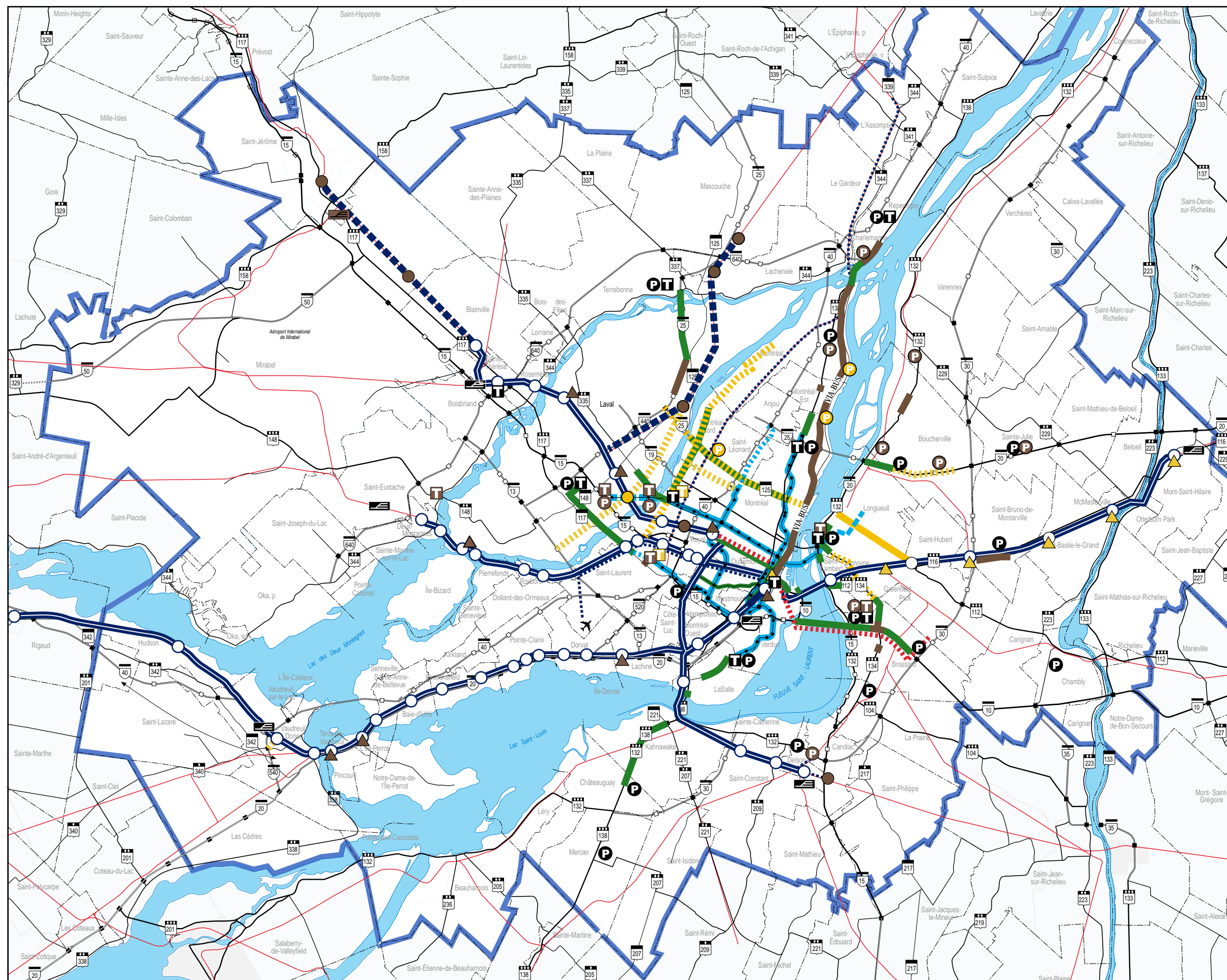
- Actuel
- Autorisé - PTI 2004-2005-2006
- Proposé - PTI 2004-2005-2006

STATIONNEMENT INCITATIF

- Actuel
- Autorisé - PTI 2004-2005-2006
- Proposé - PTI 2004-2005-2006

VOIE RÉSERVÉE OU MESURE PRÉFÉRENTIELLE

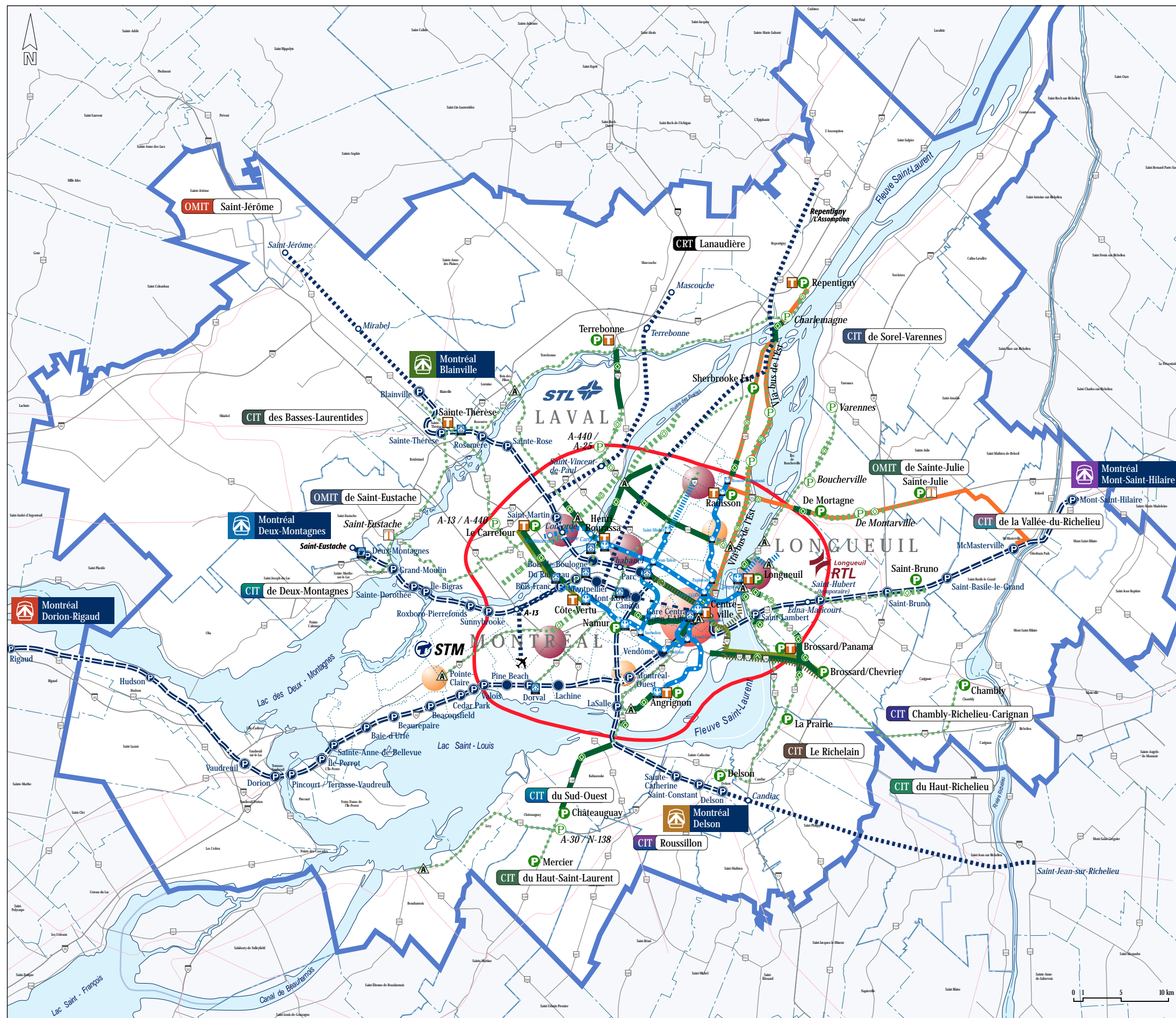
- Actuel
- Autorisé - PTI 2004-2005-2006
- Proposé - PTI 2004-2005-2006





Agence métropolitaine de transport

Réseau de transport intégré 2003 - 2012



- Méto**
- Méto
 - Prolongement du méto à Laval
 - Prolongements à l'étude
- Trains de banlieue et SLR**
- Trains de banlieue
 - Trains de banlieue (projets à l'étude)
 - Gare
 - Gare et stationnement incitatif
 - Gare projetée
 - Système léger sur rail (SLR) (projets à l'étude)

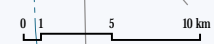
- Réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)**
- RTMA - axe et voie réservée
 - RTMA - axe et voie réservée futurs
 - RTMA - desserte future
 - Express métropolitain actuel
 - Express métropolitain futur

- Arrêts métropolitains du RTMA**
- Gare
 - Station de méto
 - Terminus
 - Terminus projeté
 - Stationnement incitatif
 - Stationnement incitatif projeté
 - Arrêt métropolitain⁽¹⁾

- Pôles d'activité**
- Destination principale
 - Grandes destinations
 - Autres destinations

- Limites**
- AMT
 - Municipalité
 - Arrondissement
 - Centre de l'agglomération





⁽¹⁾ Certains autres arrêts métropolitains additionnels ne figurent pas sur cette carte.








Réseau de trains de banlieue 2004

Légende

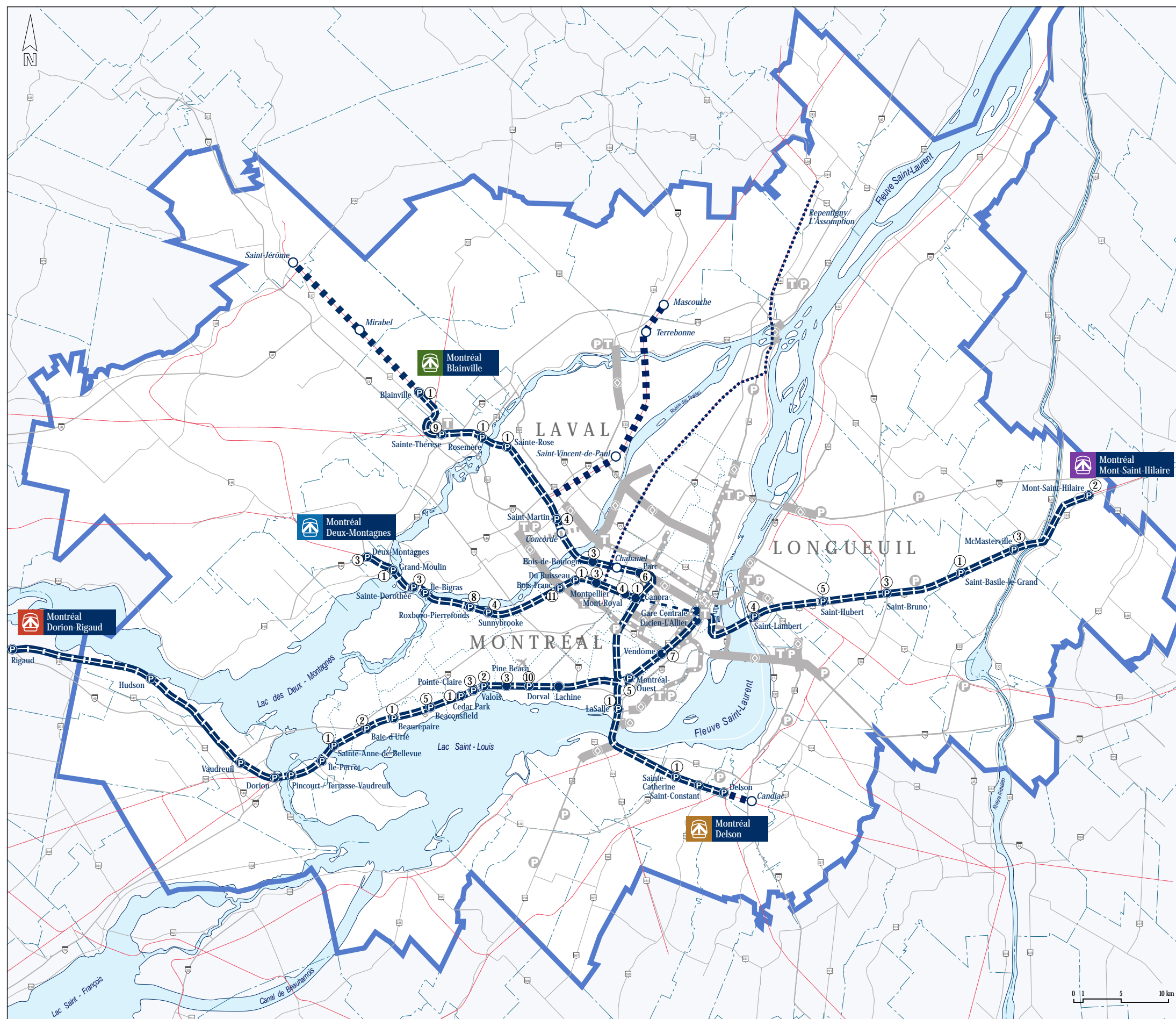
Réseau actuel

-  Ligne de train de banlieue
-  Gare
-  Gare avec stationnement incitatif
-  Nombre de circuits d'autobus en rabattement

	Longueur (km)	Nombre de gares	Nombre de places de stationnement incitatif
 Montréal Deux-Montagnes	31	12	5 300
 Montréal Dorion-Rigaud	64	19	2 900
 Montréal Blainville	48	9	2 500
 Montréal Mont-Saint-Hilaire	35	7	2 100
 Montréal Delson	23	7	600
TOTAL RÉSEAU	201	54	13 400
TOTAL RÉSEAU	187	48	13 400

Réseau projeté

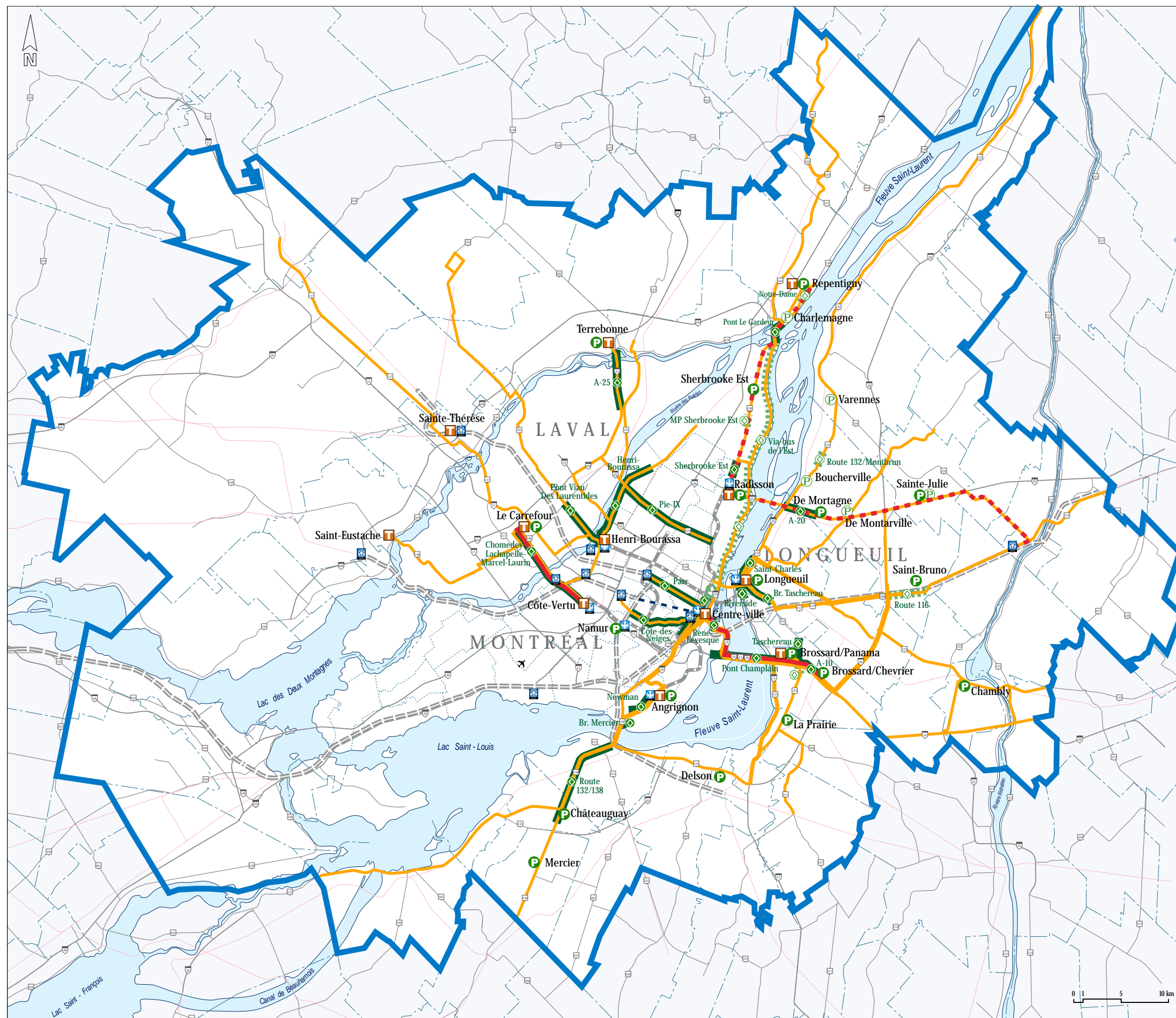
-  Proposé
-  À l'étude





Agence métropolitaine de transport

Réseau de transport métropolitain par autobus, 2004



Axes et mesures préférentielles

- Axe et voie réservée 2003
- Axe et voie réservée 2004
- Express métropolitain
- Express métropolitain projeté
- Principaux circuits à caractère métropolitain du RTMA

Arrêts métropolitains

- Gare
- Station de métro
- Terminus
- Terminus projeté
- Stationnement incitatif
- Stationnement incitatif projeté

0 5 10 km

IMPACTS DES CHOIX BUDGÉTAIRES EN 2004

1. Pour les usagers :

- poursuite et consolidation des activités des programmes *allégo* en cours et développement de cinq nouveaux programmes pour les organisations ou regroupements d'organismes en 2004, à l'échelle de la région métropolitaine;
- ajout de 1 248 places de stationnement incitatif, de 3,8 km de voies réservées et de 2 terminus;
- amélioration de l'information à la clientèle, entre autres par la mise en œuvre du CIMTU (stratégie d'information continue), le service d'information à la clientèle et le projet d'harmonisation des horaires des AOT et l'harmonisation des panneaux d'arrêt d'autobus;
- campagnes de promotion et de publicité faisant suite à la campagne sociétale de 2003 sur le transport en commun;
- intégration complète des 11 billetteries métropolitaines;
- révision de l'intégration tarifaire;
- démarrage du volet métropolitain de la vente des titres et de la perception des recettes automatisées;
- quatre nouveaux projets d'intégration : taxis-vélo-bus/autres modes;
- amélioration de l'intégration bus/trains et bus/métro (horaires, stationnements et mesures préférentielles).

2. Pour les municipalités et la CMM :

- application du Plan stratégique 1997-2007 révisé «*Partenaires, maintenant vers 2007 – Une vision métropolitaine*», s'articulant avec les orientations d'aménagement de la région, avec les plans des sociétés/CIT, les villes et avec le *Plan de gestion des déplacements du MTQ*;
- programme d'immobilisations ciblé contribuant à consolider les pôles de développement du centre de l'agglomération et à diminuer la congestion sur les axes d'accès à l'île de Montréal et au centre de Montréal;
- lieu de planification et d'organisation d'actions de transport collectif métropolitain favorisant la mobilisation des décideurs de la région, en collaboration étroite avec la CMM et le MTQ;
- lieu de réflexion métropolitain : 2 colloques organisés en partenariat, dix séminaires spécialisés prévus en 2004 et le site Intranet organisé;
- meilleurs services aux citoyens : les mesures retenues privilégient une meilleure réponse aux besoins de déplacement des personnes;
- études de développement pour mieux servir les citoyens et enquête O-D 2003;
- recherche de financement additionnel pour supporter l'accroissement de l'achalandage du transport en commun;
- actions arrimées avec les engagements liés au Protocole de Kyoto, contribuant au développement économique et à un environnement sain;
- indicateurs de performance, garants de l'efficacité des décisions et des services;
- collaboration de l'AMT, la CMM, la STM, le RTL, la STL, les CIT, les municipalités et les commissions scolaires pour améliorer l'équité dans le financement du transport scolaire;
- réflexion collective sur les services de transport adapté et leur avenir.

3. Pour les AOT :

- contribution à la révision du cadre financier;
- recherche d'un financement stable, suffisant, équilibré et prévisible;
- traitement de l'enquête O-D 2003;
- consolidation du patrimoine;
- aide au développement accrue pour supporter l'accroissement de l'achalandage selon le financement disponible;
- projets développés en concertation;
- aide aux tarifs réduit et intermédiaire de la TRAM maintenue;
- utilisation de l'enquête origine-destination en mode continu, avec les AOT, les villes, les ministères et les entreprises ; production de rapports sur mesure;
- lieu de réflexion, de planification, d'échange, de mobilisation;
- gratuité pour l'usage des équipements métropolitains.

4. Pour le gouvernement du Québec :

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

2 PRIORITÉS 2004 ET PERSPECTIVES 2004-2005-2006

Le budget d'exploitation 2004 et le programme triennal d'immobilisations (PTI) 2004-2005-2006 traduisent les priorités du *Plan stratégique de développement du transport métropolitain 1997-2007*, tel que remis à jour en 2002. Ces choix budgétaires sont également cohérents avec le *Cadre d'aménagement 2001-2021 du MAMSL* et avec le *Plan de gestion des déplacements* du MTQ pour la région métropolitaine de Montréal. Le budget et le PTI reflètent aussi les décisions du conseil d'administration de l'AMT, tout en tenant compte des demandes spécifiques des partenaires ainsi que de l'évaluation faite par l'AMT des différents projets.

2.1 CIBLES DE CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE

Au cours des dix prochaines années, l'AMT et ses partenaires des organismes de transport de la région métropolitaine visent augmenter l'achalandage annuel des transports collectifs d'au moins **1,7 % par année**, conformément aux prévisions préparées pour la révision du cadre financier du transport en commun¹ et en cohérence avec le *Plan stratégique* révisé. Une augmentation d'achalandage de **2,7 % par année** serait nécessaire pour que le transport en commun maintienne sa part modale par rapport à l'automobile.

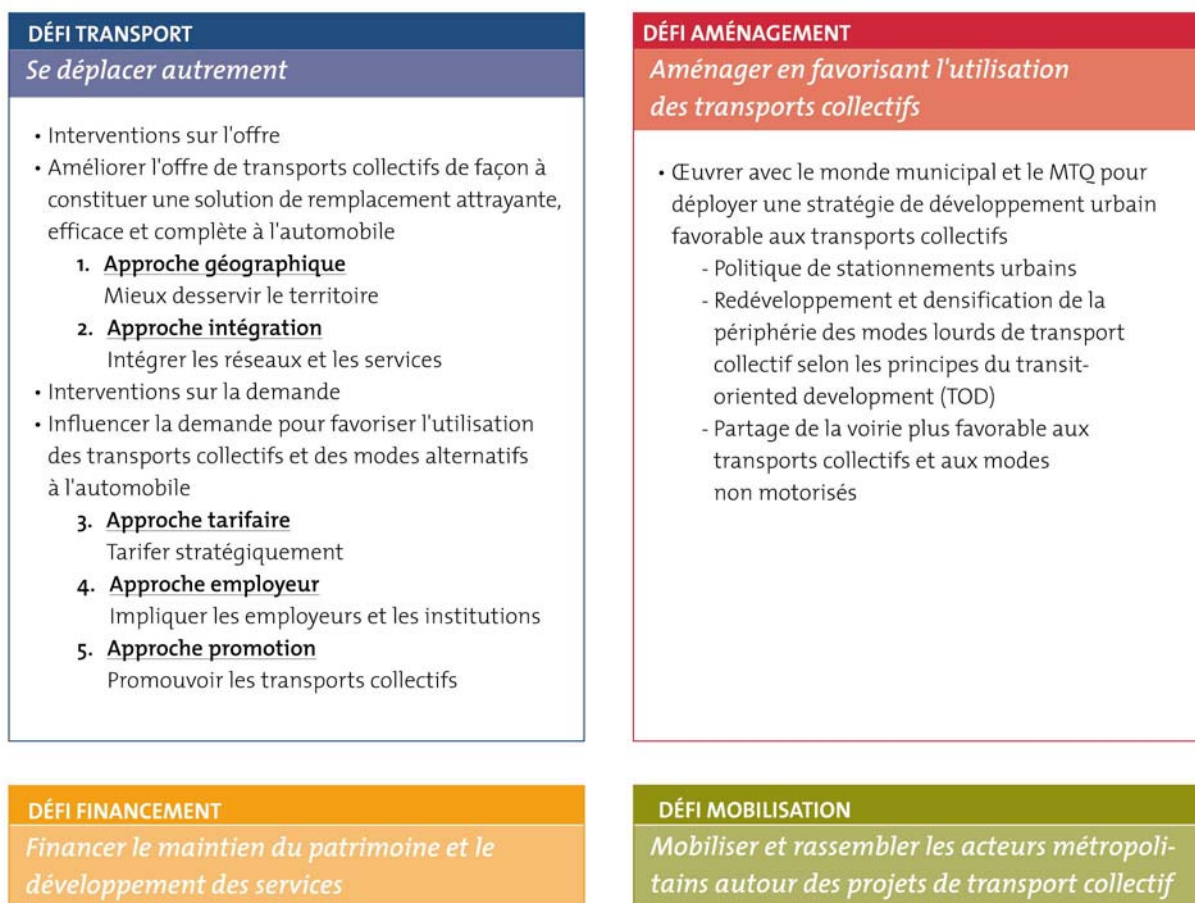
Ces taux de croissance de l'achalandage ne suffiront pas à atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto quant à la réduction des GES émis par les véhicules à Montréal. Une réduction d'environ 25 % de l'utilisation de l'automobile en période de pointe du matin serait requise pour atteindre cet objectif, ce qui supposerait une croissance annuelle moyenne de **5 %** de l'achalandage du transport collectif durant la même période. C'est pourquoi des technologies plus efficaces et d'autres mesures devront également être mises à contribution pour rejoindre les objectifs du Protocole de Kyoto.

2.2 QUATRE DÉFIS POUR SOUTENIR ET DÉVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

L'AMT propose de faire des **transports collectifs l'un des instruments privilégiés de l'efficacité, de la prospérité et de la qualité de vie de la région métropolitaine de Montréal**. Pour atteindre cet objectif central du Plan stratégique, quatre défis sont identifiés, soit ceux du **transport**, de l'**aménagement** du territoire, de la **mobilisation** et du **financement**, tel qu'illustré à la figure 2.1.

¹ Bilan et perspectives financières du transport en commun 1991-2010, rapport conjoint AMT, STCUM, STRSM, STL et Association des CIT, septembre 2001.

Figure 2.1
Quatre défis pour soutenir et développer les transports collectifs



2.3 PLAN D'ACTION 2004

Le plan d'action 2004 de l'AMT est structuré selon ces quatre grands défis en lien avec les interventions spécifiques du *Plan stratégique* révisé (tableau 2.1).

En référence avec les priorités retenues par l'AMT en 2003, l'AMT a identifié pour 2004 les cinq priorités suivantes :

- 1^{ère} priorité : Contribuer à assurer un financement accru, équilibré, prévisible et stable;
- 2^e priorité : Consolider et réaliser les activités en cours;
- 3^e priorité : Accroître les activités d'intégration et d'intermodalité nécessaires au développement des transports collectifs dans la région métropolitaine;
- 4^e priorité : Poursuivre avec ses partenaires les efforts de réflexion et de planification des transports collectifs pour les prochaines années;
- 5^e priorité : Maintenir la mobilisation du personnel.

Tableau 2.1
Résumé du Plan stratégique 1997-2007 révisé

DÉFI TRANSPORT - SE DÉPLACER AUTREMENT	
Interventions sur L'OFFRE	Approche géographique - Mieux desservir le territoire
	1.1 Maintenir le patrimoine, consolider et développer le réseau du méto
	1.2 Maintenir le patrimoine, consolider et développer le RTMA
	1.3 Maintenir le patrimoine, consolider et développer le réseau de trains de banlieue
	1.4 Développer un réseau de trains légers et Nouveaux tramways (SLR)
	1.5 Mettre en place de nouvelles composantes de l'offre, dont le covoiturage
	Approche intégration - Intégrer les services
	2.1 Améliorer l'intégration des réseaux de transport
2.2 Intégrer l'information et les services à la clientèle	
2.3 Améliorer l'intermodalité vélo/TC et taxi/TC	
2.4 Intégrer les services de transport adapté	
Interventions sur LA DEMANDE	Approche tarifaire - Tarifier stratégiquement
	3.1 Réviser l'intégration tarifaire
	3.2 Ajuster les tarifs et les zones tarifaires métropolitains
	3.3 Implanter un système automatisé de ventes des titres et perception des recettes
	3.4 Développer de nouveaux produits tarifaires métropolitains
	Approche employeur - Impliquer les employeurs
	4.1 Implanter des programmes allégo selon l' approche individuelle
	4.2 Soutenir les centres de gestion de déplacements (CGD)
	4.3 Promouvoir le covoiturage avec l'approche " citoyens-villes "
	4.4 Développer les outils d'information allégo
Approche promotion - Promouvoir les transports collectifs	
5.1 Promouvoir les transports collectifs en général	
5.2 Promouvoir des services de transport collectif ciblés	
5.3 Organiser différents événements rassembleurs	
DÉFI AMÉNAGEMENT - AMÉNAGER EN FAVORISANT L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS	
6.1 Élaborer avec les partenaires municipaux une politique de stationnements urbains	
6.2 Favoriser la densification de la périphérie des infrastructures lourdes de TC selon les principes du TOD	
6.3 Assurer un partage de la voirie plus favorable au transport collectif, à la marche et au vélo	
DÉFI FINANCEMENT - FINANCER LE MAINTIEN DU PATRIMOINE ET LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES	
7.1 Contribuer à réviser le cadre financier du transport en commun	
7.2 Optimiser la performance financière de l'AMT	
7.3 Promouvoir les incitatifs fiscaux pour les usagers TC et les covoitureurs	
7.4 Développer les partenariats publics/privés et la concurrence balisée	
DÉFI MOBILISATION - MOBILISER ET RASSEMBLER LES ACTEURS MÉTROPOLITAINS AUTOUR DES PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF	
8.1 Intensifier la mobilisation des intervenants autour des dossiers relatifs aux transports collectifs	
8.2 Poursuivre le travail des comités par corridor et par projet	
8.3 Sensibiliser les acteurs de la région aux enjeux relatifs aux transports collectifs	

2.3.1 Défi transport - Se déplacer autrement

2.3.1.1 Approche géographique – Mieux desservir le territoire

L'APPROCHE GÉOGRAPHIQUE vise à maintenir, consolider et développer le réseau métropolitain de transport collectif. Le chapitre 4 détaille les projets d'immobilisation pour chacun des trois grands réseaux.

Intervention 1.1 Maintenir le patrimoine, consolider et développer le réseau du métro

Le métro de Montréal représente depuis 1966 un actif considérable pour la région; sa valeur de remplacement est évaluée à plus de 5,5 G\$. Après bientôt 40 ans de service, cet actif doit être maintenu et renouvelé pour assurer le bon fonctionnement du système. Des investissements substantiels de près de 2 G\$ seront donc requis d'ici dix à quinze ans pour remettre à jour les différents systèmes (programme Réno-systèmes), rénover les stations (phase II du programme Réno-stations), remplacer les 336 voitures MR-63 de la ligne verte et optimiser la capacité des voitures MR-73 de la ligne orange. Après avoir contribué à la rénovation des stations du réseau initial, l'AMT participera en 2004-2005-2006 à raison de 12,5 % au projet Réno-systèmes, aux études qui mèneront au remplacement des 336 voitures MR-63, au réaménagement des voitures MR-73 de la ligne orange et à la phase II du projet Réno-stations.

Le prolongement de la ligne 2 est du métro vers Laval, dont la mise en service est prévue en 2006, constitue cette année encore le projet de développement du réseau le plus important.

Intervention 1.2 Maintenir le patrimoine, consolider et développer le RTMA

Compte tenu de sa grande efficacité et de ses coûts modérés, la consolidation et le développement du réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) demeurent l'une des grandes priorités de l'AMT. Quelque 256 circuits métropolitains, sous la responsabilité des AOT, composeront le RTMA en 2004. Le PTI 2004-2005-2006 prévoit l'ajout de trois nouveaux terminus métropolitains, de 6 900 places de stationnement incitatif et de 21 km de voies réservées. De nouveaux stationnements incitatifs de proximité, plus petits, seront déployés en 2004 pour soutenir les circuits du RTMA. De plus, l'Express de l'Est et l'Express de l'A-20 entrent en fonction en 2004 pour porter à quatre le nombre total d'express métropolitains de l'AMT.

Le RTMA actuel sera élargi en fonction des services offerts par les AOT sur les grands axes stratégiques desservant les principales destinations de l'agglomération, selon les ressources financières disponibles.

Intervention 1.3 Maintenir le patrimoine, consolider et développer le réseau de trains de banlieue

L'AMT poursuivra en 2004-2005-2006 le maintien du patrimoine, la consolidation et le développement du réseau de trains de banlieue. Des investissements importants sont prévus pour maintenir le patrimoine, notamment avec l'acquisition de 22 nouvelles voitures pour la ligne Dorion-Rigaud et la relocalisation possible des activités de la cour Glen pour faire place au nouveau Centre universitaire de santé McGill. De plus, si le gouvernement du Québec en autorise le financement, de nombreux projets de consolidation et de développement du réseau sont prévus, notamment vers Saint-Jérôme, Mascouche et L'Assomption / Repentigny (ces projets sont décrits en détail au chapitre 4).

Intervention 1.4 Développer un réseau de trains légers et Nouveaux Tramways (SLR)

L'avant-projet de train léger (SLR) actuellement en cours dans le corridor du pont Champlain sera complété au début 2004 et comprendra l'analyse d'une voie réservée en site propre. La réalisation de cet ambitieux projet demeure conditionnelle à l'autorisation de son financement par les gouvernements du Canada et du Québec. Par ailleurs, suite à l'analyse du potentiel de revitalisation urbaine du corridor de

l'avenue du Parc à Montréal, les études de faisabilité technique et économique se poursuivent d'ici 2004 en vue d'y implanter un *Nouveau Tramway*. Selon les décisions qui seront prises, ce projet pourrait constituer l'amorce d'un véritable réseau de *Nouveau Tramway* au centre de l'agglomération, dans une optique de développement urbain durable.

Intervention 1.5 Mettre en place de nouvelles composantes de l'offre, dont le covoiturage

Les voies réservées au covoiturage constituent une des composantes de l'offre de transport public pouvant compléter le transport en commun classique pour créer de nouveaux remplacements de l'auto en solo. En plus de la voie réservée actuelle sur l'A-15 Nord entre Montréal et Laval, le covoiturage sera bientôt autorisé sur l'accotement de l'A-25, entre Terrebonne et Laval. L'AMT poursuit également ses efforts pour que soit autorisé le covoiturage sur la voie réservée de la route 138, entre Châteauguay et le pont Honoré-Mercier. De plus, des places de stationnement privilégiées seront réservées dans certains stationnements incitatifs, afin de favoriser l'accès en covoiturage au train de banlieue ou à l'autobus.

Les véhicules électriques en libre-service forment un nouveau moyen de transport public complémentaire au transport en commun. En mai 2003, l'AMT a déposé une demande de subvention pour un projet de véhicules en libre-service appelé **Branché, la mobilité réinventée!** dans le cadre du *Programme de démonstration en transport urbain* du gouvernement du Canada. Ce projet-pilote permettrait l'introduction de 90 voitures électriques gérées en concession par Communauto, une entreprise privée d'auto-partage de Montréal. Quelque 50 vélos électriques seraient aussi basés à Montréal et 10 véhicules électriques à basse vitesse à Saint-Jérôme. Ce projet constitue un partenariat public-privé innovateur élaboré conjointement par douze partenaires, soit les villes de Montréal et de Saint-Jérôme, Hydro-Québec, Environnement Canada, Transports Canada, Ressources Naturelles Canada, le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ), le Centre de géomatique du Québec, le ministère des Transports du Québec, Communauto, le Centre pour un transport durable, ainsi que Voyagez futé, le centre de gestion des déplacements du centre-ville de Montréal.

2.3.1.2 Approche intégration – Intégrer les services

Dans une optique d'efficacité, de complémentarité et d'équité, l'intégration des services comprend les rabattements vers les modes lourds et les points de correspondance entre AOT, l'intégration des services à la clientèle, l'amélioration de l'intermodalité entre le vélo, le taxi et le transport collectif ainsi que l'intégration du transport adapté et de toute autre initiative améliorant les services à la clientèle.

Intervention 2.1 Améliorer l'intégration des réseaux de transport

L'intégration des réseaux et modes de transport a fait l'objet d'efforts constants de la part de l'AMT depuis 1996. Le rabattement de nombreux circuits d'autobus vers les gares, l'intégration réussie des transports collectifs et interurbains aux terminus Longueuil, Le Carrefour et Radisson ainsi que les nombreuses autorisations données par l'AMT aux AOT pour la desserte de points à l'extérieur de leur territoire (de 10 à 20 par an) sont des exemples d'intégration de réseaux qui améliorent les services aux usagers.

Ces efforts d'intégration des réseaux se poursuivront en 2004-2005-2006 avec notamment :

- la mise en place progressive de l'infrastructure du Via-bus de l'Est, qui permettra de mieux intégrer les services offerts dans cet axe par l'AMT, la STM et le Conseil régional de transport (CRT) de Lanaudière;
- le prolongement du métro vers Laval en 2006, qui permettra de mieux intégrer les services de la ligne de trains de banlieue de Blainville, de la STL et du CIT des Basses-Laurentides (CITBL) au métro;

- la poursuite des efforts d'harmonisation des horaires des quelque 290 circuits qui se rabattent aux trains de banlieue, notamment dans le cadre de la mise en œuvre des plans stratégiques de la STM, du RTL, de la STL et des CIT;
- la poursuite du développement du RTMA, alimenté par de nouveaux stationnements incitatifs de proximité en 2004, pour soutenir les services d'autobus offerts par les AOT;
- l'ajout de navettes exploitées par le secteur privé, avec le programme *allégo*.

Intervention 2.2 Intégrer l'information et les services à la clientèle

Le Centre d'information métropolitain sur le transport urbain (CIMTU) a été créé en 1998 par l'AMT et les AOT dans le but d'améliorer l'information à la clientèle et d'intégrer les divers systèmes d'information relatifs au transport en commun. Au niveau de l'information à la clientèle, le CIMTU comprend notamment la mise à jour en 2004 :

- du site Internet et du centre d'information sur les transports collectifs métropolitains;
- du centre de coordination des services de transports collectifs métropolitains;
- des points de services intégrés aux principaux lieux de transit des usagers métropolitains;
- du remplacement des panneaux d'arrêt d'autobus.

Le CIMTU vise à arrimer progressivement les expertises des AOT de la région métropolitaine quant aux données sur les réseaux et sur la clientèle, aux systèmes d'aide à l'exploitation ou à la planification et aux services d'information à la clientèle.

Par ailleurs, les services de vente de titres et d'information à la clientèle ont été intégrés depuis 1996 aux billetteries métropolitaines des gares Centrale et Lucien-L'Allier et des terminus Centre-ville, Longueuil, Henri-Bourassa Nord, Radisson, Angrignon et Le Carrefour. L'AMT continuera d'améliorer les services à la clientèle et de rentabiliser ses installations en implantant, en 2004, des commerces et services complémentaires à la gare de Beaconsfield et au terminus Panama. De plus, grâce aux efforts des organisations locales et avec le soutien de l'AMT et du ministère de la Famille et de l'Enfance du Québec, deux centres de la petite enfance (CPE) seront aménagés aux abords du stationnement Chevrier et du terminus Angrignon en 2004. Ces efforts font suite à l'inauguration au printemps 2003 d'un CPE sur le site même de la gare McMasterville.

Intervention 2.3 Améliorer l'intermodalité vélo/TC et taxi/TC

Depuis 1999, l'AMT favorise l'intermodalité vélo/TC, en collaboration avec les organismes de vélos, les AOT, les municipalités et les organismes gouvernementaux. Les projets suivants sont prévus pour 2004 :

- maintien des trois projets de **Vélo-bus** avec le CIT des Moulins (CRT Lanaudière), le CIT Basses-Laurentides et l'OMIT de Saint-Jérôme et nouveau projet Vélo-bus Sorel-Varenes;
- collaboration à la troisième année du projet de supports pour vélos sur taxis (projet **TAXI + VÉLO**, avec Vélo-Québec);
- troisième année du projet **Vélos en libre-service**, permettant à 25 000 employés de 12 édifices du centre-ville de Montréal d'avoir accès gratuitement à des vélos durant la journée;

- nouveaux **forfaits train + vélo** à destination des gares terminales dotées de pistes cyclables (Blainville/Saint-Jérôme, Deux-Montagnes, Sainte-Anne-de-Bellevue);
- accès à vélo facilité aux équipements de l'AMT et au métro par l'ajout de nouveaux supports ou casiers pour vélos;
- amélioration des interfaces entre le réseau de pistes cyclables et les transports collectifs.

Intervention 2.4 Intégrer les services de transport adapté

En 1998, l'AMT a initié l'intégration des services de transport adapté permettant aux usagers d'effectuer des déplacements métropolitains sur le territoire de la STM, du RTL et de la STL. L'élargissement de ce programme aux 12 organismes de transport adapté (OTA) des couronnes nord et sud de Montréal a été amorcé en 2003, avec la signature d'ententes avec plusieurs organismes, et se poursuivra dans les prochains mois. La mise en oeuvre de ces accords permettra de déterminer et d'implanter les points de correspondance requis.

L'AMT a complété, en 2003, l'inventaire de ses installations pour évaluer leur capacité à accueillir des personnes vivant avec des limitations. Cet inventaire permettra d'établir les travaux d'adaptation jugés prioritaires, qui débuteront en 2004.

Enfin, le comité du transport adapté de la région métropolitaine de Montréal a amorcé une réflexion sur les enjeux liés à l'accessibilité des divers équipements et infrastructures de transport collectif ainsi que sur différents enjeux institutionnels, comme l'intégration des services de transport adapté aux réseaux de transport scolaire et de santé.

2.3.1.3 Approche tarifaire – Tarifier stratégiquement

Les trois grands objectifs suivants sont poursuivis avec l'approche tarifaire :

- favoriser l'utilisation des transports collectifs;
- faciliter la complémentarité et l'intégration des systèmes de transport des personnes;
- optimiser les revenus des usagers en améliorant l'équité entre eux.

Intervention 3.1 Réviser l'intégration tarifaire

Le système tarifaire métropolitain a été élargi à l'ensemble du territoire métropolitain en juillet 1998. Après cinq ans d'activité, l'AMT et les organismes de transport ont amorcé une évaluation de ce système visant à :

- améliorer l'intégration tarifaire et en optimiser les revenus;
- répondre à la requête « d'harmonisation des zones tarifaires » formulée par la CMM en décembre 2002;
- baliser le règlement des principaux irritants répertoriés à ce jour;
- alimenter la mise en place prévue du système automatisé de vente de titres et de perception des recettes à l'aide de cartes à puce dans la région métropolitaine.

Intervention 3.2 Ajuster les tarifs et les zones tarifaires métropolitains

Les tarifs métropolitains seront ajustés à la hausse en 2004 pour :

- refléter une augmentation moyenne des tarifs de 10,5 %;
- ramener graduellement le rabais tarifaire des titres métropolitains sur les titres locaux, de 28 % actuellement à 25 % en 2006;
- maintenir le rabais des titres réduits métropolitains à 40 % et le rabais des titres intermédiaires à 20 %.

De plus, les prix des titres métropolitains des zones 1 et 2 seront haussés afin que le tarif de la CAM corresponde à 85 % du tarif de la TRAM 1.

Les changements proposés aux zones tarifaires métropolitaines comprennent l'inclusion de Saint-Jérôme dans le système tarifaire métropolitain (zones 7 et 8), la définition de nouvelles zones pour la MRC de Vaudreuil-Soulanges et l'inclusion de Salaberry-de-Valleyfield dans le système tarifaire métropolitain, à titre de municipalité hors territoire.

Au niveau de la tarification des trains de banlieue, le tarif de la zone 7 sera en vigueur à la future gare de Saint-Jérôme, alors qu'avec ce prolongement la gare de Blainville passera en zone 6, pour mieux adapter la tarification à la distance parcourue.

Les détails des modifications aux tarifs et aux zones tarifaires sont présentés à l'annexe B.

Intervention 3.3 Implanter un système métropolitain automatisé de ventes des titres et perception des recettes

Un vaste chantier est en cours depuis 1998 afin de doter la région de Montréal d'un système métropolitain informatisé de vente des titres de transport collectif et de perception des recettes. Ce système, qui reposera sur la carte à puce, dessert les 17 AOT de la région métropolitaine, en plus du Réseau de transport de la Capitale (RTC) à Québec. La STM a été désignée en 2001 comme maître d'œuvre, autant pour son propre système que pour le volet régional.

À la suite d'un appel d'offres international, deux entreprises, ASCOM Monetel et GFI, ont été retenues en juillet 2003 pour mettre en place le système dont la livraison est prévue pour la fin 2005. Le coût global du système est d'environ 168 M\$, dont 10 M\$ pour le volet métropolitain couvert par l'AMT. Ces investissements sont financés par les organismes de transport et seront financés à même les économies générées et les réductions de la fraude.

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

- la précision des données de transport;
- 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 du partage des revenus tarifaires.

Intervention 3.4 Développer de nouveaux produits tarifaires métropolitains

Les nouveaux produits tarifaires dont la mise en œuvre se poursuivra en 2004 comprennent :

- l'abonnement postal aux titres TRAM et train, qui rejoint aujourd'hui plus de 1 300 adhérents;
- l'abonnement annuel, qui fait l'objet d'un projet-pilote auprès des employés du MTQ de la région métropolitaine de Montréal jusqu'à l'automne 2004. Suite à son évaluation, ce projet pourrait être élargi, dans le cadre du programme *allégo*, à une multitude d'employeurs des secteurs publics ou privés;
- les titres mensuels à l'essai, ou marketing direct, qui se poursuivra en 2004 dans les quartiers nouvellement desservis par un service de transport collectif performant.

2.3.1.4 Approche employeur – Impliquer les employeurs

L'AMT établit depuis trois ans des partenariats avec des employeurs privés, des institutions et autres intervenants locaux permettant de déployer une panoplie de mesures personnalisées pour réduire les déplacements en automobile de leurs employés, étudiants et usagers. Cette approche novatrice permet aux employeurs de contribuer à réduire les problèmes de transport et d'en récolter les bénéfices sous la forme de besoins de stationnement réduits, de ponctualité accrue des employés, etc.

Intervention 4.1 Implanter des programmes *allégo* selon l'approche « individuelle »

L'AMT soutient chaque entreprise et institution désirant réaliser un programme *allégo* et y associe les partenaires concernés. L'AMT leur rend disponible une aide financière pouvant atteindre 50 % des coûts, jusqu'à un maximum de 25 000 \$. Seize employeurs² et une université sont actuellement impliqués dans la gestion de la demande. Pour 2004, l'objectif est de démarrer cinq projets additionnels.

Intervention 4.2 Soutenir les centres de gestion des déplacements (CGD)

Les centres de gestion des déplacements (CGD), à l'instar des *Transportation Management Associations* américains, regroupent des employeurs des secteurs privé et public ainsi que des institutions et des gestionnaires immobiliers dans le but d'offrir des remplacements viables de l'auto-solo dans des zones d'emploi. Les CGD sont mis sur pied à l'instigation de l'AMT qui peut financer une partie des coûts.

L'AMT a initié le démarrage de trois CGD au centre-ville de Montréal (Voyagez futé!), dans l'arrondissement Saint-Laurent et dans l'est de Montréal. Des démarches sont en cours avec la Chambre de commerce et d'industrie de Laval et la STL pour développer des services adaptés aux employeurs de Laval.

Pour 2004, l'objectif est d'assurer le maintien des quatre CGD, d'atteindre les objectifs visés au niveau des changements de comportement de déplacements, et d'amener les employeurs et autres partenaires locaux à participer financièrement au fonctionnement de leurs activités.

Intervention 4.3 Promouvoir le covoiturage avec l'approche « citoyens-villes »

L'AMT soutient les organismes municipaux souhaitant offrir un service de covoiturage à leurs citoyens en fournissant le soutien technique requis et en s'assurant de la collaboration des partenaires. L'aide peut atteindre 50 % des coûts, jusqu'à un maximum de 10 000 \$.

² L'AMT, à titre d'employeur, vient d'initier un projet *allégo* pour ses employés.

L'AMT a signé une entente avec la Ville de Châteauguay et les dix municipalités du CIT des Basses-Laurentides pour la mise en place d'un service de covoiturage pour leurs résidents.

Pour 2004, l'objectif est de relancer les services de covoiturage actuels et de promouvoir le covoiturage dans le corridor de l'A-25 suite à l'ouverture de la voie réservée prévue à la fin de 2003. Des places de stationnement privilégiées seront également réservées dans certains stationnements incitatifs pour favoriser l'accès en covoiturage au transport en commun.

Intervention 4.4 Développer les outils techniques *allégo*

L'AMT met à la disposition des entreprises et des institutions différents services sur mesure pour assurer la réussite d'initiatives *allégo* dans leur organisation. Ainsi :

- elle partage son expertise en gestion de la demande en transport;
- elle coordonne la réalisation d'études de faisabilité avec les partenaires pour aider à l'élaboration de projets adaptés au milieu;
- elle offre sans frais un logiciel permettant de constituer efficacement des unités de covoiturage;
- elle rend disponible un kiosque d'information qui peut être utilisé à l'occasion d'événements promotionnels sur les lieux de travail et d'études;
- elle offre des titres mensuels TRAM à l'essai en ciblant directement les employés qui se déplacent seuls en voiture pour leur permettre d'essayer gratuitement le transport en commun pendant un mois;
- elle leur fournit une trousse *allégo* comprenant un guide général décrivant la démarche et les mesures *allégo* pouvant être mises en place dans une entreprise ou une institution, un fascicule présentant les témoignages d'entreprises fières de leur réussite dans l'implantation de leur programme *allégo*, six autres fascicules consacrés au transport en commun, au covoiturage en voiture ou en fourgonnette, au vélo, au télétravail et à la gestion du stationnement ainsi qu'un CD-ROM d'outils;
- elle organise, chaque année, un Salon *allégo* dans le but de récompenser les initiatives des employeurs et de partager sur leur succès, en espérant ainsi susciter l'intérêt et favoriser l'adhésion d'autres employeurs – plus de 120 participants ont assisté aux Salons *allégo* en 2001, 2002 et 2003;
- elle assure l'échange d'expertise entre spécialistes américains, canadiens et européens en gestion de la demande en transport. Le Colloque international sur les centres de gestion des déplacements de l'*Association for Commuter Transportation* a réuni pour la première fois à Montréal près de 280 congressistes en mai 2003.

Pour encourager et soutenir la réalisation des projets *allégo*, l'AMT développera d'autres produits et services d'ici la fin 2004 :

- **Cours de formation *allégo*** : l'AMT poursuivra le cours de formation *allégo* qui a été donné pour la première fois à l'automne 2003.
- **Logiciel Internet d'assistance et d'information en transport collectif** : ce logiciel intégrera un service de jumelage entre covoitureurs et un service d'information sur le transport en commun pour la région métropolitaine de Montréal;
- **Site web** de sensibilisation aux mesures *allégo*;

- **Service d'abonnement annuel** aux titres de transport en commun : ce service clé en main pour les employeurs permettra aux employés de se procurer 12 titres de transport en commun pour le prix de 11 avec paiement retenu sur le salaire. Ce service fait actuellement l'objet d'un projet-pilote pour les employés du MTQ. Si l'expérience est concluante, le service pourra être élargi à d'autres entreprises de la région;

Finalement, l'AMT évalue actuellement les progrès accomplis avec la démarche *allégo* en regard des objectifs établis et de la clientèle visée pour les 16 ententes. Cette évaluation permettra d'orienter, dès 2004, le déploiement futur de la démarche *allégo*.

2.3.1.5 Approche promotion – Promouvoir les transports collectifs

Les campagnes sociétales de promotion des transports collectifs et les campagnes ciblées de publicité des produits et services offerts par l'AMT visent à :

- dynamiser l'image des transports collectifs;
- faire percevoir l'utilisation des transports collectifs comme un choix sympathique et intelligent;
- innover dans les moyens de communication en assurant une présence publicitaire et promotionnelle constante des services de transport collectif de la région.

Intervention 5.1 Promouvoir les transports collectifs en général

Depuis six ans, l'AMT et ses partenaires unissent leurs efforts pour mener une vaste campagne annuelle de promotion des transports collectifs, tous modes et territoires géographiques confondus. Puisque l'impact de la publicité sur les modifications des comportements découle d'efforts répétés, l'AMT et ses partenaires poursuivront leurs efforts en 2004, en mettant en évidence la diversité des modes de transport offerts aux usagers, chaque mode ayant son utilité, en temps et lieu. L'utilisation de la signature « **Avec les transports collectifs, vous avez le choix !** », fera partie intégrante de la stratégie de communication. Le report de la campagne 2003 à l'hiver 2004 permettra d'obtenir une campagne plus soutenue à l'hiver et l'automne 2004.

Intervention 5.2 Promouvoir des services de transport collectif ciblés

L'AMT, comme ses partenaires, mène régulièrement des campagnes de publicité ponctuelles des produits et services qu'elle offre à la population. En 2004, dix campagnes sont prévues afin notamment de sensibiliser au respect des voies réservées et de promouvoir les stationnements incitatifs, les express métropolitains et les trains de banlieue ainsi que la vente des titres métropolitains (TRAM) dans le cadre de partenariats divers.

De plus, forte des résultats du projet-pilote de marketing direct qui a permis en 2001 de convertir aux transports collectifs 18 % des automobilistes ciblés, l'AMT poursuivra cette campagne en 2004, dans les quartiers nouvellement desservis par des services performants de transport collectif.

Intervention 5.3 Organiser différents événements rassembleurs

Les événements rassembleurs majeurs tels que la Semaine des transports, la Journée de l'Air pur de Transport 2000 ou la Journée « **En ville, sans ma voiture !** » s'inscrivent dans la foulée des efforts de promotion des transports collectifs. Suite au succès de la première journée « **En ville, sans ma voiture !** » le 22 septembre 2003, l'événement sera répété en 2004 pour sensibiliser la population et les décideurs aux enjeux du transport et de la qualité de vie urbaine, tout en faisant la promotion des transports collectifs et des autres éléments d'une mobilité urbaine durable.

2.3.2 Défi aménagement - Aménager en favorisant l'usage des transports collectifs

Le Plan stratégique du transport métropolitain invite le MTQ et tous les partenaires du monde municipal à mettre en œuvre une stratégie de développement urbain favorable au transport collectif. Les trois axes d'intervention privilégiés sont la gestion du stationnement, la densification de la périphérie immédiate des infrastructures lourdes de transport collectif selon les principes du Transit Oriented Development « TOD » et un meilleur partage de la voirie, notamment sur le réseau routier supérieur et les artères commerciales.

Intervention 6.1 Élaborer avec les partenaires municipaux une politique de stationnements urbains

La disponibilité du stationnement à destination est l'un des éléments les plus déterminants du choix modal; elle influence grandement l'utilisation des transports collectifs. Des dispositions fiscales pourraient inciter les employeurs à fournir des titres de TC à leurs employés plutôt que des stationnements gratuits. Les employeurs ou institutions participant au programme *allégo* devraient pouvoir obtenir une réduction des exigences réglementaires municipales quant au nombre de places de stationnement hors rue à fournir. Les villes d'accueil pourraient rehausser le coût des stationnements hors rue au moyen de la taxation.

L'AMT a réalisé, en 2001-2002, les études de faisabilité financière d'une politique de stationnement, comme prévu dans sa loi. Elle propose pour 2004 d'en examiner avec ses partenaires les différentes facettes et les mesures fiscales à implanter.

Intervention 6.2 Favoriser la densification de la périphérie des infrastructures lourdes de TC

L'utilisation du transport collectif diminue avec la distance de marche pour accéder au service; la densification de la périphérie immédiate des infrastructures lourdes de TC est l'un des moyens les plus efficaces pour accroître l'achalandage du transport collectif et rentabiliser les investissements. De nombreuses agglomérations d'Amérique du Nord, dont Toronto, ont implanté avec succès une telle approche, connue sous le vocable anglais *Transit-oriented Development* ou TOD.

L'AMT n'a aucune juridiction directe sur l'aménagement du territoire. Cependant, elle a constitué une riche banque d'information sur les expériences testées et réussies dans différentes métropoles. À ce titre, elle propose des services pour :

- soutenir la CMM dans la préparation de son *Énoncé de vision stratégique* et d'un *Schéma d'aménagement et de développement métropolitain* intégrant les orientations du *Cadre d'aménagement 2001-2021 du MAMM* et l'approche TOD;
- soutenir les nouvelles villes de Montréal et de Longueuil et les autres municipalités dans la préparation de leurs plans d'urbanisme, pour le volet TOD;
- présenter des outils techniques à l'intention des municipalités, utilisables dans une stratégie de développement urbain qui maximise l'usage de transports collectifs;
- aider les urbanistes à développer ou renforcer les quartiers selon les principes du TOD.

De tels projets sont actuellement en phase de conception à Sainte-Thérèse, Vaudreuil et dans le quartier Innopôle à Montréal, alors que d'autres sont en construction à Brossard (Chevrier) et à Mont-Saint-Hilaire. Ces principes pourraient inspirer également le plan de redéveloppement de la Cité du Havre de Montréal.

Intervention 6.3 Assurer un meilleur partage de la voirie, notamment sur les artères commerciales

Les coûts d'exploitation et l'achalandage des circuits d'autobus dépendent des temps de parcours qui peuvent être nettement réduits lorsque les autobus circulent en site propre ou bénéficient de mesures préférentielles aux feux de circulation.

La réfection d'un axe routier local, supérieur ou autoroutier, offre de nombreuses occasions de mieux partager la voirie afin de favoriser les transports collectifs et les modes non motorisés. Même sur les rues commerciales, de tels services 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 plus des 35 km de voies réservées prévus pour les trois prochaines années, principalement sur le réseau routier du MTQ, dans l'emprise du CN dans l'est de Montréal ou dans les artères, l'AMT propose en 2004 de soutenir les mesures préférentielles prévues par les AOT, notamment sur le boulevard Saint-Michel à Montréal.

2.3.3 Défi financement - Financer le maintien du patrimoine et le développement des services

Ce défi consiste à assurer au transport collectif un financement stable, suffisant, équitable et prévisible.

Intervention 7.1 Contribuer à réviser le cadre financier du transport en commun

Le problème de financement du transport collectif a été analysé par l'AMT et les organismes de transport collectif dans le cadre du document « *Bilan et perspectives financières 1991-2010* » produit en septembre 2001. En décembre 2002, M. Louis Bernard, mandaté par le gouvernement du Québec pour analyser la question, a soumis un rapport qui confirme le constat de l'AMT et de ses partenaires quant à :

- l'insuffisance des ressources financières allouées au développement du transport collectif et au maintien de son patrimoine;
- la nécessité d'ajuster à la hausse la contribution des automobilistes afin d'obtenir un partage des coûts reflétant mieux les avantages perçus par tous les bénéficiaires;
- la pertinence de revoir certaines règles de partage des coûts, notamment pour le métro, les trains de banlieue et l'intégration tarifaire;
- l'intérêt des incitatifs fiscaux en soutien au transport collectif.

L'AMT poursuivra activement ses efforts en 2004 pour qu'un nouveau cadre financier permette au transport collectif de remplir pleinement son rôle de soutien de la vitalité économique, d'amélioration de la qualité de vie urbaine et d'équité envers les populations moins favorisées.

Intervention 7.2 Optimiser la performance financière de l'AMT

Au niveau de l'exploitation pour 2004, l'AMT fait notamment les choix budgétaires suivants :

- maintien de la contribution de l'AMT au déficit des trains, soit 13,7 M\$, et décroissance de cette contribution de 17,2% depuis 1996 malgré l'ajout de nombreux services;
- versement de l'aide métropolitaine au métro et au RTMA selon l'achalandage mesuré;

- gratuité pour l'usage des équipements métropolitains;
- optimisation de la structure tarifaire des lignes de trains de banlieue;
- rattrapage, sur un des trois ans, de rabais tarifaire découlant de l'intégration tarifaire pour passer de 28 % en 2003 à 25 % en 2006;
- versement d'une ristourne aux municipalités desservies par les lignes de trains de banlieue de Delson et Mont-Saint-Hilaire selon la performance de ces lignes;
- maintien des dépenses de fonctionnement de l'AMT à 4,7 M\$, soit un niveau équivalant à celui prévu lors de la création de l'AMT en 1996.

Fidèle à sa tradition du « faire-faire », l'AMT entend renforcer cette politique tant au niveau de l'exploitation des trains de banlieue, voies réservées, terminus, stationnements, billetteries, etc. qu'au niveau des immobilisations pour les projets majeurs d'investissement (trains de banlieue, SLR, RTMA, etc.).

Finalement, l'AMT s'engage à réaliser au moins 95% des projets d'immobilisations à l'intérieur des budgets autorisés et des échéanciers.

Intervention 7.3 Promouvoir les incitatifs fiscaux pour les usagers TC et les covoitureurs

L'AMT poursuivra ses discussions avec les représentants gouvernementaux pour que les usagers du transport en commun et les covoitureurs puissent bénéficier d'avantages fiscaux permettant de favoriser l'utilisation des transports collectifs.

Intervention 7.4 Développer les partenariats public-privé et la concurrence balisée

L'AMT et l'Institut pour le partenariat public-privé organisèrent, le 31 octobre 2003, un colloque ayant pour thème l'apport du partenariat public-privé aux transports collectifs. Ce colloque visait à stimuler les réflexions, favoriser un maillage des intervenants concernés et rechercher des pistes de solutions envisageables au Québec. Ce colloque offrait aussi des ateliers avec des conférenciers et panélistes internationaux sur des expériences concrètes de partenariat public-privé en transport collectif.

En 2004, l'AMT déterminera les orientations à suivre pour les partenariats public-privé relativement aux projets majeurs d'investissement (immobilisations et exploitation) afin :

- d'évaluer toutes les options pour réaliser tout investissement majeur en considérant, lorsque efficace, le partenariat d'affaires public-privé;
- de s'assurer que l'option choisie est la plus performante, tant au regard de l'affectation optimale des ressources utilisées qu'à celui de l'amélioration de la qualité des services.

2.3.4 Défi mobilisation - Mobiliser et rassembler les acteurs métropolitains autour des projets de transport collectif

Faire appel à toutes les forces vives de la région, autant au niveau des orientations qu'à celui de l'implication de chacun dans les projets qui les concernent, est la base de la stratégie métropolitaine de développement des transports collectifs de l'AMT.

Intervention 8.1 Intensifier la mobilisation des intervenants autour des dossiers relatifs aux transports collectifs

Depuis 1996, l'AMT a privilégié la concertation en animant de nombreux comités de travail pour favoriser les échanges, l'élaboration de plans d'action communs et l'atteinte de consensus. Ces comités regroupent, selon les sujets, les intervenants du monde municipal (CMM, MRC et municipalités), les AOT, les ministères ainsi que les intervenants socio-économiques concernés par les transports collectifs comme les grands employeurs et les organismes de développement économique.

L'AMT compte intensifier en 2004 les travaux de la quinzaine de groupes de travail se réunissant régulièrement sur les sujets suivants :

- suivi du Plan stratégique;
- politique tarifaire;
- automatisation métropolitaine de la vente de titres et la perception des recettes;
- partage des recettes;
- transport adapté;
- système de transport intelligent;
- intégration tarifaire et des services;
- promotion des transports collectifs;
- information aux usagers des transports collectifs;
- programmes *allégo*;
- enquêtes origine-destination.

Intervention 8.2 Poursuivre le travail des comités par corridor et par projet

Des comités ont également été formés pour assurer la mise en œuvre des interventions prévues dans les corridors du *Plan stratégique 1997-2007*. Ces comités ont pour mandat d'identifier les problèmes spécifiques aux corridors, de proposer des solutions pour les résoudre ou pour optimiser les réseaux existants, et de faire le suivi de l'implantation des projets retenus. Des comités sont à l'œuvre dans les corridors ou projets suivants :

- A-10 / pont Champlain;
- Chomedey / Marcel-Laurin / Montréal;
- Rive-Sud Centre / Montréal;
- Rive-Sud Ouest / Montréal;
- Vaudreuil-Soulanges / Montréal;
- Rive-Nord Est / Montréal Est / Montréal Centre;
- Dorval / Montréal;
- Métro à Laval;
- Rive-Nord / Laval Centre / Montréal;
- Pie-IX / A-25;
- Deux-Montagnes / Montréal;
- Blainville / Montréal;
- Mont-Saint-Hilaire / Montréal;
- Delson / Montréal;
- Équipements métropolitains;
- Projets SLR et Via-bus.

Intervention 8.3 Sensibiliser les acteurs de la région aux enjeux relatifs aux transports collectifs

Pour continuer de faciliter les échanges d'idées novatrices et de faire évoluer les réflexions sur les déplacements urbains, l'AMT compte poursuivre, en 2004, l'organisation d'une dizaine de colloques et conférences comme les « *Mercredis de l'AMT* », le colloque sur les centres de gestion de déplacements et sur les partenariats public-privé. De plus, l'AMT participera comme conférencière aux travaux et activités des différentes organisations concernées par les transports urbains comme l'Association des CIT, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), l'Association du transport et des routes du Québec (AQTR), l'Ordre des urbanistes du Québec, l'Association des administrateurs municipaux, les chambres de commerce, etc.

2.4 OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

Le tableau 2.2 présente les objectifs que se fixe l'AMT pour chacune des interventions du plan d'action 2004. Le tableau présente aussi l'atteinte prévue, en date de juillet 2003, des objectifs fixés l'an dernier au plan d'action 2003. Le tableau 2.3 présente des indicateurs de performance globaux au niveau de l'achalandage, de la satisfaction des usagers, de la performance financière et administrative.

Tableau 2.2
Objectifs 2003 et 2004 pour chacune des interventions

DÉFI TRANSPORT - SE DÉPLACER AUTREMENT				
	Approche géographique - Mieux desservir le territoire	Objectif 2003	Atteinte 2003	Objectif 2004
Interventions sur L'OFFRE	1.1 Maintenir le patrimoine, consolider et développer le réseau du métro			
	-Maintenance du patrimoine	Poursuivre les travaux de Réno-Systèmes	12 % complétés et 36 % engagés sur les 311 M\$ de la phase 1 ¹	Poursuivre les travaux
	-Prolongement de la ligne 2 est à Laval	Poursuivre les travaux de construction	Échéancier respecté: 18% complétés et 61% engagés sur un budget ajusté à 575 M\$	Poursuivre les travaux
	-Prolongement des lignes 4 à Longueuil et 5 vers Anjou	Entreprendre la réalisation, si autorisée	En attente d'une autorisation	Entreprendre la réalisation, si autorisée
	1.2 Maintenir le patrimoine, consolider et développer le RTMA			
	-Stationnements incitatifs ²	Ajout de 2 200 places	761 places ajoutées	Ajout de 1 248 places
	-Voies réservées et mesures préférentielles	Ajout de 6,0 km	5,1 km ajoutés	Ajout de 3,8 km
	-Terminus	Ajout de 3 terminus	Travaux en cours	Terminus C.-Vertu et St-Eustache en fonction au début 2004
	-Express métropolitains	Ajout d'un circuit		Express de l'Est et Express A-20 à ajouter
	1.3 Maintenir le patrimoine, consolider et développer le réseau de trains de banlieue			
	-Ligne Deux-Montagnes	Agrandissement des stat. incitatifs	-	Agrandissement des stat. incitatifs
	-Ligne Dorion-Rigaud	1 nouvelle gare et nouveau garage	Gare et garage Vaudreuil	Achat de 22 voitures, gare Lachine
	-Ligne Blainville	Capacité accrue, 1 nouvelle gare et nouveau garage	Projets en cours	Prolongement St-Jérôme
	-Ligne Mont-Saint-Hilaire	2 nouvelles gares	Gare St-Basile-le-Grand et St-Hubert mises en service	Accroître achalandage
	-Ligne Delson	Maintien du service à 4 départs	Service maintenu	Maintien du service à 4 départs
	-Ligne Mascouche	Étude de faisabilité	Étude complétée, plans et devis en cours	Entreprendre la réalisation si autorisée
	1.4 Développer un réseau de trains légers et Nouveaux Tramways (SLR)			
	-Axe A-10/estacade et parc Jean-Drapeau	Réaliser l'avant-projet	Avant-projet en cours	Terminer avant-projet et débiter réalisation, si autorisée
	-Axe Avenue du Parc et Vieux-Montréal	Procéder aux études	Études d'insertion, économique et urbaine en cours	Terminer études et sensibiliser aux avantages du projet
	1.5 Mettre en place de nouvelles composantes de l'offre, dont le covoiturage			
- Voies réservées au covoiturage	VR A-25 (Terrebonne-Laval)	VR mise en service pour véhicules de 3 occ. et +	VR R-138, selon décision MTQ	
- Stationnement préférentiel pour covoitureurs	-	-	Places covoiturage stat. Terrebonne, Radisson, Chambly	
- Véhicules électriques en libre-service	Projet-pilote au centre-ville	En évaluation au PDTU	Implanter le projet pilote, si autorisé	

¹L'entente sur le partage des coûts avec le gouvernement fédéral demeure à finaliser. La contribution de l'AMT devrait être de 12,5%.

²Places de stationnement incitatif totales (métro, RTMA et trains de banlieue).

DÉFI TRANSPORT (suite)

		Objectif 2003	Atteinte 2003	Objectif 2004
Interventions sur L'OFFRE (suite)	Approche intégration - Intégrer les services			
	2.1 Améliorer l'intégration des réseaux de transport	Réussir les projets d'intégration prévus pour 2003	Projets 2003 en cours	Réussir les projets d'intégration prévus pour 2004
	2.2 Intégrer l'information et les services à la clientèle			
	-Centre d'information métropolitain sur le transport urbain (CIMTU)	Poursuivre les travaux	Site Internet amélioré	Poursuivre les travaux
	-Enquêtes origine-destination (EOD)	Réaliser EOD 2003	EOD 2003 en cours	Compiler et diffuser les résultats
	-Billetteries, information à la clientèle et services complémentaires	Mise en place d'une nouvelle billetterie	Billetterie gare Centrale	Maintenir les services
2.3 Améliorer l'intermodalité vélo/TC et taxi/TC	Déployer les projets du Plan vélo prévus en 2003	Projets 2003 implantés dont Vélobus CITBL et Saint-Jérôme	Déployer les projets du Plan vélo prévus en 2004	
2.4 Intégrer les services de transport adapté				
	-Intégration des services sur tout le territoire	Compléter l'élargissement aux 12 OTA	3 ententes signées, mise en service débutée	Mise en service complète aux 12 OTA
	-Accessibilité des équipements et installations	Plan d'action, budget et échéancier à fixer	Inventaire et plan d'action complété	Budget et échéancier à fixer
	-Révision des modes de fonctionnement	-	Comité formé, analyse approfondie des besoins en cours	Établir plan d'action, budget et échéancier

		Objectif 2003	Atteinte 2003	Objectif 2004
Interventions sur la DEMANDE	Approche tarifaire - Tarifier stratégiquement			
	3.1 Révision de l' intégration tarifaire	-	-	Évaluer système actuel
	3.2 Ajuster les tarifs et les zones tarifaires métropolitains	Indexer tarifs, introduire TRAM 1	Entrée en vigueur, 1 ^{er} janvier 2003	Indexer tarifs, ajuster zones tarifaires gares
	3.3 Implanter un système automatisé de ventes des titres et perception des recettes	Octroyer les contrats	Contrats octroyés par la STM	Poursuivre travaux pour implantation en 2005
3.4 Développer de nouveaux produits tarifaires métropolitains	Démarrer projet d'abonnement annuel	Projet-pilote en cours avec employés MTQ	Poursuivre abonnement annuel, carte postale et marketing direct	
Interventions sur la DEMANDE	Approche employeur - Impliquer les employeurs			
	4.1 Implanter des programmes allégo selon l' approche individuelle	5 nouvelles initiatives	5 nouvelles ententes signées	5 nouvelles initiatives
	4.2 Soutenir les centres de gestion de déplacements (CGD)	1 nouveau CGD	CGD Laval en développement	Soutenir les 4 CGD
	4.3 Promouvoir le covoiturage «citoyens-villes»	Relancer la démarche	-	Promouvoir VR covoiturage A-25
	4.4 Développer les outils d'information allégo	Diffusion sur Internet	Trousse allégo, salon allégo, TMA Summit	Formation, logiciel Internet, site web, évaluation
Approche promotion - Promouvoir les transports collectifs				
5.1 Promouvoir les transports collectifs en général	Campagne sociétale 2003	En cours	Campagne sociétale 2004	
5.2 Promouvoir des services de transport collectif ciblés	10 campagnes visées	14 campagnes prévues	10 campagnes visées	
5.3 Organiser différents événements rassembleurs	-	1 ^{ère} journée "En ville, sans ma voiture!", 22 sept. 2003	2 ^e journée "En ville, sans ma voiture!", 22 sept. 2004	

DÉFI AMÉNAGEMENT - AMÉNAGER EN FAVORISANT L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS				
		Objectif 2003	Atteinte 2003	Objectif 2004
6.1	Élaborer avec les partenaires municipaux une politique de stationnements urbains	Mettre sur pied un comité pour définir les orientations	Étude remise à jour	Mettre sur pied un comité pour définir les orientations
6.2	Favoriser la densification de la périphérie des infrastructures lourdes de TC selon les principes du TOD	Œuvrer avec les villes	Projets à Mont-St-Hilaire, Vaudreuil, Havre de Montréal	Œuvrer avec les villes
6.3	Assurer un partage de la voirie plus favorable au transport collectif, à la marche et au vélo	Un projet-pilote à démarrer	Étude en cours pour projet-pilote à Laval	Implanter projet-pilote à Laval, étude pour Longueuil

DÉFI FINANCEMENT - FINANCER LE MAINTIEN DU PATRIMOINE ET LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES				
		Objectif 2003	Atteinte 2003	Objectif 2004
7.1	Contribuer à réviser le cadre financier du transport en commun	Implanter nouveau cadre financier	En attente de décision	Implanter nouveau cadre financier
7.2	Optimiser la performance financière de l'AMT	Optimiser les activités de l'AMT	Continu	Continu
7.3	Promouvoir les incitatifs fiscaux pour les usagers TC et les covoitureurs	Faire adopter par le gouvernement	Adoptés puis rejetés dans le budget gouvernemental	Démarches à poursuivre
7.4	Développer les partenariats publics/privés et la concurrence balisée	Organiser colloque	Colloque tenu en octobre 2003	Définir politique

DÉFI MOBILISATION - MOBILISER ET RASSEMBLER LES ACTEURS MÉTROPOLITAINS AUTOUR DES PROJETS DE TRANSPORT COLLECTIF				
		Objectif 2003	Atteinte 2003	Objectif 2004
8.1	Intensifier la mobilisation des intervenants autour des dossiers relatifs au TC	Continu	Continu	Continu
8.2	Poursuivre le travail des comités par corridor et par projet	Continu	Continu	Continu
8.3	Sensibiliser les acteurs de la région aux enjeux relatifs aux transports collectifs	Continu	Efforts continus, dont 10 "Mercredis de l'AMT", 2 colloques	Poursuivre

Tableau 2.3
Indicateurs de performance, 2000 – 2004

	RÉEL 2000	RÉEL 2001	RÉEL 2002	BUDGET 2003	RÉVISE 2003	BUDGET 2004	CIBLE 2004
INDICATEURS D'ACHALANDAGE							
Achalandage sur les réseaux des AOT	2,7 %	2,8 %	2 %	0 %	1,4 %	- 1,5 %	1,0 %
Métro	1,7 %	2,1 %	2,1 %	0 %	1,6 %	- 1,5 %	1,0 %
Trains de banlieue	8,6 %	1,7 %	5,6 %	1,5 %	7,4 %	1,2 %	1,0 %
Locaux - bus		3,6 %	1,9 %	0 %	0,8 %	- 1,5 %	1,0 %
Vente de titres							1,0 %
TRAM 1						- 1,5 %	1,0 %
TRAM 2	12,2 %	35,5 %	3,2 %	0 %	6,9 %	- 1,5 %	1,0 %
TRAM 3	4,2 %	5,0 %	(0,5 %)	0 %	3,6 %	- 1,5 %	1,0 %
TRAM 4 à 8	27,3 %	18,2 %	6,5 %	1,5 %	15,7 %	0 %	1,0 %
Utilisation des stationnements incitatifs							
Trains de banlieue	91 %	95 %	82 %	90 %	85 %	87 %	90 %
Équipements métropolitains	61 %	64 %	64 %	70 %	73 %	75 %	75 %
INDICATEURS FINANCIERS							
Réaliser les projets prévus à l'intérieur des budgets autorisés	96 %	98 %	98 %	98 %	98 %	98 %	98 %
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	38,2 %	37,8 %	36 %	41 %	41,3 %	41,4 %	44 % à long terme
Coûts d'exploitation par usager des équipements métropolitains	0,10 \$	0,11 \$	0,12 \$	0,14 \$	0,13 \$	0,15 \$	0,10 \$ à long terme
Obtention de revenus de sources commerciales	1,1 M\$	1,4 M\$	0,8 M\$	1,2 M\$	0,8 M\$	0,8 M\$	1,0 M\$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS							
Réaliser des projets prévus en obtenant le consensus des groupes impliqués	Fait	Fait	90 %	90 %	95 %	90 %	95 %
Réaliser les projets à l'intérieur des échéanciers prévus	98 %	100 %	95 %	90 %	95 %	90 %	95 %
Degré de satisfaction des clientèles servies par l'AMT							
- pour les trains de banlieue	94 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %
- pour les équipements métropolitains	74 %	75 %	75 %	75 %	77 %	75 %	77 %
Degré de satisfaction du personnel de l'AMT	N.D.	80 %	85 %	85 %	85 %	85 %	85 %

3 LE BUDGET D'EXPLOITATION 2004

3.1 LES RESSOURCES DE L'AMT ET LEUR UTILISATION

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

- **Automobilistes** : Taxe de 0,015 \$ du litre d'essence de même que le produit d'un droit de 30 \$ sur l'immatriculation, sur son territoire;
- **Revenus des usagers** : Revenus provenant de la vente des titres du réseau de trains de banlieue et des titres de transport métropolitain TRAM;
- **Municipalités** : Contributions des municipalités aux trains de banlieue et aux express métropolitains;
- **Gouvernement** : Subvention pour les services de la dette des trains de banlieue et des équipements métropolitains;
- **Autres** : Revenus d'intérêts, facturation des coûts des équipements métropolitains aux AOT, revenus commerciaux et revenus divers.

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

- l'aide métropolitaine pour contribuer au service du réseau du métro et du réseau de transport métropolitain par autobus, l'aide au développement, l'aide aux services de transport adapté et l'aide au tarif réduit et au tarif intermédiaire remises aux AOT;
- la répartition des recettes métropolitaines (TRAM);
- les coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue et la répartition des recettes des trains de banlieue;
- les coûts d'exploitation du RTMA (voies réservées, terminus, stationnements) et des express métropolitains;
- les coûts des programmes *allégo*;
- les dépenses de fonctionnement et les autres frais;
- le remboursement des services de la dette des trains de banlieue et des équipements métropolitains.

Tableau 3.1
Fonds d'exploitation –
État des revenus et des dépenses

(en milliers \$)

	2001	2002	2003	2003	2004
	Réel	Réel	Budget	Prévision	Budget
Revenus					
Remises gouvernementales					
- Droit sur l'immatriculation	43 781	45 367	45 645	47 400	48 822
- Taxe sur l'essence	43 245	46 348	45 698	49 200	50 676
Recettes métropolitaines TRAM	43 908	45 403	45 120	48 173	52 277
Recettes des trains de banlieue	25 725	28 979	32 031	33 809	35 982
Contributions municipales aux trains de banlieue	21 407	24 358	27 524	27 873	29 306
Contributions MTQ aux trains de banlieue	147	2 497	267	267	-
Subvention MTQ pour le service de la dette	24 467	16 308	10 004	10 004	8 100
Programme d'aide - transport adapté	265	214	450	450	450
Programme d'aide - programmes-employeurs	153	54	100	-	-
Express métropolitains	1 459	1 508	1 669	1 670	2 463
Répartition des coûts des infrastructures	195	1 990	2 478	2 332	218
Autres	1 486	758	1 150	760	800
	206 238	213 784	212 136	221 938	229 094
Dépenses					
Aide métropolitaine et dépenses afférentes	51 426	55 428	56 050	56 050	57 100
Aide métropolitaine - support au développement	928	1 561	1 600	1 600	2 000
Aide métropolitaine - transport adapté	392	295	700	710	893
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM	4 132	5 173	5 100	5 100	6 600
Répartition des recettes métropolitaines TRAM	43 908	45 403	45 120	48 173	52 277
Répartition des recettes des trains de banlieue	2 746	4 084	3 535	3 335	3 228
Trains de banlieue	60 342	66 626	70 067	70 160	75 793
Équipements métropolitains	8 778	9 580	10 694	10 694	12 358
Service de la dette	25 074	16 787	10 402	10 428	8 422
Express métropolitains	2 711	2 337	2 268	2 228	3 093
Gestion de la demande - programmes-employeurs	153	379	600	500	600
Dépenses de fonctionnement - AMT	3 958	4 239	4 500	4 700	4 700
Réserve pour éventualités	-	-	500	500	500
Autres	926	1 880	1 000	1 644	1 530
	205 474	213 772	212 136	215 822	229 094
Résultat net de l'exercice	764	12	-	6 116	-
Réserve pour activités futures (déficit) au début de l'exercice	(764)	-	-	12	-
Provision pour distribution suite aux résultats vérifiés (si décision prise par le CA)				-	
- gratuité de l'utilisation des équipements métropolitains				2 114	
- déplafonnement de l'aide métropolitaine				1 834	
- déplafonnement de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire				863	
- réserve pour fluctuation des remises gouvernementales				1 317	
Réserve pour activités futures à la fin de l'exercice	-	12	-	-	-

Le surplus prévu de 6,1 M\$ selon la prévision 2003 pourrait être redistribué en partie à la fin d'année, à l'occasion de l'approbation des états financiers vérifiés en versement des aides métropolitaines de 2,7 M\$ pour atteindre le niveau d'achalandage prévu, en réduction de la facturation des équipements métropolitains de 2,1 M\$ pour atteindre la gratuité ou selon toute autre décision du conseil d'administration. Le solde du surplus de 1,3 M\$ serait affecté à un fonds de réserve en 2004 pour pallier aux fluctuations de la taxe sur l'essence en 2004.

Figure 3.1
Sources de financement

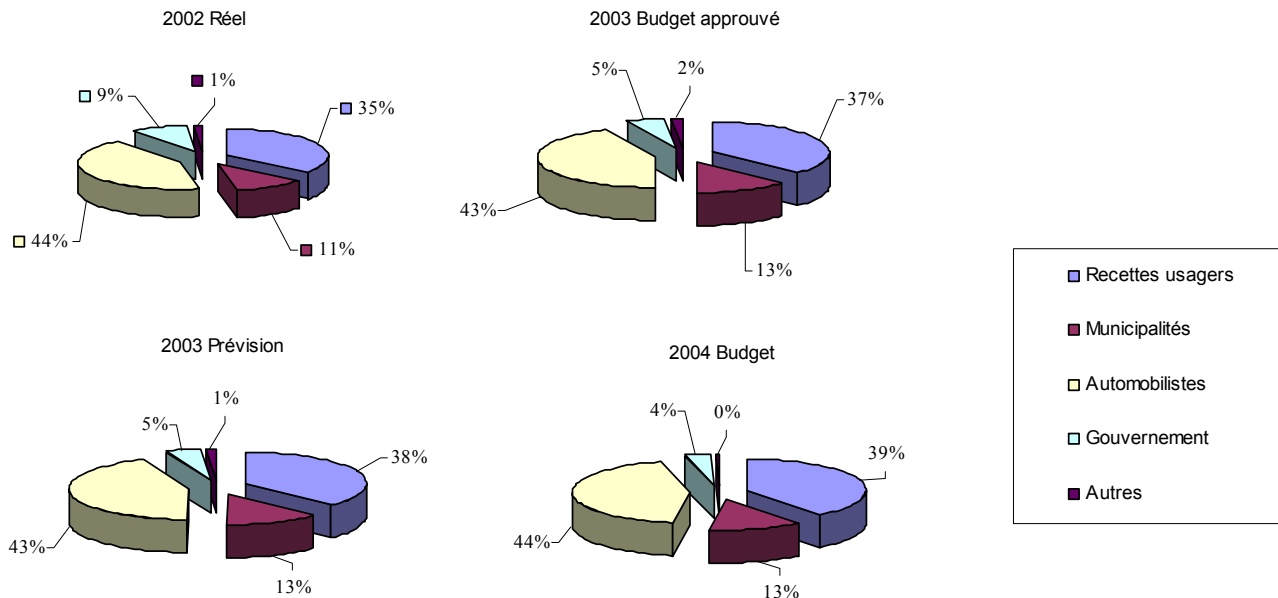
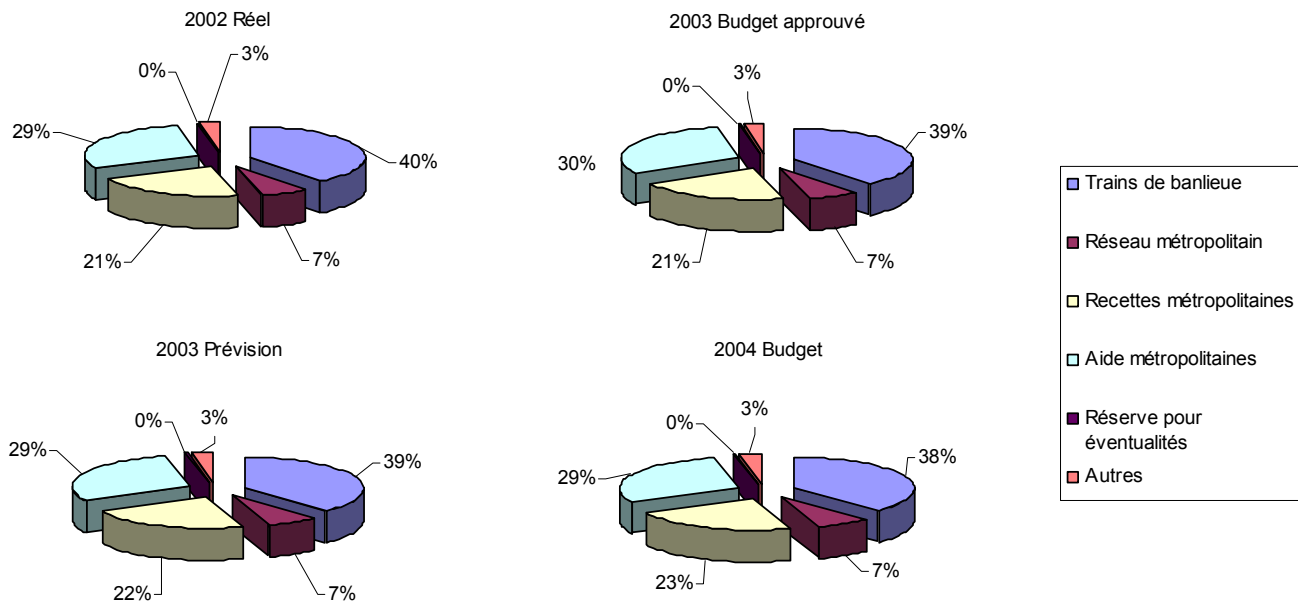


Figure 3.2
Responsabilités financières



3.2 DROIT SUR L'IMMATRICULATION

La prévision pour 2003 est de 47,4 M\$ et tient compte de l'augmentation du parc automobile observée pour les neuf premiers mois de 2003 ainsi que de l'agrandissement du territoire à Saint-Jérôme (+ 0,8 M\$). Pour 2004, l'AMT prévoit une augmentation du parc automobile de 3 % pour un budget de 48,8 M\$. L'AMT considère dans son budget 2004 qu'elle percevra pour les 17 municipalités exemptées un montant du droit d'immatriculation équivalant à celui remis en 2002 et 2003 directement par le MTQ, soit 1,2 M\$.

Tableau 3.2
Évolution du droit sur l'immatriculation

(en millions \$)

	1996 Réal	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	2001 Réal	2002 Réal	2003 Budget approuvé	2003 Prévision	2004 Budget
Immatriculation	39,9	40,4	41,6	42,2	43,5	43,8	45,4	45,6	47,4	48,8

3.3 TAXE SUR L'ESSENCE

La prévision de 2003 tient compte de l'augmentation de la consommation d'essence depuis le début de l'année et de l'élargissement du territoire à Saint-Jérôme (+ 1,0 M\$).

En 2004, l'AMT prévoit une progression des revenus de 3 %, soit 50,7 M\$.

Tableau 3.3
Évolution de la taxe sur l'essence

(en millions \$)

	1996 Réal	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	2001 Réal	2002 Réal	2003 Budget approuvé	2003 Prévision	2004 Budget
Taxe sur l'essence	43,2	46,1	44,9	44,6	44,4	43,2	46,3	45,7	49,2	50,7

3.4 RECETTES METROPOLITAINES (TRAM) – REPARTITION ET DEPENSES AFFERENTES

La stratégie tarifaire métropolitaine, présentée à l'annexe B, comprend pour 2004 les neuf éléments suivants :

- l'indexation moyenne des tarifs métropolitains et de trains de banlieue de 10,5 %;
- une promotion ciblée pour la TRAM;
- l'ajustement du rabais du tarif réduit tel que prévu;
- la continuation de l'expérience-pilote en marketing direct pour les titres métropolitains;
- une expérience-pilote d'abonnement annuel avec les employés du MTQ;
- la poursuite sur une base permanente de l'abonnement postal;

- la modification de la structure tarifaire zonale de la ligne de trains de banlieue Blainville pour 2004 :
 - transfert de la gare Blainville de la zone 5 à la zone 6 effectif lorsque la gare de Saint-Jérôme sera ouverte;
- l'évaluation du système tarifaire métropolitain prévu pour juin 2004;
- les 14 nouvelles municipalités incluses au système tarifaire métropolitain.

3.4.1 Recettes métropolitaines (TRAM)

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

Tendances 2003 des ventes de titres métropolitains

Pendant les neuf premiers mois de 2003, les ventes de TRAM 1 à 8 sont supérieures à celles observées en 2002.

Le tableau ci-dessous présente pour chacun des titres TRAM les variations par rapport à 2002.

Tableau 3.4
Ventes de titres métropolitains par zone

Variation	1	2	3	4	5	6	7	8	Total
2002-2003 (9 mois)	N/A	6,7%	3,6%	21,9%	13,3%	25,4%	95,9%	12,4%	6,3%

Le tableau intitulé « Vente de titres de transport métropolitain » à l'annexe A indique la vente de titres TRAM 1 à 8 au budget 2003, la prévision 2003 et celle prévue au budget 2004.

Les recettes métropolitaines à partager en 2004 sont estimées à 52,3 M\$, une fois les ventes de TRAM imputées aux trains et aux express métropolitains.

Le budget 2004 des recettes métropolitaines totales présente une augmentation des revenus de 8,5 % par rapport aux prévisions budgétaires de 2003 s'expliquant par :

- une indexation des tarifs de 5 % pour les TRAM 5 à 8, de 8 % pour la TRAM 4, de 12 % pour la TRAM 3, de 13 % pour la TRAM 2 et de 14 % pour la TRAM 1;
- une diminution de l'achalandage occasionnée par une forte hausse des tarifs.

Les recettes nettes, après déduction des dépenses afférentes de 0,5 M\$ en 2003 et 2004 ont été redistribuées intégralement aux organismes de transport.

La croissance des recettes métropolitaines de 1996 à 2004 (8 ans) a été de 50,3 %. Elle témoigne de la forte augmentation d'achalandage observée sur les circuits qui relient les secteurs périphériques au cœur du territoire de l'île de Montréal et qui ont fait l'objet d'importants efforts de développement des services par les AOT concernées et l'AMT.

Tableau 3.5
Évolution des recettes métropolitaines

(en millions \$)

	Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Réel 2002	Budget 2003	Prévision 2003	Budget 2004
Recettes métropolitaines	34,8	33,0	30,9	36,7	39,6	43,9	45,4	45,1	48,2	52,3

La grille tarifaire à l'annexe C présente les tarifs métropolitains, les tarifs pour les services de trains de banlieue et les tarifs pour les express métropolitains pour l'année 2004.

3.4.2 Répartition des recettes métropolitaines (TRAM)

La méthode de partage des recettes a été, depuis 2001, ajustée afin d'atténuer la distorsion géographique des zones tarifaires sur le territoire de l'AMT, de simplifier la méthode et de s'arrimer aux coûts d'exploitation.

La méthode retenue par l'AMT pour 2004 est la même qu'en 2003. Pour faire suite aux recommandations du comité de tarification, elle utilise le sondage téléphonique de 2002 et comporte deux volets :

- un premier montant de 17,50 \$ par titre vendu est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau pour chaque zone tarifaire. Ce montant de 17,50 \$ représente moins de 20 % du tarif ordinaire de la zone 3;
- le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau.

Les recettes métropolitaines nettes à partager selon la prévision 2003 sont estimées à 48,2 M\$, une fois la part des ventes de TRAM imputée aux trains de banlieue et aux express métropolitains.

Pour 2004, les recettes métropolitaines totales sont évaluées à 77,2 M\$, soit une hausse de 8,7 % par rapport à la prévision 2003. De ce montant, 23,8 M\$ des recettes de titres TRAM sont affectés aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,1 M\$ des recettes de titres TRAM sont affectés aux recettes des express métropolitains. Les recettes métropolitaines à répartir entre les AOT sont de 52,3 M\$.

L'annexe F présente les prévisions budgétaires réparties par organisme de transport.

Tableau 3.6
Évolution du partage des recettes aux AOT

(en milliers \$)

	Réel 2000 (1) TRAM	Réel 2001 (2) TRAM	Réel 2002 (2) TRAM	Budget 2003 (3) TRAM	Prévision 2003 (4) TRAM	Budget 2004 (5) TRAM
STM	15 921	18 185	18 676	18 692	20 508	22 351
RTL	11 270	12 048	13 033	12 189	12 626	13 571
STL	6 083	6 631	6 900	6 843	7 180	7 794
OMIT	6 296	7 044	6 794	7 396	7 859	8 561
Recettes métropolitaines	39 570	43 908	45 403	45 120	48 173	52 277
AMT - Express métropolitains	239	604	679	665	743	1 109
Recettes trains de banlieue						
- STM	2 875	2 746	3 043	2 907	2 195	2 430
- AMT	13 348	14 956	15 860	17 753	19 952	21 420
Sous-total	16 223	17 702	18 903	20 660	22 147	23 850
Total	56 032	62 214	64 985	66 445	71 063	77 236

Usagers hors territoire

L'AMT ne finance pas les usagers provenant de l'extérieur du territoire de l'AMT. Les CIT ou les municipalités concernés reçoivent la recette tarifaire moins le tarif du second réseau emprunté par l'utilisateur. Le second réseau reçoit donc l'équivalent de son tarif local, ce qui veut dire par exemple que dans le cas des tarifs réduit et intermédiaire, la STM reçoit l'équivalent de son tarif réduit, et dans le cas du tarif ordinaire, elle reçoit l'équivalent de son tarif ordinaire.

Dépenses afférentes

Les dépenses afférentes à l'exploitation du système tarifaire métropolitain sont déduites de la distribution des recettes, puisqu'à la charge des AOT. Elles comprennent notamment :

- les frais d'impression et de distribution des titres : 0,3 M\$ en 2003 et 2004;
- les frais de sondage et de traitement de l'information nécessaires au partage des recettes : 0,01 M\$ en 2003 et 0,15 M\$ en 2004;
- la commission versée pour la vente des titres de transport métropolitain : pour les titres TRAM zones 1 à 3, un taux de commission de 1 % sur les ventes des titres de transport métropolitain et pour les autres zones, le taux réel de commission payée sans excéder 3 %.

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

3.4.3 Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport métropolitain (TRAM)

L'AMT finance, en fonction de ses disponibilités financières, le rabais des tarifs réduit (depuis 1998) et intermédiaire (depuis 2000) afin de promouvoir l'organisation et le fonctionnement de services de transport des personnes qu'elle n'opère pas elle-même, et pour fournir des services de soutien aux usagers de ces services de transport et à ceux qui les organisent.

Depuis 2002, les recettes des titres à tarifs réduit et intermédiaire sont converties en recettes à tarif ordinaire et par la suite traitées selon les mêmes règles de partage que les autres titres métropolitains.

En 2003, l'AMT a maintenu le plafond de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire à 5,1 M\$.

Le plafond de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire pour 2004 a été augmenté, passant de 5,1 M\$ en 2003 à 6,6 M\$, représentant le montant requis pour atteindre les ventes prévues. Celles-ci sont estimées sur la base des ventes prévues pour 2003, réduction faite de la baisse anticipée en 2004 compte tenu de l'indexation moyenne des tarifs de 10,5 %.

3.5 AIDE METROPOLITAINE DE BASE POUR LES PASSAGERS DU METRO ET DU RTMA

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

Tableau 3.7
Évolution de l'aide métropolitaine

(en millions \$)

	1996 Réel	1997 Réel	1998 Réel	1999 Réel	2000 Réel	2001 Réel	2002 Réel	2003 Budget	2003 Prévision	2004 Budget
Méto	39,4	39,4	40,3	41,2	41,8	39,0	42,6	42,9	42,9	43,9
Autobus	12,1	12,0	11,9	12,5	12,5	12,2	12,7	13,0	13,0	13,0
Sous-total	51,5	51,4	52,2	53,7	54,3	51,2	55,3	55,9	55,9	56,9
Dépenses afférentes	-	-	-	-	-	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2
Total	51,5	51,4	52,2	53,7	54,3	51,4	55,4	56,1	56,1	57,1

Pour 2004, l'aide métropolitaine se répartira de la façon suivante :

- 0,20 \$ par passager qui utilise le réseau du métro d'après le relevé des tourniquets du réseau du métro. Cette portion de l'aide est plafonnée à 43,9 M\$;
- 0,50 \$ par passager qui utilise un service du RTMA à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, montant plafonné à 13,0 M\$.

Les coûts rattachés aux divers comptages nécessaires sont ajoutés au montant d'aide métropolitaine versée. Pour les quelque 256 circuits d'autobus du RTMA, l'AMT procède à un comptage en pointes du matin et du soir, afin de s'assurer d'avoir un décompte plus précis des passagers à bord des autobus pour trois périodes de l'année (mars/avril, juillet/août et octobre). Les coûts de ces comptages sont évalués à 0,2 M\$ en 2004.

Les plafonds de l'aide métropolitaine pour 2004 ont été augmenté, passant de 55,9 M\$ en 2003 à 56,9 M\$ en 2004. Ils s'élèvent respectivement à 43,9 M\$ pour le métro et 13,0 M\$ pour les autobus représentant les montants requis pour atteindre les achalandages prévus. Ceux-ci sont estimés sur la base des achalandages prévus pour l'année 2003, réduction faite de la baisse anticipée en 2004 compte tenu de l'indexation moyenne des tarifs de 10,5 %.

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

Tableau 3.8
Aide métropolitaine et aide aux tarifs réduit et intermédiaire

(en milliers \$)

	2000		2001		2002		2003		2004	
	Aide versée	Achalandage réel	Aide versée	Achalandage réel	Aide versée	Achalandage réel	Plafond	Prévu**	Plafond	Prévu**
Méto	41 800	41 881	39 032	42 926	42 535	43 839	42 850	44 546	43 900	43 880
Autobus	12 500	12 807	12 217	13 159	12 749	12 749	13 000	13 138	13 000	12 975
Total plafond aide métropolitaine	54 300	54 688	51 249	56 085	55 284	56 588	55 850	57 684	56 900	56 855
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	5 871	4 819 *	4 132	5 841	5 173	5 813	5 100	6 285	6 600	6 585
Total	60 171	59 507	55 381	61 926	60 457	62 401	60 950	63 969	63 500	63 440

* Montant calculé en fonction de la méthode 2002

** Montant requis selon l'achalandage prévu

3.6 AIDE METROPOLITAINE - SUPPORT AU DEVELOPPEMENT

Pour 2003, un montant de 1,6 M\$ a été accordé pour supporter la promotion des transports collectifs, le développement du CIMTU, deux expériences de marketing (carte postale et marketing direct) et études de marché et une contribution aux AOT pour l'harmonisation des panneaux d'arrêt d'autobus.

Pour 2004, un montant de **2,0 M\$** est prévu dans le budget pour financer les projets suivants :

- la poursuite des démarches d'organisation et de développement d'une campagne sociétale de promotion des transports collectifs;
- la mise en place de campagnes de publicité ciblées pour les services de TC offerts par l'AMT;
- le développement et l'implantation du CIMTU (phase III);
- l'enquête O-D 1998 : produits de diffusion, traitement spécialisé et O/D en continu;
- la réalisation de l'enquête OD-2003 : 0,3 M\$ pour l'AMT, s'ajoutant aux contributions de 0,9 M\$ des partenaires;
- les interventions prévues à la politique sur l'intermodalité vélo/transport en commun/taxi adoptée en 1999;
- les expériences de marketing direct prévues;
- l'abonnement annuel étendu à deux organisations additionnelles;
- la poursuite sur une base permanente de la carte postale;
- la contribution aux AOT pour l'harmonisation des panneaux d'arrêt d'autobus;
- la Journée sans voiture au centre-ville.

Projet de remplacement et d'harmonisation des panneaux d'arrêts d'autobus de la région de Montréal

Ce projet consiste à soutenir financièrement le remplacement de l'ensemble des panneaux d'arrêts d'autobus des organismes de transport de la région de Montréal afin :

- de faciliter la mise en place du système métropolitain de numérotation des arrêts, gares de trains, terminus, stationnements incitatifs et stations de métro;
- d'en harmoniser la forme, le contenu et la disposition générale.

Le déploiement en cours du système téléphonique de diffusion des heures de passage aux arrêts d'autobus nécessite la modification ou le remplacement de l'ensemble des panneaux d'arrêts des organismes qui participent à ce projet. De plus, la nouvelle dénomination de plusieurs organismes, dont la STM et le RTL ainsi que le regroupement de certains CIT est une occasion à saisir pour l'implantation de ce nouveau système.

Système métropolitain de numérotation - Dans le cadre des travaux de déploiement d'un système téléphonique de diffusion des horaires, un système métropolitain de numérotation des arrêts a été élaboré. Ce système permet une numérotation unique de chacun des panneaux d'arrêts de la région métropolitaine. Ces règles de numérotation contribuent à l'harmonisation métropolitaine et à l'arrimage des systèmes d'information à la clientèle, d'aide à la planification et d'aide à l'opération.

Harmonisation visuelle des panneaux - Du point de vue de la visibilité des services de transport collectif, les panneaux d'arrêts d'autobus représentent un important médium pour les usagers et les citoyens. La mise au point de règles d'harmonisation, établies avec les AOT, a pour objectifs d'optimiser cette visibilité et de faciliter la lecture des panneaux par les clientèles locales et métropolitaines.

Coûts et contribution de l'AMT - Des coûts de l'ordre de 50 \$ l'unité sont estimés pour le remplacement des panneaux. Compte tenu du nombre de panneaux à remplacer, les coûts estimés pour ce projet sont les suivants :

	Nbre panneaux	Coûts	Contribution AMT
STM	9 200	460 000 \$	230 000 \$
RTL	2 800	140 000 \$	70 000 \$
STL	2 300	115 000 \$	57 500 \$
OMIT-CIT	3 500	175 000 \$	87 500 \$
Réserve pour imprévus			55 000 \$
Total	17 800	890 000 \$	500 000 \$

La contribution financière de l'AMT proposée pour ce projet de remplacement des panneaux d'arrêts d'autobus est de 50 % des coûts pour l'acquisition, la configuration et l'installation des panneaux, pour un maximum de 500 000 \$ correspondant à 50 \$ l'unité.

3.7 REVENUS ET DEPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE

Les revenus des lignes de trains de banlieue se composent des recettes usagers, des contributions municipales et des contributions du MTQ. Les dépenses sont composées des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue et de la répartition des recettes trains à la STM (zones 1 et 2).

3.7.1 Recettes des lignes de trains de banlieue

Les recettes tarifaires du réseau de trains de banlieue proviennent des ventes de titres exclusifs au réseau de trains (titres locaux), de titres métropolitains (TRAM des zones 1 à 8) partagés avec les AOT, de titres intégrés (titres partagés par la STM et le réseau de trains de banlieue). Elles tiennent compte des éléments suivants :

- une indexation moyenne des tarifs de 10,5 % pour 2004;
- une structure tarifaire basée sur le service rendu et les distances parcourues;
- une augmentation d'achalandage globale de 4,3 %;
- une structure tarifaire limitée par le tarif uniforme contraignant du territoire de Montréal;
- de nouveaux services offerts;
- la prise en compte du résultat de l'enquête O-D 2002 pour le partage des recettes.

Les recettes des cinq lignes des trains de banlieue passent de 33,8 M\$ selon la prévision 2003, à 36,0 M\$ au budget 2004, soit une augmentation de 6,4 %.

L'annexe A présente les indicateurs de performance des trains de banlieue de 1996 à 2004 pour chacune des lignes.

3.7.2 Contributions municipales

Pour les lignes de trains de Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud, l'AMT répartit 40 % des coûts d'exploitation et de gestion entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon le nombre de trains-kilomètres ou de départs à chaque gare, pour chaque tronçon. Les municipalités d'un

même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon au prorata de leur richesse foncière uniformisée.

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

À la suite de la création de la nouvelle ville de Longueuil qui inclut l'ancienne ville de Saint-Bruno-de-Montarville, la répartition des coûts est de 50%-50% pour Longueuil et la couronne sud selon les critères de départs-gare. Le poids du partage des coûts demeure le même en 2003 et 2004.

Pour le service de Montréal/Delson, la proportion des départs-gare est de 25 % pour le territoire de la nouvelle Ville de Montréal et 75 % pour les municipalités de la Rive-Sud jusqu'au 30 juin 2004. Avec l'ouverture de la gare à Candiac, la proportion des départs-station passera à 20 % pour la nouvelle ville de Montréal et 80 % pour les municipalités de la Rive-Sud. Le gouvernement y a contribué en mesure d'atténuation jusqu'en juin 2003. Une demande est adressée au MTQ par les élus des municipalités concernées afin qu'il poursuive sa contribution jusqu'en décembre 2003 en attente de la révision du cadre financier.

3.7.3 Contribution du MTQ - lignes de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire et Delson - mesures d'atténuation

Le MTQ a versé, en mesure d'atténuation, 2,2 M\$ à la ligne de trains Mont-Saint-Hilaire du 1^{er} janvier 2002 au 31 août 2002, et 0,9 M\$ à la ligne Delson pour la période du 1^{er} septembre 2001 au 30 juin 2003.

3.7.4 Ristourne aux municipalités desservies par les trains de banlieue

Pour 2004, lorsque la somme des recettes tarifaires nettes attribuées aux trains et les contributions municipales (40 %) excède 60 % des coûts de gestion et d'exploitation des trains, l'excédent est partagé en deux parts égales entre les municipalités desservies par cette ligne de trains et l'AMT. Cette formule incitative favorise l'augmentation de l'achalandage et améliore la performance de l'exploitation des trains, comme expérimenté lors du lancement de la ligne de Blainville. Il s'agit d'une formule qui partage le déficit entre l'AMT et les villes desservies.

La révision du cadre financier du transport en commun pourrait introduire une formule basée sur le partage des déficits qui s'apparente à la formule incitative.

La formule incitative s'applique aux lignes de trains Mont-Saint-Hilaire et Delson.

3.7.5 Aide métropolitaine aux trains de banlieue

Les trains de banlieue sont une organisation autonome au même titre que les autres AOT. Une aide métropolitaine peut y être consentie comme compensation pour son apport au réseau de transport métropolitain.

Le métro reçoit près de 20 % d'aide métropolitaine par rapport à ses coûts d'opération, soit 43,9 M\$. Le pourcentage correspond à la part des usagers résidant à l'extérieur de Montréal.

Les AOT reçoivent jusqu'à 13 M\$ pour leur contribution au réseau métropolitain par autobus (RTMA).

Les trains de banlieue reçoivent une aide métropolitaine de 13,7 M\$ aux coûts d'exploitation.

Cette aide représente le financement complémentaire à celui des usagers et des municipalités, ainsi que des ristournes. Elle représente moins de 20 % des coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue et correspond à peu près (17 %) à la part des passagers venant des villes qui ne contribuent pas au financement des trains.

3.7.6 Dépenses des lignes de trains de banlieue

L'AMT a réussi à maintenir les coûts de gestion et d'exploitation des lignes de trains grâce à ses négociations avec les exploitants et à ses interventions (contrôle sur l'honneur, rationalisation, nouvel entretien, nouvelles locomotives, etc.). **Pour 2003 et 2004, une hausse des dépenses est observée sur l'ensemble des lignes de trains en raison de la réduction du crédit de taxe foncière, ce qui occasionne une facture additionnelle de 361 000 \$ et des primes d'assurances en responsabilité civile plus élevées de 961 000 \$ en 2004.**

3.7.7 Répartition des recettes des lignes de trains de banlieue entre l'AMT et la STM en zones 1 et 2

La répartition des recettes entre l'AMT et la STM s'effectue à la suite d'un sondage qui détermine la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur les réseaux. Le budget prévu pour 2003 et pour 2004 est respectivement de 3,3 M\$ et 3,2 M\$ et est imputé à la STM.

3.7.7.1 Contribution de l'AMT aux lignes de trains de banlieue

Ligne de trains Deux-Montagnes

Recettes

Pour 2003, les recettes usagers sont évaluées à 16,0 M\$, soit 7,8 % de plus qu'en 2002.

En 2004, les recettes usagers sont établies à 16,5 M\$, soit 2,9 % d'augmentation par rapport à la prévision 2003 qui s'explique comme suit :

- une indexation moyenne des tarifs de 10,5 %;
- le maintien de l'achalandage puisque la capacité d'accueil maximale est atteinte;
- la prise en compte du résultat de l'enquête O-D 2002 pour le partage des recettes.

Dépenses

Pour 2003, l'AMT prévoit terminer l'année à 27,1 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, comme mentionné dans le budget approuvé.

En 2004, avec les hausses contractuelles (clauses escalatoires), l'AMT prévoit augmenter ses dépenses d'exploitation et de gestion de 5,8 %, soit à 28,6 M\$ pour Montréal/Deux-Montagnes, en incluant la nouvelle facture de 90 000 \$ pour la réduction du crédit de taxe foncière et de 600 000 \$ pour les assurances en responsabilité civile.

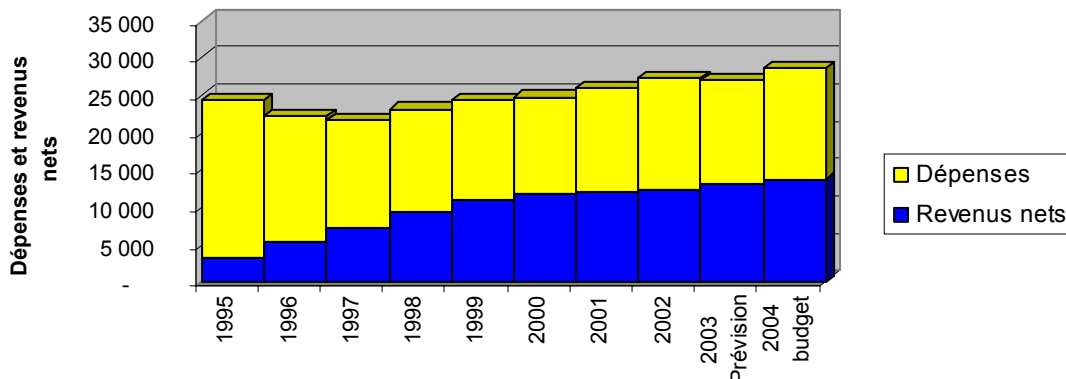
Autofinancement par les usagers de 50,8 %.

Tableau 3.9
Ligne Deux-Montagnes

(en milliers \$)

Lignes de trains	Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Réel 2002	Budget approuvé 2003	Prévision 2003	Budget 2004
Deux Montagnes										
Recettes usagers	5 869	8 585	11 112	12 462	13 398	13 619	14 866	15 200	16 020	16 515
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire							409	461	441	566
Contributions municipales	8 911	8 667	9 238	9 713	9 883	10 388	10 927	10 824	10 824	11 452
Dette - subvention	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	8 624	8 624	7 125
Répartition des recettes trains de banlieue	(370)	(1 485)	(1 724)	(2 387)	(1 573)	(1 604)	(2 604)	(2 108)	(2 102)	(1 966)
Dépenses	(22 277)	(21 670)	(23 096)	(24 282)	(24 709)	(25 970)	(27 316)	(27 060)	(27 060)	(28 630)
Dette - dépenses	(18 102)	(22 205)	(22 035)	(20 858)	(15 891)	(15 252)	(14 224)	(8 624)	(8 624)	(7 125)
Contribution de l' AMT	(7 867)	(5 964)	(4 512)	(4 528)	(3 001)	(3 567)	(3 721)	(2 683)	(1 877)	(2 063)

Figure 3.3
Dépenses d'exploitation et de gestion et
revenus nets des titres
Ligne Deux-Montagnes



Ligne de trains Dorion-Rigaud

Recettes

Les recettes usagers prévues en 2003 sont évaluées à 6,1 M\$, soit une augmentation de 5,0 % par rapport à 2002 qui s'explique par l'augmentation de l'achalandage observée au cours des six premiers mois de l'année.

Pour 2004, les recettes annuelles sont établies à 6,5 M\$, soit une hausse de 6,4 % qui s'explique comme suit :

- une indexation moyenne des tarifs de 10,5 %;
- une amélioration des services pour consolider la clientèle qui résulte de :
 - campagne de promotion sur la ligne Dorion-Rigaud;
 - programme incitatif pour l'accroissement de l'achalandage hors pointe;
 - ouverture de la gare Vaudreuil;
 - mise en place du CIT Presqu'île.
- la prise en compte du résultat de l'enquête O-D 2002 pour le partage des recettes.

Dépenses

Pour 2003, l'AMT prévoit terminer l'année à 20,5 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit le montant du budget approuvé.

En 2004, avec les hausses contractuelles (clauses escalatoires), l'ajout d'une facture de 103 000 \$ pour la réduction du crédit d'impôt foncier et une augmentation des primes d'assurances en responsabilité civile de 382 000 \$, l'AMT prévoit augmenter ses dépenses d'exploitation et de gestion de 5,4 % par rapport à la prévision de 2003, soit 21,6 M\$ pour Montréal/Dorion-Rigaud.

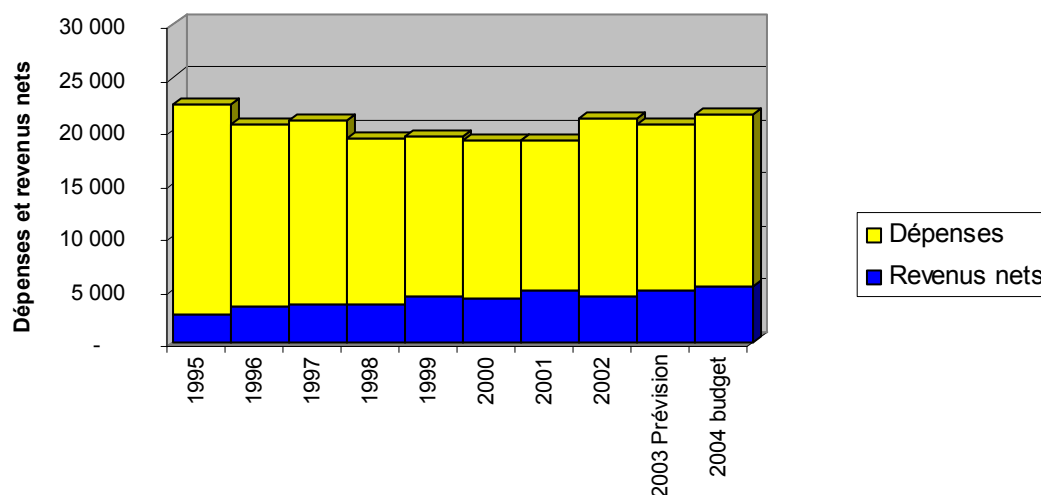
Autofinancement par les usagers de 24,7 %.

Tableau 3.10
Ligne Dorion-Rigaud

(en milliers de \$)

Lignes de trains	Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Réel 2002	Budget approuvé 2003	Prévision 2003	Budget 2004
Dorion-Rigaud										
Recettes usagers	4 078	4 627	4 808	5 713	5 502	6 060	5 823	5 937	6 102	6 493
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire							141	268	188	293
Contributions municipales	8 225	8 340	7 674	7 743	7 785	7 852	8 104	8 431	8 431	9 064
Répartition des recettes trains de banlieue	(461)	(1 161)	(1 115)	(1 326)	(1 237)	(1 126)	(1 391)	(1 390)	(1 127)	(1 168)
Dépenses	(20 564)	(20 788)	(19 142)	(19 324)	(18 990)	(18 976)	(19 603)	(20 460)	(20 460)	(21 565)
Dettes - dépenses		(61)	(42)	(34)	(102)	(151)	(150)	(150)	(150)	(622)
Contribution de l' AMT	(8 722)	(9 043)	(7 817)	(7 228)	(7 042)	(6 341)	(7 076)	(7 364)	(7 016)	(7 505)

Figure 3.4
Dépenses d'exploitation et de gestion et
revenus nets des titres
Ligne Dorion-Rigaud



Ligne de trains Blainville

Recettes

Les recettes annuelles prévues en 2003 sont évaluées à 6,1 M\$, soit une augmentation de 19,1 % par rapport à l'année 2002. Un accroissement d'achalandage de 7,0 % est prévu pour l'année 2003.

Pour 2004, les recettes annuelles sont établies à 6,4 M\$, soit une hausse de 4,5 % qui s'explique comme suit :

- une indexation moyenne des tarifs de 10,5 %;
- une hausse de l'achalandage qui résulte de l'accroissement de la capacité de la ligne;
- la mise en place d'un service jusqu'à Saint-Jérôme à partir de septembre 2004;
- la prise en compte du résultat de l'enquête O-D 2002 pour le partage des recettes.

Dépenses

Pour 2003, les coûts d'exploitation et de gestion annuels sont établis à 8,9 M\$, soit 0,1 M\$ de plus que le montant du budget approuvé.

En 2004, ils sont estimés à 10,0 M\$, soit une augmentation de 12,2 % qui tient compte de l'ajout de service jusqu'à Saint-Jérôme en septembre 2004.

Allocation pour le développement de service : 406 000 \$

La ligne de trains Blainville connaît un succès sans précédent en 2003 avec une augmentation de plus de 19 % de son achalandage.

Avec une contribution municipale de 40 % ainsi que les recettes tarifaires de 63 %, il résulte un surplus de 406 000 \$ sur cette ligne. L'allocation du surplus, quand l'autofinancement par les usagers dépasse 60 % devrait être appliquée pour le développement du service de la ligne performante (ex. : rame additionnelle). L'objectif est d'encourager le maintien ou l'amélioration de la performance qui fera en sorte que les dépenses supplémentaires s'autofinanceront par l'ajout d'achalandage.

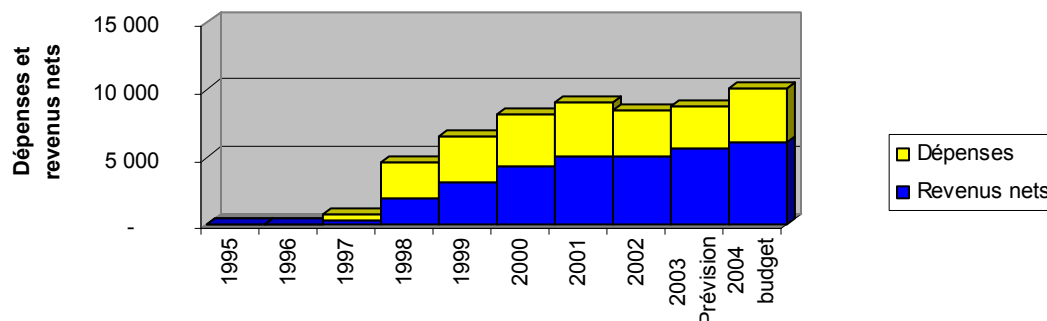
Autofinancement par les usagers de 63,1 %.

**Tableau 3.11
Ligne Blainville**

(en milliers de \$)

Lignes de trains	Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Réel 2002	Budget approuvé 2003	Prévision 2003	Budget 2004
Blainville										
Recettes usagers		381	1 973	3 154	4 419	5 070	5 085	4 980	6 144	6 420
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire							230	236	255	369
Contributions municipales			915	2 592	3 275	2 968	3 372	3 520	3 557	3 988
Ristourne			(153)	(605)	(948)					
Répartition des recettes trains de banlieue			(36)	(65)	(13)	(37)	(14)	(32)	(32)	(32)
Dépenses		(784)	(4 666)	(7 283)	(8 188)	(9 089)	(8 445)	(8 800)	(8 893)	(9 970)
Dépenses développement de service										(406)
Contribution de l'AMT		(403)	(1 967)	(2 142)	(1 507)	(1 064)	205	(78)	1 031	369

**Figure 3.5
Dépenses d'exploitation et de gestion et
revenus nets des titres
Ligne Blainville**



Ligne de trains Mont-Saint-Hilaire

Recettes

Depuis juin 2000, un train le matin et deux le soir contribuent à diminuer la congestion des ponts de la Rive-Sud et du centre de Montréal. En septembre 2001, un deuxième train a été ajouté le matin et un troisième le soir. À partir de septembre 2002, le service complet a été implanté progressivement avec quatre départs le matin et quatre retours le soir. Il sera augmenté à cinq départs le matin et le soir lorsque la demande le nécessitera. Il est prévu que pour l'automne 2003, les gares Saint-Basile-le-Grand et

Saint-Hubert soient mises en place. Les prévisions de revenus pour les années 2003 et 2004 sont respectivement de 3,2 M\$ et 3,8 M\$, soit 17,5 % d'augmentation pour 2004.

Ristourne

Pour 2004, l'AMT prévoit verser une ristourne de 832 000 \$ aux municipalités desservies, calculée en fonction de la moitié de l'excédent des recettes tarifaires et de la contribution municipale par rapport à 60 % des coûts d'exploitation de la ligne.

Dépenses

Les coûts de gestion et d'exploitation prévus sont de 10,0 M\$ en 2003 et de 10,6 M\$ en 2004, soit 6,0 % d'augmentation qui tient compte de l'indexation des contrats d'exploitation. Les municipalités participent depuis le 1^{er} septembre 2002 au financement des coûts de cette ligne comme prévu par la loi.

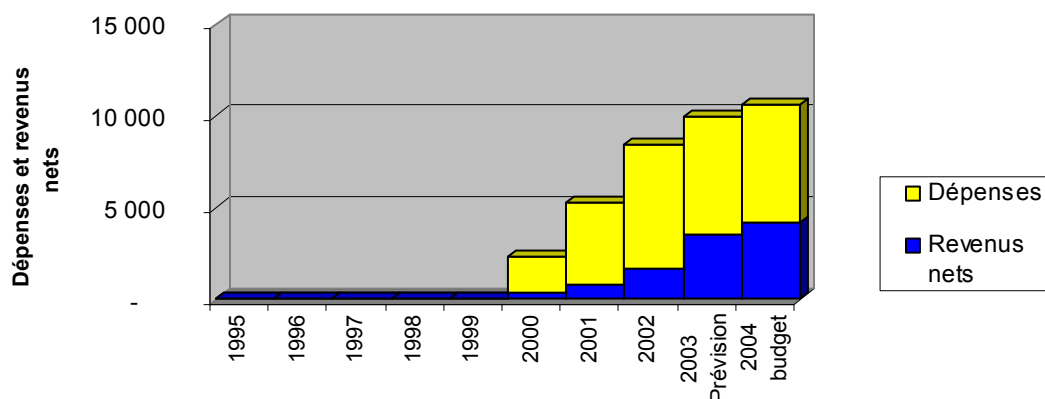
Autofinancement par les usagers de 35,7 %.

Tableau 3.12
Ligne Mont-Saint-Hilaire

(en milliers de \$)

Lignes de trains	Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Réel 2002	Budget approuvé 2003	Prévision 2003	Budget 2004
Mont-Saint-Hilaire										
Recettes usagers					363	808	1 610	3 516	3 215	3 778
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire							93	84	258	230
Contributions municipales							1 364	3 988	3 988	4 228
Contributions MTQ							2 011	-	-	-
Ristourne								(305)	(112)	(832)
Répartition										
Dépenses					(2 353)	(5 294)	(8 421)	(9 970)	(9 970)	(10 570)
Contribution de l' AMT					(1 990)	(4 486)	(3 343)	(2 687)	(2 621)	(3 166)

Figure 3.6
Dépenses d'exploitation et de gestion & revenus nets des titres
Ligne Mont-Saint-Hilaire



Ligne de trains Delson

Recettes

Le service de Delson, deux départs le matin et deux retours le soir, a été mis en place en septembre 2001. Après plusieurs rencontres avec les représentants des milieux locaux depuis le début de 2002, un service amélioré de quatre départs le matin et quatre retours le soir a été mis en place en septembre 2002. Le 20 juin dernier, le conseil d'administration de l'AMT a décidé de prolonger l'exploitation de la

ligne de trains de banlieue Delson jusqu'au 31 décembre 2003, compte tenu de l'évolution positive de la ligne. Le service est maintenu en 2004.

Les revenus estimés pour 2003 et 2004 sont respectivement de 1,1 M\$ et 1,3 M\$.

Ristourne

Pour 2004, l'AMT prévoit verser une ristourne de 206 000 \$ aux municipalités desservies, calculée en fonction de la moitié de l'excédent des recettes tarifaires et de la contribution municipale par rapport à 60 % des coûts d'exploitation de la ligne.

Dépenses

Les coûts d'exploitation et de gestion du service de trains sont évalués à 3,6 M\$ en 2003 et 4,0 M\$ en 2004 pour un service de quatre départs le matin et le soir.

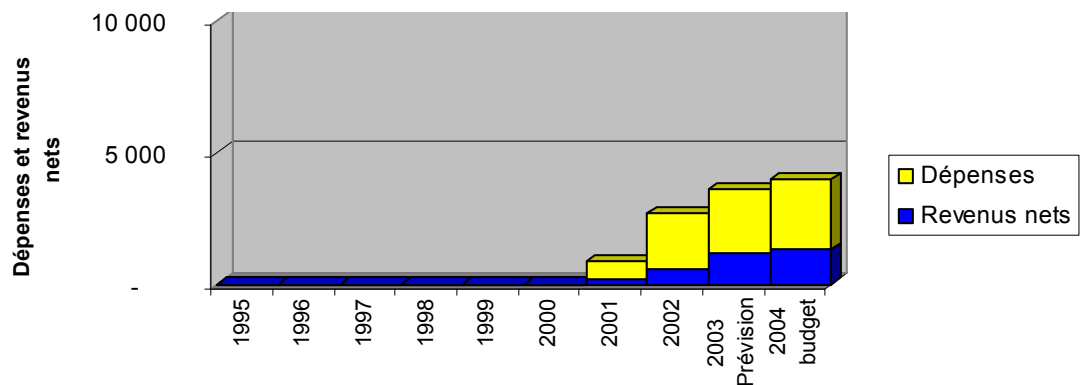
Autofinancement par les usagers de 30,2 %.

Tableau 3.13
Dépenses – Ligne Delson

(en milliers de \$)

Lignes de trains	Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Réel 2002	Budget approuvé 2003	Prévision 2003	Budget 2004
Delson										
Recettes usagers						168	665	1 304	1 102	1 280
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire							57	45	84	38
Contributions municipales						199	591	1 185	1 185	1 612
Contributions MTQ						147	486	267	267	-
Ristourne								(119)	-	(206)
Répartition						(2)	(52)	(23)	(74)	(62)
Dépenses						(866)	(2 692)	(3 630)	(3 630)	(4 030)
Contribution de l'AMT						(354)	(945)	(971)	(1 066)	(1 368)

Figure 3.7
Dépenses d'exploitation et de gestion & revenus nets des titres
Ligne Delson



Comités

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

3.8 SERVICE DE LA DETTE

▪ Subventions du MTQ

L'AMT reçoit les subventions du MTQ pour le service de la dette antérieure à 1996, pour les trains de banlieue et les équipements métropolitains. Les subventions sont remises entièrement aux sociétés de transport (STM, RTL et STL) qui sont les sociétés émettrices de la dette originale afférente au financement de la modernisation de la ligne Deux-Montagnes (7,1 M\$ en 2004) et pour les équipements décrétés métropolitains en 1996 (1,0 M\$).

▪ Remboursement du service de la dette

Ce poste inclut :

- le remboursement du service de la dette antérieure à 1996 des lignes de trains de banlieue et des équipements métropolitains;
- l'affectation au Fonds d'immobilisations de la partie non subventionnée du service de la dette découlant de l'achat des nouvelles locomotives et des équipements métropolitains.

3.9 SERVICES DE TRANSPORT ADAPTE

Le MTQ subventionne l'AMT à 75 % pour les coûts des services de transport adapté dans la région métropolitaine depuis 1998. En raison du plafonnement des enveloppes approuvées par le MTQ, l'aide est plafonnée à 0,45 M\$ pour 2003 (63%) et 2004 (50%). Ce projet supporte l'intégration des services de transport adapté sur le territoire de la STM, du RTL et de la STL actuellement en opération, et l'implantation progressive de l'élargissement de l'intégration aux couronnes en 2003 et 2004. Le coût est de 0,7 M\$ en 2003, et de 0,9 M\$ en 2004.

3.10 PROGRAMME ALLEGO

Dans le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine du MTQ*, la gestion de la demande en transport est une des voies d'actions privilégiées pour réduire les déplacements automobiles. Le ministre des Transports du Québec a mandaté l'AMT pour prendre en charge ce volet et assurer le déploiement de programmes *allégo* dans la région métropolitaine de Montréal en collaboration avec ses partenaires.

Depuis 3 ans, la démarche *allégo* mise en place et pilotée par l'AMT a permis la réalisation d'une vingtaine de projets avec des employeurs, des centres de gestion de déplacements et des organismes municipaux en collaboration avec 28 partenaires du milieu. Ces projets font la promotion des choix de transport attrayants et compétitifs pour remplacer l'automobile en solo chez les employés et les étudiants. Les résultats sont très positifs et attirent de nouveaux partenaires.

Pour 2004, l'AMT prévoit démarrer de nouveaux projets *allégo* avec des entreprises, des institutions et des organismes municipaux, appuyer les activités des centres de gestion des déplacements existants et continuer à développer de nouveaux outils techniques. Elle consacrera à cet effet un budget de 0,6 M\$ pour l'année 2004 et évaluera les résultats des ententes signées.

3.11 EXPRESS METROPOLITAINS DE L'AMT

▪ Recettes

Les recettes tarifaires des express métropolitains proviennent des ventes de titres mensuels métropolitains (TRAM 3, 5 et 6) partagés avec les AOT de la région et de titres unitaires locaux partagés avec les AOT locales. Pour 2004, les éléments suivants ont été considérés :

- indexation moyenne des tarifs de 10,5 %;
- hausse de l'achalandage de l'Express TCV (10,0 %) avec ajustements des services en conséquence et hausse de 2% de l'Express Le Carrefour;
- service de l'Express de l'Est, à titre de première phase du terminus Repentigny jusqu'au terminus Radisson en 2004;
- mise en service de l'Express A-20 en 2004.

▪ Contributions municipales

Les principes et modalités de financement suivants ont été établis par résolution du conseil d'administration de l'AMT :

- L'AMT conserve les recettes et fait un partage, si plus d'un réseau est utilisé;
- L'AMT conserve l'aide métropolitaine de base pendant les périodes de pointe;
- Le déficit résiduel d'exploitation à la charge des AOT selon l'utilisation faite par leurs résidents. Seules les AOT dont le taux d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent au déficit.

Le déficit résiduel des villes est calculé en soustrayant du coût du service offert les aides suivantes :

- l'aide métropolitaine de base pendant les périodes de pointe;
- une aide au développement du service de 11,5 ¢ par passager-km.

▪ Coûts de gestion et d'exploitation

L'AMT exploite deux services de transport métropolitain par autobus : l'Express TCV et l'Express Le Carrefour. Elle a conclu des conventions avec deux sociétés de transport, à titre de transporteurs, qu'elle finance à 100 %.

Les coûts des services des express métropolitains s'élèvent à 2,2 M\$ pour 2003, et pour 2004, les coûts s'élèvent à 3,1 M\$ en tenant compte des réserves pour les futurs express.

Compte tenu des infrastructures en voie de réalisation dans le corridor du Via-bus de l'Est, l'AMT déploie graduellement les services d'express métropolitains projetés dans ce corridor. En 2003, plusieurs scénarios de services ont été analysés dans l'axe Sherbrooke et l'axe Via-bus afin de desservir la population entre Repentigny, les secteurs est de Montréal, le métro Radisson et le centre-ville. Parmi les services retenus figure l'actuel service entre Repentigny et le métro Radisson.

Ainsi, dès 2004, il est proposé de reconnaître à titre de service métropolitain le service actuel du CRT de Lanaudière qui relie le stationnement de Repentigny au métro Radisson à Montréal dans l'axe Sherbrooke (circuit 4), soit le service de Repentigny de l'Express de l'Est.

Entre ces deux points, deux arrêts sont faits sur la rue Notre-Dame à Repentigny (Cherrier et Iberville) et aucun arrêt n'est fait sur le territoire de Montréal. Le matin, les usagers descendent au métro Honoré-Beaugrand, et l'après-midi, ils montent au terminus Radisson.

Durant les périodes de pointe, ce service express utilise la rue Notre-Dame à Repentigny, en direction ouest, où un projet de voie réservée est en voie de réalisation, et la voie réservée sur le pont Le Gardeur. À Montréal, l'express emprunte la rue Sherbrooke sur laquelle est aménagée une voie réservée entre l'avenue Georges V et le boulevard Honoré-Beaugrand. Le trajet prend environ une trentaine de minutes.

Tout comme le service actuel, le service métropolitain serait offert sur semaine seulement, du lundi au vendredi durant les heures de pointe. On compte 9 départs du stationnement Repentigny vers le terminus Radisson le matin (entre 6h00 et 8h30) et 7 départs du terminus Radisson vers le stationnement en après-midi (entre 16h00 et 18h10). La fréquence du service varie entre 15 et 30 minutes.

Aucun service ne sera offert les jours fériés suivants : le Jour de l'An, le lendemain du Jour de l'An, le 24 juin, le 1^{er} juillet, la fête du Travail, l'Action de grâce et le jour de Noël.

En 2004, l'AMT mènera une importante campagne de promotion ayant comme objectif une hausse d'achalandage de 7 %.

Également en 2004, l'intégration des services offerts dans cet axe sera examinée en collaboration avec la STM et le CRT de Lanaudière. Il serait intéressant d'examiner la possibilité d'intégrer une partie du circuit 5 provenant de Joliette ou du circuit 3 local Repentigny qui pourrait laisser les usagers au stationnement Repentigny durant les périodes de pointe. Ces usagers termineraient leur déplacement avec le service de Repentigny de l'Express de l'Est. Des départs en contre-pointe pourraient s'ajouter et pourraient être profitables à la STM, et même possiblement à des usagers de Montréal voulant se rendre à Repentigny.

L'AMT prévoit également déployer, au cours de 2004, un service complet d'express métropolitain dans l'axe de l'Autoroute 20, sur la Rive-Sud de Montréal. Il est proposé que ce nouveau service relie, dans un premier temps, la gare de McMasterville au terminus Radisson via les stationnements incitatifs Sainte-Julie et de Mortagne, à Boucherville. Le besoin d'un tel service avait été identifié dès 2001, lors de l'étude du secteur nord-est de la couronne sud, complétée par l'AMT et le MTQ avec la participation de cinq AOT du secteur, dont le CIT Sorel-Varenes, l'OMIT de Sainte-Julie et le CIT de la Vallée-du-Richelieu. Le nouveau service vise d'abord à mieux desservir l'est de l'île de Montréal à partir des municipalités de l'axe de l'A-20, mais aussi à améliorer la desserte des parcs industriels de Boucherville et de Sainte-Julie ainsi qu'à offrir un lien vers le train de banlieue de Mont-Saint-Hilaire et les services d'autobus du CITVR vers le cégep de Saint-Hyacinthe. Une réserve de 100 000 \$ est prévue en 2004 pour l'Express A-20.

En raison d'une gestion serrée afin d'assurer l'adéquation entre l'offre et la demande, le ratio d'autofinancement des express métropolitains augmente depuis leur mise en opération pour atteindre 55,7 % en 2004.

Le tableau 3.14 résume la progression des dépenses et des revenus relatifs à l'exploitation des express métropolitains depuis 2000.

Tableau 3.14
Contribution de l'AMT aux express métropolitains

	2000 Réel	2001 Réel	2002 Réel	2003 Budget	2003 Prévision	2004 Budget
Express métropolitains						
Express TCV						
<i>Achalandage annuel</i>	304 477	359 731	456 668	516 286	570 835	656 460
Revenus usagers	615 000 \$	641 031 \$	702 557 \$	843 000 \$	927 000 \$	1 091 731 \$
Contributions municipales	92 000 \$	- \$				
Dépenses	1 058 000 \$	1 427 938 \$	1 412 216 \$	1 483 000 \$	1 511 835 \$	1 709 000 \$
Déficit net avant l'aide	(351 000) \$	(786 907) \$	(709 659) \$	(640 000) \$	(584 835) \$	(617 269) \$
Ratio d'autofinancement	58,13%	44,89%	49,75%	56,84%	61,32%	63,88%
Aide métropolitaine	139 736 \$	160 045 \$	176 657 \$	216 500 \$	202 700 \$	221 800 \$
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire			12 000 \$	16 000 \$	31 900 \$	52 000 \$
Déficit à la charge par l'AMT	(211 264) \$	(626 862) \$	(521 002) \$	(407 500) \$	(350 235) \$	(343 469) \$
Express Le Carrefour						
<i>Achalandage annuel</i>	103 464	277 468	287 934	312 680	230 347	234 954
Revenus usagers	118 000 \$	278 119 \$	302 391 \$	319 317 \$	254 000 \$	265 495 \$
Contributions municipales	53 000 \$	300 000 \$	222 221 \$	162 852 \$	170 352 \$	172 124 \$
Dépenses	492 000 \$	1 283 134 \$	925 579 \$	685 000 \$	716 547 \$	724 000 \$
Déficit net avant l'aide	(321 000) \$	(705 015) \$	(400 967) \$	(202 831) \$	(292 195) \$	(286 381) \$
Ratio d'autofinancement	23,98%	21,67%	32,67%	46,62%	35,45%	36,67%
Aide métropolitaine	18 412 \$	80 206 \$	81 202 \$	97 050 \$	75 900 \$	77 400 \$
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire			11 000 \$	14 000 \$	8 800 \$	13 000 \$
Déficit à la charge par l'AMT	(302 588) \$	(624 809) \$	(308 765) \$	(91 781) \$	(207 495) \$	(195 981) \$
Express de l'Est						
<i>Achalandage annuel</i>						195 126
Revenus usagers						366 915 \$
Contributions municipales						88 283 \$
Dépenses						560 300 \$
Déficit net avant l'aide					- \$	(105 102) \$
Ratio d'autofinancement						65,49%
Aide métropolitaine						97 600 \$
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire						17 000 \$
Déficit à la charge par l'AMT				(100 000) \$	- \$	9 498 \$
Express A20						
						(100 000) \$
Total déficit à la charge par l'AMT	(513 852) \$	(1 251 671) \$	(829 767) \$	(599 281) \$	(557 730) \$	(629 952) \$
Sommaire des express métropolitains						
Revenus usagers + aides	891 148 \$	1 159 401 \$	1 285 807 \$	1 505 867 \$	1 500 300 \$	2 202 941 \$
Contributions municipales	145 000 \$	300 000 \$	222 221 \$	162 852 \$	170 352 \$	260 407 \$
Dépenses + réserve pour Express futurs	1 550 000 \$	2 711 072 \$	2 337 795 \$	2 268 000 \$	2 228 382 \$	3 093 300 \$
Déficit net	(513 852) \$	(1 251 671) \$	(829 767) \$	(599 281) \$	(557 730) \$	(629 952) \$
Ratio d'autofinancement	47,29%	33,90%	42,99%	51,25%	53,00%	55,74%

3.12 ÉQUIPEMENTS METROPOLITAINS DU RTMA

▪ Facturation des équipements métropolitains aux AOT

De 1996 à 2001, l'AMT a maintenu l'utilisation gratuite des terminus et voies réservées métropolitains par les AOT de son territoire, pour les encourager à accroître l'achalandage et l'usage des équipements métropolitains.

Depuis 2002, compte tenu de son manque de ressources financières et tel que la loi le lui permet, l'AMT facture aux AOT les coûts d'exploitation et de gestion des équipements métropolitains (terminus et voies réservées) en fonction de l'utilisation qu'elles en font. **L'AMT propose pour 2003 et 2004 de revenir à la gratuité de l'utilisation au lieu des 40 % annoncés en 2002**, ce qui représente une décision favorable aux AOT. L'impact par AOT est présenté en annexe E.

Année	Prévu en 2002	Retenu
2001	0 %	0 %
2002	25 %	25 %
2003	30 %	25 %
2003 prévu	30 %	0 %
2004	40 %	0 %

Pour les AOT qui ne font pas partie du territoire métropolitain, l'AMT facture depuis 1996 les coûts réels à 100 %, au prorata de leur utilisation respective des équipements métropolitains.

▪ **Dépenses des équipements métropolitains**

L'AMT a compétence sur le transport métropolitain par autobus (RTMA), en tout ou en partie de service qui permet de se déplacer du territoire d'une AOT à celui d'une autre AOT. La définition du RTMA relève de deux niveaux d'activités : le choix des axes de transport à desservir et l'identification des circuits qui contribuent à l'offre de service du RTMA.

Le premier réseau de transport métropolitain par autobus fut établi par le gouvernement du Québec en mai 1996. Quatre décrets ont modifié le RTMA qui est constitué de 14 axes supportant 256 circuits :

- Pont Viau / Des Laurentides
- Pie-IX
- Parc / RL / CDN :
 - Tronçon Côte-des-Neiges
 - Tronçon René-Lévesque
 - Tronçon Parc
- Newman
- Sherbrooke
- Route 132 / Route 138 et bretelle Mercier
- Pont Champlain / Autoroute 10
- Bretelle Taschereau
- Chomedey / Lachapelle / Marcel-Laurin et Côte-Vertu
- Saint-Charles / Riverside
- Henri-Bourassa
- Taschereau

Pour 2004, les modifications suivantes au RTMA sont proposées :

- inclure les mesures préférentielles à aménager sur la Route 116 en direction est, de l'Autoroute 30 au boulevard Seigneurial, et en direction ouest, du boulevard des Cèdres au boulevard Seigneurial;
- prolonger l'axe de la voie réservée René-Lévesque/Via-bus/pont Le Gardeur/Notre-Dame jusqu'à la rue Iberville à Repentigny.

De 1996 à 2004, le nombre d'axes de transport est passé de 9 à 17; le nombre de terminus métropolitains, de 6 à 13; le nombre de kilomètres de voies réservées métropolitaines, de 35,2 à 85,7; et les places dans les stationnements incitatifs métropolitains pour autobus, de 4 263 à 11 504 places.

Le conseil d'administration de l'AMT a retenu d'octroyer, par appel d'offres, l'exploitation des équipements métropolitains. La révision des ententes de délégation de gestion et de celles d'exploitation sera donc poursuivie en 2004.

Pour ce qui touche l'entretien des voies réservées métropolitaines, l'application de la politique d'exploitation adoptée par le conseil d'administration permet de partager les responsabilités respectives de l'AMT et des gestionnaires des chemins publics (gouvernements, municipalités et services publics).

Enfin, pour ce qui est des stationnements incitatifs métropolitains, un appel d'offres a été lancé à l'automne 2003 pour l'exploitation des stationnements Chevrier et De Mortagne et en 2004 pour le nouveau stationnement Boucherville, pour débiter le mandat à l'automne 2004.

Afin d'ajouter de nouveaux clients au RTMA, l'AMT souhaite procéder cet automne, en collaboration avec ses partenaires, à la réalisation de travaux d'aménagement de stationnements incitatifs à titre de projets-pilotes. Ces stationnements plus modestes et de faible capacité seront aménagés de façon temporaire sur des terrains à occuper selon des ententes convenues avec les propriétaires. Couplés aux études de marché et aux analyses de déplacements, ces projets-pilotes permettront de valider et de quantifier plus précisément la demande locale en vue de compléter un aménagement permanent des sites, si la demande le justifie.

Une analyse de 78 sites potentiels dans la grande région de Montréal pour l'aménagement à court terme a identifié les sites prometteurs suivants :

- site à l'intersection des rues Iberville/Notre-Dame à Repentigny;
- site le long du chemin du Fer-à-cheval à Saint-Julie;
- sites le long du boulevard Pie-IX, près de la 47^e Avenue, de la rue Fleury et de la rue Montselet;
- site à l'intersection Notre-Dame/52^e ou 53^e ou 54^e Avenue, dans l'arrondissement Pointe-aux-Trembles à Montréal;
- site à l'intersection Rome/Tisserand, dans l'arrondissement Brossard à Longueuil.

Ces projets seront réalisés dans le cadre des activités d'exploitation de l'AMT.

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains sont estimés pour 2003 à 10,7 M\$ et pour 2004 à 12,4 M\$, soit 1,7 M\$ de plus. L'augmentation s'explique par une indexation des coûts d'opération pour les équipements de (0,1 M\$) ainsi que les nouveaux équipements et les modifications apportées aux équipements existants (1,6 M\$), en particulier :

- pour 2004, la voie réservée Pie-IX en opération sur une année complète (0,9 M\$);
- nouveaux terminus Côte-Vertu et Saint-Eustache (0,5 M\$).

Tableau 3.15
Évolution des coûts d'exploitation et de gestion
des équipements métropolitains

(en millions \$)

	1996 Réel	1997 Réel	1998 Réel	1999 Réel	2000 Réel	2001 Réel	2002 Réel	2003 Budget approuvé	2003 Prévision	2004 Budget
Total	6,1	6,2	7,2	7,7	7,6	8,8	9,6	10,7	10,7	12,4

3.13 DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DE L'AMT

Les prévisions des dépenses de fonctionnement de l'AMT s'élèvent à 4,7 M\$ pour 2003, soit un niveau équivalent à celui prévu lors de la création de l'AMT en 1995. Pour 2004, les dépenses de fonctionnement sont estimées à 4,7 M\$, soit moins de 2 % du budget d'exploitation de l'AMT (ou 1 % du total de ses budgets d'exploitation et d'immobilisations).

Ces prévisions tiennent compte des augmentations salariales de 2,0 % pour 2003 et 2004 et d'une augmentation annuelle au mérite dont le total ne peut excéder 3 % de la masse salariale de l'AMT. Le montant d'augmentation salariale représente 55 % de l'augmentation des dépenses de fonctionnement, le reste étant dû au loyer et à l'achat d'équipement informatique.

Le tableau 3.16 présente la ventilation des dépenses de fonctionnement alors que le tableau 3.17 montre l'évolution de ces dépenses depuis 1996. Le plan d'effectif de l'AMT de l'année 2004 est similaire à celui de 2003 et se répartit de la façon suivante pour le budget d'exploitation : 38 postes réguliers, 14 postes occasionnels, 12 postes contractuels et 37 postes pour l'équipe de gestion des trains de banlieue, alors

que pour le budget d'immobilisations il est de 17 postes contractuels (chargés de projet) et de 17 postes contractuels (support aux projets).

Tableau 3.16
Répartition des dépenses de fonctionnement

(en milliers \$)

	2000	2001	2002	2003	2003	2004 Budget
	Réel	Réel	Réel	Budget approuvé	Prévision	
Rémunération du personnel	1 974	2 043	2 144	2 340	2 401	2 373
Avantages sociaux	332	318	376	460	439	437
Sous-total	2 306	2 361	2 520	2 800	2 840	2 810
Autres dépenses	614	460	552	450	540	540
Honoraires professionnels	524	428	463	450	500	500
Immobilisations (mobilier et équipements)	107	154	120	150	150	150
Loyer et améliorations locatives	225	225	266	250	270	300
Promotion, publicité et information à la clientèle	291	330	318	400	400	400
Total	4 067	3 958	4 239	4 500	4 700	4 700

Tableau 3.17
Évolution des dépenses de fonctionnement

(en millions \$)

	1995 Prévu à la création	1996 Réel	1997 Réel	1998 Réel	1999 Réel	2000 Réel	2001 Réel	2002 Réel	2003 Budget approuvé	2003 Prévision	2004 Budget
Dépenses de fonctionnement	3,5	1,4	3,2	3,3	3,6	4,1	4,0	4,2	4,5	4,7	4,7

3.14 AUTRES REVENUS ET AUTRES DEPENSES

Les autres revenus sont constitués principalement des revenus commerciaux et de divers revenus autonomes. Ils sont établis à 0,8 M\$ pour 2003 et 2004.

Les frais d'administration et de perception du droit sur l'immatriculation pour la SAAQ constituent principalement les autres dépenses et s'élèvent à 1,6 M\$ en 2003 et 1,5 M\$ en 2004.

3.15 RESERVE POUR EVENTUALITES

Afin de pallier les fluctuations des revenus, l'AMT a prévu un montant pour éventualités en 2003 et 2004 de 0,5 M\$, ce qui représente environ 0,22 % du budget qui est affecté à un fonds de réserve.

3.16 CONCLUSION

L'AMT ne dispose pas de marge de manœuvre pour supporter les développements autres que ceux prévus.

Dans le contexte du cadre financier actuel, l'AMT ne dispose pas des ressources suffisantes pour soutenir le développement des services du transport en commun et l'accroissement de l'achalandage (voir section 3.17) requis pour contrer la motorisation en expansion :

- droit sur l'immatriculation et taxe sur l'essence en faible augmentation;
- revenus des trains = potentiel limité compte tenu de la capacité d'accueil atteinte sur certaines lignes et des limites imposées à l'accroissement des revenus en raison de la tarification uniforme sur le territoire de la nouvelle ville de Montréal.

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

- limiter ses développements selon sa capacité financière;
- contrôler ses dépenses;
- plafonner l'aide métropolitaine et/ou l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire;
- s'assurer que la révision du cadre financier métropolitain apportera de nouvelles sources de financement et proposera un partage plus équitable des coûts du transport en commun.

3.17 REVISION DU CADRE FINANCIER DU TRANSPORT EN COMMUN

3.17.1 Rapport Bernard 2002 : Proposition de révision du cadre financier du transport en commun

Les rapports des mandataires chargés d'étudier le cadre financier du transport en commun, MM. Louis Bernard, Bernard Angers et Antoine Grégoire ont été rendus publics en janvier 2003. Le mandat qui leur a été confié en juillet 2002 consistait à analyser et évaluer le cadre financier actuel, préciser les besoins à venir en matière de financement du transport en commun, recueillir les positions des divers partenaires sur les solutions à apporter et préparer les paramètres d'un nouveau cadre financier pour l'ensemble du Québec. Cette consultation sur le cadre financier du transport en commun visait non seulement à trouver un équilibre entre les besoins et les ressources, mais aussi à examiner la part assumée par les partenaires qui sont le gouvernement, les municipalités, les automobilistes et les usagers.

Considérant qu'il s'agit là d'un pas très important pour la réforme du cadre financier des transports collectifs, l'AMT se réjouit des recommandations présentées dans le rapport Bernard, d'autant plus qu'elles reprennent, en grande partie, celles qu'elle a elle-même proposées.

Au plan financier, ce rapport confirme le constat posé par l'AMT et ses partenaires quant à :

- l'insuffisance des ressources financières pour supporter le maintien du patrimoine et le développement du TC;
- les problèmes d'équité dans les règles de partage en ce qui a trait au métro et aux trains de banlieue.

Le rapport Bernard propose clairement de dégager des ressources additionnelles pour financer à long terme le transport en commun. Le maintien du patrimoine et le développement des services ne sont pas possibles sans l'apport d'argent neuf estimé à 45 M\$ par année. Partant de ce constat, le rapport Bernard propose une majoration de la contribution des automobilistes et l'instauration de quotes-parts pour les municipalités.

Les recommandations énoncées visent un objectif immédiat : celui de fournir aux organismes de transport en commun les ressources additionnelles dont ils ont besoin pour être en mesure de consolider les services existants et d'accompagner une augmentation de la demande.

Elles visent également un objectif à plus long terme, à savoir, après avoir mis fin au déclin de la part modale du transport en commun depuis 1996, de commencer à accroître la part modale progressivement afin qu'elle atteigne 40% des déplacements.

3.17.2 Bilan et perspectives financières 1991-2010 - AMT

En septembre 2001, l'AMT et les organismes de transport de la région métropolitaine de Montréal ont fait le bilan et dégagé les perspectives financières du transport en commun pour la période 1991-2010.

Selon ce rapport, la réalisation sur 10 à 15 ans de tous les projets annoncés et prévus pour le maintien et le développement des services a des impacts importants sur l'accroissement de l'achalandage du transport en commun. Elle a également des impacts sur les budgets d'exploitation, sur les coûts de financement, sur les investissements en matière d'immobilisations et sur les services de dette des organismes de transport de la région, de l'AMT et du MTQ. Le travail a servi de base au rapport Bernard.

3.17.3 Cadre financier actuel : orientations proposées par l'AMT

Selon le conseil d'administration de l'AMT, la révision du cadre financier devrait permettre de déterminer la quantité de ressources à allouer au transport collectif et sa répartition.

	1991	1992	2001	2004 ⁽²⁾	Statu quo 2010	Propositions d'orientation 2010	Propositions d'orientation 2010
						Scénario 1	Scénario 2
Usagers	33,4%	33,1%	39,1%	43,5%	37,4%	39,0%	41%
Automobilistes	--	4,0%	7,8%	8,6%	5,1%	10,0%	10%
Gouvernement ⁽¹⁾	40,2%	21,1%	16,1%	13,0%	19,3%	16,0%	14%
Municipalités	26,4%	41,8%	37,0%	34,9%	38,2%	35,0%	35%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100%

(1) Total = Exploitation + programme d'aide au TC.

(2) Selon les budgets 2004 des AOT.

Le défi des prochaines années est d'augmenter l'achalandage du transport collectif en maintenant en bon état le patrimoine et en réalisant des projets de développement de services. Ce défi touche davantage, au plan financier, les immobilisations. En conséquence, l'AMT suggère que l'augmentation des ressources soit utilisée principalement pour supporter les immobilisations.

3.17.4 Maintien des contributions financière équitables

Les organismes de transport et leurs partenaires sont préoccupés par la capacité du cadre financier à soutenir efficacement le maintien des infrastructures actuelles et l'amélioration des services.

Pour 2004, les sociétés de transport se trouvent plongées dans un contexte financier déficitaire totalisant environ 80 M\$.

En l'absence de la révision du cadre financier du transport en commun de la région de Montréal promis depuis 2001, les sociétés de transport et l'AMT ont dû se résoudre, à regret, à augmenter les tarifs locaux et métropolitains de 10 % en moyenne en 2004. Cette hausse générera des revenus additionnels de 38,1 M\$, atténuant d'autant le manque à gagner anticipé des sociétés de transport. Par ailleurs, les contributions municipales de 2004 augmentent de 17,0 M\$.

La part des usagers au financement du transport en commun dans la région de Montréal pour 2004 s'établit comme suit :

▪ AMT-Trains	41,6 %
▪ Société de transport de Montréal	46,8 %
▪ Société de transport de Laval	29,3 %
▪ Réseau de transport de Longueuil	38,0 %
▪ CIT/OMIT	45,7 %
Moyenne pondérée pour la région de Montréal	43,5 %

Cependant, le recours à des hausses tarifaires importantes a des effets contraires à ceux recherchés, c'est-à-dire qu'il conduit à une diminution de l'usage du transport collectif. Depuis 1991, il y a eu une augmentation continue de la contribution des clients. Cette progression a été plus rapide que celle de l'indice des prix à la consommation durant la période de 1991 à 2004. Cependant, il semble que le transport en commun ne peut pas être consolidé uniquement à partir de cette source de revenus.

S'il n'y a pas de ressources financières additionnelles et si toutes les hypothèses prévues dans le document « Bilan et perspectives » se réalisent, le manque à gagner de 160,3 M\$ à la dixième année, serait absorbé par les usagers et les municipalités; la part relative des automobilistes et du gouvernement diminuerait. Sous l'angle de l'équité, il importe donc d'identifier des financements additionnels qui prendraient en compte le fardeau global des impôts et taxes et la capacité de payer des contribuables et des bénéficiaires indirects que sont les automobilistes.

3.17.5 Conclusion

Les avantages liés aux nouvelles sources de financement proposées sont les suivants :

- la prise en charge du financement des immobilisations par le Fonds métropolitain, dont 25% des coûts d'immobilisations pour le maintien du patrimoine du métro;
- le développement du TC en sera stimulé;
- les ententes tripartites (fédéral / provincial / municipal) seront facilitées;
- les quotes-parts des municipalités seront dédiées au TC via les projets d'immobilisations.

L'AMT souhaite que la future révision du cadre financier dégage des ressources de financement additionnelles permettant l'essor des transports collectifs dans la région de Montréal, essor nécessaire au moment même où le gouvernement du Québec s'est engagé, en adhérant au Protocole de Kyoto, à réduire ses émissions de GES, ce qui pourrait exiger des ressources financières de plus de 400 M\$ par année.

4 UN PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS EN SOUTIEN À LA CONSOLIDATION ET AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Ce chapitre présente les projets du programme d'immobilisations de l'AMT et plus spécifiquement les investissements des trois prochaines années (PTI 2004-2005-2006). Ces projets traduisent les priorités du *Plan stratégique de développement du transport métropolitain 1997-2007*, révisé en 2002 et celles du *Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal* du MTQ. Le PTI reflète aussi les décisions du conseil d'administration de l'AMT, tout en tenant compte des demandes spécifiques des partenaires ainsi que de l'évaluation faite par l'AMT des différents projets.

Les subventions accordées antérieurement par le MTQ ont permis à l'AMT de réaliser ou d'amorcer de nombreux projets. Le PTI proposé met l'emphase sur le maintien du patrimoine et sur la consolidation du réseau avec peu de nouvelles initiatives. L'AMT souhaite trouver, par ailleurs, de nouvelles sources de financement pour certaines dépenses d'immobilisations, notamment par le biais de partenariats avec le secteur privé et par l'obtention de ressources fédérales.

Le tableau 4.1 résume les investissements du programme d'immobilisations de l'AMT et ceux du PTI 2004-2005-2006.

Tableau 4.1
Faits saillants - Programme d'immobilisations de l'AMT et PTI 2004-2005-2006

Programmation AMT : 1 041,4 M\$ (2004-2005-2006 et suivantes)

- 971,7 M\$ en projets autorisés (dont 575,0 M\$ pour le prolongement du métro à Laval)
- 69,7 M\$ en nouvelles initiatives

PTI – AMT 2004-2005-2006 : 689,3 M\$

- 645,3 M\$ en projets autorisés ou en voie d'autorisation financière (dont 338,8 M\$ pour le prolongement du métro)
- 44,0 M\$ en nouvelles initiatives

4.1 CONTRIBUTION AU FONDS D'IMMOBILISATIONS DE L'AMT

Les contributions municipales de 16,8 M\$ au Fonds d'immobilisations, prévues pour 2004, sont inférieures aux prévisions initiales de 1995 (17 M\$). L'agrandissement du territoire de l'AMT ajoute 0,1 M\$ en 2002, 0,2 M\$ en 2003 et 0,3 M\$ en 2004 et années suivantes. La baisse des valeurs mobilières explique cette situation. Elles devraient se raffermir avec les nombreux investissements immobiliers observés depuis deux ans

4.2 PROJETS POUR LE RESEAU DU METRO

Le métro de Montréal, qui constitue l'ossature du réseau métropolitain de transport collectif, a transporté 219 millions de passagers en 2002, soit 13 % de plus qu'en 1996. La prévision pour 2003 est de 225,1 millions de passagers.

4.2.1 *Maintenance du patrimoine*

Le métro de Montréal représente depuis 1966 un actif considérable pour la région; sa valeur de remplacement est évaluée à plus de 5,5 G\$. Après bientôt 40 ans de service, cet actif doit être maintenu et renouvelé pour assurer le bon fonctionnement du système. Des investissements substantiels de près de 2 G\$ seront donc requis d'ici dix à quinze ans pour remettre à jour les différents systèmes (programme Réno-systèmes), rénover les stations (phase II du programme Réno-stations), remplacer les 336 voitures MR-63 de la ligne verte et optimiser la capacité des voitures MR-73 de la ligne orange.

Après la rénovation des stations du réseau initial, la phase I de Réno-systèmes constitue maintenant la deuxième étape du Programme de maintien du patrimoine du métro. Ce projet de 311 M\$ sur cinq ans comprend la réfection des systèmes d'alimentation électrique, de télécommunications et de ventilation du métro. Sous la responsabilité de la STM, la phase I de Réno-systèmes est financée 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 (12,5 % ou 38,9 M\$ chacune). La presque totalité (38,0 M\$) de la contribution de l'AMT à la phase I sera investie en 2004-2005-2006, dont 12,9 M\$ dès 2004.

De plus, l'AMT entend contribuer à raison de 12,5 % aux études qui mèneront au remplacement des 336 voitures MR-63, au réaménagement des voitures MR-73 de la ligne orange et à la phase II du projet Réno-stations. La contribution de l'AMT pour ces trois projets totalisera 11,3 M\$ en 2004-2005-2006.

4.2.2 *Développement du réseau*

La construction de la ligne 2 est vers Laval bat son plein en vue d'une mise en service en 2006, comme prévu. Trois nouvelles stations sont en construction, soit Cartier, de la Concorde et Montmorency, qui seront utilisées par environ 50 000 passagers par jour. Les stations Cartier et Montmorency seront alimentées par des stationnements incitatifs d'une capacité totale de plus de 3 200 véhicules ainsi que par de nombreux circuits d'autobus, ce qui nécessitera la construction de deux nouveaux terminus métropolitains. La station de la Concorde permettra la correspondance avec la ligne de trains de banlieue Blainville et éventuellement avec celle de Mascouche. Ce prolongement offrira un accès efficace au métro pour tous les résidents de Laval et de la couronne nord, une région en pleine croissance démographique. Les coûts de ce projet ont été révisés à la hausse et totaliseront 575 M\$ en dollars de 2003, ce qui inclut une somme de 27,3 M\$ autofinancée par les revenus du stationnement.

Par ailleurs, les études d'opportunité et de faisabilité des prolongements des lignes 5 vers Anjou et 4 vers Longueuil ont été transmises en 2002 au gouvernement du Québec pour décision. Le prolongement vers Anjou comprendrait six nouvelles stations sur 6,2 km au coût de 627 M\$ alors que celui vers Longueuil comprendrait quatre nouvelles stations sur 4,7 km pour un coût de 541 M\$³. Ces coûts comprennent l'acquisition de nouveau matériel roulant. Finalement, l'AMT prévoit actualiser l'étude de prolongement de la ligne 2 ouest du métro vers la gare Bois-Franc dans l'arrondissement Saint-Laurent.

Le tableau 4.2 résume les investissements totaux de tous les partenaires prévus pour le réseau du métro. Les tableaux 4.2 à 4.5, qui présentent les investissements pour chacune des composantes du réseau métropolitain de transport collectif, utilisent les mêmes horizons temporels : la première colonne présente les montants dépensés de 1996 à 2003 inclusivement, la colonne PTI 2004-2005-2006 représente le total des investissements prévus pour ces trois années alors que la colonne « engagements ultérieurs » comprend les sommes visant à compléter après 2006 les projets qui seront déjà initiés à cette date.

³ Ces coûts sont en dollars de 2000 avant les taxes et les frais financiers, à une précision de +/-20%.

Tableau 4.2
Immobilisations, réseau du métro

(en milliers de \$)

Métro	Ant. à 2004	PTI - 2004-2005-2006			Grand total
		2004-05-06	Ultérieur	Total	
Maintien du patrimoine⁽¹⁾					
Réno-station I	60 000	0	0	0	60 000
Réno-systèmes ⁽²⁾	0	311 000	0	311 000	311 000
Réno-station II	0	41 626	22 674	64 300	64 300
Matériel roulant MR-63 - P&D	0	18 500	0	18 500	18 500
Matériel roulant MR-73 - Réaménagement	0	30 915	2 385	33 300	33 300
Total Maintien du patrimoine	60 000	402 041	25 059	427 100	487 100
Développement du réseau					
Étude prolongement ligne 2	3 200	0	0	0	3 200
Prolongement ligne 2 est Laval ⁽³⁾	168 900	338 800	67 320	406 120	575 020
Prolongement ligne 5 Anjou ⁽⁴⁾	4 200	0	0	0	4 200
Prolongement ligne 4 Longueuil ⁽⁴⁾	3 400	0	0	0	3 400
Prolongement ligne 2 ouest Bois-Franc	0	100	0	100	100
Total Développement du réseau	179 700	338 900	67 320	406 220	585 920
Total métro	239 700	740 941	92 379	833 320	1 073 020

¹ Ces investissements font partie de la programmation de la STM.

² La participation financière de l'AMT dans le projet Réno-systèmes est de 38,875 M\$, soit 12,5 % du montant total.

³ Soit les 547,0 M\$ prévus et 27,3 M\$ de travaux autofinancés.

⁴ En dollars 2001, en excluant les taxes, les frais de financement et l'inflation.

4.3 PROJETS POUR LE RESEAU DE TRANSPORT METROPOLITAIN PAR AUTOBUS (RTMA)

Avec plus de 52 millions d'usagers par année dans les terminus (en hausse de 28 % par rapport à 1997), près de 26 millions de passagers dans plus de 256 circuits d'autobus empruntant les voies métropolitaines (+ 60 % par rapport à 1997) et 1,5 million d'automobilistes utilisant les stationnements incitatifs (+ 150 % depuis 1997), le RTMA constitue un maillon essentiel du réseau de transport collectif de la région métropolitaine. Compte tenu de sa grande efficacité et de ses coûts modérés, le RTMA a toujours été l'une des grandes priorités de l'AMT.

4.3.1 Maintien du patrimoine

Après la mise en service en 2003 d'un nouveau système de refroidissement de l'air au terminus Longueuil, l'AMT investira 1,8 M\$ au cours des trois prochaines années pour l'entretien majeur des équipements métropolitains (terminus, voies réservées et stationnements incitatifs).

4.3.2 Consolidation du RTMA - PTI 2004-2005-2006

Dans l'axe du pont Champlain, la construction de la voie réservée au centre de l'échangeur A-10 / Taschereau se poursuivra en 2004 (phase III). Le terminus Panama sera réaménagé en 2005 pour offrir un accès direct à la voie réservée tout en permettant une intégration avec un éventuel projet de voies pour autobus (sur l'estacade du pont Champlain) ou la venue d'un futur train léger. À Montréal, diverses mesures seront implantées pour optimiser le fonctionnement du terminus Centre-ville. Plusieurs mesures sont aussi à l'étude pour faciliter les mouvements de circulation sur la rue Mansfield et pour réduire le temps de parcours des autobus vers la Rive-Sud en après-midi, entre le terminus Centre-ville et la voie réservée à contresens du pont Champlain.

À la suite des études de marché complétées en 2003, un nouvel express métropolitain de l'AMT sera mis en service dans l'axe de l'A-20, entre la gare de McMasterville et le terminus Radisson, via Belœil, Saint-Mathieu-de-Belœil, Sainte-Julie et Boucherville. Ce projet coïncidera avec l'agrandissement temporaire du stationnement incitatif actuel de Sainte-Julie. Le service du nouvel express sera bonifié avec la mise en

place graduelle de la voie réservée de l'A-20 vers Montréal, d'aménagements permanents au stationnement incitatif de Mortagne, d'un nouveau stationnement incitatif au niveau du boulevard de Montarville à Boucherville et de l'aménagement d'un nouveau terminus régional dans la bretelle de la sortie 102 à Sainte-Julie (2006 et ultérieures).

À Boucherville, un nouveau stationnement incitatif avec point de correspondance pour autobus sera construit au carrefour du boulevard Marie-Victorin et de la rue de la Barre, afin de régler le problème de sécurité lié au stationnement toléré sur le boulevard Marie-Victorin, de permettre la réorganisation du réseau du RTL à Boucherville et d'offrir un nouveau point de correspondance entre les circuits du RTL et du CIT Sorel-Varenes. Cette intervention dans l'axe de la route 132 sera complétée par une voie réservée sur la route 132 au niveau du boulevard Montbrun et par un nouveau stationnement incitatif à Varenes.

Les deux nouveaux terminus métropolitains Côte-Vertu et Saint-Eustache seront finalisés en 2004. De plus, la voie réservée sur le chemin de la Côte-Vertu sera inaugurée en 2004 entre les boulevards Marcel-Laurin et Décarie.

La voie réservée à contresens du boulevard Pie-IX, hors d'usage depuis l'été 2002, sera remise en service avec des mesures permettant d'améliorer le niveau de sécurité des piétons. La voie réservée sera par la suite prolongée jusqu'à Laval, alors que de nouveaux stationnements incitatifs à Montréal viendront alimenter le service d'autobus. À moyen terme, le réaménagement complet du boulevard Pie-IX permettant l'implantation fixe d'une voie réservée double au centre se dessine comme étant la solution la plus satisfaisante au niveau technique pour tous les intervenants et ce, en vue d'une desserte de Montréal et de Laval. Par ailleurs, l'AMT soutiendra la STM dans l'implantation de mesures préférentielles sur le boulevard Saint-Michel à Montréal.

La voie réservée de l'A-25, en exploitation depuis 2003 sur tout son tracé entre le boulevard des Seigneurs à Terrebonne et le boulevard Marcel-Villeneuve à Laval, sera prolongée au sud jusqu'à la montée Saint-François. Cette voie est accessible aux autobus et, depuis 2003, au covoiturage (3 personnes ou plus).

Dans l'est de l'île de Montréal, le stationnement incitatif Sherbrooke Est sera relocalisé dans le cadre du réaménagement du carrefour Sherbrooke / Henri-Bourassa par la Ville de Montréal.

Finalement, la mise en service du métro à Laval en 2006 sera accompagnée de deux nouveaux terminus métropolitains et du réaménagement du terminus Henri-Bourassa nord actuel. La mise en service d'un corridor performant de transport par autobus en rabattement à la station intermodale Concorde est actuellement à l'étude pour l'axe Notre-Dame/Concorde, en collaboration avec la STL et la Ville de Laval. Ce corridor qui sera desservi par une fréquence élevée d'autobus pourrait comprendre des mesures préférentielles, des voies réservées, des abribus plus confortables, de la signalisation dynamique et un réaménagement important de la voirie pour offrir plus d'espace au transport collectif, aux piétons et aux cyclistes. La mise en place d'un tel corridor dans un axe est-ouest à Longueuil est également à l'étude.

Par ailleurs, dans le but d'améliorer continuellement les services aux usagers des équipements métropolitains, l'AMT poursuivra les améliorations en cours aux billetteries, à la signalisation et au mobilier urbain, notamment pour faciliter l'utilisation des équipements métropolitains pour les personnes vivant avec des limitations. De la signalisation dynamique sera mise en place aux terminus Angrignon et Radisson, alors que la billetterie métropolitaine du terminus Angrignon sera relocalisée et modernisée. Le déploiement du plan de sécurité et confort de l'AMT se poursuivra avec l'installation de nouvelles caméras de surveillance parallèlement au avec le développement du centre de contrôle.

4.3.3 Développement du RTMA - PTI 2004-2005-2006

Dans le corridor L'Assomption / Montréal, la construction du **Via-bus de l'Est** est en cours avec le démantèlement complété en 2003 de la voie ferrée du CN pour libérer l'emprise de la future voie réservée aux autobus. L'AMT a raffiné le concept prévu à la suite des rencontres de travail avec les partenaires, des séances de consultation avec les citoyens et des résultats d'études complémentaires sur le bruit, l'environnement et les cheminements piétonniers. La mise en service de l'Express de l'Est en 2004 constitue la première étape de l'implantation du service, qui se poursuivra graduellement jusqu'en 2008 avec l'implantation projetée de voies réservées sur les rues Souigny et Notre-Dame à Montréal, ainsi qu'avec la mise en place de stationnements incitatifs alimentant les services d'autobus. Par ailleurs, une voie réservée sur la rue Notre-Dame à Repentigny sera implantée pour permettre aux autobus d'éviter la congestion à l'approche du pont Le Gardeur alors qu'un stationnement incitatif temporaire sera aménagé en partageant des stationnements commerciaux à proximité du carrefour Notre-Dame / Iberville à Repentigny. Finalement, des mesures préférentielles seront mises en place au carrefour Sherbrooke / Marien à Montréal pour faciliter l'accès des autobus à la station de métro Honoré-Beaugrand.

4.3.4 Développement du RTMA - Planification à moyen et long termes

Une fois complétés les projets du PTI 2004-2005-2006, les efforts à plus long terme viseront à consolider les axes du RTMA dans lesquels le service ne sera pas remplacé par un mode plus lourd.

Le déploiement complet du Via-bus de l'Est se poursuivra avec la modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le MTQ, en collaboration avec la Ville de Montréal et la STM.

Un corridor efficace de transports collectifs sera mis en place dans l'axe de l'A-20 entre Sainte-Julie et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Cet axe, alimenté par les stationnements incitatifs Sainte-Julie, de Montarville et de Mortagne, pourra desservir le centre-ville de Montréal via la rue Notre-Dame modernisée et la station de métro Radisson. Le service pourrait même être offert jusqu'à la future station Anjou du prolongement de la ligne 5 du métro.

En fonction des résultats des études en cours, les services d'autobus des axes Pie-IX, Henri-Bourassa et A-40 pourraient bénéficier de réaménagements majeurs de la voirie. Enfin, des projets-pilotes de réaménagement d'artères et de dessertes sur rues commerciales pourront être mis de l'avant par les municipalités intéressées, avec le soutien de l'AMT.

Le tableau 4.3 présente les montants dépensés à ce jour et les investissements prévus pour chacun des éléments du RTMA : les stationnements incitatifs, les terminus, les voies réservées et les projets-pilotes de réaménagement de la voirie.

Tableau 4.3
Immobilisations, réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)

(en milliers de \$)

Équipements métropolitains - Consolidation	Ant. à 2004	PTI - 2004-2005-2006			Grand total
		2004-05-06	Ultérieur	Total	
Terminus	41 500	14 400	0	14 400	55 900
Stationnements incitatifs	21 800	7 600	1 000	8 600	30 400
Voies réservées et mesures préférentielles	54 642	19 200	0	19 200	73 842
Divers (sécurité, information aux usagers, transport adapté)	4 400	7 400	6 000	13 400	17 800
Réaménagement d'artères	0	0	0	0	0
Total équipements métropolitains	122 342	48 600	7 000	55 600	177 942
Ventes et perception	1 500	7 500	0	7 500	9 000
Équipements métropolitains - Développement					
Voies réservées et mesures préférentielles	16 456	20 863	0	20 863	37 319
Total RTMA	140 298	76 963	7 000	83 963	224 261

4.4 PROJETS POUR LE RESEAU DES TRAINS DE BANLIEUE ET LE SLR

Alimenté par de nombreux parcs de stationnement incitatif, le réseau de trains de banlieue dessert une clientèle de travailleurs et d'étudiants se déplaçant en période de pointe vers le centre de l'île de Montréal, ce qui permet de réduire la congestion sur le réseau routier régional et au centre de l'agglomération. L'achalandage du réseau de trains de banlieue a atteint 12,9 millions de passagers en 2002, soit 86 % de plus que les 6,9 millions de passagers de 1996.

Les investissements consentis au réseau de trains de banlieue pour la période 2004-2005-2006 visent surtout à maintenir le patrimoine et à consolider le réseau.

4.4.1 *Maintien du patrimoine*

Sur la ligne Dorion-Rigaud, un investissement majeur de 61,8 M\$ permettra de remplacer d'ici 2006 les voitures les plus âgées (1952) par 22 nouvelles voitures à deux niveaux, ce qui augmentera grandement la sécurité et le confort des 13 000 usagers quotidiens du service. De plus, les projets suivants sont prévus :

- des réparations majeures en cours aux infrastructures ferroviaires, aux gares et au matériel roulant;
- l'allongement des quais à certaines gares de la ligne Dorion-Rigaud et la réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier;
- sur la ligne Deux-Montagnes, la correction en cours des interférences électromagnétiques.

Finalement, en fonction des décisions qui seront prises pour le Centre universitaire de santé McGill, les activités de la cour Glen pourraient devoir être relocalisées à un coût estimé à 38,3 M\$; ce projet sera financé à même le budget de mise en place du nouvel hôpital.

4.4.2 *Consolidation du réseau de trains de banlieue - PTI 2004-2005-2006*

L'amélioration du niveau de service sur la ligne Blainville se poursuit en 2004 avec l'installation d'un dernier tronçon de rails soudés entre Sainte-Thérèse et Blainville, ainsi qu'avec la mise en place d'aménagements permanents aux gares Parc, Sainte-Rose et Saint-Martin. Ce dernier réaménagement pourrait être réévalué en fonction des analyses en cours concernant une éventuelle relocalisation de la gare Saint-Martin plus au nord aux environs du boulevard Dagenais.

Sur la ligne Dorion-Rigaud, la gare de Lachine fera l'objet d'une réfection complète en 2004. La desserte de la nouvelle gare de Vaudreuil, inaugurée en août 2003, sera progressivement améliorée de façon à ce que tous les trains de la ligne Dorion-Rigaud s'y arrêtent en septembre 2004. Afin d'améliorer l'accessibilité régionale de cette gare, l'AMT entend contribuer au financement des travaux de prolongement du boulevard Félix-Leclerc entre l'A-540 et la voie ferrée. Finalement, des améliorations aux gares de Terrasse-Vaudreuil et de L'île-Perrot permettront de répondre aux besoins à moyen terme, dans l'attente d'une éventuelle consolidation des gares de l'île Perrot avec le projet de l'autoroute 20.

Sur la ligne Mont-Saint-Hilaire, la gare temporaire de Saint-Hubert sera relocalisée en 2005 dans l'axe Edna-Maricourt pour bénéficier d'un accès sans congestion et d'un stationnement incitatif de capacité suffisante. Finalement, une étude aura lieu pour analyser l'opportunité de doter la ligne Delson d'une gare intermodale régionale à Candiac; cette gare pourrait intégrer la relocalisation du terminus d'autobus et du stationnement incitatif actuel de Delson sur la Route 132.

4.4.3 *Développement du réseau de trains de banlieue - PTI 2004-2005-2006*

Les travaux de prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme débiteront à l'automne 2003 avec la construction d'un site de garage dans l'ex-municipalité de Saint-Antoine, maintenant intégrée à la Ville de Saint-Jérôme. L'AMT prévoit mettre en service en septembre 2004 la nouvelle gare de Saint-Jérôme, qui

comprendra aussi le terminus d'autobus de l'OMIT Saint-Jérôme. De plus, une nouvelle gare intermodale sera construite en 2006 au niveau du boulevard de la Concorde à Laval afin d'offrir un accès direct à la ligne orange du métro. En collaboration avec la STL et la Ville de Laval, l'AMT analysera la pertinence de remplacer l'actuelle gare Saint-Martin par la gare Concorde et par une future gare au niveau des boulevards Saint-Elzéar, Dagenais ou Bellerose. Finalement, si le gouvernement du Québec en confirme le financement, de nouvelles gares desserviront Mirabel et le quartier Innopôle à Montréal (gare Chabanel) en 2005.

L'avant-projet des trois nouvelles gares de Mascouche, Terrebonne et Saint-Vincent-de-Paul ainsi que les plans et devis requis pour mettre en place la nouvelle desserte ferroviaire de Mascouche seront préparés d'ici fin 2003, ce qui permettra d'évaluer très précisément les coûts du projet. Si une décision favorable était prise par le gouvernement du Québec, la mise en service pourrait avoir lieu à partir de septembre 2005.

La ligne Deux-Montagnes, déjà saturée en période de pointe du matin et de l'après-midi, pourrait voir sa capacité augmentée grâce à un projet intégré comprenant :

- l'achat de 22 voitures supplémentaires pour mettre en service deux rames additionnelles;
- l'aménagement de deux nouvelles gares, l'une à la hauteur de l'A-13 et l'autre au nord de l'A-640 à Saint-Eustache;
- le doublement de la voie ferrée électrifiée;
- l'étagement de la jonction de l'Est dans l'arrondissement de Saint-Laurent.

Finalement, en fonction des résultats des études en cours, une nouvelle desserte ferroviaire pourrait être mise en place pour relier L'Assomption, Repentigny et les arrondissements montréalais de Rivière-des-Prairies, Montréal-Nord, Ahuntsic et Saint-Laurent à la gare Centrale de Montréal.

4.4.4 Développement du réseau de trains de banlieue - Planification à moyen et long termes

À plus long terme, le développement du réseau de trains de banlieue se poursuivra en fonction des orientations du *Plan stratégique révisé* de l'AMT et du document *Bilan et perspectives de développement du réseau de trains de banlieue 2001-2010*.

La mise en place d'une nouvelle liaison ferroviaire rapide entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal a fait l'objet d'une étude conjointe entre Aéroports de Montréal (ADM) et l'AMT. L'étude a permis de conclure unanimement à l'utilité de cette nouvelle desserte, via la ligne électrifiée de Deux-Montagnes, pour améliorer l'accessibilité de l'aéroport et des arrondissements du nord-ouest de Montréal. Le coût est de 158 M\$, en dollars de 1998. Les études d'avant-projet sont prévues pour 2005.

À long terme, les infrastructures des lignes Mont-Saint-Hilaire, Delson et Mascouche seront aménagées de façon permanente, en fonction de la demande. De nouvelles locomotives devront également être acquises pour la ligne Mont-Saint-Hilaire, ce qui permettra de réduire les coûts d'exploitation de la ligne. Finalement, l'acquisition de certaines emprises ferroviaires utilisées par les trains de banlieue, la révision des processus d'entretien du matériel roulant, les modifications possibles à la Loi sur les transports au Canada ou la reconnaissance pour l'AMT du statut d'exploitant ferroviaire fédéral pourraient améliorer la performance des trains de banlieue.

Le tableau 4.4 présente les montants dépensés à ce jour et les investissements prévus pour chacune des lignes actuelles ou futures du réseau de trains de banlieue.

Tableau 4.4
Immobilisations, réseau des trains de banlieue

(en milliers \$)

Trains de banlieue	Ant. à 2004	PTI - 2004-2005-2006			Grand total
		2004-05-06	Ultérieur	Total	
Ligne Deux-Montagnes					
Maintien du patrimoine	2 299	10 977	6 900	17 877	20 176
Consolidation du réseau	9 826	24 540	0	24 540	34 366
Total	12 125	35 517	6 900	42 417	54 542
Ligne Dorion-Rigaud					
Maintien du patrimoine	32 100	98 600	8 100	106 700	138 800
Consolidation du réseau	10 100	2 900	0	2 900	13 000
Total	42 200	101 500	8 100	109 600	151 800
Ligne Blainville					
Maintien du patrimoine	4 233	2 300	6 900	9 200	13 433
Consolidation du réseau	45 635	13 681	0	13 681	59 316
Développement du réseau	2 392	12 215	0	12 215	14 607
Total	52 260	28 196	6 900	35 096	87 356
Ligne Mont-Saint-Hilaire					
Maintien du patrimoine	800	5 000	20 100	25 100	25 900
Consolidation du réseau	38 200	7 400	5 900	13 300	51 500
Total	39 000	12 400	26 000	38 400	77 400
Ligne Delson (Consolidation)	10 474	1 500	0	1 500	11 974
Ligne Mascouche	500	40 500	0	40 500	41 000
Ligne Repentigny - Étude (Note)	200	100	0	100	300
Navette aéroport Dorval	200	3 300	0	3 300	3 500
Total Trains de banlieue					
Maintien du patrimoine	39 432	116 877	42 000	158 877	198 309
Consolidation du réseau	114 235	50 021	5 900	55 921	170 155
Développement du réseau	3 292	56 115	0	56 115	59 407
Total	156 959	223 012	47 900	270 912	427 871

Note : Coût de construction à venir

La réalisation de tous ces projets permettrait de faire passer l'achalandage annuel du réseau de trains de banlieue à près de 21 millions de passagers à moyen terme et à 25,5 millions en 2012, ce qui représente des augmentations de près de 200 % et 270 % respectivement, par rapport à 1996.

4.4.5 Trains légers et Nouveaux Tramways (SLR)

Les études d'avant-projet pour implanter un train léger (SLR) dans le corridor du pont Champlain ont vu leur portée élargie pour inclure également l'analyse de la mise en place à court terme de voies réservées aux autobus en site propre. Le choix du scénario à retenir sera fait en 2004. Le train léger représenterait une solution novatrice, moderne et écologique permettant d'augmenter à 60 000 personnes par période de pointe la capacité de transport collectif dans cet axe congestionné. Si les gouvernements du Québec et du Canada en approuvent le financement, le train léger pourrait relier le terminus Chevrier à Brossard au centre-ville de Montréal en 14 minutes seulement, tout en desservant le terminus Panama, l'île des Sœurs, le Technoparc de Montréal et la Cité Multimédia. Ce projet pourrait constituer la pierre angulaire d'une stratégie de redéveloppement économique et urbain du Havre de Montréal et du sud-ouest de Montréal.

Par ailleurs, la mise en place d'un *Nouveau Tramway* sur l'avenue du Parc à Montréal a fait l'objet en 2003 d'études de faisabilité technique et économique ainsi que d'une analyse du potentiel de revitalisation urbaine du corridor. Le *Nouveau Tramway* de l'avenue du Parc offrirait une capacité d'une centaine de milliers de déplacements par jour, équivalente à celle d'une artère urbaine à huit voies, sur une emprise d'une largeur de 5,8 m seulement. À l'image des réussites de nombreuses agglomérations françaises et nord-américaines, ce projet pourrait être utilisé pour augmenter l'attractivité résidentielle et commerciale le long du tracé et favoriser ainsi la mise en valeur et le redéveloppement des propriétés riveraines. Le transfert modal important de l'automobile vers le *Nouveau Tramway* constitue une occasion unique pour réduire la place et les nuisances de l'automobile sur l'avenue du Parc, réaménager l'espace public pour favoriser les commerces et résidents riverains, piétons et cyclistes et créer de nouvelles places publiques, des espaces verts, de larges trottoirs et des pistes cyclables. Le projet de l'avenue du Parc offre le potentiel d'augmenter grandement la qualité de vie de ce quartier central de Montréal et pourrait constituer l'amorce d'un véritable réseau de *Nouveaux Tramways* au centre de l'agglomération, dans une optique de développement urbain durable.

Le tableau 4.5 présente les montants dépensés à ce jour et les montants prévus pour les études liées au déploiement d'un futur réseau de SLR.

Tableau 4.5
Immobilisations, réseau de trains légers et Nouveaux Tramways (SLR)

(en milliers \$)

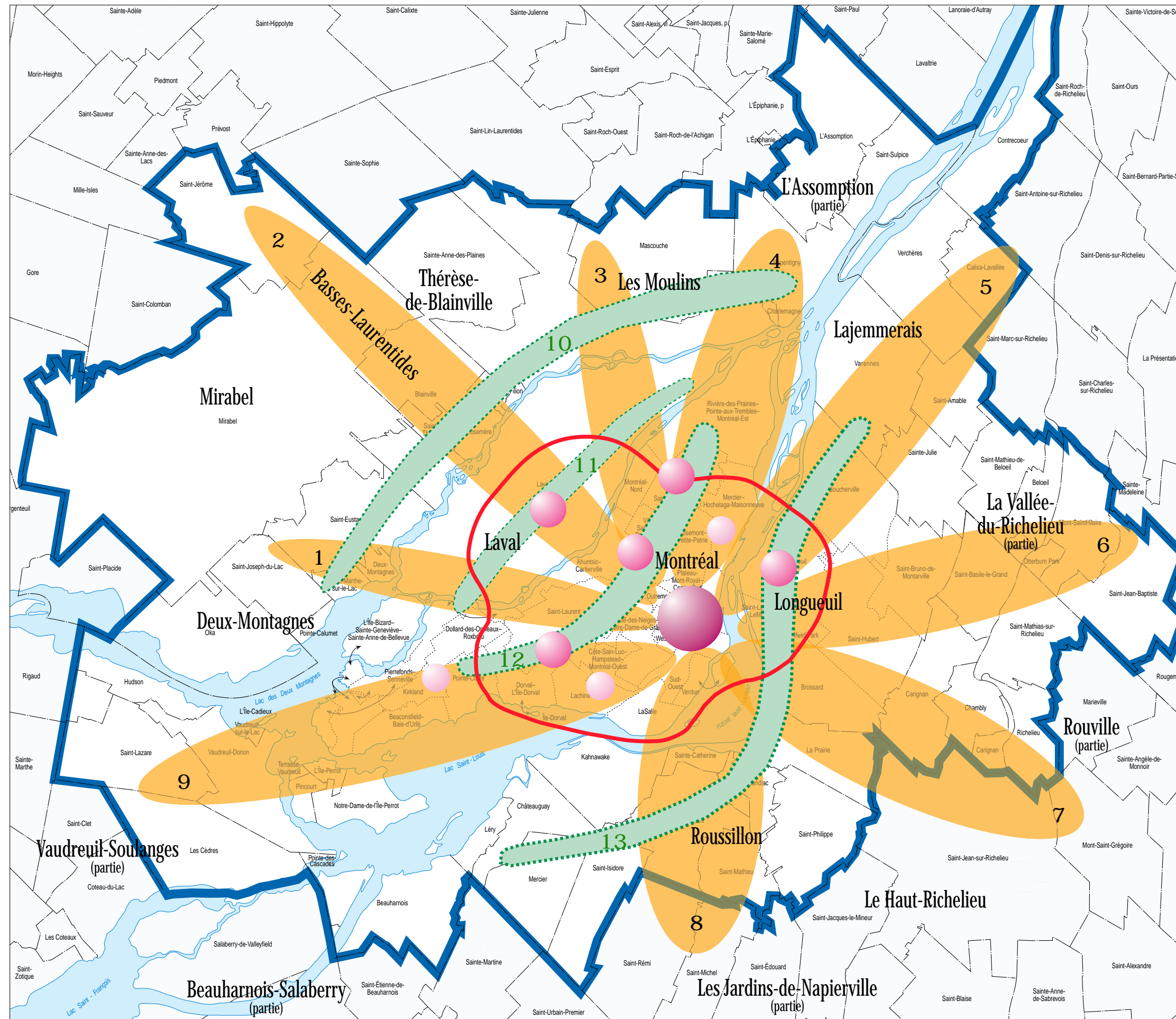
Trains légers (SLR)	Ant. à 2004	PTI - 2004-2005-2006			Grand total
		2004-05-06	Ultérieur	Total	
Études opportunité/faisabilité SLR	2 700	0	0	0	2 700
Axe A-10/estacade	13 000	1 000	0	1 000	14 000
Axe avenue du Parc	450	150	0	150	600
Total SLR	16 150	1 150	0	1 150	17 300

Note : Coût final de construction à venir

4.5 INTERVENTIONS DANS LES CORRIDORS METROPOLITAINS




Conformément à son *Plan stratégique révisé*, les interventions de l'AMT sont déployées dans 13 corridors de déplacements métropolitains prioritaires, soit neuf corridors radiaux vers le centre de l'agglomération et quatre corridors est-ouest (figure 4.1). Les fiches de l'annexe F exposent, par corridor, les interventions complétées à ce jour, les projets inscrits au PTI 2004-2005-2006 ainsi que ceux prévus à moyen et long termes.





Pôles et corridors de déplacements métropolitains

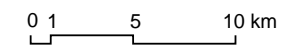


- Corridors vers le centre de l'agglomération**
- 1 Deux-Montagnes / Laval / Montréal
 - 2 Basses-Laurentides / Laval / Montréal
 - 3 Des Moulins / Laval / Montréal
 - 4 L'Assomption / Montréal
 - 5 Lajemmerais / Longueuil / Montréal
 - 6 La Vallée-du-Richelieu / Longueuil / Montréal
 - 7 Rouville / Longueuil / Montréal
 - 8 Roussillon / Montréal
 - 9 Vaudreuil-Soulanges / Montréal

- Corridors est-ouest**
- 10 Est-ouest Rive-Nord
 - 11 Est-ouest Laval
 - 12 Est-ouest Montréal
 - 13 Est-ouest Rive-Sud

-  Destination principale
-  Grandes destinations
-  Autres destinations

- LIMITES**
-  AMT
 -  Municipalité
 -  Arrondissement
 -  Centre de l'agglomération



4.6 AUTRES PROJETS METROPOLITAINS EN SOUTIEN AUX RESEAUX LOCAUX

En plus de l'amélioration de l'offre de transport collectif dans les 13 corridors métropolitains, l'AMT investira près de 13 M \$ au cours des trois prochaines années pour améliorer, à l'échelle de toute la région, les services aux usagers, la signalisation, la sécurité dans ses installations et les équipements de vente et de perception, dont une brève description est faite ci-dessous.

Équipements de vente et de perception

Un vaste chantier est en cours depuis 1998 afin de doter la région de Montréal d'un système informatisé de vente des titres de transport collectif et de perception des recettes. Ce système, qui reposera sur la carte à puce, intègre les 17 AOT de la région métropolitaine en plus du Réseau de transport de la Capitale (RTC) à Québec. La STM a été désignée en 2001 comme maître d'œuvre, autant pour son propre système que pour le volet régional.

À la suite d'un appel d'offres international, deux entreprises, ASCOM Monetel et GFI, ont été retenues en juillet 2003 pour mettre en place le système dont la livraison est prévue pour la fin 2005. ASCOM Monetel livrera le système central et les équipements, alors que GFI livrera les boîtes de perception pour les autobus. Le coût global du système est d'environ 168 M\$, dont 8,0 M\$ pour le volet régional à la charge de l'AMT.

L'AMT a toujours appuyé ce projet qui regroupe toutes les AOT de la région métropolitaine de Montréal et met à leur disposition un puissant outil d'intégration tarifaire, de coordination des services, de collecte des données de transport et d'accessibilité au transport collectif. L'AMT paiera donc certains coûts liés à l'acquisition du système de vente et de perception, soit :

- les dépenses ayant un caractère métropolitain;
- les dépenses liées à des besoins non exprimés par toutes les AOT mais nécessaires à plus d'une AOT;
- les dépenses relatives à des équipements destinés à un usage collectif qui répondent aux objectifs de l'AMT.

Selon ces principes, les dépenses identifiées sont les suivantes :

- équipement des billetteries métropolitaines;
- développement des logiciels pour la carte à puce jetable;
- développement du logiciel d'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.

Ces dépenses seront totalement ou partiellement assumées par l'AMT :

1. Dépenses relatives à l'équipement des billetteries métropolitaines.

Elles s'inscrivent dans le cadre de la politique de développement d'un réseau de distribution des titres de transport et de service à la clientèle ayant pour objectif, entre autres, la diminution des coûts de distribution des AOT par un élargissement quantitatif et qualitatif du réseau de distribution métropolitain.

2. Dépenses de développement des logiciels

La carte à puce jetable utilisée par l'AMT, le RTL et certains CIT sur leurs réseaux respectifs sera, dans une deuxième étape, utilisée par l'ensemble des AOT. La console inter-urbaine doit être configurée pour traiter la tarification zonale métropolitaine. Les réseaux des CIT comprennent plusieurs zones métropolitaines.

3. Équipements de communication entre le système central et les autobus des CIT

Cette disposition technique permet de réaliser des économies substantielles, tant du point de vue des investissements que des coûts d'exploitation qui suivront.

4. Participation aux coûts liés à l'acquisition du système central

Plus de 80 % des transactions traitées par le système central seront relatives aux déplacements locaux sur le réseau de la STM. Environ 13,5 % des transactions seront relatives à des déplacements métropolitains. Les 6,5 % restants seront relatives à des déplacements locaux réalisés sur les réseaux des autres AOT dont celui des trains de banlieue. L'AMT supportera les coûts d'acquisition du système central au prorata de l'achalandage métropolitain, selon une formule à établir.

4.7 PRINCIPES ET CRITERES DE SELECTION DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS METROPOLITAINS

4.7.1 Principes

Les principes suivants encadrent les choix :

- les projets s'inscrivent dans une démarche de planification intégrée et sont soutenus par des mesures complémentaires qui permettent d'agir sur le comportement des personnes;
- les projets sont soutenus par les villes (choix d'aménagement), les AOT (plan d'entreprise) et les organismes socio-économiques. Ils contribuent au développement économique de la région;
- les projets favorisent la densification de secteurs géographiques déjà urbanisés, particulièrement au centre de l'agglomération;
- tous les projets sont soumis à la même méthode et aux mêmes critères d'évaluation;
- les projets retenus contribuent à améliorer les déplacements des personnes en mettant la priorité sur les modes de transport collectif qui facilitent l'accès au centre de l'île de Montréal;
- les projets doivent se traduire par une amélioration du service à la clientèle métropolitaine;
- les projets desservent les usagers de plusieurs territoires ou génèrent des bénéfices qui rejaillissent à l'échelle métropolitaine;
- les projets se réalisent grâce à un financement partagé.

4.7.2 Critères de sélection

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

a) Achalandage :

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

b) Aménagement du territoire :

- consolidation des noyaux urbanisés déjà pourvus d'infrastructures;

- desserte des pôles de développement prioritaires;
- desserte des grands équipements;
- axes prioritaires.

c) Urgences :

- sécurité;
- bris;
- conservation du patrimoine.

d) Finances :

- coûts d'immobilisations (valeur absolue)/disponibilités financières;
- coûts d'exploitation;
- revenus nets d'exploitation;
- coût total (incluant amortissement)/distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur les réseaux;
- coût marginal/distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur les réseaux;
- investissement/client additionnel.

e) Économie :

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

f) Portée métropolitaine :

g) Impacts environnementaux :

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

4.7.3 Règles encadrant l'usage du Fonds d'immobilisations de l'AMT

- Contribuer au financement d'équipements qualifiés de métropolitains. Les impacts financiers sont sur le Fonds d'immobilisations de l'AMT et sur le budget d'exploitation (volet : aide métropolitaine et exploitation d'équipements métropolitains). L'AMT recherche l'acquisition d'actifs à titre gratuit et un partenariat financier avec les intervenants concernés.
- Contribuer au financement d'équipements ou de mesures que l'AMT juge utiles, en fonction de ses critères, sans que cela ne l'engage à reconnaître ces équipements comme métropolitains. L'impact est alors uniquement sur le Fonds d'immobilisations de l'AMT.
- Financer seule des projets à partir du Fonds d'immobilisations.
- Trouver de nouvelles sources de financement pour réaliser le programme d'immobilisations qu'elle propose.
- Payer comptant, de préférence aux emprunts, la part que l'AMT doit assumer à partir de son Fonds d'immobilisations métropolitain selon la stratégie de financement décrite à la section 4.8.

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2004-2005-2006

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR AU 1 JANVIER 2004				2004				2005				2006				Total 2004-05-06	Engag. ultér 2006 et plus	Total
		AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total			
A. Maintien du patrimoine																				
Projets autorisés																				
Méto Réno-systèmes - phase I note (1)	note(1)	0,0	0,0	0,0	0,0	12 930,0	0,0	0,0	12 930,0	15 973,0	0,0	0,0	15 973,0	9 125,0	0,0	0,0	9 125,0	38 028,0	847,0	38 875,0
Remplacement de 22 voitures (remplacement des voitures 800) - Ligne Montréal / Dorion-Rigaud	75%	368,8	1 106,3	0,0	1 475,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14 182,5	42 547,5	0,0	56 730,0	0,0	0,0	0,0	0,0	56 730,0	3 545,0	61 750,0
Réparations majeures - Trains (5 lignes)	0%	3 470,0	0,0	0,0	3 470,0	2 300,0	0,0	0,0	2 300,0	2 300,0	0,0	0,0	2 300,0	2 300,0	0,0	0,0	2 300,0	6 900,0	23 000,0	33 370,0
* Allongement des quais - Ligne Montréal / Dorion - Rigaud (Sainte-Anne de Bellevue, Dorval)	75%	12,5	37,5	0,0	50,0	283,5	850,5	0,0	1 134,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 134,0	0,0	1 184,0
* Entretien majeur des équipements métropolitains	0%	1 315,0	0,0	0,0	1 315,0	600,0	0,0	0,0	600,0	600,0	0,0	0,0	600,0	600,0	0,0	0,0	600,0	1 800,0	6 000,0	9 115,0
* Réfection des quais à la gare Lucien L'Allier - phase I	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	228,8	686,3	0,0	915,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	915,0	0,0	915,0
Nouvelles initiatives																				
Méto - Étude et avant-projet de remplacement des MR-63 (12,5% de 18,5M\$)	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	1 048,1	0,0	0,0	1 048,1	889,4	0,0	0,0	889,4	375,0	0,0	0,0	375,0	2 312,5	0,0	2 312,5
Méto - Réaménagement des MR-73 (12,5% de 33,3M\$)	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	926,3	0,0	0,0	926,3	1 746,3	0,0	0,0	1 746,3	1 191,9	0,0	0,0	1 191,9	3 864,4	298,1	4 162,5
Méto - Réno-stations phase II (12,5% de 63,3M\$)	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	1 513,8	0,0	0,0	1 513,8	1 787,0	0,0	0,0	1 787,0	1 777,4	0,0	0,0	1 777,4	5 078,1	2 834,3	7 912,5
Ligne Mont St-Hilaire - 5 locomotives	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 250,0	3 750,0	0,0	5 000,0	5 000,0	15 500,0	20 500,0
Acquisition d'emprises ferroviaires et équipements métropolitains note(2)	0%	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)
Total maintien du patrimoine		5 166,3	1 143,8	0,0	6 310,0	19 830,4	1 536,8	0,0	21 367,1	37 478,1	42 547,5	0,0	80 025,6	16 619,3	3 750,0	0,0	20 369,3	121 762,0	52 024,4	180 096,5

Note (1) Les coûts prévus de 311 M\$ dans le projet Réno-systèmes sont financés à 41,7 % par le gouvernement du Québec, 33,3 % par le gouvernement fédéral, 12,5% par la STM et 12,5% par l'AMT

Note (2) Ces projets sont en cours de négociations et seront réalisés conditionnellement à leur autofinancement.

* Ces projets sont en cours d'autorisation.

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2004-2005-2006

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR AU 1 JANVIER 2004				2004				2005				2006				Total 2004-05-06	Engag. ultér 2006 et plus	Total
		AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total			
		B. Consolidation du réseau																		
Projets autorisés																				
* Mesures préférentielles et voie réservée Côte-Vertu - Intersection Décarie	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	300,0	0,0	400,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	400,0	0,0	400,0
* Terminus Côte-Vertu	75%	733,3	2 200,0	0,0	2 933,3	1 072,7	3 218,0	0,0	4 290,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4 290,7	0,0	7 224,0
* Voie réservée Marcel Laurin / Côte-Vertu - Virage à gauche et Intersection Marcel-Laurin / Henri-Bourassa	75%	252,1	765,6	0,0	1 017,7	41,3	123,8	0,0	165,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	165,0	0,0	1 182,7
* Ligne Blainville - Aménagement permanent des gares et des infrastructures - Gare Ste-Rose	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	750,0	2 250,0	0,0	3 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 000,0	0,0	3 000,0
* Ligne Blainville - Aménagement permanent des gares et des infrastructures - Gare Saint-Martin ou relocalisation	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	150,0	0,0	200,0	330,0	990,0	0,0	1 320,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 520,0	0,0	1 520,0
* Accroissement Blainville - Signalisation ferroviaire (de Saint-Martin à Blainville)	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 000,0	3 000,0	0,0	4 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4 000,0	0,0	4 000,0
* Accroissement Blainville- Rail soudé de Ste-Thérèse vers Blainville (2 milles)	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	283,1	849,4	0,0	1 132,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 132,5	0,0	1 132,5
* Accroissement Blainville- Zone d'accueil Gare Parc	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	112,5	337,5	0,0	450,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	450,0	0,0	450,0
* Site de garage Saint-Jérôme (incluant les infrastructures ferroviaires)	75%	583,8	1 751,3	0,0	2 335,0	2 147,5	6 442,5	0,0	8 590,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8 590,0	0,0	10 925,0
* Gare Saint-Jérôme	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	906,3	2 718,8	0,0	3 625,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 625,0	0,0	3 625,0
* Gare Chabanel	75%	5,5	16,5	0,0	22,0	0,0	0,0	0,0	0,0	244,5	733,5	0,0	978,0	0,0	0,0	0,0	0,0	978,0	0,0	1 000,0
* Gare Mirabel	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0
* Étude - Desserte du parc industriel de Mirabel	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
* Étude sur l'axe Henri-Bourassa	75%	15,0	60,0	0,0	75,0	81,3	243,8	0,0	325,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	325,0	0,0	400,0
* Amélioration de la sécurité - Voie réservée Pie-IX	0%	775,0	0,0	0,0	775,0	160,0	0,0	0,0	160,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	160,0	0,0	935,0
* Voie réservée Pie-IX - Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon	75%	28,8	86,3	0,0	115,0	97,5	292,5	0,0	390,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	390,0	0,0	505,0
* Étude d'aménagement permanent - Voie réservée Pie-IX	0%	150,0	0,0	0,0	150,0	50,0	0,0	0,0	50,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	0,0	200,0
* Voie réservée A-25 - Parachèvement et phase II	75%	107,5	322,5	0,0	430,0	0,0	0,0	0,0	0,0	465,0	1 395,0	0,0	1 860,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 860,0	0,0	2 290,0
* Relocalisation et agrandissement Stationnement Sherbrooke Est	75%	8,7	26,1	0,0	34,8	0,0	0,0	0,0	0,0	85,8	257,4	0,0	343,2	0,0	0,0	0,0	0,0	343,2	0,0	378,0
* Étude du prolongement de la voie réservée A-20	0%	70,0	0,0	0,0	70,0	63,0	0,0	0,0	63,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	63,0	0,0	133,0
* Mesures préférentielles route 132 / Montbrun	75%	13,3	39,8	0,0	53,0	202,5	607,5	0,0	810,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	810,0	0,0	863,0
* Stationnement - Boucherville	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	500,0	1 500,0	0,0	2 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 000,0	0,0	2 000,0
* Agrandissement du stationnement Ste-Julie	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	350,0	1 050,0	0,0	1 400,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 400,0	0,0	1 400,0
* Stationnement route 132 - Varennes	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	125,0	375,0	0,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0
* Stationnement de Montarville	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0
* Mesures préférentielles - voie réservée route 116 - Phase I et II	75%	100,0	300,0	0,0	400,0	262,5	787,5	0,0	1 050,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 050,0	0,0	1 450,0
* Gare Edna-Maricourt	75%	400,0	0,0	0,0	400,0	50,0	150,0	0,0	200,0	450,0	1 350,0	0,0	1 800,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 000,0	0,0	2 400,0
* Voie réservée - Echangeur Taschereau	75%	1 900,0	5 700,0	0,0	7 600,0	1 166,3	3 498,8	0,0	4 665,0	308,8	926,3	0,0	1 235,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5 900,0	0,0	13 500,0
* Réorganisation du terminus et stationnement Brossard / Panama	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	300,0	0,0	400,0	353,3	1 060,0	0,0	1 413,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1 813,3	0,0	1 813,3
* Place d'accueil - Terminus Longueuil	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	300,0	500,0	0,0	800,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	800,0	0,0	800,0
* Gare Lachine - Ligne Montréal / Dorion - Rigaud	75%	10,1	29,9	0,0	40,0	71,3	213,8	0,0	285,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	285,0	0,0	325,0
* Ligne Dorion-Rigaud - Gares Terrasse Vaudreuil (Ile Perrot)	75%	56,1	168,9	0,0	225,0	0,0	0,0	0,0	0,0	593,8	1 781,2	0,0	2 375,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 375,0	0,0	2 600,0
* Étude et mesures préférentielles - Voie réservée Parc / René-Lévesque / Côte-des-neiges	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	6,3	18,8	0,0	25,0	100,0	300,0	0,0	400,0	0,0	0,0	0,0	0,0	425,0	0,0	425,0
* Terminus Saint-Eustache, Phase I	75%	725,0	2 175,0	0,0	2 900,0	50,0	150,0	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	3 100,0
* Mesures préférentielles - Bretelle Chevrier	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	78,0	234,0	0,0	312,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	312,0	0,0	312,0
* Étagement de la jonction de l'est - Ligne Montréal / Deux-Montagnes	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	661,0	1 987,0	2 648,0	5 296,0	993,0	2 979,0	3 972,0	7 944,0	13 240,0	0,0	13 240,0
* Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et A-13	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 553,0	4 662,0	0,0	6 215,0	1 271,0	3 814,0	0,0	5 085,0	11 300,0	0,0	11 300,0
* Relocalisation du stationnement incitatif Delson	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	600,0	0,0	800,0	800,0	0,0	800,0
Nouvelles initiatives																				
Terminus Côte-Vertu - phase II	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	125,0	375,0	0,0	500,0	287,5	862,5	0,0	1 150,0	1 650,0	0,0	1 650,0
Gare Concorde	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	450,0	1 350,0	0,0	1 800,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 800,0	0,0	1 800,0
Étude de réorganisation du terminus Henri-Bourassa	0%	45,0	0,0	0,0	45,0	30,0	0,0	0,0	30,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30,0	0,0	75,0
Stationnements- Axe Pie-IX	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	320,0	960,0	0,0	1 280,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 280,0	0,0	1 280,0
Voie réservée Pie-IX - Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon - phase III	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	62,5	187,5	0,0	250,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	0,0	250,0
Prolongement de la VR Pie-IX - Laval	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	600,0	0,0	800,0	1 000,0	3 000,0	0,0	4 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4 800,0	0,0	4 800,0
Ligne Mont St-Hilaire - Aménagement permanent des gares	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	225,0	0,0	300,0	1 275,0	3 825,0	0,0	5 100,0	5 400,0	5 940,0	11 340,0
Mesures préférentielles - STI	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	240,0	720,0	0,0	960,0	960,0	0,0	960,0
Études de mesures préférentielles à l'approche de la voie réservée pont Champlain - Direction Sud	0%	15,0	0,0	0,0	15,0	55,0	0,0	0,0	55,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	55,0	0,0	70,0
Réorganisation du terminus et stationnement Brossard / Panama - complément	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	271,7	815,0	0,0	1 086,7	775,0	2 325,0	0,0	3 100,0	4 186,7	0,0	4 186,7
Ligne Delson - Garage et Gare Régionale Candiac - temporaires	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	375,0	1 125,0	0,0	1 500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 500,0	0,0	1 500,0
Ligne Dorion-Rigaud - Accès à la gare Vaudreuil par Félix-Leclerc	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	231,0	0,0	0,0	231,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	231,0	0,0	231,0
Étude de circulation sur l'axe Concorde / Notre-Dame	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0
Étude de mesures préférentielles -Corridors A-40	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	200,0	0,0	200,0
Étude sur l'axe est-ouest Rive-Sud	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0
Accroissement - Ligne Deux-M																				

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2004-2005-2006

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR AU 1 JANVIER 2004				2004				2005				2006				Total 2004-05-06	Engag. ultér 2006 et plus	Total
		AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total			
		C. Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux																		
Projets autorisés																				
Équipements de vente et de perception	0%	1 491,6	0,0	0,0	1 491,6	700,0	0,0	0,0	700,0	1 999,7	0,0	0,0	1 999,7	4 838,7	0,0	0,0	4 838,7	7 538,4	0,0	9 030,0
Harmonisation des horaires des AOT	0%	200,0	0,0	0,0	200,0	100,0	0,0	0,0	100,0	75,0	0,0	0,0	75,0	0,0	0,0	0,0	0,0	175,0	0,0	375,0
Service téléphonique à la clientèle et outils d'information	0%	450,0	0,0	0,0	450,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	650,0
Mesures préférentielles sur le réseau de transport métropolitain et local	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	450,0	0,0	600,0	225,0	675,0	0,0	900,0	125,0	375,0	0,0	500,0	2 000,0	0,0	2 000,0
Sécurité - Centre de contrôle et Système de caméras dans les stationnements	0%	775,0	0,0	0,0	775,0	475,0	0,0	0,0	475,0	300,0	0,0	0,0	300,0	300,0	0,0	0,0	300,0	1 075,0	0,0	1 850,0
Signalétique en gare	0%	250,0	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	0,0	250,0	0,0	0,0	0,0	0,0	500,0	0,0	750,0
Plan stratégique des systèmes de transport intelligents (STI)	0%	125,0	0,0	125,0	250,0	125,0	0,0	125,0	250,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	0,0	500,0
Étude de services complémentaires sur les équipements métropolitains	0%	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)	note (4)
Signalisation dynamique Terminus Angrignon et Radisson	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	37,5	112,5	0,0	150,0	175,0	525,0	0,0	700,0	0,0	0,0	0,0	0,0	850,0	0,0	850,0
Nouvelles initiatives																				
Billetterie Angrignon	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	80,0	0,0	0,0	80,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	80,0	0,0	80,0
Contribution au réseau local - Axe St-Michel	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0
Amélioration de l'accessibilité au TA sur les équipements métropolitains	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	50,0	0,0	0,0	50,0	50,0	0,0	0,0	50,0	200,0	0,0	200,0
Calculateur de trajets métropolitains	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	0,0	0,0	150,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	0,0	250,0
Total autres projets métropolitains		3 291,5	0,0	125,0	3 416,6	2 567,5	562,5	125,0	3 255,0	3 174,7	1 200,0	0,0	4 374,7	5 313,7	375,0	0,0	5 688,7	13 318,4	0,0	16 735,0
D. Développement du réseau																				
Projets autorisés																				
Prolongement du métro vers Laval - note(5)	note (5)	9 500,0	159 400,0	0,0	168 900,0	17 800,0	192 100,0	0,0	209 900,0	0,0	92 900,0	0,0	92 900,0	0,0	36 000,0	0,0	36 000,0	338 800,0	67 320,0	575 020,0
* Via-bus de l'Est - Emprise ferroviaire CN	75%	3 266,2	9 799,8	0,0	13 066,0	206,3	618,8	0,0	825,0	365,7	1 097,0	0,0	1 462,6	2 408,5	7 225,6	0,0	9 634,1	11 921,7	0,0	24 987,7
* Via-bus de l'Est - Mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke	75%	25,0	75,0	0,0	100,0	128,3	384,8	0,0	513,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	513,0	0,0	613,0
* Via-bus de l'Est - Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame / Repentigny phase I et II	75%	2,5	7,5	0,0	10,0	285,0	855,0	0,0	1 140,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 140,0	0,0	1 150,0
* Via-bus de l'Est - Tronçon Souigny phase II	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 822,0	5 466,0	0,0	7 288,0	7 288,0	0,0	7 288,0	
* Viabus de l'Est - Stationnement Rive-Nord Est - phase II (Repentigny coin Iberville/ Notre-Dame)	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	172,0	516,0	0,0	688,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	688,0	0,0	688,0
Étude d'avant-projet - SLR A-10 alternative autobus	50%	0,0	6 075,0	6 075,0	12 150,0	0,0	500,0	500,0	1 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 000,0	0,0	13 150,0
Étude SLR - axe Avenue Du Parc	33%	150,0	150,0	150,0	450,0	50,0	50,0	50,0	150,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	0,0	600,0
* Trains de banlieue - Ligne Mascouche	75%	125,0	375,0	0,0	500,0	3 700,0	11 100,0	0,0	14 800,0	6 425,0	19 275,0	0,0	25 700,0	0,0	0,0	0,0	0,0	40 500,0	0,0	41 000,0
Actualisation de l'étude de la ligne de trains de banlieue Montréal-Nord / Repentigny / L'Assomption	0%	225,0	0,0	0,0	225,0	75,0	0,0	0,0	75,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	0,0	300,0
Nouvelles initiatives																				
Via-bus de l'Est - Stationnements incitatifs aux abords	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	1 000,0	1 000,0	2 000,0
Voie réservée Pie-IX - Aménagements fixes	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)	note (6)
SLR A-10 - note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)	note (7)
Trains de banlieue - Ligne Montréal-Nord / Repentigny / L'Assomption	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)	note (8)
Actualisation de l'étude - Prolongement ligne 2 ouest	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	100,0
Étude d'avant-projet - Navette Dorval	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 200,0	3 200,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 200,0	0,0	3 200,0
Total projets métropolitains - Développement		13 293,7	175 882,3	6 225,0	195 401,0	22 516,5	206 124,5	550,0	229 191,0	6 790,7	113 272,0	3 200,0	123 262,6	4 480,5	49 441,6	0,0	53 922,1	406 375,7	68 320,0	670 096,7
E. Autres projets																				
Projets autorisés																				
Correction des interférences électromagnétiques - Ligne Montréal / Deux-Montagnes	100%	0,0	579,0	0,0	579,0	0,0	8 676,8	0,0	8 676,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8 676,8	0,0	9 255,8
Relocalisation des activités de la cour Glen - note (9)	0%	0,0	0,0	500,0	500,0	0,0	0,0	23 783,7	23 783,7	0,0	0,0	13 991,1	13 991,1	0,0	0,0	0,0	0,0	37 774,8	0,0	38 274,8
Total autres projets métropolitains		0,0	579,0	500,0	1 079,0	0,0	8 676,8	23 783,7	32 460,5	0,0	0,0	13 991,1	13 991,1	0,0	0,0	0,0	0,0	46 451,6	0,0	47 530,6
GRAND TOTAL		27 745,5	191 246,8	6 850,0	225 842,3	55 739,7	245 709,5	24 458,7	325 907,8	56 135,3	183 101,8	19 839,1	259 076,3	31 655,0	68 692,1	3 972,0	104 319,1	689 303,1	126 284,4	1 041 430,0

Note (4): La réalisation de ces projets est conditionnelle à leur autofinancement

Note (5): Le coût total de ce projet est évalué à 575,02 M\$. Une somme autofinancée de 27,3 M\$ est prévue.

Note (6): Le coût pour la réalisation de ce projet sera précisé selon le résultat des études en cours.

Note (7): Le coût total de ce projet est évalué à 640 M\$ en \$ 1999 avant les frais de financement. Une étude d'avant-projet est en cours de réalisation afin de confirmer l'évaluation préliminaire et évaluer l'alternative autobus.

Note (8): Le coût pour la réalisation de ce projet sera précisé selon le résultat des études en cours.

Note (9): Le coût pour la réalisation de ce projet sera précisé selon le résultat des études en cours et sera financé par des partenaires publics autres que le MTQ et l'AMT.

* Ces projets sont en cours d'autorisation.

4.8 STRATEGIE DE FINANCEMENT DU PROGRAMME TRIENNAL DES IMMOBILISATIONS 2004-2005-2006

Conformément à ses règles budgétaires, l'AMT paie au comptant la partie non subventionnée des coûts d'acquisition des immobilisations représentant généralement 25%.

Selon le PTI 2004-2005-2006, la part de l'AMT des coûts des investissements est de 55,7 M\$, 56,1 M\$ et 31,7 M\$ tandis que les contributions municipales prévues de 0,01 \$ par 100 \$ de leur RFU sont de 16,8 M\$ pour chacune de ces années. La quote-part actuelle des municipalités est donc insuffisante pour financer la part payée au comptant des coûts d'immobilisations du PTI de l'AMT.

Les grands projets, tels que Réno-Systèmes, le remplacement des 22 voitures pour la ligne Dorion-Rigaud et les équipements de vente et perception, pour lesquels l'AMT verse 38,8 M\$, 15,5 M\$ et 9,0 M\$ respectivement, créent une pression importante à court terme sur les liquidités du Fonds d'immobilisations et génèrent une insuffisance des liquidités de 93,1 M\$ en 2006.

Selon un scénario évalué par l'AMT, l'actuelle quote-part des municipalités est insuffisante.

La stratégie actuelle de payer au comptant la partie non subventionnée liée aux coûts d'acquisition des immobilisations permet d'éviter d'augmenter inutilement le coût des investissements. L'usage systématique de l'endettement à long terme peut éventuellement accaparer toutes les ressources financières disponibles qui, autrement, pourraient servir à financer les coûts de nouvelles initiatives pour le maintien du patrimoine et le développement des infrastructures ou des équipements.

Le défi des prochaines années est d'augmenter l'achalandage du transport collectif, en maintenant en bon état le patrimoine, en consolidant le réseau et en réalisant des projets de développement des services au plan financier. Ce défi touche davantage les immobilisations, dont la valeur totale des projets métropolitains en cours de réalisation, de planification ou à l'étude s'élève à 5,2 G\$ pour les 10 à 15 prochaines années, comme illustré à la page suivante.

Tableau 4.7
Sommaire de la planification sur 15 ans*

(en milliers de \$)

Maintien du patrimoine - sur 10 ans ou 15 ans	Ant. au 1/1/2004	Grand total
Métro		-
- Réno-Stations phase I	60 000	60 000
- Réno-Systèmes phase I et II	-	574 400
- Réno-Stations phase II		81 400
- Matériel roulant MR-63		842 400
Trains de banlieue		-
- Remplacement des voitures Dorion-Rigaud	1 770	58 205
- Remplacement des locomotives - Ligne Mont-Saint-Hilaire	-	20 500
- Ligne Deux-Montagnes	2 299	20 176
- Ligne Dorion-Rigaud	30 330	80 595
- Ligne Blainville	5 033	7 333
		-
Total maintien du patrimoine	99 432	1 745 009
Consolidation du réseau - sur 10 ans ou 15 ans		
Équipements métropolitains		-
- Voies Réservées	54 642	73 842
- Terminus	41 500	55 900
- Stationnements	21 800	30 400
		-
Trains de banlieue		-
- Ligne Deux-Montagnes	9 826	172 866
- Ligne Dorion-Rigaud	10 100	13 000
- Ligne Blainville	45 635	59 316
- Ligne Mont-Saint-Hilaire	38 200	51 500
- Ligne Delson	10 474	11 974
Mesures préférentielles et incitatives	5 900	26 800
		-
Total consolidation du réseau	238 077	495 597
Développement - sur 10 ans ou 15 ans		
Métro		-
- Étude Ligne 2 Est - Métro Laval	4 000	4 000
- Métro Laval	168 900	575 020
- Métro Anjou	3 400	626 900
- Métro Longueuil	3 400	541 400
- Étude ligne 2 Ouest - Bois-Franc	-	100
		-
SLR		-
- SLR A-10	15 700	657 700
- SLR Parc	450	350 600
		-
Trains de banlieue - Saint-Jérôme	2 392	14 607
		-
Trains de banlieue - Mascouche	500	41 000
		-
Trains de banlieue - Navette Dorval	200	157 200
		-
Trains de banlieue - Repentigny	200	300
		-
Via-bus de l'Est (incluant Legardeur)	16 456	37 319
		-
Total développement	215 598	3 006 146
Total	553 107	5 246 752

* S'ajoutent au 5,2 G\$ de projets métropolitains incluant 800 M\$ d'investissements pour les réseaux locaux d'autobus.

Tenant compte de la nécessité de réaliser les projets métropolitains, principalement ceux reliés au maintien du patrimoine et à la consolidation des services au cours des 15 prochaines années, l'augmentation (proposée par le rapport Bernard) des quotes-parts des municipalités de 0,03 \$ du 100 \$ de RFU serait mieux investie autrement, dans le contexte de la révision du cadre financier. Il s'agirait d'imputer progressivement l'augmentation aux immobilisations, à compter de 2004, à raison de 0,01 \$ par année pour atteindre 0,03 \$ en 2007, portant à 62,8 M\$ les contributions municipales au Fonds

d'immobilisations métropolitain (hypothèse de richesse foncière uniformisée des villes stable au cours des prochaines années).

Les avantages liés à ces 47,2 M\$ supplémentaires sont les suivants :

- la prise en charge de 25 % des coûts d'immobilisations, incluant le métro, par le Fonds d'immobilisations;
- le développement du TC en serait stimulé;
- la compétition entre le réseau local et le réseau régional serait limitée;
- les ententes tripartites (fédéral/provincial/municipal) seraient facilitées;
- la gestion administrative serait simplifiée;
- l'argent des municipalités serait consacré au TC via les projets d'immobilisations, d'autant plus qu'une part importante et prioritaire concerne le maintien du patrimoine.

ANNEXES

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 2004	25
D	Équipements et infrastructures métropolitains actuels et proposés	27
E1	Partenaires ayant répondu au document pour consultation concernant la grille tarifaire et le budget d'exploitation 2004, en date du 4 novembre 2003.....	28
E2	Commentaires reçus des partenaires de l'AMT concernant la grille tarifaire et le budget d'exploitation 2004 de l'AMT, en date du 4 novembre 2003	29
E3	Projets soumis par les partenaires de l'AMT en date du 4 novembre 2003 et statut dans le PTI 2004-2005-2006	41
F	Impact du budget d'exploitation par AOT	45
G	Description des projets autorisés et des nouvelles initiatives.....	47

VARIATION DE L'ACHALANDAGE ANNUEL 1996 À 2004
Achalandage des réseaux des AOT sur le territoire de l'AMT

	Achalandage 1996	Achalandage 1997	Variation 97/96	Achalandage 1998	Variation 98/97	Achalandage 1999	Variation 99/98
	Nb dépl./an*	Nb dépl./an*		Nb dépl./an		Nb dépl./an	
AMT (trains)	6 939 400	8 124 900	17,1%	10 024 200	23,4%	11 041 300	10,1%
AMT (bus)	-	-		56 800		256 500	351,6%
STM	337 000 000	339 700 000	0,8%	340 300 000	0,2%	342 300 000	0,6%
(métro)	194 000 000	195 300 000	0,7%	202 700 000	3,8%	205 948 800	1,6%
STL	15 954 800	16 284 200	2,1%	16 581 200	1,8%	16 351 600	-1,4%
RTL	26 821 000	26 990 000	0,6%	27 510 000	1,9%	28 350 000	3,1%
CIT et municipalités	11 909 000	12 178 000	2,3%	12 452 000	2,2%	13 305 000	6,9%
Total	398 624 200	403 277 100	1,2%	406 924 200	2,0%	411 604 400	1,2%

	Achalandage 2000	Variation 2000/1999	Achalandage 2001	Variation 2001/2000	Achalandage 2002	Variation 2002/2001	Prévision 2003	Variation 2003/2002	Budget 2004	Cible 2004
	Nb dépl./an		Nb dépl./an		Nb dépl./an		Nb dépl./an		Nb dépl./an	Nb dépl./an
AMT (trains)	11 992 400	8,6%	12 195 800	1,7%	12 879 000	5,6%	13 833 000	7,4%		
AMT (bus)	405 900	58,2%	637 200	57,0%	744 600	16,9%	750 500	0,8%		
STM(*)	347 800 000	1,6%	354 900 000	2,0%	363 185 500	2,3%	367 100 000	1,1%		
(métro)	209 403 700	1,7%	214 629 400	2,5%	219 231 300	2,1%	222 676 000	1,6%	-1,5%	1,0%
STL(*)	16 823 200	2,9%	17 663 000	5,0%	17 870 000	1,2%	18 655 000	4,4%		
RTL(*)	29 004 000	2,3%	30 427 000	4,9%	30 114 100	-1,0%	30 193 000	0,3%		
CIT et municipalités(*)	14 211 000	6,8%	14 737 000	3,7%	14 865 000	0,9%	15 138 000	1,8%		
Total	419 830 600	2,0%	430 560 000	2,6%	439 658 200	2,1%	445 669 500	1,4%	438 984 458	450 126 000

(*) Données à confirmer pour 2003

Notes explicatives

Contenu	Ce tableau cumule les prévisions d'achalandage annuel de chaque organisme de transport de la région métropolitaine
Source	Pour l'AMT, la STM, le RTL et la STL ces données sont extraites des documents budgétaires ou des rapports annuels, lorsque disponibles 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 métropolitaine
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 de données publié par ces organismes. En conséquence l'AMT, avec le concours des AOT de la région métropolitaine, a procédé en 2002 à une révision complète de l'historique des données d'achalandage.

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 ⁽¹⁾	CIT *
Sans service de la dette	0,356 \$	0,262 \$	0,277 \$	0,538 \$	0,141 \$	0,236 \$	0,18 \$

* Données 1992

⁽¹⁾ 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 supportés par le MTQ et les Villes.

DÉPLACEMENTS SUR LES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE DE 1994 À 2004

(en millions de passagers)

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	3,04	7,23	1,72	0,66	0,23	12,88
2003 budget	3,14 (5)	7,15 (5)	1,76 (5)	1,45 (5)	0,50 (5)	14,00
2003 prévision	3,12 (6)	7,42 (6)	1,91 (6)	1,02 (6)	0,36 (6)	13,83
2004 budget	3,28 (7)	7,42 (7)	1,96 (7)	1,35 (7)	0,42 (7)	14,43

(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 2003

(6) Achalandage estimé à partir des huit premiers mois de 2003

(7) Augmentation annuelle de 0 % pour Deux-Montagnes, 5,1 % pour Dorion-Rigaud, 2,6 % pour Blainville,

32,4 % pour Saint-Hilaire et 4,2 % pour Delson

DÉPLACEMENTS SUR LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DE 1996 À 2004

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 (réel)	2003 (prévision)	2004 (budget)
Réseau du métro	195 407 919	196 913 060	201 134 326	205 948 790	209 063 342	214 629 445	219 192 870	222 728 236	219 387 312
Réseau du transport métropolitain par autobus									
STM	7 002 712	7 002 712	11 971 022	12 153 630	12 337 428	12 787 506	12 225 352	12 705 153	12 514 576
STL	2 237 371	2 237 371	2 990 944	3 302 026	3 351 962	3 371 586	3 456 556	3 531 181	3 467 620
RTL	4 547 898	4 547 898	5 855 270	5 950 246	6 040 231	6 227 938	6 011 108	6 114 334	6 006 402
CIT Rive-Sud	1 900 267	1 900 267	2 476 970	2 792 630	2 834 863	2 771 000	2 550 788	2 472 474	2 472 474
CIT Rive-Nord	268 150	268 150	530 330	553 070	561 434	678 486	738 356	915 930	791 436
AMT			50 660	245 038	248 744	480 504	515 712	537 261	698 464
Sous-total	15 956 398	15 956 398	23 875 196	24 996 640	25 374 662	26 317 020	25 497 872	26 276 333	25 950 972
Total	211 364 317	212 869 458	225 009 522	230 945 430	234 438 004	240 946 465	244 690 742	249 004 569	245 338 284

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 2002, il s'agit des données réelles, alors que pour 2003 et 2004 le tableau présente une prévision. Cette dernière prévision est établie selon les ventes réelles des six premiers mois de 2003.

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 (réel)	2003 (budget)	2003 (prévision)	2004 (budget)
Titre ordinaire											
TRAM 1									36 611	35 659	34 697
TRAM 2			62 930	75 127	79 105	78 570	108 071	112 090	110 766	120 158	117 274
TRAM 3	433 808	430 574	398 209	403 936	402 723	376 773	386 450	381 182	377 944	398 844	390 469
TRAM 4				1 201	3 364	3 388	3 536	3 304	3 165	4 098	4 061
TRAM 5				24 730	60 132	63 013	74 180	79 150	79 019	91 442	91 442
TRAM 6				3 792	9 462	10 549	12 735	13 916	14 787	19 061	19 061
TRAM 7				182	276	403	445	567	540	994	994
TRAM 8				543	1 404	1 727	1 999	2 099	2 109	2 307	2 307
Sous-total :	433 808	430 574	461 139	509 511	556 466	534 423	587 416	592 308	624 941	672 563	660 305
Titre intermédiaire											
TRAM 1									5 514	1 141	1 110
TRAM 2						10 372	15 087	13 969	14 897	13 847	13 515
TRAM 3						52 621	71 952	76 450	77 061	77 395	75 770
TRAM 4						785	1 165	1 289	1 287	1 509	1 496
TRAM 5						16 204	22 690	24 102	24 283	25 296	25 296
TRAM 6						2 922	4 180	4 709	5 061	5 011	5 011
TRAM 7						28	60	93	45	251	251
TRAM 8						176	319	330	246	399	399
Sous-total :	0	0	0	0	0	83 108	115 453	120 942	128 394	124 849	122 848
Titre réduit											
TRAM 1									9 532	5 661	5 508
TRAM 2			8 909	11 273	11 822	13 116	15 156	16 644	16 802	18 250	17 812
TRAM 3	113 132	110 714	107 059	91 689	84 113	78 339	74 540	70 897	69 486	71 334	69 836
TRAM 4				492	989	1 011	957	1 005	951	1 211	1 201
TRAM 5				6 745	14 917	16 103	15 672	16 722	15 969	19 125	19 125
TRAM 6				18 576	4 076	4 219	4 554	4 527	4 985	4 867	4 867
TRAM 7				32	36	68	53	49	18	190	190
TRAM 8				64	143	168	215	205	218	261	261
Sous-total :	113 132	110 714	115 968	128 871	116 096	113 024	111 147	110 049	117 961	120 899	118 800
Total	546 940	541 288	577 107	638 382	672 562	730 555	814 016	823 299	871 296	918 311	901 953

Annexe A

INDICATEURS DE PERFORMANCE DES TRAINS DE BANLIEUE

LIGNE INDICATEUR	1995 *	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 Budget	2003 Prévision	2004 Budget
Deux-Montagnes											
Coûts d'exploitation	24 370 000 \$	22 277 222 \$	21 669 288 \$	23 096 361 \$	24 282 000 \$	24 708 718 \$	25 970 000 \$	27 318 000 \$	27 060 000 \$	27 060 000 \$	28 630 000 \$
Achalandage annuel	1 539 000	4 033 000	5 172 000	6 423 000	6 791 217	7 219 607	7 023 300	7 232 800	7 150 000	7 417 612	7 417 612
Achalandage quotidien						29 450	29 590	31 310	30 952	31 623	31 623
Revenus usagers nets	3 309 000 \$	5 307 733 \$	7 341 158 \$	9 388 565 \$	11 032 218 \$	11 736 641 \$	12 213 000 \$	12 262 000 \$	13 092 000 \$	13 918 000 \$	14 549 000 \$
Ratio d'autofinancement	13,58%	23,83%	33,88%	40,65%	45,43%	47,50%	47,03%	44,89%	48,38%	51,43%	50,82%
Coûts d'exploitation par pass-km	-	0,31 \$	0,23 \$	0,20 \$	0,20 \$	0,19 \$	0,21 \$	0,21 \$	0,21 \$	0,20 \$	0,22 \$
Dorion - Rigaud											
Coûts d'exploitation	22 496 000 \$	20 563 590 \$	20 843 386 \$	19 184 290 \$	19 358 000 \$	18 990 426 \$	18 976 000 \$	19 603 000 \$	20 460 000 \$	20 460 000 \$	21 565 000 \$
Achalandage annuel	2 997 000	2 907 000	2 908 000	2 932 000	3 045 248	3 029 537	3 137 200	3 039 400	3 137 200	3 122 600	3 278 730
Achalandage quotidien						13 160	13 840	13 910	13 840	14 358	15 075
Revenus usagers nets	2 713 000 \$	3 379 965 \$	3 653 044 \$	3 692 657 \$	4 387 393 \$	4 264 812 \$	4 740 000 \$	4 432 000 \$	4 547 000 \$	4 975 000 \$	5 325 000 \$
Ratio d'autofinancement	12,06%	16,44%	17,53%	19,25%	22,66%	22,46%	24,98%	22,61%	22,22%	24,32%	24,69%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,36 \$	0,34 \$	0,34 \$	0,31 \$	0,30 \$	0,30 \$	0,29 \$	0,31 \$	0,31 \$	0,33 \$	0,32 \$
Blainville											
Coûts d'exploitation	-	-	784 000 \$	4 666 054 \$	7 283 000 \$	8 188 090 \$	8 079 000 \$	8 445 000 \$	8 800 000 \$	8 893 000 \$	9 970 000 \$
Achalandage annuel	-	-	252 000	790 000	1 204 790	1 611 430	1 715 700	1 723 100	1 755 000	1 912 780	1 962 780
Achalandage quotidien						7 700	7 880	8 565	8 565	8 565	8 797
Revenus usagers nets	-	-	381 000 \$	1 986 464 \$	3 153 402 \$	4 353 509 \$	4 793 000 \$	5 048 000 \$	4 966 000 \$	6 112 000 \$	6 388 000 \$
Ratio d'autofinancement	-	-	48,60%	42,57%	48,66%	53,17%	59,33%	59,78%	56,43%	68,73%	64,07%
Coûts d'exploitation par pass-km	-	-	-	0,28 \$	0,28 \$	0,24 \$	0,22 \$	0,20 \$	0,24 \$	0,19 \$	0,21 \$
Saint-Hilaire											
Coûts d'exploitation						2 353 094 \$	5 294 000 \$	8 421 000 \$	9 970 000 \$	9 970 000 \$	10 570 000 \$
Achalandage annuel						131 820	263 300	656 500	1 450 000	1 019 000	1 349 000
Achalandage quotidien						1 110	1 720	3 870	8 000	4 966	7 000
Revenus usagers nets						362 694 \$	808 000 \$	1 610 000 \$	3 516 000 \$	3 215 000 \$	3 778 000 \$
Ratio d'autofinancement						15,41%	15,26%	19,12%	35,27%	32,25%	35,74%
Coûts d'exploitation par pass-km						-	-	0,72 \$	0,26 \$	0,52 \$	0,52 \$
Delson											
Coûts d'exploitation							866 000 \$	2 692 000 \$	3 630 000 \$	3 630 000 \$	4 030 000 \$
Achalandage annuel							56 300	227 200	500 000	361 000	420 000
Achalandage quotidien							667	1 570	2 500	1 800	1 800
Revenus usagers nets							164 000 \$	613 000 \$	1 281 000 \$	1 028 000 \$	1 218 000 \$
Ratio d'autofinancement							18,94%	22,77%	35,29%	28,32%	30,22%
Coûts d'exploitation par pass-km							-	0,77 \$	0,38 \$	0,63 \$	0,71 \$



INDICATEURS DE PERFORMANCE DES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

								Budget	Prévision	Budget
Équipements	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003	2004
Terminus (1)										
Coûts d'exploitation annuels	4 407 653 \$	4 495 363 \$	4 969 583 \$	5 107 426 \$	5 414 856 \$	5 940 978 \$	6 722 236 \$	7 076 656 \$	7 777 000 \$	8 041 000 \$
Achalandage annuel total	ND	40 742 614	44 650 835	47 039 037	50 533 839	51 794 154	52 026 834	49 626 606	53 236 687	55 099 971
Nombre de quais offerts	118	118	118	118	128	154	154	173	164	173
Ratio d'utilisation usagers/quai/jour	SO	946	1037	1092	1080	921	926	786	889	873
Coût d'exploitation par usager	SO	0,1103 \$	0,1113 \$	0,1086 \$	0,1072 \$	0,1147 \$	0,1292 \$	0,1426 \$	0,1461 \$	0,1459 \$
Coût d'exploitation par quai	37 353 \$	38 096 \$	42 115 \$	43 283 \$	42 304 \$	38 578 \$	43 651 \$	40 906 \$	47 421 \$	46 480 \$
Voie réservées										
Coûts d'exploitation annuels	1 350 642 \$	1 389 879 \$	1 794 019 \$	1 751 076 \$	1 816 496 \$	1 843 199 \$	1 789 317 \$	2 340 733 \$	1 632 000 \$	2 651 000 \$
Achalandage annuel total	ND	15 956 398	23 875 196	24 996 641	25 614 705	26 317 018	25 496 543	25 680 619	26 282 046	26 282 046
Kilomètres de voies réservées	35,2	37,2	46,1	49,3	68,0	69,6	76,8	83,5	81,9	85,7
Coût d'exploitation par usager	SO	0,0871 \$	0,0751 \$	0,0701 \$	0,0709 \$	0,0700 \$	0,0702 \$	0,0911 \$	0,0621 \$	0,1009 \$
Coût d'exploitation par km	38 371 \$	37 362 \$	38 916 \$	35 519 \$	26 713 \$	26 483 \$	23 298 \$	28 033 \$	19 927 \$	30 933 \$
Stationnements (1)										
Coûts d'exploitation annuels	342 705 \$	337 758 \$	392 398 \$	852 683 \$	612 386 \$	992 937 \$	1 068 486 \$	1 276 720 \$	1 283 000 \$	1 665 000 \$
Achalandage annuel total	547 872	550 301	643 607	724 173	943 419	1 213 009	1 462 429	1 440 432	1 506 302	1 780 750
Nombre de places/année	3 619	3 601	4 249	5 137	7 867	8 296	10 192	10 974	10 464	11 504
Ratio d'utilisation des stationnements	61%	61%	61%	56%	61%	64%	64%	65%	73%	75%
Coût d'exploitation par usager	0,63 \$	0,61 \$	0,61 \$	1,18 \$	0,65 \$	0,82 \$	0,73 \$	0,89 \$	0,85 \$	0,93 \$
Coût d'exploitation par place/année	94,70 \$	93,80 \$	92,35 \$	165,99 \$	98,48 \$	119,69 \$	106,00 \$	116,34 \$	125,60 \$	151,55 \$
Express métropolitains (2)										
Express TCV [17 km]										
Coûts d'exploitation annuels	SO	SO	SO	918 000 \$	1 058 415 \$	1 407 382 \$	1 412 216 \$	1 483 000 \$	1 512 000 \$	1 709 000 \$
Achalandage annuel total	SO	SO	SO	256 477	304 622	359 731	456 668	516 286	570 835	656 460
Recettes	SO	SO	SO	394 000 \$	615 217 \$	641 000 \$	702 557 \$	859 000 \$	926 000 \$	1 092 000 \$
Ratio d'autofinancement	SO	SO	SO	42,92%	58,13%	45,55%	49,75%	57,92%	61,24%	63,90%
Coûts d'exploitation par pass-km	SO	SO	SO	0,21 \$	0,20 \$	0,23 \$	0,18 \$	0,17 \$	0,16 \$	0,15 \$
Express Le Carrefour [10 km] (Distance moyenne parcourue : 7,226 km)³										
Coûts d'exploitation annuels	SO	SO	SO	SO	491 517 \$	1 263 456 \$	925 579 \$	685 000 \$	717 000 \$	724 000 \$
Achalandage annuel total	SO	SO	SO	SO	103 464	277 468	287 934	312 680	230 347	235 954
Recettes	SO	SO	SO	SO	118 000 \$	278 100 \$	302 391 \$	333 317 \$	254 000 \$	266 000 \$
Ratio d'autofinancement	SO	SO	SO	SO	24,01%	22,01%	32,67%	48,66%	35,43%	36,74%
Coûts d'exploitation par pass-km	SO	SO	SO	SO	0,66 \$	0,63 \$	0,44 \$	0,44 \$	0,47 \$	0,46 \$
Express de l'Est										
Coûts d'exploitation annuels	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	560 000 \$
Achalandage annuel total	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	195 126
Recettes	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	367 000 \$
Ratio d'autofinancement	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	65,54%
Coûts d'exploitation par pass-km	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	0,15 \$





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

2- Les revenus nets des dessertes n'incluent pas l'aide métropolitaine et l'aide au développement.

TAUX D'UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS TRAINS DE BANLIEUE

					RELEVÉS : OCTOBRE 2003	
Numéro AMT	Stationnement incitatif	Capacité		Places utilisées ¹	Taux d'utilisation	
		courte durée	longue durée			
LIGNE DORION/RIGAUD 						
1	Rigaud	0	130	9	7%	
2	Hudson	0	85	15	18%	
66	Vaudreuil	0	225	12	5%	
3	Dorion	0	140	48	34%	
4	Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	0	60	42	70%	
5	Île-Perrot	0	150	39	26%	
6	Ste-Anne-de-Bellevue	0	336	313	93%	
7	Baie-d'Urfé	0	72	56	78%	
8	Beaurepaire	25	30	31	103%	
9	Beaconsfield	30	465	488	105%	
10	Cedar park	10	27	28	104%	
11	Pointe-Claire	20	645	307	48%	
12	Valois	12	115	114	99%	
13	Pine Beach ³	6	0	ND	ND	
14	Dorval	7	402	376	94%	
15	Lachine	0	0	NA	NA	
16	Montréal-Ouest	0	15	15	100%	
17	Vendôme	0	0	NA	NA	
18	Gare Lucien-L'Allier	0	0	NA	NA	
TOTAL DORION/RIGAUD ⁴		110	2897	1893	65%	
		3007				
LIGNE DEUX-MONTAGNES 						
19	Deux-Montagnes	0	1100	1108	101%	
20	Grand-Moulin	0	201	251	125%	
21	Ste-Dorothée	0	946	967	102%	
22	Île-Bigras	0	68	110	162%	
23	Roxboro-Pierrefonds	0	756	792	105%	
24	Sunnybrooke	0	410	390	95%	
25	Bois-Franc	5	697	573	82%	
26	Du Ruisseau	12	1090	899	82%	
27	Montpellier ³	28	0	ND	ND	
28	Mont-Royal	0	0	NA	NA	
29	Canora	0	0	NA	NA	
30	Gare Centrale	0	0	NA	NA	
TOTAL DEUX-MONTAGNES ⁴		45	5268	5090	97%	
Autres cases (privées et municipales)		53	5313			
		5366				

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

RELEVÉS : OCTOBRE 2003					
Numéro AMT	Stationnement incitatif	Capacité		Places utilisées ¹	Taux d'utilisation
		courte durée	longue durée		
LIGNE BLAINVILLE 					
31	Blainville	0	582	564	97%
32	Ste-Thérèse	19	664	589	89%
33	Rosemère	0	289	370	128%
34	Ste-Rose	2	390	388	99%
35	St-Martin	1	190	196	103%
36	Bois-de-Boulogne	0	0	NA	ND
37	Parc	0	0	NA	NA
TOTAL BLAINVILLE ⁴		22	2115	2107	100%
		2137			
LIGNE SAINT-HILAIRE 					
65	Mont-Saint-Hilaire	0	444	312	70%
58	McMasterville	0	450	328	73%
59	Saint-Bruno	0	555	412	74%
60	Saint-Lambert	0	320	244	76%
30	Gare Centrale	0	0	NA	NA
TOTAL SAINT-HILAIRE		0	1769	1296	73%
		1769			
LIGNE DELSON 					
61	Delson	0	110	63	57%
62	Saint-Constant	0	52	51	98%
63	Sainte-Catherine	0	339	262	77%
64	Lasalle	0	102	9	9%
16	Montréal-Ouest	0	15	NA	NA
17	Vendôme	0	0	NA	NA
18	Gare Lucien-L'Allier	0	0	NA	NA
TOTAL DELSON		0	618	385	62%
		618			
TOTAL TRAIN ⁴ 					
		177	12667	10771	85%

TAUX D'UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

					RELEVÉS : OCTOBRE 2003	
Numéro AMT	Stationnement incitatif	Capacité		Places utilisées ¹	Taux d'utilisation	
		courte durée	longue durée			
38	Sherbrooke	0	325	201	62%	
39	Namur	0	428	431	101%	
40	Angrignon	28	733	417	57%	
41	Brossard-Panama	17	1164	1171	101%	
42	<i>St-Hubert</i> ²	0	334	<i>ND</i>	NA	
43	La Prairie	9	524	384	73%	
44	Châteauguay	0	350	233	67%	
45	Brossard-Chevrier	0	1974	1074	54%	
46	Longueuil	35	1838	1625	88%	
47	Delson	8	422	316	75%	
48	De Mortagne	4	370	46	12%	
49	Ste-Julie	0	196	199	102%	
50	Mercier	0	43	15	35%	
51	Henri-Bourassa ³	38	0	<i>NA</i>	ND	
52	Chambly	0	210	175	83%	
53	St-Bruno	0	125	62	50%	
54	Radisson	0	527	482	91%	
55	Le Carrefour	0	478	68	14%	
56	Rive-Nord Est [Repentigny]	0	197	141	72%	
57	Terrebonne	0	560	551	98%	
TOTAL ÉQUIPEMENTS ⁴		139	10464	7591	73%	
		10603				

GRAND TOTAL ⁴	316	23131	18362	79%
---------------------------------	------------	--------------	--------------	------------

¹ Données provenant des relevés faits au mois de septembre-octobre 2003

² Le stationnement St-Hubert n'est pas reconnu comme étant un équipement métropolitain.

³ Données non-disponibles, « Kiss 'N' Ride » seulement.

⁴ Les totaux exclus les stationnements où les données sont non-disponibles ou non-applicables.

Système tarifaire métropolitain et tarification des services métropolitains

Cadre d'action 2004

L'année 2004 est abordée dans un contexte de croissance continue des ventes de titres de transport métropolitain et de l'achalandage, donc de pression croissante sur les dépenses d'exploitation, mais aussi d'incertitude quant à la révision du cadre financier métropolitain qui régit les services de transport en commun.

L'année 2004 est aussi abordée dans un contexte d'évaluation du système tarifaire métropolitain et d'harmonisation des conditions tarifaires métropolitaines. Ces travaux ont pour objet de contribuer à l'actualisation du système tarifaire en fonction des enjeux, principes et objectifs poursuivis par l'AMT et ses partenaires et de l'état actuel du transport métropolitain.

Les actions proposées pour 2004 ont pour objectifs de :

- maintenir la stratégie tarifaire de cohérence métropolitaine et de mise en marché poursuivie depuis 1998 à l'égard du système tarifaire;
- augmenter légèrement la contribution relative des usagers au financement des services de transport en commun;
- reporter toute intervention pouvant affecter de manière importante le système tarifaire métropolitain.

Cette annexe décrit ces actions, qui consistent notamment en :

- une hausse moyenne de 10,5% des tarifs métropolitains;
- la consolidation des services et produits tarifaires récemment introduits;
- la définition de zones tarifaires métropolitaines pour le secteur Vaudreuil-Soulanges en prévision de la mise en place d'un service de transport en commun par autobus pour ce secteur;
- l'ajustement du montant réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau d'une zone tarifaire, qui passe de 15,00 \$ en 2003 à 17,50 \$ en 2004.

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

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.

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;
- les zones tarifaires métropolitaines;
- la tarification des services métropolitains par autobus et trains de banlieue;
- les dispositions financières et administratives qui lient les organismes membres de la communauté tarifaire métropolitaine.

1.3 Actions récentes

En 1998, l'AMT a élargi à l'ensemble de la région métropolitaine le système 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.

En 2003, l'AMT a mis en place un titre mensuel métropolitain en zone 1, la TRAM-1. Trois nouvelles municipalités ont été intégrées au système tarifaire, soit la nouvelle ville de Saint-Jérôme, la ville de Saint-Jean-Baptiste et la nouvelle ville de Salaberry-de-Valleyfield.

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 maintient un comité qui regroupe les représentants des organismes de transport concernés par ce système.

Les travaux de ce comité couvrent trois volets principaux, soit :

- l'intégration tarifaire métropolitaine;
- l'harmonisation des règles tarifaires locales et métropolitaines;
- l'évaluation et le partage des revenus tarifaires.

2 Évaluation du système tarifaire métropolitain

Le système tarifaire métropolitain a été élargi à l'ensemble du territoire métropolitain en juillet 1998. Au terme des cinq premières années d'activités de ce système, l'AMT a amorcé une évaluation de celui-ci. Les organismes de transport et autres partenaires de l'AMT participent à cet exercice.

Cette évaluation a été amorcée afin de contribuer à l'actualisation du système tarifaire métropolitain en fonction des enjeux, des principes et des objectifs de l'AMT et ses partenaires, et de l'état actuel du transport métropolitain.

Elle a aussi pour objet :

- de poursuivre les efforts d'harmonisation de la tarification dans la région métropolitaine en améliorant, notamment, la cohérence du système tarifaire métropolitain;
- d'optimiser les revenus tarifaires tout en stimulant la croissance de l'achalandage;
- de répondre à la requête « d'harmonisation des zones tarifaires » formulée par la Communauté métropolitaine de Montréal en décembre 2002;
- de baliser le règlement des principaux irritants répertoriés à ce jour, dans la mesure où les ajustements requis ne perturbent pas l'actualisation plus large du système tarifaire métropolitain qui pourrait découler de cet exercice d'évaluation;
- de contribuer aux travaux de mise en place du système automatisé de vente de titres et de perception des recettes à l'aide de cartes à puce actuellement en cours dans la région métropolitaine.

À cette fin, cet exercice d'évaluation qui devrait se terminer en juin 2004 porte sur :

- le contexte et l'historique tarifaire métropolitain;
- le portrait de l'état actuel du système tarifaire, des requêtes formulées et des ajustements apportés de 1998 à 2003;
- le bilan des résultats atteints au regard des objectifs visés;
- l'évaluation des impacts d'éventuels scénarios d'ajustements.

La politique métropolitaine d'un horizon de cinq ans sera alors mise à jour et servira de base pour le budget 2005.

D'important efforts ont aussi été entrepris afin d'harmoniser les conditions tarifaires en cours dans la région métropolitaine en ce qui concerne :

- les conditions d'accès aux tarifs intermédiaire et réduit de même que le niveau des réductions tarifaires consenties;
- la définition des zones tarifaires locales et métropolitaines;
- les structures tarifaires locales et métropolitaines.

Cet exercice d'évaluation et d'harmonisation représente pour l'AMT une importante démarche de réflexion, de consultation et de mobilisation qui permet de bien arrimer le système tarifaire aux besoins et préoccupations de la région métropolitaine en plus de maintenir le dynamisme et la visibilité que procure ce système à l'égard de l'ensemble des services de transport en commun.

3 Actions pour 2004

3.1 Tarifs et produits tarifaires métropolitains

3.1.1 Indexation des tarifs selon l'inflation

Pour la période de juin 2002 à mai 2003, la moyenne des indices mensuels des prix à la consommation pour la région de Montréal est de **3,0 %**. Conformément à la politique poursuivie depuis 1999, un premier ajustement est apporté aux tarifs métropolitains en fonction de cet indice.

3.1.2 Rabais tarifaire sur les titres intégrés

En zone 3, le rabais tarifaire découlant de l'achat de titres métropolitains plutôt que de titres locaux multiples est, depuis 1992, de l'ordre de 27 %. Les hausses tarifaires des titres STM en janvier et juillet 2003 totalisent 8 % et ont porté ce rabais à 28 %. Compte tenu de l'insuffisance des sources de financement du cadre financier actuel, l'AMT entreprend dès 2004 de diminuer sur un horizon de 3 ans le rabais tarifaire accordé aux titres métropolitains (de 28 % à 25 % en zone 3).

	2003	2004	2005	2006
Rabais tarifaire des titres métropolitains en zone 3	28 %	27 %	26 %	25 %

En fonction des tarifs 2003, un ajustement additionnel de 2% des tarifs métropolitains permettra de ramener ce rabais tarifaire de 28 % à 27 % en zone 3.

En zones 4 à 8, ce rabais est de l'ordre de 13 % en 2003. Il sera maintenu au même niveau en 2004.

3.1.3 Ajustement progressif des tarifs en zone 1 et 2

Le titre mensuel métropolitain en zone 1, la TRAM-1, a été introduit en janvier 2003. L'objectif tarifaire de ce titre est fixé à environ 115 % du tarif du titre local (carte mensuelle CAM de la STM). Pour atténuer, auprès de la clientèle, les impacts négatifs des ventes et des recettes qui découleront à long terme de cette mesure, une augmentation progressive des tarifs sur une période de 3 à 5 ans est fixée pour atteindre cet objectif tarifaire. Des ajustements à la hausse sont aussi apportés en zone 2 afin de maintenir la cohérence des écarts tarifaires entre les zones 1, 2 et 3 :

- en zone 1, la hausse tarifaire appliquée est supérieure de 2 % à celle appliquée en zone 3;
- en zone 2, la hausse des tarifs est supérieure de 1 % à celle appliquée en zone 3.

3.1.4 Rabais sur les titres à tarifs intermédiaire et réduit

Le tarif des titres intermédiaires métropolitains comporte, depuis 2000, un rabais de 20 % par rapport au tarif des titres ordinaires métropolitains. Depuis 2000, l'AMT a diminué progressivement le rabais tarifaire des titres réduits de 45 % à 40 % sur une période de 5 ans. Cette orientation est maintenue et le rabais sera de 40 % en 2004.

De plus, l'AMT maintient en 2004 les conditions consenties depuis 2000 aux personnes admissibles aux tarifs intermédiaires (étudiants de 18 à 21 ans) et réduit (étudiants de moins de 18 ans et personnes de 65 ans ou plus) afin de préserver la cohérence et l'équité du système tarifaire en plus de ne pas affecter à la baisse l'équilibre financier actuel.

3.1.5 Ajustement du niveau de contribution des usagers

Une hausse plus importante des tarifs métropolitains est appliquée en 2004 afin d'appuyer la démarche des organismes de transport de la région métropolitaine qui vise à hausser le niveau de contribution des usagers des services de transport collectif.

En 2003, les recettes tarifaires couvrent environ 42 % des coûts d'exploitation des organismes de transport de la région métropolitaine. Les ajustements à la hausse proposés ici portent ce ratio à 45 %. Cette hausse découle des limites du cadre financier qui régit actuellement les services de transport collectifs de la région métropolitaine :

- en zones 1, 2 et 3, la hausse annoncée des tarifs locaux est en moyenne de 10 %. En conséquence, un ajustement supplémentaire de 7 % est ajouté à l'IPC;
- en zones 5 à 8, la hausse annoncée des tarifs locaux est, en moyenne, de l'ordre de 5 %. En conséquence, un ajustement supplémentaire de 2 % est ajouté à l'IPC;
- En zone 4, un ajustement tarifaire de 5 % est appliqué en guise de transition entre les hausses tarifaires des zones 1 à 3 et 5 à 8.

3.1.6 Tarifs proposés pour 2004

Compte tenu de ce qui précède, les ajustements suivants sont proposés pour les tarifs métropolitains en 2004.

	IPC	Ajustements spéciaux			Total
		Rabais métropolitain	Insertion TRAM-1	Contribution des usagers	
Zone 1	3 %	2 %	2 %	7 %	14 %
Zone 2			1 %		13 %
Zone 3		0 %	0 %	5 %	12 %
Zone 4					8 %
Zone 5 à 8					2 %

Les tarifs 2004, après arrondissement et ajustement, sont présentés au tableau qui suit.

Zone	Tarifs ordinaires			Tarifs intermédiaires			Tarifs réduits		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
1		55,00 \$	62,50 \$		44,00 \$	50,00 \$		32,50 \$	37,50 \$
2	64,00 \$	65,00 \$	73,50 \$	51,00 \$	52,00 \$	59,00 \$	37,00 \$	38,50 \$	44,00 \$
3	80,00 \$	81,50 \$	91,00 \$	64,00 \$	65,00 \$	73,00 \$	46,50 \$	48,00 \$	55,00 \$
4	94,00 \$	95,50 \$	103,00 \$	75,00 \$	76,50 \$	82,50 \$	54,50 \$	56,50 \$	62,00 \$
5	111,50 \$	113,00 \$	119,00 \$	89,00 \$	90,50 \$	95,00 \$	64,50 \$	66,50 \$	71,50 \$
6	132,50 \$	135,00 \$	142,00 \$	106,00 \$	108,00 \$	114,00 \$	77,00 \$	79,50 \$	85,00 \$
7	155,50 \$	158,00 \$	166,00 \$	124,50 \$	126,00 \$	133,00 \$	90,00 \$	93,00 \$	99,50 \$
8	176,50 \$	179,00 \$	188,00 \$	141,00 \$	143,00 \$	150,00 \$	102,50 \$	106,00 \$	113,00 \$

3.2 Produits tarifaires

Pour l'année 2004, les actions proposées au niveau des produits tarifaires ont pour objet :

- de consolider les produits récemment introduits;
- d'évaluer les impacts révélés par les récentes expériences pilotes : abonnement postal, abonnement annuel et marketing direct;
- de poursuivre les travaux de mise en place d'un système métropolitain automatisé de gestion de la vente des titres et de la perception des recettes.

3.2.1 Abonnement postal

Après une année d'opération, 1 300 clients ont adhéré au programme d'abonnement postal aux titres métropolitains. L'objectif était fixé à 1 000 clients pour la première année. Compte tenu des résultats du projet pilote et du coût unitaire de chaque envoi postal inférieur au coût unitaire de vente d'une carte de transport d'autres réseaux, le conseil d'administration de l'AMT a approuvé la poursuite du programme sur une base permanente.

Un plan de communication a été mis en place afin de faire passer le nombre d'abonnés de 1 300 à 2 200 d'ici le 31 décembre 2004.

La Carte postale est un service de base auquel l'AMT compte ajouter en 2004 un service d'abonnement privilège qui serait accessible uniquement aux usagers qui s'abonnent à dix titres mensuels et plus par année.

L'AMT évaluera, de concert avec ses partenaires, les impacts financiers et opérationnels de la mise en place d'un abonnement privilège comportant les avantages suivants : la protection contre l'inflation, des rabais lors de périodes de promotion ou à l'achat de produits ou services, l'étalement des paiements sur douze mois, un programme de fidélisation offrant divers privilèges, etc.

3.2.2 Abonnement annuel et programme employeur

Un service d'abonnement annuel aux transports collectifs a été lancé en octobre 2003, à titre de projet pilote de 12 mois, pour les employés du ministère des Transports de la région métropolitaine.

Outre le prélèvement direct du coût de l'abonnement annuel sur le salaire de l'employé et la livraison, par l'employeur, des titres mensuels sur le bureau de l'employé, les adhérents au programme profitent d'un rabais tarifaire de 8,3 %, soit douze titres pour le prix de onze. Le rabais est supporté par les organismes de transport participant au projet pilote.

Ce projet pilote fait partie des mesures déployées dans le cadre des programmes employeurs, qui sont destinés à favoriser l'utilisation de modes de transport autres que l'auto-solo.

3.2.3 Marketing direct

Deux expériences de marketing direct ont été réalisées dans la région métropolitaine de Montréal en 2001 et en 2002-2003.

L'objectif est de convertir aux transports collectifs les résidants qui, pour leur travail ou leurs études au centre-ville de Montréal, se déplacent principalement en voiture, en leur offrant un titre mensuel à l'essai. Vingt-sept pourcent des répondants ayant fait l'essai du laissez-passer gratuit reçu ont acheté, quelque trois mois plus tard, un titre de transport collectif.

Les résultats à long terme de ces deux projets feront l'objet d'une validation afin de s'assurer que l'achat de titres mensuels par les bénéficiaires de laissez-passer gratuits est maintenu sur une longue période, confirmant ainsi la pertinence de recourir à cette méthode de recrutement de nouveaux usagers des services de transport collectif.

3.2.4 Équipements de vente de titres et de perception des recettes

Un vaste chantier tarifaire est actuellement en cours afin de doter la région de Montréal d'un système métropolitain informatisé de gestion de la vente des titres de transport et de la perception des recettes intégré aux 17 organismes de transport, en plus du Réseau de transport de la Capitale (RTC) à Québec. Ce système fait appel à la technologie de carte à puce.

Ces travaux ont été amorcés en 1998 avec la mise sur pied par l'AMT du comité sur l'automatisation du système métropolitain de vente de titres et de perception des recettes.

La STM a été désignée, en 2001, comme maître d'œuvre, autant pour son propre système que pour le volet régional.

À la suite d'un appel d'offres international, deux entreprises, ASCOM Monetel et GFI, ont été retenues, en juillet 2003, pour mettre en place le système dont la livraison est prévue pour la fin 2005. Le coût global du système est d'environ 168 M\$, dont 8 M\$ pour le volet régional couvert par l'AMT.

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

- la qualité, la flexibilité et la diversité des produits tarifaires;
- la qualité du contrôle des titres et l'ajout de zones tarifaires permettant d'optimiser l'équité et l'efficacité du système tarifaire métropolitain;
- la qualité de la gestion et du suivi des ventes de titres et du contrôle des fraudes;
- la précision et l'automatisation des transactions financières et de transport ainsi que le raffinement de la procédure de partage des revenus tarifaires fournissant des données en continu pour mieux planifier les services.

3.3 Zones tarifaires

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 d'express métropolitains 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'**efficacité 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).

En 2004, peu d'interventions sont apportées aux zones tarifaires métropolitaines et toute intervention pouvant affecter de manière importante le système tarifaire est reportée dans l'attente de décision quant à la révision globale de l'intégration tarifaire.

3.3.1 Nouvelles municipalités

La nouvelle municipalité de Saint-Jérôme a été ajoutée au territoire de l'AMT en janvier 2003. Elle a été intégrée aux zones tarifaires 7 et 8.

La nouvelle municipalité de Salaberry-de-Valleyfield, issue de la fusion des municipalités de Salaberry-de-Valleyfield, Grande-Île et Saint-Timothée, est desservie par le CIT du Sud-Ouest. À la demande du CIT, cette municipalité est intégrée au système tarifaire métropolitain à titre de municipalité hors territoire.

En prévision de l'activation du CIT Presqu'île, des zones tarifaires métropolitaines pour le secteur Vaudreuil-Soulanges sont aussi mises en place.

Tableau Municipalités nouvellement incluses au système tarifaire métropolitain

Municipalité	AOT local	Zone tarifaire	Limites
Saint-Jérôme	CIT des Basses-Laurentides OMIT Saint-Jérôme	7	Secteur situé au sud-est de l'axe défini par la Côte Saint-Nicolas, l'autoroute 15, la montée Meunier, la rue Laviolette, la rue Bélanger et la côte Saint-André
	OMIT Saint-Jérôme	8	Secteur situé au nord-ouest de l'axe défini par la Côte Saint-Nicolas, l'autoroute 15, la montée Meunier, la rue Laviolette, la rue Bélanger et la côte Saint-André
Salaberry-de-Valleyfield	CIT Sud-Ouest	8	
L'Île Perrot		4	
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot		4	
Pincourt		4	
Terrasse-Vaudreuil		4	
Vaudreuil-sur-le-Lac		5	
L'Île Cadieux		5	
Pointe-des-Cascades		5	
Vaudreuil-Dorion		5	Secteur Est
		6	Secteur Ouest
Saint-Lazare		6	
Hudson		6	
Rigaud		6	
Les Cèdres		7	

3.3.2 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. Pour 2004, aucune autre modification que celles qui ont pour objet d'intégrer des nouvelles municipalités à ce territoire n'est donc proposée.

3.3.3 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 2004, compte tenu de l'exercice d'évaluation en cours, 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 qu'une part importante du territoire de Laval et de Longueuil devrait être intégré à la zone 4 du système tarifaire. Cette distorsion provoque un sous-financement de l'ordre de 2 500 000 \$ (à achalandage constant) en plus de perturber les conditions d'équité entre les usagers du système tarifaire métropolitain et de provoquer certains glissements de clientèle vers cette zone. De plus le fait d'utiliser la CAM pour prendre le métro à Longueuil, et plus tard à Laval, introduit des iniquités par rapport aux autres résidents de la zone 3.

3.3.4 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 2004, compte tenu de l'exercice en cours, aucune modification n'est prévue à ce territoire.

Par contre, 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 M\$ 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.

3.4 Tarification des services métropolitains

3.4.1 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'en améliorer l'efficacité et l'équité. L'implantation de ces mesures se poursuit en 2004.

Amorcée en 2003, l'harmonisation des tarifs unitaires de la zone 2 en fonction des règles appliquées dans les autres zones se poursuit en 2004. Cette mesure fait suite à l'insertion d'un titre mensuel métropolitain en zone 1 et à l'abandon d'une tarification unitaire en zone 2 à double tarif par rapport à la zone 1. Cette mesure prend la forme d'un gel des tarifs unitaires en zones 2 et 3 jusqu'à ce que les ratios inter-titres appliqués aux autres zones puissent s'y appliquer.

Zones tarifaires

Certains ajustements sont apportés dans l'application des zones tarifaires métropolitaines aux gares du réseau de trains de banlieue. Ils découlent de l'ouverture de nouvelles gares et de l'arrimage progressif aux zones tarifaires métropolitaines.

Pour la ligne Montréal / Blainville, lors de l'ouverture de la gare Saint-Jérôme :

- transfert de la gare Blainville de la zone 5 à la zone 6;
- insertion de la gare Saint-Jérôme en zone 7.

Tarifs et produits tarifaires

Une étude de l'opportunité et de la faisabilité d'élargir à toutes les zones tarifaires les titres mensuels trains est prévue, de même qu'une étude d'opportunité et de faisabilité d'insertion de titres interzones.

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
2	Pine Beach Valois Pointe-Claire Cedar Park Beaconsfield Beaurepaire Baie-d'Urfé Sainte-Anne-de-Bellevue	Du Ruisseau Bois-Franc Sunnybrooke Roxboro- Pierrefonds	Chabanel ¹ Bois-de-Boulogne		Lasalle

	Gares				
Zone	Dorion-Rigaud	Deux-Montagnes	Blainville	Saint-Hilaire	Delson
3	Île-Perrot Pincourt Dorion	Île-Bigras Sainte-Dorothée	Saint-Martin Concorde ¹ Sainte-Rose	Saint-Lambert Saint-Hubert	
5	Vaudreuil Hudson Rigaud	Grand-Moulin Deux-Montagnes	Rosemère Sainte-Thérèse	Saint-Bruno Saint-Basile-le-Grand	Sainte-Catherine Saint-Constant Delson
6			Blainville ²	McMasterville Saint-Hilaire	
7			Mirabel ¹ Saint-Jérôme ¹		

1 - À venir

2 - Lors de l'ouverture de la gare St-Jérôme

3.4.2 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 2004, les ajustements à la grille tarifaire des express métropolitains concernent l'insertion des circuits Express de l'Est et Express A-20 au système tarifaire métropolitain. Lorsque défini, chacun des arrêts de ces futurs services métropolitains sera associé à la zone tarifaire métropolitaine à l'intérieur de laquelle il sera géographiquement situé.

Tableau Zones tarifaires des arrêts des express métropolitains

	Arrêts		
Zone	Express TCV	Express Le Carrefour	Express de l'Est
1	Terminus centre-ville		
2		Terminus Côte-Vertu	Terminus Radisson
3	Stationnement Chevrier	du pont Lachapelle au Terminus Le Carrefour	
5			du pont Le Gardeur au Terminus Repentigny

3.4.3 Réseau du métro

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 de 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 en plus de diminuer les revenus tarifaires de la STM. L'ouverture, en 2006, de trois nouvelles stations de métro à Laval amplifiera ces distorsions, déjà observées à Longueuil.

L'AMT suggère donc d'arrimer la tarification du réseau de métro à la tarification métropolitaine, notamment en proposant que la zone du métro à Longueuil et à Laval soit la zone 3.

3.5 Répartition des recettes métropolitaines (TRAM)

En 2004, la répartition des recettes métropolitaines s'applique aux cartes mensuelles TRAM des zones 1 à 8 ainsi qu'aux titres unitaires métropolitains des zones 1 et 2.

3.5.1 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) ainsi que 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	
Montant à partager	

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

3.5.2 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'ententes particulières.

- 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 titres locaux pour lesquels la grille tarifaire de l'AOT ne prévoit aucun titre local concurrent et les sondages révèlent l'usage d'un seul réseau local par les usagers. Le réseau emprunté localement conserve la recette tarifaire.

3.5.3 Méthode de partage

La méthode de partage des recettes fait appel aux notions de nombre des acheteurs de titres métropolitains sur le réseau et de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur le réseau comme mesure d'utilisation des réseaux.

En 2003, un premier montant de 15,00 \$ par titre vendu est réparti en proportion du nombre de déplacements effectués sur chaque réseau d'une zone tarifaire.

En 2004, ce montant est porté à 17,50 \$.

Le solde du montant à partager par zone est ensuite réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau.

Part d'une AOT =	nb passagers-réseau de l'AOT x	+	$\frac{17,50 \$ * \text{nb total titres vendus}}{\text{nb total passagers-réseau}}$
	nb passagers-km de l'AOT x		$\frac{\text{solde du montant à partager}}{\text{nb total passagers-km}}$

3.5.4 Évaluation des mesures d'utilisation des réseaux

La procédure permettant d'évaluer les mesures d'utilisation des réseaux est fondée sur l'observation des habitudes de déplacement d'un échantillon d'acheteurs de titres métropolitains et sur la mise en place d'un système d'information détaillé de suivi des ventes mensuelles de ces titres.

Une vaste enquête téléphonique appelée Origine-Destination a été réalisée durant l'automne 2002 afin de recueillir un nouvel ensemble d'observations décrivant les habitudes de déplacement des acheteurs de titres métropolitains. L'enquête précédente avait été réalisée durant l'automne 1999.

L'analyse et le traitement des données de l'enquête O-D 2002 sont réalisés par l'AMT avec l'étroite collaboration des organismes de transport.

Les données de l'enquête O-D de 2002 sont utilisées pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux nécessaires au partage des recettes tarifaires de 2003 et 2004 dont les résultats sont présentés aux tableaux qui suivent.

Prévision 2003 (après 9 mois d'exercice)
Ventes et de recettes des titres métropolitains

TRAM		Version							12M-2003-03-10A	
2003		2003-11-06 11:04								
Zone		1	2	3	4	5	6	7	8	Total
Tarifs										
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 \$	
Ventes										
ord		35 659	120 158	398 844	4 098	91 442	19 061	994	2 307	672 563
int		1 141	13 847	77 395	1 509	25 296	5 011	251	399	124 848
réd		5 661	18 250	71 334	1 211	19 125	4 867	190	261	120 899
tot		42 461	152 255	547 573	6 818	135 863	28 939	1 434	2 967	918 311
Recettes										
ord		1 961 263 \$	7 810 267 \$	32 505 812 \$	391 324 \$	10 332 990 \$	2 573 214 \$	157 002 \$	412 999 \$	56 144 870 \$
int		50 197 \$	720 051 \$	5 030 664 \$	115 453 \$	2 289 262 \$	541 183 \$	31 567 \$	57 088 \$	8 835 466 \$
réd		183 979 \$	702 629 \$	3 424 017 \$	68 448 \$	1 271 823 \$	386 920 \$	17 658 \$	27 642 \$	6 083 116 \$
tot		2 195 439 \$	9 232 947 \$	40 960 493 \$	575 224 \$	13 894 076 \$	3 501 318 \$	206 227 \$	497 729 \$	71 063 452 \$
rabais		139 919 \$	663 640 \$	3 666 693 \$	75 922 \$	1 458 474 \$	405 410 \$	20 359 \$	33 408 \$	6 463 825 \$

Prévision 2003 (après 9 mois d'exercice)
Répartition des recettes, aide et frais tarifaires métropolitains

Sommaire tarifaire		12M 2003-03-10B		Partage des recettes tarifaires métropolitaine, de l'aide aux tarifs intermédiaire et réduit et des frais afférents										
2003		2003-11-24 10:37		Recettes attribuées			Aide		Commissions		Frais		Total	
		Répartition	Imputation	Ajustement	Total	Aide	Aide Ajustement	Total	Par	Sond-Impr	Total			
AOT														
STM		22 540 230 \$	162 538 \$		22 702 768 \$	1 651 643 \$		1 651 643 \$	(265 224) \$	(170 932) \$	23 918 256 \$			
RTL		12 599 325 \$	26 796 \$		12 626 121 \$	965 863 \$		965 863 \$	(123 484) \$	(95 934) \$	13 372 566 \$			
STL		7 130 693 \$	49 192 \$		7 179 885 \$	534 501 \$		534 501 \$	(70 092) \$	(54 397) \$	7 589 897 \$			
AMT-Bus		535 652 \$	207 661 \$		743 313 \$	41 123 \$		41 123 \$	(8 108) \$	(5 386) \$	770 941 \$			
AMT-Train		13 646 031 \$	6 306 322 \$		19 952 353 \$	1 226 113 \$		1 226 113 \$	(281 110) \$	(153 873) \$	20 743 483 \$			
AMT-Tram														
OMIT		7 459 683 \$	399 330 \$		7 859 013 \$	680 757 \$	- \$	680 757 \$	(186 375) \$	(42 049) \$	8 311 346 \$			
		63 911 614 \$	7 151 836 \$		71 063 452 \$	5 100 000 \$	- \$	5 100 000 \$	(934 393) \$	(522 569) \$	74 706 469 \$			
OMIT														
CIT Deux-Montagnes		20 471 \$	- \$		20 471 \$	1 333 \$		1 333 \$	(475) \$	(108) \$	21 220 \$			
OMIT St-Eustache		4 115 \$	- \$		4 115 \$	261 \$		261 \$	(86) \$	(22) \$	4 257 \$			
CIT B-L		493 427 \$	- \$		493 427 \$	43 310 \$		43 310 \$	(11 500) \$	(2 561) \$	522 675 \$			
CRT Lanaudière (CITDM)		966 504 \$	- \$		966 504 \$	89 363 \$		89 363 \$	(23 412) \$	(5 307) \$	1 047 169 \$			
CRT Lanaudière (CITM)		7 813 \$	- \$		7 813 \$	775 \$		775 \$	(180) \$	(37) \$	8 370 \$			
CIT Le Portage		55 610 \$	- \$		55 610 \$	5 096 \$		5 096 \$	(1 331) \$	(307) \$	59 068 \$			
CRT Lanaudière (OMITRep)		421 847 \$	- \$		421 847 \$	37 850 \$		37 850 \$	(10 021) \$	(2 282) \$	447 394 \$			
CIT SO		813 903 \$	- \$		813 903 \$	72 031 \$		72 031 \$	(19 306) \$	(4 451) \$	862 177 \$			
CIT Haut-St-Laurent		105 406 \$	19 727 \$		125 133 \$	10 239 \$		10 239 \$	(2 860) \$	(601) \$	131 911 \$			
CIT Roussillon		371 713 \$	- \$		371 713 \$	33 108 \$		33 108 \$	(8 909) \$	(2 075) \$	393 838 \$			
CIT Richelieu		560 849 \$	- \$		560 849 \$	59 526 \$		59 526 \$	(13 548) \$	(3 576) \$	603 251 \$			
CIT CRC		631 052 \$	8 760 \$		639 812 \$	58 402 \$		58 402 \$	(15 283) \$	(3 514) \$	679 416 \$			
CIT V-R		858 691 \$	88 185 \$		946 877 \$	79 058 \$		79 058 \$	(22 058) \$	(4 653) \$	999 224 \$			
RTL (St-Bruno)		644 863 \$	- \$		644 863 \$	55 114 \$		55 114 \$	(15 403) \$	(3 587) \$	680 986 \$			
OMIT Ste-Julie		576 554 \$	- \$		576 554 \$	52 599 \$		52 599 \$	(13 845) \$	(3 225) \$	612 083 \$			
CIT Sorel-Varennes		906 865 \$	282 658 \$		1 189 523 \$	82 673 \$		82 673 \$	(28 146) \$	(5 743) \$	1 238 307 \$			
		7 459 683 \$	399 330 \$	- \$	7 859 013 \$	680 757 \$	- \$	680 757 \$	(186 375) \$	(42 049) \$	8 311 346 \$			

Budget 2004

Ventes et de recettes des titres métropolitains

TRAM 2004		Version							12M.2004.03-10A	
		2003-11-06 11:02								
Zone		1	2	3	4	5	6	7	8	Total
Tarifs										
ord		62,50 \$	73,50 \$	91,00 \$	103,00 \$	119,00 \$	142,00 \$	166,00 \$	188,00 \$	
int		50,00 \$	59,00 \$	73,00 \$	82,50 \$	95,00 \$	114,00 \$	133,00 \$	150,00 \$	
réd		37,50 \$	44,00 \$	55,00 \$	62,00 \$	71,50 \$	85,00 \$	99,50 \$	113,00 \$	
Ventes										
ord		34 697	117 274	390 469	4 061	91 442	19 061	994	2 307	660 304
int		1 110	13 515	75 770	1 496	25 236	5 011	251	399	122 846
réd		5 508	17 812	69 836	1 201	19 125	4 867	190	261	118 799
tot		41 315	148 601	536 074	6 757	135 863	28 939	1 434	2 967	901 950
Recettes										
ord		2 168 533 \$	8 619 651 \$	35 532 641 \$	418 257 \$	10 881 645 \$	2 706 640 \$	164 951 \$	433 764 \$	60 926 082 \$
int		55 502 \$	797 374 \$	5 531 176 \$	123 387 \$	2 403 093 \$	571 249 \$	33 321 \$	59 883 \$	9 574 985 \$
réd		206 552 \$	783 732 \$	3 840 962 \$	74 435 \$	1 367 449 \$	413 688 \$	18 893 \$	29 467 \$	6 735 178 \$
tot		2 430 587 \$	10 200 757 \$	44 904 780 \$	616 079 \$	14 652 187 \$	3 691 577 \$	217 164 \$	523 114 \$	77 236 245 \$
rabais		151 577 \$	721 421 \$	3 877 936 \$	79 883 \$	1 515 542 \$	417 721 \$	20 894 \$	34 728 \$	6 819 703 \$

Budget 2004

Répartition des recettes, aide et frais tarifaires métropolitains

Sommaire tarifaire 2004		12M.2004.03.10B							2003-11-24 10:40		
Partage des recettes tarifaires métropolitaine, de l'aide aux tarifs intermédiaire et réduit et des frais afférents											
AOT	Répartition	Recettes attribuées		Total	Aide		Total	Commissions Part	Frais Sond.Impr	Total	
		Imputation	Ajustement		Aide	Ajustement					
STM	24 618 205 \$	162 538 \$		24 780 743 \$	2 161 199 \$		2 161 199 \$	(267 989) \$	(169 723) \$	26 504 230 \$	
RTL	13 540 712 \$	29 947 \$		13 570 659 \$	1 231 690 \$		1 231 690 \$	(121 592) \$	(93 851) \$	14 588 905 \$	
STL	7 739 424 \$	54 980 \$		7 794 404 \$	688 280 \$		688 280 \$	(70 016) \$	(53 677) \$	8 358 991 \$	
AMT-Bus	893 827 \$	215 000 \$		1 108 827 \$	81 839 \$		81 839 \$	(14 804) \$	(6 940) \$	1 168 922 \$	
AMT-Train	13 354 286 \$	8 065 860 \$		21 420 146 \$	1 495 756 \$		1 495 756 \$	(267 007) \$	(154 202) \$	22 494 693 \$	
AMT-Tram											
OMIT	8 348 346 \$	213 119 \$		8 561 466 \$	926 808 \$	- \$	926 808 \$	(193 027) \$	(44 176) \$	9 251 071 \$	
	68 494 800 \$	8 741 445 \$		77 236 245 \$	6 585 571 \$	- \$	6 585 571 \$	(934 435) \$	(622 569) \$	82 364 812 \$	
OMIT											
CIT Deux-Montagnes	13 585 \$	- \$		13 585 \$	1 214 \$		1 214 \$	(301) \$	(70) \$	14 428 \$	
OMIT St-Eustache	6 559 \$	- \$		6 559 \$	518 \$		518 \$	(145) \$	(34) \$	6 896 \$	
CIT B-L	726 726 \$	- \$		726 726 \$	77 696 \$		77 696 \$	(16 163) \$	(3 635) \$	784 624 \$	
CRT Lanaudière (CITDM)	1 157 628 \$	- \$		1 157 628 \$	127 712 \$		127 712 \$	(26 036) \$	(6 975) \$	1 253 329 \$	
CRT Lanaudière (CITM)	- \$	- \$		- \$	- \$		- \$	- \$	- \$	- \$	
CIT Le Portage	62 578 \$	- \$		62 578 \$	6 964 \$		6 964 \$	(1 421) \$	(333) \$	67 788 \$	
CRT Lanaudière (OMITRep)	405 459 \$	(215 000) \$		190 459 \$	44 094 \$		44 094 \$	(4 763) \$	(1 100) \$	228 691 \$	
CIT SO	892 553 \$	- \$		892 553 \$	95 904 \$		95 904 \$	(20 109) \$	(4 705) \$	963 642 \$	
CIT Haut-St-Laurent	124 406 \$	21 425 \$		145 831 \$	14 551 \$		14 551 \$	(3 164) \$	(678) \$	156 540 \$	
CIT Roussillon	368 733 \$	- \$		368 733 \$	42 743 \$		42 743 \$	(8 659) \$	(2 101) \$	420 517 \$	
CIT Richelain	596 193 \$	- \$		596 193 \$	76 662 \$		76 662 \$	(13 540) \$	(3 614) \$	655 702 \$	
CIT CRC	710 865 \$	9 487 \$		720 352 \$	79 894 \$		79 894 \$	(16 348) \$	(3 830) \$	780 069 \$	
CIT V-R	968 690 \$	94 567 \$		1 063 258 \$	109 043 \$		109 043 \$	(23 553) \$	(6 065) \$	1 143 682 \$	
RTL (St-Bruno)	565 980 \$	- \$		565 980 \$	58 580 \$		58 580 \$	(12 823) \$	(3 041) \$	608 695 \$	
OMIT Ste-Julie	618 058 \$	- \$		618 058 \$	68 405 \$		68 405 \$	(14 094) \$	(3 342) \$	669 027 \$	
CIT Sorel-Varennes	1 110 333 \$	302 640 \$		1 412 973 \$	122 827 \$		122 827 \$	(31 708) \$	(6 652) \$	1 497 440 \$	
	8 348 346 \$	213 119 \$	- \$	8 561 466 \$	926 808 \$	- \$	926 808 \$	(193 027) \$	(44 176) \$	9 251 071 \$	

GRILLE DES TARIFS DES TITRES DE TRANSPORT
MÉTROPOLITAIN À PARTIR DU 1^{er} JANVIER 2004

1. Tarifs des trains et du réseau express métropolitain

						Carte mensuelle TRAIN			Carte mensuelle TRAM			Carnet de Tickets - Train		Tarif au comptant	
						Trains seulement			Trains, autobus et métro			Trains, autobus et métro		Trains, autobus et métro	
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					62,50 \$	50,00 \$	37,50 \$	6/12,50 \$	6/7,50 \$	3,25 \$	2,00 \$
Zone 2 Du Ruisseau Bois-Franc Sunnybrooke Roxboro-Pierrefonds	Pine Beach Valois Pointe-Claire Cedar Park Beasonsfield Beaurepaire Baie d'Urfé Ste-Anne-de-Bellevue	Chabanel*** Bois-de-Boulogne		Lasalle					73,50\$	59,00 \$	44,00 \$	6/18,00 \$	6/9,00 \$	4,00 \$	2,25 \$
Zone 3 Île Bigras Sainte-Dorothée	Île-Perrot Pincourt Dorion	Saint-Martin Sainte-Rose Concorde***	Saint-Lambert Saint-Hubert***		Express Le Carrefour Express TCV				91,00 \$	73,00 \$	55,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/20,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/11,00 \$	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	Saint-Bruno Saint-Basile-le-Grand	Sainte-Catherine Saint-Constant Delson Candiac ***	Express de l'Est	101,00 \$	81,00 \$	61,00 \$	119,00 \$	95,00 \$	71,50 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/24,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/14,50 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 3,50 \$
Zone 6		Blainville****		McMasterville Mont-Saint-Hilaire		121,00 \$	97,00 \$	72,50 \$	142,00 \$	114,00 \$	85,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/28,50 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/17,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 7,25 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 4,25 \$
Zone 7		Mirabel *** Saint-Jérôme ***				141,00 \$	113,00 \$	84,50 \$	166,00 \$	133,00 \$	99,50 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/33,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 6/20,00 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 8,25 \$	Train et TRAINBUS 935 seulement 5,00 \$

2. Tarifs métropolitains



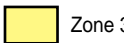




TRAM																							
Trains, autobus STM et métro						Trains, autobus STM, RTL, STL, métro et réseau express métropolitain			Trains, autobus STM, RTL, STL et CIT/Municipalité, métro et réseau express métropolitain														
Zone 1			Zone 2			Zone 3			Zone 4			Zone 5			Zone 6			Zone 7			Zone 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
62,50 \$	50,00 \$	37,50 \$	73,50 \$	59,00 \$	44,00 \$	91,00 \$	73,00 \$	55,00 \$	103,00 \$	82,50 \$	62,00 \$	119,00 \$	95,00 \$	71,50 \$	142,00 \$	114,00 \$	85,00 \$	166,00 \$	133,00 \$	99,50 \$	188,00 \$	150,00 \$	113,00 \$

Notes :
 * Le tarif réduit métropolitain est offert aux personnes de 65 ans ou plus ainsi qu'aux écoliers de moins de 18 ans. Le 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 d'une carte d'identité émise par le RTL, la STL ou 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.
 **** Le tarif de la gare Blainville sera transféré en zone 6 lorsque la gare Saint-Jérôme sera ouverte.
 La carte mensuelle d'une zone est toujours acceptée dans les zones portant un numéro inférieur.





INTÉGRATION TARIFAIRE

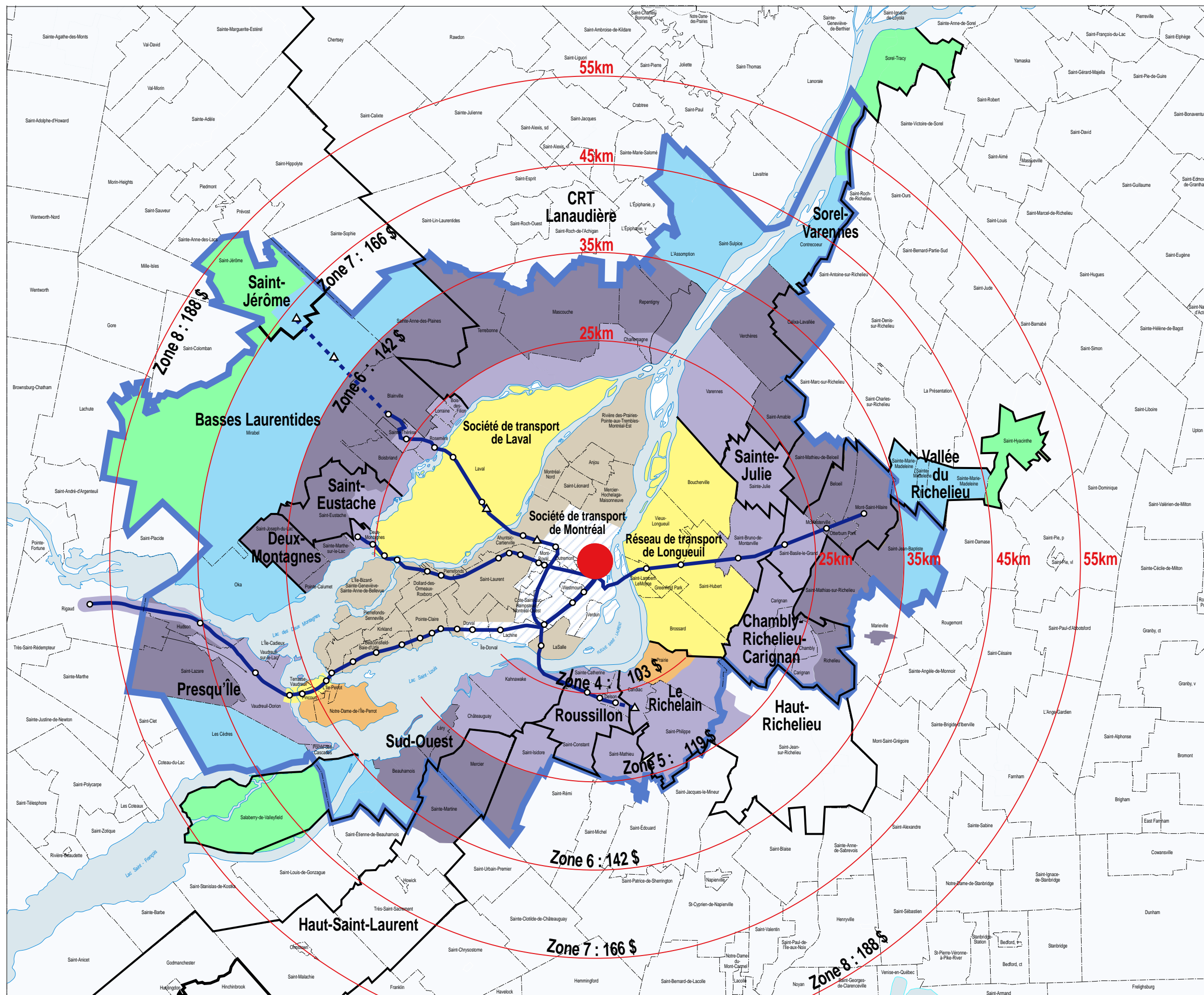
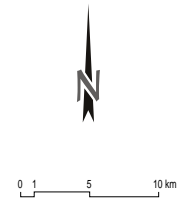
Zones tarifaires pour les titres mensuels métropolitains

Tarifs 2004

	Titre exigé	Tarif ordinaire	Tarif intermédiaire (écoliers 16 à 21 ans)	Tarif réduit (65 ans ou plus, écoliers de moins de 18 ans)
	Zone 1 TRAM 1	62,50 \$	50,00 \$	37,50 \$
	Zone 2 TRAM 2	73,50 \$	59,00 \$	44,00 \$
	Zone 3 TRAM 3	91,00 \$	73,00 \$	55,00 \$
	Zone 4 TRAM 4	103,00 \$	82,50 \$	62,00 \$
	Zone 5 TRAM 5	119,00 \$	95,00 \$	71,50 \$
	Zone 6 TRAM 6	142,00 \$	114,00 \$	85,00 \$
	Zone 7 TRAM 7	166,00 \$	133,00 \$	99,50 \$
	Zone 8 TRAM 8	188,00 \$	150,00 \$	113,00 \$

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

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



ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS ACTUELS ET PROPOSÉS

ACTUELS	
Lignes de trains de banlieue	Deux-Montagnes Dorion-Rigaud Blainville Mont-Saint-Hilaire Delson
Terminus	Angrignon Brossard Côte-Vertu Henri-Bourassa Nord Henri-Bourassa Sud Le Carrefour Longueuil Radisson Repentigny (Rive-Nord Est) Centre-Ville
Stationnements incitatifs	Angrignon Brossard-Chevrier Brossard-Panama Chambly Châteauguay De Mortagne La Prairie Le Carrefour Namur Radisson Repentigny (Rive-Nord Est - phase I) Sherbrooke Est Terrebonne
Voies réservées	Chomedey / Lachapelle / Marcel-Laurin Henri-Bourassa Newman Parc René-Lévesque Côte-des-Neiges Pie-IX Pont Champlain / A-10 Pont Viau / Des Laurentides Pont Mercier /Route 132-138 Saint-Charles/Riverside Sherbrooke Est Taschereau Bretelle Taschereau
Express métropolitains	Express TCV Express Le Carrefour

EN COURS DE RECONNAISSANCE	
Terminus	Terrebonne St-Eustache Ste-Thérèse
Stationnements incitatifs	Longueuil Charlemagne (Rive-Nord Est - phase II) Boucherville Delson Mercier Saint-Julie Saint-Bruno
Voies réservées	A-20 A-25 Prol. R.-Lévesque / N.-Dame / Via-bus Route 132 / Montbrun

PROPOSÉS 2004	
Stationnements incitatifs	Boucherville
Voies réservées	Route 116 Prol. R.-Lévesque / N.-Dame / Via-bus
Express métropolitain	Express A-20 Express de l'Est

À L'ÉTUDE 2004	
Voies réservées	Prolongement Pie-IX
Stationnements incitatifs	Pie-IX

Annexe E1

**Partenaires ayant répondu au document de consultation,
Budget 2004 et PTI 2004-2005-2006 de l'AMT,
en date du 4 novembre 2003**

Société de transport de Montréal
Société de transport de Laval
Réseau de transport de Longueuil

Association des CIT
CIT de La Vallée-du Richelieu
CIT des Basses Laurentides

MRC de Rouville
MRC des Moulins
MRC de la Vallée-du-Richelieu

CRT Lanaudière

Municipalité de McMasterville

**COMMENTAIRES DES PARTENAIRES DE L'AMT
CONCERNANT LA GRILLE TARIFAIRE ET LE BUDGET D'EXPLOITATION 2004
EN DATE DU 4 NOVEMBRE 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 2004 :

COMMENTAIRES	ORGANISME	AMT
PRIORITÉS 2004		
La première priorité de l'AMT devrait être de supporter les AOT en assurant notamment un financement suffisant et stable des transports collectifs.	RTL	D'accord dans la mesure des moyens disponibles. L'AMT soutient la révision éventuelle du cadre financier du TC afin d'obtenir des sources financières additionnelles et un nouveau partage financier du réseau de transport.

COMMENTAIRES	ORGANISME	AMT
SURPLUS BUDGÉTAIRE		
Demande de redistribuer aux AOT le surplus budgétaire estimé à 3,9 M\$ en 2003.	RTL	L'AMT pourrait distribuer en partie le surplus anticipé en 2003, en versement des aides métropolitaines pour atteindre le niveau d'achalandage prévu en réduction de la facturation des équipements métropolitains pour atteindre la gratuité ou tout autre demande du conseil d'administration. Cette décision sera confirmée lorsque les résultats financiers vérifiés seront connus au début de l'année 2004.
Ce surplus devrait être affecté en priorité au déplafonnement de l'aide métropolitaine autobus et métro pour l'année 2003. Dans un deuxième temps, il serait juste de rembourser les montants d'aide coupés en 2001.	STM	Idem. Idem. Si un tel principe est retenu, les AOT devraient rembourser à l'AMT ce que cette dernière leur a versé en trop en 1997.
Souhaite que l'AMT annule les factures des équipements métropolitains plutôt que d'ajuster à la hausse l'aide métropolitaine.	CITBL	Idem.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
ACHALANDAGE		
<p>Dans les deux scénarios de hausse tarifaire, un de 5% et un autre de 10%, il y aurait lieu d'ajuster les recettes anticipées de manière à refléter l'élasticité de la demande.</p> <p>La prévision d'achalandage métro 2003 est de 367 millions, celle de 2004 n'est pas encore établie.</p>	STM	<p>Les recettes métropolitaines et trains ont été ajustées pour tenir compte du facteur d'élasticité/jour en fonction de - 0,3 % pour chaque hausse de 1 % d'augmentation des tarifs supérieure à 5 %.</p> <p>D'accord, modification effectuée.</p>
<p>La prévision d'achalandage de la STL pour 2003 est de 18 663 703 déplacements, ce qui représente une hausse de 4,44 %; il faudrait modifier à la baisse la prévision au document budgétaire.</p>	STL	D'accord, modification effectuée.
<p>Avec les augmentations tarifaires de 14 % à 8 % prévues pour les TRAM 1 à 4, il est plus plausible de considérer une diminution de l'achalandage pour 2004.</p> <p>La croissance d'achalandage sur le train de Mont-Saint-Hilaire est très optimiste, même avec l'ouverture de la gare Saint-Basile.</p> <p>Au tableau 1.3, il y aurait lieu de corriger l'achalandage inscrit en 2002 pour le RTL qui a été de 30 114 100, et la prévision pour 2003 revue en août qui est de 30 156 500 déplacements.</p>	RTL	<p>Les recettes métropolitaines et trains ont été ajustées pour tenir compte du facteur d'élasticité/jour en fonction de 0,3 % pour chaque hausse de 1 % d'augmentation des tarifs supérieure à 5 %.</p> <p>Selon la prévision d'achalandage de cette ligne de trains pour les dix premiers mois de 2003, la prévision d'achalandage 2004 est réaliste.</p> <p>D'accord, modification effectuée.</p>
<p>Appuie une tarification métropolitaine zonale intégrale, étendue à l'ensemble du territoire métropolitain, y compris aux territoires des sociétés.</p>	ACIT	<p>Ce scénario de tarification métropolitaine zonale intégrale est présentement en cours d'analyse dans le cadre des travaux d'évaluation du système tarifaire métropolitain dont le bilan doit être déposé en juin 2004.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
ZONES TARIFAIRES MÉTROPOLITAINES		
<p><u>Zones 1 et 2</u></p> <p>L'AMT attribue à la tarification locale uniforme de la STM des distorsions importantes dans la définition des zones tarifaires.</p> <p>Il est prématuré et imprudent d'annoncer des gains potentiels de revenus/voyageurs sans avoir analysé en profondeur la faisabilité des scénarios évalués dans le cadre de l'exercice de l'évaluation du système tarifaire métropolitain.</p> <p><u>Zone 3</u></p> <p>La STM tient à réitérer sa position de l'année dernière : la compensation, de la zone 5 à 3, ne doit pas se faire à même les fonds régionaux.</p> <p><u>Gare de Blainville</u></p> <p>La STM est d'accord avec le transfert de la gare Blainville de la zone 5 à la zone 6. Cependant, cet ajustement doit être effectif dès le 1^{er} janvier 2004 et non en fonction de l'ouverture de la gare Saint-Jérôme.</p> <p><u>Réseau du métro</u></p> <p>L'AMT note que l'ouverture en 2006 de trois nouvelles stations de métro à Laval amplifiera les distorsions affectant les zones tarifaires.</p> <p>Selon la STM, ces enjeux tarifaires seront examinés en fonction de l'introduction de nouveaux paramètres financiers et de la mise en place du nouveau système de vente et de perception.</p>	<p>STM</p>	<p>Ce dossier est présentement en cours d'analyse dans le cadre des travaux d'évaluation du système tarifaire métropolitain dont le bilan doit être déposé en juin 2004.</p> <p>Parmi les documents de référence utilisés pour cette analyse figure le rapport produit conjointement par les sociétés de transport concernant le projet de fusion de 1997, rapport qui évaluait les gains potentiels de revenus à environ 34 M\$.</p> <p>L'AMT est d'accord.</p> <p>Le changement de la zone de la gare Blainville doit être effectué en fonction de la gare Saint-Jérôme afin d'éviter un glissement des déplacements vers la gare Sainte-Thérèse.</p> <p>L'AMT est d'accord. Ces enjeux seront examinés dans le cadre du comité tarifaire ayant le mandat d'évaluer le système tarifaire métropolitain.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT										
ZONES TARIFAIRES MÉTROPOLITAINES												
<p>À l'annexe B du document budgétaire, il est question de l'introduction éventuelle d'une zone 4 sur le territoire de Laval. La Ville de Laval s'oppose à la division de son territoire en zones tarifaires.</p> <p>Le choix du centre-ville comme point de départ du calcul des distances devrait être corrigé corriger en fonction de l'enquête O-D 1998. Tenant compte de cette modification, l'existence d'une zone 4 sur le territoire de Laval pourrait être remise en question.</p> <p>Selon la grille tarifaire proposée pour 2004, la gare de Blainville se situe toujours en zone 5 plutôt qu'en zone 6.</p>	<p>STL</p>	<p>Pour 2004, pour le territoire des zones 4 à 8, aucune modification autre que celles qui ont pour objet d'intégrer des nouvelles municipalités à ce territoire n'est proposée. L'éventuelle introduction d'une zone 4 sur le territoire de Laval fait partie uniquement des scénarios évalués par le comité tarifaire de l'AMT dont les travaux se termineront en juin 2004.</p> <p>Pour les fins de représentation graphique, on utilise la Place Ville-Marie (intersection McGill et René-Lévesque) comme point central des zones concentriques inclusives.</p> <p>Cependant, pour les résidents de Laval qui achètent des TRAM 3, le centre de gravité de leur destination est situé environ à l'intersection de l'avenue du Parc et de la rue Bernard.</p> <p>Par conséquent, en considérant le centre de gravité des lieux de destination des résidents de Laval, le territoire de Laval serait théoriquement situé en zones 3 et 4 plutôt qu'en zones 4 et 5.</p>										
<p>Maintien de l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville dans la mesure où le RTL reçoit une compensation complète afin de pouvoir rembourser les résidents de Saint-Bruno pour l'écart de prix entre le coût d'une TRAM 3 et d'une TRAM 5.</p>	<p>RTL</p>	<p>Afin de maintenir la cohérence du système tarifaire dans ce secteur et de ne pas apporter, à court terme, d'interventions non réversibles et de baisse des revenus de l'ordre de 1,1 M\$, la direction de l'AMT recommande de préserver le statu quo actuel, soit de maintenir l'arrondissement Saint-Bruno en zone 5 jusqu'à la révision du cadre financier.</p> <p>Si l'arrondissement de Saint-Bruno passait de la zone 5 à la zone 3, les pertes de recettes seraient les suivantes :</p> <table border="0" data-bbox="812 1365 1505 1566"> <tr> <td>➤ Carte TRAM 5 (autobus et train) :</td> <td style="text-align: right;">600 000 \$</td> </tr> <tr> <td>➤ Cartes locales :</td> <td style="text-align: right;">31 000 \$</td> </tr> <tr> <td>➤ Titres unitaires :</td> <td style="text-align: right;">375 000 \$</td> </tr> <tr> <td>➤ Cartes de trains de banlieue :</td> <td style="text-align: right;"><u>105 000 \$</u></td> </tr> <tr> <td>Total :</td> <td style="text-align: right;">1 111 000 \$</td> </tr> </table>	➤ Carte TRAM 5 (autobus et train) :	600 000 \$	➤ Cartes locales :	31 000 \$	➤ Titres unitaires :	375 000 \$	➤ Cartes de trains de banlieue :	<u>105 000 \$</u>	Total :	1 111 000 \$
➤ Carte TRAM 5 (autobus et train) :	600 000 \$											
➤ Cartes locales :	31 000 \$											
➤ Titres unitaires :	375 000 \$											
➤ Cartes de trains de banlieue :	<u>105 000 \$</u>											
Total :	1 111 000 \$											

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
HAUSSES TARIFAIRES		
<p>L'augmentation proposée de l'ordre de 14 % sur la TRAM 1 devrait s'étendre sur l'ensemble des TRAM pour maintenir l'équité au niveau régional.</p> <p>Quant aux tarifs de la STM pour 2004, les choix de hausses tarifaires ne sont donc pas encore arrêtés.</p>	STM	<p>O.K. Conforme à l'indexation moyenne de 10,5 % des tarifs métropolitains concernant la TRAM. Afin de préserver la cohérence générale et l'équité du système tarifaire pour les zones 4 à 8 où le ratio d'autofinancement est déjà supérieur à 50 %, la hausse de 14 % pour la TRAM 1 ne peut pas s'étendre sur l'ensemble des TRAM 2 à 8.</p> <p>La direction de l'AMT recommande l'indexation moyenne de 10,5 % à la condition que les sociétés de transport indexent leurs tarifs locaux de 10 %</p>
<p>Appuie une indexation des tarifs métropolitains qui ferait augmenter la TRAM 3 de 12 %.</p> <p>Dans ce cas, la direction de la STL recommanderait une hausse de la tarification locale de 10 %.</p>	STL	<p>O.K. Conforme au scénario de l'indexation de 10,5 % des tarifs métropolitains pour la TRAM 3, à la condition que les sociétés de transport indexent de 10 % les tarifs de leurs cartes mensuelles locales pour 2004.</p>
<p>Recommande d'adopter une hausse de 12 % pour la TRAM 3.</p> <p>Adopter pour les autres zones des hausses tarifaires qui s'harmonisent à l'augmentation de 12 % proposée pour la TRAM 3.</p> <p>Conséquemment, le RTL entend retenir une hausse tarifaire se situant autour de 10 %.</p>	RTL	<p>O.K. Conforme au scénario de l'indexation moyenne de 10,5 % des tarifs métropolitains pour la TRAM 3.</p> <p>Les zones 2 à 8 ont été harmonisées en tenant compte de la cohérence et de l'équité du système tarifaire.</p>
<p>Souscrit à une hausse des tarifs métropolitains dans les territoires des CIT/OMIT correspondant à l'indice des prix à la consommation de la région de Montréal, soit 3 %.</p>	ACIT	<p>Pour préserver la cohérence du système tarifaire et considérant un ratio d'autofinancement moyen de 50 %, une indexation des tarifs de 5 % a été retenue pour les zones 5 à 8 (3 % pour IPC et 2 % pour le rabais), conformément à la proposition d'indexation de 10,5 % soumise à la consultation.</p>
<p>Le pourcentage d'indexation est différent de la position habituelle de l'AMT qui prône une indexation suivant l'indice des prix à la consommation (IPC) de 3 % pour atteindre 5 %. Cette hausse supplémentaire n'est pas justifiable dans les zones 5 à 8.</p>	CITVR	Idem.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
TARIFICATION DES DESSERTES		
<p><u>L'Express de l'Est</u></p> <p>La viabilité de ce projet passe par l'intégration du service et la STM, de par ses conventions collectives, doit en être l'exploitant, puisqu'il sera situé sur son territoire et que la grande majorité des clients proviendront de son territoire.</p>	STM	L'AMT entend poursuivre les démarches en cours afin de retenir la solution optimale pour offrir aux citoyens des secteurs de l'Est le meilleur service aux meilleurs coûts et la mise en place d'une tarification équitable, et ce, tout en considérant les contraintes opérationnelles des transporteurs publics et privés impliqués dans ce service.
L'AMT doit corriger son document afin de refléter son engagement à maintenir les tarifs locaux de la STM pour les clients montréalais.	STM	
Corriger une situation anachronique qui perdure au stationnement incitatif Chevrier où la carte mensuelle locale du RTL n'est pas acceptée sur l'Express TCV – Ligne 90, contrairement à toutes les lignes du réseau du RTL à destination du Terminus Centre-Ville.	RTL	<p>L'Express TCV est un service de transport de nature métropolitaine pour lequel une tarification métropolitaine s'applique pour tenir compte du niveau de service supérieur qui est offert par ce circuit (fréquence, durée du parcours, présence d'un stationnement incitatif, nombre de départs et confort).</p> <p>Si la tarification métropolitaine TRAM 3 était remplacée par la carte mensuelle du RTL sur l'Express TCV, il y aurait une perte des recettes de 0,090 M\$.</p> <p>Par ailleurs, il n'existe présentement pas de desserte locale vers le centre-ville à partir du secteur avoisinant le stationnement incitatif Chevrier.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
PARTAGE DES RECETTES MÉTROPOLITAINES		
Pour l'année 2004, le montant de 15\$ alloué par titre vendu devrait être ajusté en utilisant le même ratio de 20% qu' à l'origine sur le prix d'un TRAM 3.	STM	O.K. Après indexation de ce montant depuis 2001, le montant alloué pour 2004 est de 17,50 \$, ce qui représente près de 20 % de la TRAM 3.
Le montant de 15 \$ alloué par titre vendu et réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau devrait être indexé au même taux que la hausse tarifaire.	STL	Idem.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
PARTAGE DES RECETTES MÉTROPOLITAINES		
<p>D'accord pour que le montant de 15 \$ attribué à chaque AOT par titre métropolitain vendu soit indexé au niveau de 20 % du coût du tarif ordinaire de la TRAM-3.</p> <p>S'oppose au fait que l'AMT fasse payer les frais d'enquête O-D et d'impression des titres aux AOT.</p>	RTL	<p>Idem.</p> <p>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.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
TRAINS DE BANLIEUE		
<p>La hausse des dépenses pour le service de trains de banlieue induit une contribution additionnelle des municipalités.</p> <p>Cela démontre encore une fois la nécessité de revoir le cadre financier du transport en commun.</p>	STM	<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> <p>Les revenus découlant de l'achalandage sont plus élevés que prévus et permettent de dé plafonner les aides aux organismes de transport (métro et autobus).</p>
<p><u>Formule de financement des trains</u></p> <p>Au moment où on fait appel à la tarification pour redresser en partie le déséquilibre budgétaire du transport en commun, il devient impératif que l'AMT propose une nouvelle formule de partage des coûts des trains qui prenne en compte les coûts nets d'exploitation.</p>	STL	Idem.
<p>Les déficits engendrés par la mise en service des derniers trains de banlieue (Mont St-Hilaire et Delson) ne sont pas sans conséquence pour l'AMT. Le RTL doit absorber, à même son budget d'exploitation, les charges financières supplémentaires du train de Saint-Hilaire.</p>	RTL	Idem.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
TRAINS DE BANLIEUE		
<p><u>Trains Montréal-Mascouche</u></p> <p>Les études concernant cette ligne sont justifiées et nous réitérons l'appui à la mise en service de cette ligne de trains de banlieue.</p> <p><u>Prolongement de la ligne de Blainville jusqu'à Saint-Jérôme</u></p> <p>Déplore que ce prolongement ne se soit pas déjà réalisé d'autant que la Ville de Saint-Jérôme participe au financement métropolitain dont la contribution est grandement responsable de l'accroissement de 1,9 M\$ des revenus au chapitre de l'immatriculation et de l'essence.</p>	<p>ACIT</p>	<p>O.K. Recommandation favorable.</p> <p>O.K. Recommandation favorable, la mise en service de ce prolongement vers Saint-Jérôme est prévue pour l'automne 2004.</p>
<p><u>Partage des coûts des trains selon départs-station</u></p> <p>Un redressement de l'application de la formule de partage des coûts de trains devient nécessaire avec l'introduction possible d'une ligne de trains comme Mascouche/Montréal qui viendra se superposer en partie à la ligne Montréal/Blainville. Pour cette nouvelle ligne, seules Laval et la Rive-Nord auraient à payer alors qu'elle entraînera des départs additionnels des gares de Montréal.</p>	<p>STL</p>	<p>Même formule appliquée sur Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson. Cadre financier en cours de révision.</p>
<p><u>Prolongement à Saint-Jérôme</u></p> <p>Il serait nécessaire de présenter l'impact spécifique du prolongement jusqu'à Saint-Jérôme sur les recettes, les coûts et les contributions municipales.</p> <p>Le développement des trains de banlieue en couronne ne fera qu'accentuer l'étalement urbain en deuxième couronne.</p>		<p>Depuis 2003, la ville de Saint-Jérôme a été ajoutée au territoire de l'AMT. Ainsi, cette ville participe au financement du Fonds d'immobilisations métropolitain pour un montant d'environ 0,200 M\$. L'AMT perçoit également environ 2 M\$ en taxe sur l'essence et immatriculation. Saint-Jérôme contribue également aux coûts des trains selon les règles de la Loi sur l'AMT. En conséquence, il n'est pas pertinent de présenter au budget les impacts financiers de ce prolongement</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
TRAINS DE BANLIEUE		
<p><u>Cour Glenn</u></p> <p>Les coûts pour la relocalisation de la cour Glen devraient être assumés par le promoteur du projet.</p>		D'accord, c'est la règle du jeu.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS		
Favorable à la réduction des taux de facturation pour l'utilisation des équipements métropolitains.	STM	Recommandation favorable.
Favorable à la réduction à 15 % du taux de facturation des coûts des équipements métropolitains pour 2004, contrairement au taux de 40 % annoncé.	STL	Recommandation favorable.
<p>Approuve la réduction du taux de facturation des équipements métropolitains.</p> <p>Afin de diminuer les coûts en 2004, l'AMT propose d'accélérer le transfert des contrats au privé. Cette décision pourrait avoir des impacts opérationnels sur les AOT et ne garantit aucunement la réduction des coûts par l'AMT.</p>	RTL	<p>Recommandation favorable.</p> <p>Par le jeu des appels d'offres, l'AMT estime obtenir les meilleurs coûts possibles sur le marché.</p>
Satisfait que la facturation des coûts associés aux équipements métropolitains se situe à 15 % au lieu des 40 % précédemment annoncés pour 2004.	ACIT	Recommandation favorable.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
EXPRESS MÉTROPOLITAINS		
Les résultats du calcul des recettes AMT-Bus devraient être présentés pour chacun des express métropolitains exploités par l'AMT.	STL	Le tableau 3.14 du document budgétaire présente les recettes AMT-Bus pour chacun des express métropolitains.
<p>Favorable à la création d'un nouvel express (Express A-20) sur son territoire en 2004, à la condition que l'AMT respecte la tarification existante sur le territoire de la ville de Longueuil.</p> <p>L'augmentation de l'achalandage de 10% prévue sur l'Express 90, à Chevrier, est réaliste. Cette hausse d'achalandage nécessitera éventuellement l'ajout de véhicules dont les coûts doivent être prévus au budget.</p> <p>Il n'est pas dans la mission de l'AMT de développer, sur le territoire des AOT, des services d'autobus métropolitains qui dédoublent les services déjà offerts par un AOT.</p>	RTL	<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 afin de tenir compte du niveau de service supérieur qui serait offert pour ce circuit (fréquence, durée de parcours, présence de stationnement incitatif, nombre de départs et confort).</p> <p>D'accord, ces coûts sont prévus au budget d'exploitation 2004.</p> <p>En vertu de l'article 27 de la Loi sur l'AMT, cette dernière a pleine compétence sur le transport métropolitain par autobus, et cette compétence a primauté sur celle de toute autorité organisatrice de transport. Pour la mise en place de l'Express TCV et de l'éventuel Express A-20, l'AMT a reçu l'appui du RTL. Par ailleurs, ces express ne dédoublent aucun service offert par le RTL.</p>
<p><u>L'Express A-20</u></p> <p>Il sera nécessaire de discuter de ce projet et de ses impacts sur le réseau de la STM.</p>	STM	O.K. Dans le cadre des études préliminaires en cours, l'AMT consultera l'ensemble des partenaires appelés à contribuer à la mise en opération de ces services. Un comité d'exploitation et de suivi sera également mis sur pied.
<p><u>L'Express de l'Est</u></p> <p>Il sera nécessaire de discuter des responsabilités de l'AMT et de la STM en regard de l'exploitation et, s'il y a lieu, de la tarification pour les portions de la desserte sur le territoire de la ville de Montréal.</p>		Idem.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
AIDE MÉTROPOLITAINE		
<p>Favorable à la hausse de près de 2 M\$ par rapport au budget 2003 de l'aide métropolitaine de base et pour les tarifs réduits.</p> <p>Recommande le déplafonnement total des aides métropolitaines.</p>	STM	Recommandation favorable.
<p>Désapprouve l'absence d'indexation des 0,50 \$ depuis la mise en place de cette aide métropolitaine.</p> <p>L'AMT propose d'augmenter légèrement le plafond de cette aide. La STL s'explique mal que ce plafond soit augmenté seulement de 1,15 % dans le cas de l'aide au réseau d'autobus alors qu'il est indexé de 2,56 % dans le cas de l'aide au métro.</p>	STL	Le taux utilisé pour l'aide métropolitaine ne peut être indexé, puisque les sources financières gouvernementales, elles, ne sont pas indexées.
<p>D'accord avec l'augmentation des plafonds autant pour l'aide métropolitaine que l'aide aux tarifs réduits et intermédiaires.</p>	RTL	Recommandation favorable.
<p>L'AMT ne doit pas plafonner ces aides mais plutôt diminuer le développement jusqu'à l'arrivée d'un nouveau cadre financier.</p> <p>La multiplication des trains de banlieue et des express métropolitains vient accroître le déficit de l'AMT mais également gruger dans les sommes de financement.</p>		Pour 2003, un surplus de 5,8 M\$ est prévu. Compte tenu des résultats réels en fin d'année, ce surplus éventuel sera affecté en tout ou en partie en priorité aux aides métropolitaines et à la réduction du taux de facturation des équipements métropolitains, en tenant compte des autres contraintes financières de l'AMT.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
RÉSERVE POUR ÉVENTUALITÉ		
<p>La réserve pour éventualités ne devrait pas figurer au niveau réel 2002.</p>	RTL	D'accord, modification effectuée.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
PROGRAMME ALLÉGO		
Le coût de ce programme, le nombre de clients-usagers y participant, le niveau de persévérance des clients-usagers et les retombées en nouvel achalandage n'apparaissent pas au budget.	RTL	Une analyse des projets-pilotes est en cours de réalisation pour évaluer les impacts de ce programme.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
PROVENANCE ET ATTRIBUTION DES CONTRIBUTIONS DES AUTOMOBILISTES PAR TERRITOIRE		
La STM désire connaître la méthode et les calculs ayant servi à préparer le tableau illustrant la provenance et l'attribution des contributions des automobilistes par territoire.	STM	La méthode et les calculs seront transmis à la STM.

**PROJETS SOUMIS PAR LES PARTENAIRES DE L'AMT
EN DATE DU 4 NOVEMBRE 2003 ET STATUT DANS LE PTI 2004-2005-2006**

Liste des projets soumis par les partenaires de l'AMT et analysés dans le cadre de la préparation du budget 2004 et du PTI 2004-2005-2006 :

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
PTI = GÉNÉRAL		
<p>Les projets reliés directement aux territoires des couronnes inscrits au PTI 2004-2005-2006 de l'AMT ainsi que leur cheminement, sous forme de réalisation ou d'étude, sont pleinement justifiés.</p> <p>Ces projets inscrits participent directement à la vitalité économique de la région de Montréal qui, autrement, en l'absence de ces projets TC dans les couronnes, se verrait asphyxiée par la congestion affectant l'ensemble des déplacements des personnes et des marchandises.</p>	ACIT	<p>Recommandation favorable.</p> <p>À cet égard, il faut souligner que les contributions des couronnes au fonds d'immobilisations métropolitain représentent 21 % du total des contributions des villes, tandis que les projets inscrits au PTI concernant les CIT/OMIT totalisent 6,4 % du total des investissements.</p>
<p>Favorable en grande partie avec le plan triennal d'immobilisations proposé par l'AMT pour le territoire de Longueuil.</p>	RTL	<p>Recommandation favorable.</p>
<p>Les projets du PTI bénéficient davantage aux utilisateurs du TC résidant à l'extérieur du territoire de la ville de Montréal. Le tiers des investissements bénéficient à la clientèle du transport en commun sur l'île de Montréal.</p> <p>Les interventions suivantes prévues par l'AMT sur des axes du territoire d'intervention de la STM ne répondent pas aux critères de définition d'un axe métropolitain.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ étude sur l'axe Henri-Bourassa ▪ étude de mesures préférentielles et desserte – corridor A-40 ▪ axe Côte-Vertu ▪ desserte reliant Pointe-Claire et l'axe Côte-Vertu. <p>Plusieurs choix de l'AMT discutables.</p>	STM	<p>La proportion des investissements du PTI pour la clientèle de Montréal progressera au cours des prochaines années compte tenu de la priorisation du maintien du patrimoine du métro.</p> <p>Deux de ces axes sont des axes métropolitains pour lesquels l'AMT verse une aide métropolitaine aux autobus qui y circulent.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISME	AMT
PARCS DE STATIONNEMENT INCITATIF		
Demande à l'AMT de prendre les mesures appropriées pour soutenir le développement du réseau du transport en commun et d'inscrire au PTI 2004-2005-2006 le projet d'agrandissement du stationnement incitatif de Terrebonne.	MRC des Moulins	Récemment, étant donné que la demande dépasse la capacité, l'AMT a ajouté des places de stationnement temporaire.
Appuie la demande de la MRC des Moulins de procéder à l'agrandissement du stationnement incitatif de Terrebonne.	Députée de Taschereau	Idem.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
VOIES RESERVEES		
Demande à l'AMT de prendre les mesures appropriées pour soutenir le développement du réseau du transport en commun et d'inscrire au PTI 2004-2005-2006 le projet de la prolongation de la voie réservée sur l'Autoroute 25.	MRC des Moulins	L'AMT et le MTQ sont présentement à finaliser un concept fonctionnel pour le prolongement de la voie réservée A-25. Ce projet est inscrit au PTI pour 2005.
<p><u>Voie réservée du pont Champlain</u></p> <p>Les problèmes de congestion sont devenus intolérables pour le RTL dans l'axe du pont Champlain, particulièrement en pointe du soir. Par conséquent, le RTL demande de mettre en place les mesures préférentielles suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ mesures préférentielles à la sortie des autobus du terminus Centre-ville jusqu'à l'autoroute Bonaventure, direction Longueuil; ▪ mesures préférentielles sur l'autoroute Bonaventure à l'approche du pont Clément, direction Longueuil; ▪ mesures préférentielles sur l'autoroute Bonaventure à l'approche de l'échangeur Wellington, direction Longueuil; ▪ mesures préférentielles sur la rue Mansfield, entre la rue Saint-Jacques et l'entrée du terminus Centre-ville. 	RTL	<p>L'AMT est présentement en appel d'offres pour effectuer une étude pour identifier les solutions à retenir dans le cadre des opérations actuelles.</p> <p>Un comité de suivi sera mis sur pied dès cet automne pour s'assurer de la mise en place des mesures préférentielles retenues pour ce corridor.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
ÉTUDES		
La MRC de Joliette désire participer à l'étude en cours sur l'implantation d'un train de banlieue dans la région de Lanaudière.	CRT Lanaudière	L'AMT invitera la MRC de Joliette à participer à cette étude.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
TRAINS		
<p>L'aménagement d'une gare au niveau du boulevard Dagenais devrait être présenté comme une nouvelle initiative en lien avec la gare Concorde et le prolongement du métro à Laval. Une étude coûts-bénéfices devrait être prévue au PTI dès 2004.</p> <p>Par ailleurs, dans quelle mesure l'éventualité du déménagement de la gare Saint-Martin a-t-elle été prise en compte lors de l'élaboration du projet d'ajout de cases de stationnement à cette même gare?</p>	STL	<p>Une étude est prévue en 2004 pour analyser l'ensemble de la situation en collaboration avec la STL et la Ville de Laval.</p> <p>Le projet d'aménagement permanent de la gare Saint-Martin pourrait être remplacé par la nouvelle gare, en fonction des résultats de l'étude.</p>
<p>Dans un contexte de rareté de ressources financières, l'AMT devrait revoir son programme triennal d'immobilisations. Les trains s'accaparent plus de 60% des montants prévus en investissements pour les trois prochaines années. Cet argent pourrait servir à éliminer les plafonds fixés au niveau des rabais tarifaires ainsi qu'à l'aide métropolitaine.</p> <p><u>Trains de banlieue Mont St-Hilaire</u></p> <p>Il faudrait que l'AMT se montre plus réaliste au niveau de ses prévisions de recettes provenant des usagers pour cette ligne de trains.</p> <p>Le RTL exige que le poids de partage des coûts passe à 40% pour la ville de Longueuil et à 60% pour la couronne Sud dès la mise en opération de la gare de Saint-Basile.</p>	RTL	<p>C'est entièrement faux. Les trains représentent 8 %.</p> <p>Les résultats actuels de l'achalandage rendent cette prévision réaliste.</p> <p>Le partage demeure 50/50 avec deux nouvelles gares. L'AMT prévoit une ristourne de 760 000 \$, dont 380 000 \$ pour le tronçon Longueuil, permettant d'absorber la part résiduelle des coûts d'exploitation liée à l'ouverture de la gare Saint-Hubert.</p>

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
TRAINS		
La décision de poursuivre le service de trains de banlieue devra être appuyée par une étude de rentabilité à moyen terme avant la fin de la période prévue pour le projet pilote.	RTL	Les résultats parlent d'eux-mêmes.

COMMENTAIRES	ORGANISMES	AMT
MÉTRO		
En 2004 et pour les dix prochaines années, le réel besoin de la STM se situe au niveau du maintien des équipements et des infrastructures du métro. Il totalise plus de deux milliards de dollars en incluant le projet Réno-systèmes, le renouvellement des voitures MR-63, le programme Réno-métro II et les modifications aux voitures MR-73.	STM	Ce commentaire a été considéré dans la proposition budgétaire.

ANNEXE F

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

	1999 Réel	2000 Réel	2001 Réel	2002 Réel	2003 Budget	2003 Prévision	2004 Budget
Contributions municipales aux trains de banlieue (brutes)							
Montréal	14 929 191 \$	15 057 298 \$	15 677 276 \$	16 494 868 \$	16 890 904 \$	16 890 904 \$	17 889 037 \$
Laval	1 782 493 \$	2 029 295 \$	2 184 315 \$	2 380 283 \$	2 417 184 \$	2 417 184 \$	2 644 472 \$
Longueuil			- \$	681 771 \$	1 994 000 \$	1 994 000 \$	2 114 000 \$
CIT Basses Laurentides	993 654 \$	1 163 348 \$	1 483 802 \$	1 685 978 \$	1 760 000 \$	1 760 000 \$	1 994 000 \$
Tronçon Deux-Montagnes	869 293 \$	884 571 \$	929 726 \$	977 971 \$	968 748 \$	968 748 \$	1 024 954 \$
Tronçon Rigaud	868 805 \$	860 561 \$	982 202 \$	1 028 604 \$	1 034 787 \$	1 034 787 \$	1 207 375 \$
Tronçon Mont-Saint-Hilaire				681 771 \$	1 994 000 \$	1 994 000 \$	2 114 000 \$
Tronçon Delson			149 250 \$	426 204 \$	888 555 \$	888 555 \$	1 227 600 \$
Total contributions aux trains	19 443 436 \$	19 995 073 \$	21 406 571 \$	24 357 450 \$	27 948 178 \$	27 948 178 \$	30 215 438 \$

Contributions aux express métropolitains

Montréal			50 167 \$	40 265 \$	27 913 \$	31 022 \$	31 345 \$
Longueuil	84 333 \$	42 167 \$					
Laval		53 164 \$	248 966 \$	176 693 \$	133 213 \$	137 312 \$	138 741 \$
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							88 283 \$
CIT Basses Laurentides			3 226 \$	3 662 \$	1 726 \$	2 018 \$	2 038 \$
Total contributions aux dessertes	183 999 \$	145 165 \$	302 359 \$	220 620 \$	162 852 \$	170 352 \$	260 407 \$

Facturation des équipements métropolitains

STM				395 219 \$	550 273 \$	396 374 \$	
RTL				798 670 \$	900 160 \$	974 133 \$	
STL				249 662 \$	264 353 \$	291 576 \$	
AMT				54 776 \$	106 229 \$	66 772 \$	
CIT Roussillon				38 110 \$	42 495 \$	48 296 \$	
CIT Haut Saint-Laurent				9 983 \$	13 575 \$	15 966 \$	
CIT Sud-Ouest				46 609 \$	60 755 \$	65 604 \$	
CIT Vallée du Richelieu				40 182 \$	53 639 \$	23 998 \$	
CIT Le Richelain				57 723 \$	59 209 \$	64 814 \$	
CIT Chambly-Richelieu-Carignan				39 796 \$	45 710 \$	54 158 \$	
OMIT Sainte-Julie				29 484 \$	29 458 \$	34 722 \$	
CIT Basses Laurentides				22 391 \$	46 102 \$	50 870 \$	
CRT Lanaudière (CIT Des Moulins)				26 983 \$	41 267 \$	44 735 \$	
CRT Lanaudière (CIT Joliette-Métropolitain (CIT Le Portage))				8 916 \$	12 257 \$	9 679 \$	
CRT Lanaudière (CIT Montcalm)				2 434 \$	3 791 \$	2 068 \$	
CRT Lanaudière (OMIT Repentigny)				12 891 \$	22 823 \$	15 239 \$	
OMIT Saint-Eustache				- \$	2 440 \$	6 \$	
CIT Sorel-Varennes				18 789 \$	26 482 \$	23 063 \$	
CIT Deux-Montagnes				21 \$	703 \$	19 \$	
CIT Haut-Richelieu				165 245 \$	189 461 \$	211 968 \$	211 349 \$
Autres				6 096 \$	7 021 \$	4 386 \$	6 326 \$
Sous-total				2 023 980 \$	2 478 203 \$	2 398 446 \$	217 675 \$
Amt				(54 776) \$	(106 229) \$	(66 772) \$	- \$
Total facturation des équipements métropolitains	- \$	- \$	- \$	1 969 204 \$	2 371 974 \$	2 331 674 \$	217 675 \$

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

	1999	2000	2001	2002	2003	2003	2004
	Réel	Réel	Réel	Réel	Budget	Prévu	Budget
Partage des recettes incluant l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire, les frais de commission, les frais de sondage, les frais d'impression et du traitement des titres							
STM	18 778 000 \$	21 376 719 \$	21 582 999 \$	22 366 001 \$	22 969 946 \$	23 918 256 \$	26 504 230 \$
STL	7 014 000 \$	7 289 150 \$	7 237 053 \$	7 313 289 \$	7 383 539 \$	7 589 897 \$	8 358 991 \$
RTL	12 057 000 \$	12 748 102 \$	12 861 375 \$	13 025 735 \$	13 132 469 \$	13 372 566 \$	14 586 905 \$
AMT Trains	10 208 124 \$	15 417 330 \$	13 341 234 \$	15 046 857 \$	18 602 593 \$	20 743 483 \$	22 494 693 \$
AMT Bus	165 876 \$	238 766 \$	594 853 \$	681 878 \$	684 083 \$	770 941 \$	1 168 922 \$
CIT Deux-Montagnes	4 560 \$	14 127 \$	32 350 \$	28 014 \$	33 655 \$	21 220 \$	14 428 \$
CIT St-Eustache	6 832 \$	5 125 \$	765 \$	2 387 \$	782 \$	4 257 \$	6 896 \$
CIT Basses Laurentides	278 860 \$	336 578 \$	676 205 \$	359 206 \$	477 567 \$	522 675 \$	784 624 \$
CRT Lanaudière (CIT Des Moulins)	401 762 \$	530 764 \$	434 748 \$	954 500 \$	712 600 \$	1 047 169 \$	1 253 329 \$
CRT Lanaudière (CIT Montcalm)	4 702 \$	5 735 \$	11 861 \$	15 529 \$	12 554 \$	8 370 \$	- \$
CRT Lanaudière (CIT Joliette-Métropolitain (CIT Le Portage))	24 274 \$	22 443 \$	58 586 \$		61 506 \$	59 068 \$	67 788 \$
CRT Lanaudière (OMIT Repentigny)	245 665 \$	373 096 \$	390 299 \$	475 770 \$	412 581 \$	447 394 \$	228 691 \$
CIT Sorel -Varennes	553 491 \$	757 130 \$	962 870 \$	1 015 647 \$	992 419 \$	1 238 307 \$	1 497 440 \$
OMIT Sainte-Julie	349 609 \$	445 068 \$	581 419 \$	584 693 \$	611 658 \$	612 083 \$	669 027 \$
RTL (OMIT Saint-Bruno)	712 260 \$	883 209 \$	939 347 \$	1 013 978 \$	987 973 \$	680 986 \$	608 695 \$
CIT Vallée du Richelieu	818 240 \$	1 024 177 \$	1 286 178 \$	1 241 701 \$	1 364 982 \$	999 224 \$	1 143 682 \$
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	411 091 \$	513 437 \$	592 952 \$	626 982 \$	617 301 \$	679 416 \$	780 069 \$
CIT Le Richelain	382 102 \$	443 213 \$	504 760 \$	518 889 \$	518 502 \$	603 251 \$	655 702 \$
CIT Roussillon	268 463 \$	360 092 \$	410 545 \$	442 357 \$	431 895 \$	393 838 \$	420 517 \$
CIT Haut-Saint-Laurent	69 988 \$	86 999 \$	125 081 \$	129 253 \$	113 732 \$	131 911 \$	156 540 \$
CIT Sud-Ouest	647 369 \$	780 248 \$	919 183 \$	815 806 \$	940 455 \$	862 177 \$	963 642 \$
Aide totale	53 402 268 \$	63 651 508 \$	63 544 663 \$	66 658 472 \$	71 062 792 \$	74 706 489 \$	82 364 811 \$

	1999	2000	2001	2002	2003	2003	2004	2004
	Réel	Réel	Réel	Réel	Plafond	Prévu	Plafond	Prévu
Aide métropolitaine								
STM -MÉTRO	41 189 758 \$	41 800 000 \$	39 032 316 \$	42 535 525 \$	42 850 000 \$	44 545 647 \$	43 900 000 \$	43 877 462 \$
AMT - Bus	122 519 \$	157 159 \$	240 252 \$	257 856 \$	265 805 \$	268 630 \$	349 893 \$	349 233 \$
STM AUTOBUS	6 076 815 \$	6 102 204 \$	5 927 862 \$	6 112 676 \$	6 285 770 \$	6 352 576 \$	6 269 110 \$	6 257 288 \$
STL	1 651 013 \$	1 654 378 \$	1 562 955 \$	1 728 278 \$	1 747 023 \$	1 765 591 \$	1 737 086 \$	1 733 810 \$
RTL	2 975 123 \$	2 932 085 \$	2 887 065 \$	2 937 214 \$	2 966 560 \$	2 998 089 \$	2 949 685 \$	2 944 123 \$
CIT Basses Laurentides	31 998 \$	38 190 \$	42 430 \$	47 489 \$	62 009 \$	62 668 \$	62 786 \$	62 668 \$
CRT Lanaudière (CIT Des Moulins)	137 917 \$	122 215 \$	139 349 \$	176 842 \$	225 519 \$	227 916 \$	228 347 \$	227 916 \$
CRT Lanaudière (CIT Joliette-Métropolitain (CIT Le Portage))	10 152 \$	13 804 \$	9 603 \$	20 270 \$	36 624 \$	37 013 \$	37 083 \$	37 013 \$
CRT Lanaudière (OMIT Repentigny)	96 468 \$	106 475 \$	123 141 \$	124 577 \$	128 997 \$	130 368 \$	68 250 \$	68 121 \$
					- \$		- \$	
CIT Sorel -Varennes	49 846 \$	50 891 \$	48 263 \$	77 817 \$	85 493 \$	86 402 \$	86 565 \$	86 402 \$
OMIT Sainte-Julie	48 943 \$	56 073 \$	54 642 \$	83 357 \$	103 027 \$	104 122 \$	104 319 \$	104 122 \$
RTL (OMIT Saint-Bruno)	112 913 \$	110 083 \$	102 780 \$	68 340 \$	58 457 \$	59 078 \$	59 190 \$	59 078 \$
CIT Vallée du Richelieu	254 609 \$	237 347 \$	221 803 \$	181 525 \$	80 946 \$	81 806 \$	81 961 \$	81 806 \$
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	150 629 \$	166 844 \$	161 324 \$	164 716 \$	163 200 \$	164 934 \$	165 246 \$	164 934 \$
CIT Le Richelain	249 957 \$	240 222 \$	221 897 \$	247 601 \$	252 538 \$	255 222 \$	255 704 \$	255 222 \$
CIT Roussillon	181 824 \$	171 329 \$	160 742 \$	170 288 \$	146 917 \$	148 478 \$	148 759 \$	148 478 \$
CIT Haut-Saint-Laurent	41 156 \$	38 909 \$	37 150 \$	39 561 \$	49 454 \$	49 980 \$	50 074 \$	49 980 \$
CIT Sud-Ouest	306 438 \$	301 792 \$	275 942 \$	310 529 \$	341 661 \$	345 292 \$	345 944 \$	345 292 \$
Aide autobus	12 498 320 \$	12 500 000 \$	12 217 200 \$	12 748 936 \$	13 000 000 \$	13 138 165 \$	13 000 000 \$	12 975 486 \$
Aide totale	53 688 078 \$	54 300 000 \$	51 249 516 \$	55 284 461 \$	55 850 000 \$	57 683 812 \$	56 900 000 \$	56 852 948 \$

DESCRIPTION DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS

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

A. Maintien du patrimoine

A.1 Métro Réno-systèmes – Phase I – Projet autorisé

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 bâtiments, 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 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;
- actualisation des télécommunications;
- 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\$ chacune. Après avoir contribué à la rénovation des stations du réseau initial, la part de l'AMT pour les quatre prochaines années représente près de 39 M\$.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	12,930	15,973	9,125	0,847	38,875	38,875	-	-

A.2 Remplacement de 22 voitures (remplacement des voitures 800) – Ligne Dorion-Rigaud – Projet autorisé

Le parc de matériel roulant utilisé sur la ligne de trains de banlieue Dorion-Rigaud est constitué, entre autres, de 36 unités de la série 800 (1952) qui composent quatre des six rames. Mis à part la conversion du système de chauffage à vapeur à un chauffage électrique en 1989, aucune modernisation n'a été effectuée sur ces voitures. Ces dernières comportent à l'heure actuelle une série de lacunes importantes, notamment au niveau de :

- **la sécurité :**
 - l'absence de portes automatiques entraîne la présence d'un membre d'équipage supplémentaire afin de rehausser la sécurité des passagers lors de l'embarquement ou de la descente, et pour refermer les portes lors du changement de direction du train. Malgré cette présence, plusieurs incidents impliquant des passagers sont tout de même survenus au fil des années à cause de cette situation;

- les dimensions des fenêtres d'évacuation sont en deçà des dimensions requises et ne répondent pas aux normes actuelles de sécurité;
 - les matériaux utilisés à l'origine pour l'isolation, pour les revêtements de plancher et le rembourrage des sièges ne respectent pas les standards modernes d'inflammabilité et d'émission de gaz toxiques.
- **la fiabilité :**
 - ces voitures ont été construites en 1953 et n'ont jamais subi de remise à neuf. Seuls quelques systèmes ont subi une modernisation en 1989. Leur fiabilité décroît en fonction de leur âge et leurs coûts d'entretien augmentent.
 - **le confort :**
 - les sièges des voitures sont d'un modèle désuet offrant un confort limité, bien en deçà des standards acceptables d'aujourd'hui;
 - l'absence de ventilation et d'air climatisé requiert l'ouverture des fenêtres durant la saison chaude. L'arrivée de l'hiver oblige à poser des doubles fenêtres pour diminuer les courants d'air froids;
 - la caisse étant en acier doux, la majorité des voitures montrent des signes apparents de corrosion, certaines voitures laissant même paraître le jour;
 - l'esthétique laisse à désirer et un nettoyage en profondeur n'a eu aucun effet sur l'apparente malpropreté de l'intérieur des voitures.

Le projet consiste à remplacer les 30 voitures de la série 800 actuellement en service. Six unités de la série 800 sont déjà hors-service.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,475	-	56,730	-	3,545	61,750	15,437	46,313	-

A.3 Réparations majeures – Trains (5 lignes) – Projet autorisé

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 gares et de matériel roulant. Les trains circulent sur des infrastructures ferroviaires appartenant aux chemins de fer (CN et CP). 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. Il en est de même pour les gares et le matériel roulant. En vertu des contrats d'exploitation avec les chemins de fer, l'AMT doit payer 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 couvert par l'AMT à 100 %.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
3,470	2,300	2,300	2,300	23,000	33,370	-	-	-

A.4 Allongement des quais – Ligne Dorion-Rigaud (Sainte-Anne-de-Bellevue, Dorval) – Projet en cours d'autorisation

Les rames utilisées actuellement pour le service de trains de banlieue Dorion-Rigaud comportent 7, 8 ou 10 voitures, pour une longueur de trains de 595, 680 ou 850 pieds. Or, les quais de plusieurs des gares de cette ligne sont plus courts, ce qui implique que les usagers descendant à cette gare ne peuvent voyager dans n'importe laquelle des voitures. La réalisation de ces travaux est prévue à raison de 2 gares par année, soit les gares Sainte-Anne-de-Bellevue et Dorval en 2003.

La mise en service des nouvelles locomotives en 2001 a amélioré considérablement le temps de parcours et favorisé une demande accrue sur la ligne de trains de banlieue Montréal / Dorion-Rigaud, nécessitant l'allongement des quais à certaines gares de la ligne de trains de banlieue. Cette mesure permettra d'accroître la sécurité et le confort des usagers qui empruntent les gares où les quais sont courts, en leur permettant de voyager à bord de n'importe quelle voiture de train.

Comme 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 même, sortir à la prochaine gare.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,050	1,134	-	-	-	1,184	0,296	0,888	-

A.5 Entretien majeur des équipements métropolitains – Projet autorisé

Certains de ces équipements se sont détériorés avec les années et nécessitent des réparations importantes (ex. : travaux de resurfaçage dans des stationnements, remplacement d'équipements mécaniques et électriques, etc.). L'ensemble de ces coûts est couvert par l'AMT à 100 %.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,315	0,600	0,600	0,600	6,000	9,115	9,115	-	-

A.6 Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – phase I – Nouvelle initiative

La gare Lucien-L'Allier accueille quotidiennement plus de 20 000 usagers provenant des lignes de trains de banlieue Dorion-Rigaud, Blainville et Delson. Les quais de béton de cette gare terminale sont dans un état de dégradation avancée et certains ne sont pas assez longs pour accueillir des rames de 10 voitures. De plus, l'éclairage actuel est insuffisant. À la suite du dépôt du concept, le projet sera réalisé par étapes.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,915	-	-	-	0,915	0,229	0,686	-

A.7 Métro – Étude et avant-projet de remplacement des MR-63 – Nouvelle initiative

L'acquisition de 342 voitures de métro permettra de remplacer le parc de voitures d'origine MR-63 ayant atteint la fin de leur vie utile. Ce nouveau matériel roulant sera plus performant grâce à une capacité de transport accrue, une meilleure fiabilité, des coûts d'entretien et d'exploitation réduits. Ces nouvelles voitures sont également requises pour faire face à la croissance de l'achalandage.

Ces voitures MR-63, mises en service en 1966, totalisent plus de 3 000 000 kilomètres et sont en fin de vie utile. Leur fiabilité poursuit sa tendance à la baisse, malgré les investissements dans les programmes d'entretien, minant ainsi la régularité et la disponibilité du service, et augmentant le degré d'insatisfaction de la clientèle. L'obsolescence de plusieurs systèmes met en péril la disponibilité des voitures MR-63 au-delà de 40 ans.

La croissance constante de l'achalandage depuis 1996 a requis la mise en service de plus de trains. En 2006, le parc actuel ne sera plus suffisant; il y aura un manque de trains. Le remplacement des voitures MR-63 par des trains de plus grande capacité et la provision d'option d'achat devront permettre d'assurer la disponibilité des trains en quantité suffisante pour répondre aux besoins jusqu'en 2015.

L'étude et l'avant-projet de remplacement des MR-63 est prévue de 2004 à 2006 et totalise 18,5 M\$. L'AMT s'engage à payer 12,5 % des coûts.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,048	0,889	0,375	-	2,312	2,312	-	-

A.8 Métro – Réaménagement des MR-73 – Nouvelle initiative

Afin d'augmenter la capacité de transport des voitures, de maintenir l'état intérieur des voitures et de contribuer au maintien de la satisfaction de la clientèle, il est nécessaire de procéder au réaménagement et à la rénovation des voitures de métro MR-73.

Depuis quelques années, le métro connaît une augmentation constante de l'achalandage, et ce, particulièrement sur la ligne 2 où la charge approche la capacité maximale de transport. De plus, à compter de 2006, le prolongement de la ligne 2 (Laval) fera en sorte que le matériel sera utilisé au maximum de sa disponibilité et que l'intervalle entre les deux trains sera au minimum. Il deviendra impossible d'ajouter de nouveaux trains au service avec le parc actuel.

La solution retenue est donc d'accroître la capacité réelle de chargement en modifiant l'aménagement intérieur des voitures. L'objectif était d'accroître de 10 % la capacité de chargement tout en maintenant la satisfaction de la clientèle.

De plus, une réingénierie des méthodes d'entretien permettra de réduire le taux d'immobilisation des voitures. Il sera donc possible d'offrir à la clientèle des voitures sécuritaires, propres et accueillantes.

Le coût total de ce projet est évalué à 33,3 M\$. L'AMT s'engage à payer 12,5 % des coûts.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,926	1,746	1,192	0,298	4,162	4,162	-	-

A.9 Métro- Réno-stations – phase II – Nouvelle initiative

Le programme Réno-Métro – phase II a pour but de rénover :

- les structures auxiliaires rattachées au métro qui présentent un état de dégradation avancée. Il n'y a jamais eu de programme de réfection pour ces structures. Les travaux prévus consistent principalement à réparer les zones de béton détériorées, lâches ou fissurées, à colmater les infiltrations, à remplacer les échelles d'accès et les paliers d'accès requis pour entretenir les équipements fixes, remplacer des équipements électriques désuets, remplacer la tuyauterie et effectuer des travaux d'aménagement extérieur;
- les diverses stations des prolongements du métro qui présentent en partie ou en totalité des signes de détérioration avancée causée par l'infiltration d'eau souterraine et le sel de déglçage au niveau des structures, des finis de plancher et des marches d'escalier;
- le tunnel des prolongements du métro affichant des signes de détérioration.

La phase I a été réalisée de 1996 à 1999 et touchait principalement les stations et le tunnel du réseau initial. Pour la phase II, en incluant les montants prévus pour la gestion de projet et le transport en tunnel, un investissement majeur de 63,3 M\$ est requis pour effectuer la réfection des structures auxiliaires du réseau des prolongements du métro.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, tous les projets relatifs aux stations et au tunnel des prolongements, de même qu'aux structures auxiliaires du métro, ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme. Les rénovations seront effectuées en minimisant la perturbation des opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation.

Le coût total de ce projet est évalué à 63,3 M\$. L'AMT s'engage à couvrir 12,5 M% de ces coûts.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,514	1,787	1,777	2,834	7,912	7,912	-	-

A.10 Ligne Mont-Saint-Hilaire – 5 locomotives – Nouvelle initiative

Dans le cadre du service complet sur la ligne Mont-Saint-Hilaire, des locomotives louées ont été utilisées afin de minimiser les coûts d'immobilisations pendant la période d'évaluation du service. Compte tenu du succès anticipé de ce service et de l'âge des locomotives louées, de nouvelles locomotives devront être acquises par l'AMT pour assurer la permanence du service.

Selon les résultats d'une étude coûts/bénéfices, réalisée pour le remplacement des locomotives sur la ligne de trains de banlieue Dorion-Rigaud, l'acquisition de locomotives neuves représente un investissement plus approprié à long terme que celle de locomotives usagées reconstruites.

Ce projet est évalué à 20,5 M\$ (2001) basé sur le coût des locomotives acquises pour la ligne de trains de banlieue Blainville.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	5,000	15,500	20,500	5,125	15,375	-

A.11 Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains – Nouvelle initiative

L'AMT a amorcé des démarches pour acquérir des immobilisations requises pour les équipements métropolitains et 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	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note

Note : Ces projets sont en cours de négociation et seront réalisés conditionnellement à leur autofinancement.

B. CONSOLIDATION DU RÉSEAU

B.1 Mesures préférentielles et voie réservée Côte-Vertu – Intersection Décarie – Projet en cours d'autorisation

Ce tronçon de voie réservée s'inscrit dans l'ensemble des mesures implantées depuis 2000 entre le terminus Le Carrefour à Laval et la station de métro Côte-Vertu. Avec la voie réservée sur Côte-Vertu, il s'agit du maillon permettant aux autobus de rejoindre le métro Côte-Vertu et de s'intégrer aux aménagements du nouveau terminus. En particulier, ce projet permet de relocaliser le trafic d'autobus hors des rues résidentielles, répondant ainsi au besoin exprimé par des centaines de résidents depuis des années.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,400	-	-	-	0,400	0,100	0,300	-

B.2 Terminus Côte-Vertu – Projet en cours d'autorisation

Le projet, en cours de réalisation, consiste à aménager un terminus hors-rue intégrant les services de la STM, de la STL, du CITBL et de l'express métropolitain Le Carrefour à la station de métro Côte-Vertu. Les autobus arrêtent de façon éparpillée sur les rues, entraînant de la confusion pour les usagers, rendant les correspondances difficiles et l'environnement peu sécuritaire en raison de la multiplicité des conflits piétons-autobus.

Le concept de ce terminus a été développé, par consensus, en collaboration avec la STL, la STM, le MTQ et l'arrondissement St-Laurent. L'adhésion enthousiaste des résidents au projet a également pu être vérifiée lors d'une assemblée publique tenue le 15 mai 2003 dans les locaux de l'arrondissement St-Laurent.

Le processus d'expropriation des terrains du site est en phase finale suite à l'autorisation obtenue du MTQ pour acquérir les terrains.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
2,933	4,291	-	-	-	7,224	1,806	5,418	-

B.3 Voie réservée Marcel-Laurin/Côte-Vertu – Virage à gauche et intersection Marcel-Laurin/Henri-Bourassa – Projet autorisé

Ces tronçons de voie réservée s'inscrivent dans l'ensemble des mesures implantées depuis 2000 entre le terminus Le Carrefour à Laval et la station de métro Côte-Vertu. Avec la voie réservée sur Côte-Vertu, ils constituent l'avant-dernier maillon permettant aux autobus de rejoindre le métro Côte-Vertu et de s'intégrer aux aménagements du nouveau terminus. En particulier, ce projet permet de relocaliser le trafic d'autobus hors des rues résidentielles, répondant ainsi au besoin exprimé par des centaines de résidents depuis des années. Également, il permet aux autobus direction nord, en pointe d'après-midi, de contourner la congestion survenant entre Henri-Bourassa et le viaduc CN et produite par la réduction de 3 à 2 voies du boulevard Marcel-Laurin.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1 017,7	165,0	-	-	-	1 182,7	296,0	886,7	

B.4 Ligne Blainville – Aménagement permanent des gares et des infrastructures – Gare Sainte-Rose – Projet en cours d’autorisation

La gare Sainte-Rose a été aménagée en 1997 dans le cadre de l'expérience pilote de la ligne de trains de banlieue Blainville. Les aménagements ont été réalisés de façon temporaire (surface en gravier et éclairage sur poteaux de bois). Un premier petit stationnement en gravier d'environ 50 places a d'abord été aménagé sur le côté nord-est de l'intersection du boul. Ste-Rose et de la voie ferrée. Par la suite, avec l'accroissement rapide de l'achalandage sur la ligne, le stationnement a été agrandi par trois fois sur le côté sud-ouest de l'intersection avant d'atteindre la capacité actuelle de 400 cases en janvier 2003. La ligne a été déclarée permanente en 2000. Le projet consiste à aménager de façon permanente le stationnement temporaire et d'atteindre la capacité ultime de 650 cases en 2004. Le stationnement permanent sera pavé, drainé avec égouts pluviaux, bassins de rétention, bordures, aménagement paysager, lampadaires (fûts métalliques), incluant un chemin d'accès pavé et une boucle de virage pour autobus de la STL.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	3,000	-	-	-	3,000	0,750	2,250	

B.5 Ligne Blainville – Aménagement permanent des gares et des infrastructures – Gare Saint-Martin ou relocalisation – Projet en cours d’autorisation

La gare Saint-Martin a été aménagée en 1997 dans le cadre de l'expérience pilote de la ligne de trains de banlieue Blainville. Les aménagements ont été réalisés de façon temporaire (surface en gravier et éclairage sur poteaux de bois). La ligne a été déclarée permanente en 2000 et suite à l'augmentation de l'achalandage le stationnement a été agrandi à la fin de 2002. Le projet consiste à aménager de façon permanente le stationnement temporaire de 292 places et de l'agrandir pour atteindre une capacité totale de 503 places en phase ultime. Les travaux de la phase I prévoient l'aménagement de 247 cases permanentes et, en phase II, l'aménagement de 256 cases permanentes, chemin d'accès pavé, bassin de rétention pour recueillir les eaux pluviales, éclairage permanent et deux quais ferroviaires avec abris.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,200	1,320	-	-	1,520	0,380	1,140	-

B.6 Accroissement Blainville – Signalisation ferroviaire (de Saint-Martin à Blainville) – Projet en cours d’autorisation

L'achalandage de la ligne Blainville excède, depuis septembre 2000, la capacité du service actuel, soit près de 8 000 passagers par jour. Afin d'augmenter la capacité à près de 10 000 passagers par jour, des travaux d'amélioration de la signalisation ferroviaire doivent être réalisés afin de permettre la circulation plus rapprochée des trains et d'améliorer la performance du service.

Les modifications requises consistent à mettre en place un système de commande centralisée de la circulation (CCC) afin d'améliorer la sécurité et la fiabilité du service tout en réduisant l'intervalle entre les trains, ce qui permet d'augmenter la capacité au centre de la période de pointe.

Le tronçon compris dans ce projet est situé entre les gares Saint-Martin et Blainville. Le tronçon entre les gares Parc et Saint-Martin fait partie du projet de trains de banlieue Blainville.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	4,000	-	-	4,000	1,000	3,000	-

B.7 Accroissement Blainville – Rail soudé de Sainte-Thérèse vers Blainville (2 milles) – Projet en cours d'autorisation

Lors de la mise en place de l'expérience pilote de la ligne de trains de banlieue Blainville, les infrastructures ferroviaires avaient fait l'objet d'une inspection afin de déterminer la qualité suffisante pour la circulation des trains. L'inspection a démontré une qualité suffisante pour permettre la mise en place de l'expérience pilote.

Depuis la mise en place en 1997 de la ligne où circulent maintenant près de 30 trains de banlieue par jour, le nombre de défauts de rails relevés annuellement a augmenté de plus de 350 % sur la subdivision Lachute et de plus de 1 000 % sur la subdivision Sainte-Agathe.

C'est pourquoi un programme de réfection des rails a été entrepris en 2001 et poursuivi en 2002 afin de remplacer en ordre de priorité les sections de rails où il y avait urgence de procéder. Les endroits les plus critiques sur les subdivisions Lachute et Sainte-Agathe ont été remplacés en 2001 (5 milles) et en 2002 (9,7 milles). Afin de compléter le programme de réfection, il reste 2 milles de voies à remplacer (subdivision Lachute P.M. 18,6 à 20,32 et subdivision Sainte-Agathe P.M. 0,0 à 0,38).

Le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP), propriétaire de l'emprise, est disposé à réaliser les travaux aux mêmes conditions que pour les travaux réalisés en 2001 et 2002.

Le remplacement des rails endommagés et des joints de rails écrasés par du rail soudé permettra d'améliorer la sécurité, la fiabilité et le confort des usagers. Il permettra aussi d'éliminer la restriction de vitesse de 40 mi/h, réduisant ainsi le temps de parcours et augmentant la compétitivité du service.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,133	-	-	-	1,133	0,283	0,850	-

B.8 Accroissement Blainville – Zone d'accueil gare Parc – Projet en cours d'autorisation

La gare Parc fait office de gare terminale du service de la ligne de trains de banlieue Blainville. Environ 48 % de l'achalandage total (8 650 passagers par jour en septembre 2002) monte à cette gare alors qu'à la gare Lucien-L'Allier, on a 41 % de l'achalandage total qui y monte.

Lors de la mise en place de l'expérience pilote, des aménagements minimaux ont été réalisés. Depuis que la ligne a été déclarée permanente, les quais ont été allongés et des abris ont été installés. Il reste à aménager de façon permanente la zone d'accueil.

La clientèle utilisant la gare Parc étant plus importante que celle qui utilise la gare Lucien-L'Allier ou la gare Vendôme, il apparaît primordial d'offrir à cette clientèle des conditions de confort, d'accueil et de sécurité se rapprochant le plus possible de ce qui est offert à la clientèle des gares Lucien-L'Allier ou Vendôme, tout en respectant les conditions urbaines à la gare Parc.

Les objectifs de ce projet sont de mieux répondre à la demande actuelle et future afin :

- d'offrir une meilleure identification de la gare dans son milieu;
- d'améliorer la fluidité des cheminements pour les piétons;
- d'accroître la clientèle du transport en commun.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,450	-	-	-	0,450	0,113	0,337	-

B.9 Site de garage Saint-Jérôme (incluant les infrastructures ferroviaires) – Projet en cours d'autorisation

Le garage de nuit des trains de cette ligne est effectué au triage du CFCP près de l'usine General Motors à Sainte-Thérèse. Ce site avait été retenu afin de minimiser les coûts d'immobilisation lors de la mise en place de l'expérience pilote. Cette localisation temporaire du site de garage comporte toutefois des inconvénients importants qui seront réduits ou éliminés avec le déplacement vers Saint-Jérôme. Ce projet de nouveau site de garage comprend entre autres l'aménagement de voies de garage, l'alimentation électrique 480 volts requise pour l'arrêt des moteurs des locomotives, un poste de ravitaillement des locomotives en carburant, un bâtiment pour les équipes de trains, des caméras de surveillance et une clôture entourant le site pour la sécurité. La plupart de ces installations n'existent pas au site de garage actuel de Sainte-Thérèse. Il est également nécessaire de rénover les infrastructures ferroviaires entre la gare Blainville et le nouveau site de garage (12,4 km). Ce projet est en cours de réalisation.

Des améliorations seront réalisées avec l'implantation de ce nouveau site de garage en éliminant quotidiennement huit manœuvres à vide entre Sainte-Thérèse et Blainville, quatre le matin très tôt et quatre le soir. Ces manœuvres occasionnent du bruit qui dérange les résidents près de la voie ferrée à Blainville qui ont déposé un recours collectif contre l'AMT. Également, le CFCP a avisé l'AMT de son intention d'utiliser le triage pour ses propres besoins de marchandise à court terme.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
2,335	8,590	-	-	-	10,925	2,731	8,194	-

B.10 Gare Saint-Jérôme – Projet en cours d'autorisation

Le service actuel de la ligne Blainville transporte plus de 8 000 passagers par jour dont 15 % proviennent de la région de Saint-Jérôme, de Mirabel et du reste du territoire au nord de Saint-Jérôme.

Avec le prolongement du service vers Saint-Jérôme, une étude de marché a démontré un potentiel de près de 1 000 nouveaux passagers par jour. Ces résultats se sont avérés positifs et ont été présentés aux différents partenaires. La Ville de Saint-Jérôme et le CIT des Basses-Laurentides sont en faveur du projet. La Ville a accepté d'être intégrée au territoire de l'AMT depuis janvier 2003 et paie en conséquence.

Ce projet consiste à améliorer les infrastructures ferroviaires (principalement le remplacement de la voie ferrée) au nord de nouveau site de garage (3 km) et aménager une nouvelle gare à Saint-Jérôme (quais, stationnement et signalisation).

Ce projet est conditionnel à la réalisation du projet de nouveau site de garage à Saint-Jérôme (Saint-Antoine).

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
	3,625	-	-	-	3,625	0,906	2,719	-

B.11 Gare Chabanel – Projet en cours d'autorisation

Le « Quartier de la mode » connaît depuis quelques années une mutation importante. Dorénavant appelé Innopôle, ce secteur fait 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.

Afin de permettre un accès rapide et fiable par transport collectif depuis l'extérieur de l'Île de Montréal, il est prévu d'aménager une gare de trains de banlieue sur la ligne Blainville à l'intersection de la rue Chabanel (nord de l'Île de Montréal). C'est une demande de la Ville de Montréal.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,022	-	0,978	-	-	1,000	0,250	0,750	-

B.12 Gare Mirabel – Projet en cours d'autorisation

Dans le cadre du prolongement du service actuel Blainville vers Saint-Jérôme, il est prévu d'ajouter une gare additionnelle à Mirabel. Cette nouvelle gare permettrait d'augmenter l'achalandage du transport en commun ainsi que la capacité d'accueil et de stationnement de la ligne de trains de banlieue. L'aménagement de cette gare permettrait aussi de maximiser l'utilisation d'infrastructures existantes et de diminuer la congestion routière sur l'A-15.

Ce projet s'intègre dans le projet de prolongement du service à Saint-Jérôme.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	1,000	-	-	1,000	0,250	0,750	-

B.13 Étude – Dessertes du parc industriel de Mirabel – Projet autorisé

Le parc industriel de Mirabel connaît une forte croissance de ses effectifs qui devrait se poursuivre. Cette forte croissance fait appel à 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	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,100	-	-	-	0,100	0,100	-	-

B.14 Étude sur l'axe Henri-Bourassa – Projet en cours d'autorisation

Ce projet fait suite à l'étude de faisabilité d'un SLR qui s'était conclue par son abandon. À partir de ce constat, il faudrait identifier des moyens d'améliorer le TC dans cet axe.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,075	0,325	-	-	-	0,400	0,100	0,300	-

B.15 Amélioration de la sécurité – Voie réservée Pie-IX – Projet autorisé

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 à partir d'abribus situés dans le terre-plein central du boulevard Pie-IX. Les usagers se rendent aux abribus en traversant les voies de circulation automobile et se trouvent alors, 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 normalisation 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, en temps réel, les usagers dans les abribus des perturbations de service lorsqu'elles surviennent, de même que pour leur faire part de consignes de sécurité particulières.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,775	0,160	-	-	-	0,935	0,935	-	-

B.16 Voie réservée Pie-IX – Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon – Projet en cours d'autorisation

Mesures préférentielles aux intersections :

Une des principales causes d'accidents survenant sur le boulevard Pie-IX est liée aux mouvements de virage à gauche par les automobilistes durant les heures d'utilisation de la voie réservée à contresens. Des mesures préférentielles de supersignalisation à message variable sont requises aux intersections plus problématiques (47ième Rue et Denis-Papin), là où la voie de virage à gauche est déplacée lorsque la voie réservée est en fonctionnement.

Mesures préférentielles en tronçon :

Le comité de sécurité de la voie réservée Pie-IX, qui regroupe avec l'AMT tous les intervenants incluant la police (SPVM), la STM et les représentants des arrondissements, recommande la construction d'une clôture sur le mail central pour dissuader les piétons de traverser le boulevard entre les intersections. Cette recommandation fait suite aux accidents survenus aux piétons qui n'avaient pas vu venir les autobus roulant à contresens durant les heures d'opération de la voie réservée.

Ces deux mesures ont été jugées prioritaires par le comité de sécurité.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,115	0,390	-	-	-	0,505	0,126	0,379	-

B.17 Étude d'aménagements permanents – Voie réservée Pie-IX – Projet autorisé

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. Les récents accidents ont conduit à un examen des mesures de sécurité à implanter et à une analyse du futur.

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 devrait tenir compte notamment d'une extension jusqu'à Laval et jusqu'à la rue Notre-Dame, tout en prenant en compte les projets en cours.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,150	0,050	-	-	-	0,200	0,200	-	-

B.18 Voie réservée A-25 – Parachèvement et phase II – Projet en cours d'autorisation

En 2001, l'ouverture du stationnement incitatif de Terrebonne et de la première phase de la voie réservée sur l'autoroute 25 ont connu un franc succès et ont permis d'accroître l'achalandage des transports en commun dans ce secteur de la couronne nord-est.

Le projet de parachèvement consiste à compléter la signalisation aérienne et ajouter des glissières de sécurité afin de permettre la mise en place du covoiturage sur l'ensemble de la voie réservée de l'autoroute 25, pour l'automne 2003.

Le projet permettra également de prolonger la voie réservée en direction nord afin de réduire le temps de parcours.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,430	-	1,860	-	-	2,290	0,573	1,717	-

B.19 Relocalisation et agrandissement – Stationnement Sherbrooke Est – Projet en cours d'autorisation

Après le succès obtenu par la combinaison du stationnement Sherbrooke Est au 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. Le stationnement de 325 places présente un taux d'occupation de plus de 95 %.

Dans le cadre des 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	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,035	-	0,343	-	-	0,378	0,095	0,283	-

B.20 Étude du prolongement de la voie réservée A-20 – Projet autorisé

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. Il s'agit de la mise en place d'une voie réservée aux autobus et au covoiturage en direction de Montréal, de la construction d'un nouveau terminus et la relocalisation du stationnement incitatif à Sainte-Julie, de la modernisation du stationnement incitatif de Mortagne et de 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	2004	2005	2005	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,070	0,063	-	-	-	0,133	0,133	-	-

B.21 Mesures préférentielles – Route 132/Montbrun – Projet en cours d'autorisation

À l'approche de Montréal, les autobus subissent des retards en pointe AM dus à la congestion survenant à Boucherville sur la Route 132 à l'approche du carrefour Montbrun. La solution à ce problème consiste à construire une voie réservée sur l'accotement, sur un tronçon de 1,5 km précédant le carrefour, permettant ainsi aux autobus de contourner la congestion. Le gain de temps et la régularité des horaires permettent d'attirer plus d'usagers. Le projet a reçu l'accord de l'arrondissement Boucherville et de la Ville de Longueuil.

Le projet a fait l'objet d'un premier appel d'offres en septembre 2002. Le concept a été optimisé afin de réduire les coûts et un nouvel appel d'offres a été lancé au printemps 2003, puis le contrat ajusté pour réviser le concept (automne 2003).

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,053	0,810	-	-	-	0,863	0,216	0,647	-

B.22 Stationnement – Boucherville – Projet en cours d'autorisation

Ce projet de stationnement incitatif (en cours de réalisation) et de point de correspondance a trois objectifs :

- permettre la réorganisation du réseau d'autobus du RTL à Boucherville en introduisant un nouveau point de correspondance;
- éliminer le problème du stationnement illégal des usagers du TC sur le boulevard Marie-Victorin à proximité des bretelles de la Route 132;
- introduire une correspondance efficace entre les réseaux du CITSV et du RTL, afin d'offrir une solution TC pour faciliter les déplacements de Sorel et Varennes vers l'est de Montréal et Boucherville.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	2,000	-	-	-	2,000	0,500	1,500	-

B.23 Agrandissement du stationnement Sainte-Julie – Projet en cours d'autorisation

Le stationnement incitatif de Sainte-Julie a atteint sa capacité et le stationnement de l'aréna municipal est utilisé pour accommoder les débordements. Pour répondre à la demande et favoriser l'intégration des services de transport collectif régionaux, l'AMT avait envisagé de mettre en place un terminus métropolitain dans la bretelle de la sortie 102. Comme ce projet est trop coûteux, l'AMT et la Ville de Sainte-Julie envisagent plutôt d'agrandir le stationnement incitatif actuel en utilisant le terrain de l'autre côté du boulevard Armand-Frappier, ce qui permettra d'ajouter trois quais d'autobus et 233 cases de stationnement. Le projet comprend l'installation d'un feu de circulation sur le boulevard Armand-Frappier pour faciliter l'accès au stationnement.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,400	-	-	-	1,400	0,350	1,050	

B.24 Stationnement Route 132 – Varennes – Projet en cours d'autorisation

Ce projet vise à implanter un nouveau stationnement incitatif à Varennes pour améliorer l'accès au transport collectif pour les résidents de Varennes et Verchères se déplaçant vers Longueuil ou Montréal dans l'axe de la Route 132. Un comité de suivi pour la mise en place a été formé en 2003 et une étude est en cours pour confirmer le choix du site.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,500	-	-	0,500	0,125	0,375	-

B.25 Stationnement de Montarville – Projet en cours d'autorisation

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la mise en place d'une voie réservée aux autobus et au covoiturage sur l'A-20 en direction de Montréal entre l'A-30 et le pont-tunnel L.-H.-Lafontaine. Le stationnement de Montarville, situé à proximité de l'échangeur A-20/de Montarville à Boucherville, a déjà fait l'objet d'aménagements temporaires et a été utilisé lors de travaux sur l'A-20. Le projet vise à implanter un stationnement incitatif permanent de 500 cases à cet endroit pour intercepter les automobilistes circulant sur l'A-20 vers Montréal et leur offrir un accès direct à un service TC de haute qualité.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	1,000	-	-	1,000	0,250	0,750	-

B.26 Mesures préférentielles –Voie réservée Route 116 – phases I et II – Projet autorisé

Les autobus circulant sur la route 116 subissent actuellement d'importants retards à l'approche du carrefour Route 116/Boulevard Seigneurial. Ces retards sont évalués à 15 minutes.

L'aménagement de voies réservées sur l'accotement de la Route 116 permettra d'offrir un niveau de service optimisé vers le terminus Longueuil et la gare de Saint-Bruno. De plus, le ministère des Transports du Québec (MTQ) procède actuellement à la reconstruction du viaduc, situé au-dessus des voies ferrées du CN, et de ses approches. Ce viaduc est situé à proximité de la rue des Cèdres dans l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville. La réalisation de ce projet permet également d'aménager un tunnel

piétonnier pour desservir les piétons et les usagers du transport en commun qui veulent se rendre de part et d'autre de la route 116.

L'AMT et la Ville de Longueuil participent financièrement (50/50) à la construction d'un tunnel piétonnier.
(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,400	1,050	-	-	-	1,450	0,363	1,087	-

B.27 Gare Edna-Maricourt – Projet en cours d'autorisation

Le projet initial de mise en place de la ligne de train de banlieue entre Mont-Saint-Hilaire et Montréal comprenait cinq gares, dont une gare d'envergure régionale dans l'ex-municipalité de LeMoine. À la demande de l'ex-Ville de Longueuil, du RTL et du MTQ qui avaient exprimé certaines préoccupations quant à l'emplacement envisagé, une étude plus détaillée a permis de conclure que la mise en place d'une gare entre le chemin Chambly et la rue Edna à Longueuil serait préférable. Cette nouvelle gare permettrait d'augmenter considérablement l'achalandage et la rentabilité de la ligne de train de banlieue, tout en offrant un accès direct vers le centre-ville aux résidents des arrondissements Saint-Hubert et Vieux-Longueuil.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,400	0,200	1,800	-	-	2,400	0,900	1,500	-

B.28 Voie réservée – Échangeur Taschereau – Projet en cours d'autorisation

L'échangeur Taschereau est le point de convergence d'un grand nombre de circuits du RTL et des CIT qui assurent la navette entre la Rive-Sud de Montréal et le terminus Centre-Ville en empruntant la voie réservée à contresens du pont Champlain. La voie réservée aux autobus, en cours de réalisation au centre de l'échangeur Taschereau, est un tronçon de voie réservée en site propre, d'environ 1 km de longueur. Ce tronçon établira le lien entre la voie réservée de l'autoroute 10, construite en 2000, et la voie réservée à contresens du pont Champlain, de même qu'un lien direct en site propre entre le terminus Brossard/Panama et la voie réservée à contresens du pont Champlain.

Ce projet fait partie du projet du réaménagement géométrique de l'échangeur Taschereau/A-10 entrepris par le MTQ. Le projet comprend la construction de deux ponts d'étagement exclusifs aux autobus afin de franchir le boulevard Taschereau et une des bretelles de l'échangeur sans s'arrêter. Il comprend aussi un tunnel, également exclusif aux autobus, sous la chaussée nord de l'A-10 permettant aux autobus d'atteindre la voie réservée au centre de l'A-10, à partir du terminus Panama.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
7,600	4,665	1,235	-	-	13,500	3,375	10,125	-

B.29 Réorganisation du terminus et stationnement Brossard/Panama – Projet en cours d'autorisation

Le réaménagement géométrique de l'échangeur Taschereau et la construction du tronçon de voie réservée aux autobus au centre de cet échangeur modifieront les voies d'accès des autobus au terminus Brossard/Panama. Ces modifications auront un impact considérable sur le fonctionnement du terminus existant et sur la capacité et l'accessibilité du stationnement incitatif qui lui est adjacent. Une première

option implique les aménagements minimaux afin de maintenir un niveau d'opération acceptable. Le projet permettra également de solutionner les contraintes d'opération et de sécurité qui affligent actuellement le terminus existant.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,400	1,413	-	-	1,813	0,453	1,360	-

B.30 Place d'accueil – Terminus Longueuil – Projet en cours d'autorisation

La place d'accueil, située au point d'entrée principal du terminus métropolitain, complète ce projet. Il vise à lier le développement de la Place St-Charles de la ville de Longueuil au terminus Longueuil. Son emplacement stratégique lui permet d'assurer la continuité de la promenade du terminus tout en devenant un pôle civique important pour la Ville de Longueuil.

La Place d'accueil vise également à offrir aux usagers (des piétons et cyclistes) du transport en commun des aires de repos et de détente avec mobilier urbain. Son aménagement est complété par des structures légères intégrées au terminus, des arbres d'alignement et des espaces de stationnement pour personnes handicapées et pour bicyclettes.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,800	-	-	-	0,800	0,300	0,500	-

B.31 Gare Lachine – Ligne Dorion-Rigaud – Projet en cours d'autorisation

Sur le quai de la gare Lachine en direction Montréal, il n'y a qu'un seul abri d'une capacité de 10 à 15 personnes, les autres usagers devant attendre sur le quai, exposés aux intempéries. Or selon les enquêtes réalisées, il y a régulièrement plus de 50 passagers en attente sur le quai. Le projet consiste à démolir l'abri existant pour en reconstruire un nouveau plus spacieux et plus accueillant pour les usagers et, par la même occasion, à améliorer les équipements existants sur les quais (éclairage et revêtement extérieur des escaliers).

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,040	0,285	-	-	-	0,325	0,081	0,244	-

B.32 Ligne Dorion-Rigaud – Gare Terrasse-Vaudreuil – Projet en cours d'autorisation

La gare Pincourt / Terrasse-Vaudreuil, située à l'intersection de la 1ère Avenue et du 4e boulevard à Terrasse-Vaudreuil, comporte 25 cases de stationnement. Or, selon les comptages à bord de septembre 2001, des 160 usagers montés à cette gare, 56 y avaient accédé en automobile et 37 s'y étaient fait reconduire. Les usagers qui ne peuvent stationner dans le stationnement de 25 cases le font dans les petites rues avoisinantes, ce qui occasionne des nuisances aux résidents et empêche l'entretien d'hiver.

Le stationnement sur rue a occasionné plusieurs plaintes de la part des citoyens et la Ville de Terrasse-Vaudreuil a demandé à l'AMT d'identifier une ou des solutions afin d'éliminer le stationnement des usagers du train de banlieue dans les rues de Terrasse-Vaudreuil.

La solution préconisée consiste à relocaliser la gare, les quais et le stationnement à l'est de la gare actuelle, près de l'intersection du 4^e boulevard et de la 3^e Avenue. Le terrain adjacent permettrait d'accueillir environ 130 véhicules.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,225	-	2,375	-	-	2,600	0,650	1,950	-

B.33 Étude et mesures préférentielles – Voie réservée Parc / René-Lévesque / Côte-des-Neiges – Projet en cours d'autorisation

De par leur localisation centrale stratégique, les voies réservées Côte-des-Neiges / René-Lévesque / Parc jouent un rôle majeur dans le réseau métropolitain par autobus, avec près de 450 autobus qui les empruntent quotidiennement pour transporter plus de 17 000 usagers. Ces voies s'avèrent régulièrement entravées par des véhicules en infraction. L'étude vise à renforcer la visibilité des voies réservées par la mise en place d'une présignalisation lumineuse, le remplacement des panneaux de voies réservées ainsi que par l'ajout de feux lumineux aux endroits stratégiques où les automobilistes ne respectent pas les voies réservées et où il y a des risques pour la sécurité.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,025	0,400	-	-	0,425	0,106	0,319	-

B.34 Terminus Saint-Eustache – Projet autorisé

L'aménagement servant de terminus à Saint-Eustache présente d'énormes déficiences et s'avère totalement inadéquat aussi bien pour les usagers que pour les organismes de transport. Ses carences sont nombreuses et de toutes natures : capacité insuffisante, générant des problèmes de circulation et de sécurité, encombrement des rues avoisinantes par des autobus, manque d'espaces de stationnement, inconfort pour les résidents à proximité (bruit), manque d'installations sanitaires, insuffisance de l'aire d'attente des usagers et d'abribus.

Le présent projet, en cours de réalisation, consiste donc à aménager un nouveau terminus à Saint-Eustache.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
2,900	0,200	-	-	-	3,100	0,775	2,345	-

B.35 Mesure préférentielle Bretelle Chevrier – Projet en cours d'autorisation

À cause des automobilistes cherchant à contourner la congestion de l'autoroute 10 Ouest durant la pointe du matin, il est très fréquent que les autobus du CIT Chambly-Richelieu-Carignan et du CIT Haut-Richelieu (rejoignant la voie réservée de l'Autoroute 10 par le tunnel Chevrier) soient pris dans des files d'attente dans la voie de gauche de la bretelle Chevrier et subissent des pertes de temps considérables pouvant avoisiner 15 minutes. Ces conditions de circulation difficiles font ainsi perdre aux usagers ayant fait le choix du transport en commun les gains de temps que leur procure en aval la voie réservée du pont Champlain.

Le projet consiste à mettre en place une voie réservée dans la bretelle Chevrier, sur une longueur de 200 mètres environ. Elle se raccorderait à la voie réservée existante du boulevard Lapinière, implantée lors de la réalisation du stationnement incitatif Chevrier.

L'aménagement de ce court tronçon de voie réservée dans la voie de gauche de la bretelle Chevrier facilitera de manière significative la progression des autobus vers le tunnel Chevrier et la voie réservée de l'axe A10 – Pont Champlain.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,312	-	-	-	0,312	0,078	0,234	-

B.36 Étagement de la jonction de l'Est – Ligne Deux-Montagnes – Projet en cours d'autorisation

La ligne Montréal/Deux-Montagnes, modernisée en 1992-1995 par le MTQ au coût de 300 M\$, a atteint la limite de sa capacité en 2000 avec plus de 12 M de passagers par année (plus de 30 000 passagers par jour). Pour accroître cette capacité et répondre à la demande (évaluée à près de 38 000 passagers par jour), il est nécessaire d'effectuer des travaux d'amélioration au niveau des infrastructures (doublement de la voie et étagement de la Jonction de l'Est), du matériel roulant (acquisition de 22 voitures automotrices) et des gares (ajout de deux gares avec stationnements).

L'étagement de la Jonction de l'Est est essentiel pour augmenter le nombre de trains de banlieue en évitant les conflits avec les trains de marchandise du CN qui croisent les trains de banlieue à cette jonction.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	5,296	7,944	-	13,240	1,655	4,965	6,620

B.37 Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et A-13 – Projet en cours d'autorisation

La ligne Deux-Montagnes, modernisée en 1992-1995 par le MTQ au coût de 300 M\$, a atteint la limite de sa capacité en 2000 avec plus de 12 M de passagers par année (plus de 30 000 passagers par jour). Pour accroître cette capacité et répondre à la demande (évaluée à près de 38 000 passagers par jour), il est nécessaire d'effectuer des travaux majeurs d'amélioration au niveau des infrastructures (doublement de la voie et étagement de la Jonction-Est), du matériel roulant (acquisition de 22 voitures automotrices) et des gares (ajout de deux gares avec stationnements).

Il s'agit du doublement de la voie entre les gares Bois-Franc et A-13, essentiel pour augmenter le nombre de trains de banlieue en évitant les conflits de rencontre des trains sur la voie simple à cet endroit.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	6,215	5,085	-	11,300	2,825	8,475	-

B.38 Relocalisation du stationnement incitatif Delson – Projet en cours d'autorisation

La performance du train de banlieue de Delson pourrait être améliorée par l'ajout d'une gare régionale en tête de ligne, facilement accessible à partir du réseau routier supérieur (R-132 et A-15). Par ailleurs, la construction de l'A-30 entre Sainte-Catherine et Candiac pourrait nécessiter de déplacer le stationnement incitatif actuel de Delson, utilisé par 300 usagers du CIT Roussillon. Une étude est sur le point d'être lancée pour combiner les deux projets et créer un terminus intermodal qui augmenterait nettement le niveau de service offert aux usagers de la MRC de Roussillon et augmenterait l'achalandage du transport collectif dans le secteur. Ce projet doit s'arrimer avec la construction prévue de l'A-30 (tracé nord ou sud).

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	0,800		0,800	0,200	0,600	-

B.39 Terminus Côte-Vertu – phase II – Nouvelle initiative

Le projet consiste à compléter les équipements du nouveau terminus mis en service en 2004 et à bonifier l'aménagement dans le but d'améliorer les conditions opérationnelles. Les équipements consistent en abris pour usagers (abribus, agrandissement des deux édicules de métro secondaires reportés de la phase 1) et en compléments à l'aménagement du site sud du terminus. Aussi, grâce à l'offre de la ville de céder la rue adjacente (Gohier), l'acquisition de propriétés riveraines permettra de relocaliser deux places de régulation afin de faciliter les conditions d'exploitation.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,500	1,150	-	1,650	0,413	1,237	-

B.40 Gare Concorde – Nouvelle initiative

La mise en place d'une nouvelle gare sur la ligne de trains de banlieue 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.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	1,800	-	-	1,800	0,450	1,350	-

B.41 Étude de réorganisation du terminus Henri-Bourassa – Nouvelle initiative

Dans le cadre du projet de prolongement de métro vers Laval dont l'ouverture est prévue pour 2006, plusieurs circuits d'autobus actuellement desservis par le site du terminus Henri-Bourassa pourraient se rabattre vers les stations de métro Cartier ou Montmorency à Laval.

Dans ce contexte, l'AMT désire développer et planifier les réaménagements requis pour l'exploitation des activités du terminus Henri-Bourassa après l'ouverture du métro à Laval. Un mandat sera confié à un consultant afin de procéder à l'identification des besoins opérationnels du terminus Henri-Bourassa pour 2006, d'analyser la faisabilité d'intégration des activités du terminus Henri-Bourassa Nord à celles du

terminus Henri-Bourassa Sud et d'élaborer de nouveaux concepts d'aménagement pour l'un ou l'autre des deux sites actuels.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,045	0,030	-	-	-	0,075	0,075	-	-

B.42 Stationnements – Axe Pie-IX – Nouvelle initiative

Dans le cadre de la mise en opération de la voie réservée en sens inverse sur le boulevard Pie-IX, et dans le cadre du prolongement de cette voie sur le territoire de Laval, ce lien crée l'opportunité d'implanter des stationnements incitatifs le long du tronçon. À titre de projet-pilote et à la demande des partenaires locaux, l'AMT aménage deux sites sur le territoire de Montréal (aménagement temporaire) afin d'évaluer la demande. Ces deux projets permettront de mieux quantifier la demande sur le territoire de Montréal et ainsi mieux localiser les sites à aménager de façon permanente à Montréal comme à Laval.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,280	-	-	-	1,280	0,320	0,960	-

B.43 Voie réservée Pie-IX – Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon – phase III – Nouvelle initiative

Le comité de sécurité de la voie réservée Pie-IX, qui regroupe avec l'AMT tous les intervenants incluant la police (SPVM), la STM, les représentants des arrondissements, recommande la construction sur le mail central d'une clôture pour dissuader les piétons de traverser le boulevard entre les intersections. Cette recommandation fait suite aux accidents survenus durant les heures d'opération de la voie réservée aux piétons qui n'avaient pas vu venir les autobus roulant à contresens.

Cette mesure a été jugée prioritaire par le comité de sécurité.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,250	-	-	-	0,250	0,062	0,188	-

B.44 Prolongement de la voie réservée Pie-IX – Laval – Nouvelle initiative

Inscrit au PTI 2004-2005-2006 de l'AMT à titre de nouvelle initiative, le projet de prolongement de la voie réservée Pie-IX sur le territoire de Laval se fera en collaboration avec le MTQ et tous les partenaires concernés, soit la Ville de Montréal, la STM, la Ville de Laval et la STL. L'aménagement d'une telle infrastructure permettra d'offrir un service efficace de transport collectif, de favoriser le transfert modal et de réduire la circulation routière dans le corridor du boulevard Pie-IX. Il est proposé de prolonger la voie réservée jusqu'à la jonction des autoroutes 25-440. Une révision de la desserte en TC du territoire de Laval et de Montréal dans le corridor Pie-IX, du métro Pie-IX à l'A-440, sera évaluée considérant la localisation actuelle des arrêts et l'intégration avec les services locaux desservant le territoire de Montréal-Nord, entre le boulevard Pie-IX et Albert-Hudon, sur Henri-Bourassa, Léger et Lacordaire.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,800	4,000	-	-	4,800	1,200	3,600	-

B.45 Ligne Mont-Saint-Hilaire – Aménagement permanent des gares – Nouvelle initiative

Dans le cadre de l'expérience pilote, l'aménagement des gares a été limité au niveau des coûts d'immobilisations. Pour compléter les aménagements permanents des quatre gares de Mont-Saint-Hilaire, McMasterville, Saint-Basile-le-Grand et Saint-Bruno selon les concepts retenus, des investissements de 11,34 M\$ (\$ 2001) sont anticipés.

Au niveau de la gare Saint-Lambert, un nouveau concept devra être élaboré pour aménager une gare plus fonctionnelle, avec les quais appropriés à l'est de la gare de Via Rail, ainsi qu'un stationnement permanent dont le terrain doit être acquis.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,300	5,100	5,940	11,340	2,835	8,505	-

B.46 Mesures préférentielles – STI – Nouvelle initiative

L'AMT prévoit réaliser, dans un premier temps, un plan stratégique d'intégration et de déploiement de STI aux équipements et aux services de transport en commun, autorisé et financé à parts égales par l'AMT et Transports Canada. À la lumière de ces résultats, l'AMT vise, avec ses partenaires, la mise en place graduelle d'applications dites « intelligentes » dans la gestion et le fonctionnement des équipements métropolitains de transport en commun qui peuvent fournir des outils efficaces pour améliorer et assurer une meilleure utilisation et une meilleure gestion des ressources. En outre, l'AMT souhaite poursuivre le développement amorcé sur le chemin Chambly en ce qui a trait aux mesures préférentielles aux feux.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	0,960	-	0,960	0,240	0,720	-

B.47 Étude de mesures préférentielles à l'approche de la voie réservée du pont Champlain – Direction sud – Nouvelle initiative

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 rendant 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 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. L'étude pour confirmer les coûts du projet est évaluée à 70 000 \$, dont 12 000 \$ pour les relevés.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,015	0,055	-	-	-	0,070	0,070	-	-

B.48 Réorganisation du terminus et stationnement Brossard/Panama – complément – Nouvelle initiative

Le réaménagement géométrique de l'échangeur Taschereau et la construction du tronçon de voie réservée pour autobus au centre de cet échangeur modifieront les voies d'accès des autobus au terminus Brossard/Panama. Ces modifications auront un impact considérable sur le fonctionnement du terminus existant et sur la capacité et l'accessibilité du stationnement incitatif qui lui est adjacent. La réorganisation du terminus peut impliquer la relocalisation de celui-ci en bordure immédiate de l'emprise de l'Autoroute 10 ainsi que le réaménagement complet du stationnement incitatif (seconde option).

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	1,087	3,100	-	4,187	1,047	3,140	-

B.49 Étude – Ligne Delson – Garage et gare régionale Candiac temporaire – Nouvelle initiative

Le service de train de Delson, incluant l'aménagement de quatre gares et la remise en état de sept voitures, a commencé en septembre 2001 avec un service initial de deux départs par période de pointe. Son objectif était de transporter 1 200 personnes par jour à la fin de 2002.

L'évaluation de l'opportunité d'implanter un service permanent devait se faire après au moins un an d'opération, soit à compter de septembre 2002. L'évaluation faite proposait que l'expérience pilote soit prolongée jusqu'au 30 juin 2003 en améliorant la fréquence (4 départs par période de pointe), de façon à mieux évaluer l'opportunité du maintien ou non de ce service puisque beaucoup de clients potentiels estimaient insuffisant l'horaire de deux trains.

Le prolongement du service avec quatre départs du 1er septembre 2002 au 30 juin 2003 a permis de doubler l'achalandage quotidien. Après huit mois de service à quatre trains le matin, les résultats sont en bonne voie d'atteindre les objectifs qui avaient été fixés pour la ligne de trains de banlieue Delson après trois ans d'opération. La satisfaction de la clientèle est très grande pour ce service régional.

Pour améliorer l'accessibilité régionale, les représentants du milieu ont demandé d'examiner l'aménagement d'une gare régionale à Candiac qui pourrait aussi inclure la relocalisation du stationnement incitatif actuel de Delson (CIT Roussillon). Cette nouvelle gare serait située en amont de la gare actuelle de Delson. Les trains actuellement garés la nuit à Delson devraient être déplacés à un nouveau site de garage près de cette nouvelle gare. Ce nouveau site de garage permettrait d'éliminer les impacts du bruit sur les résidents riverains à la gare actuelle de Delson.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,500	-	-	-	1,500	0,375	1,125	-

B.50 Ligne Dorion-Rigaud – Accès à la gare Vaudreuil par le boulevard Félix-Leclerc – Nouvelle initiative

La gare Vaudreuil a pour objectif de desservir tant les usagers locaux de Vaudreuil-Dorion que les usagers régionaux du reste de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Mise en service à l'été 2003, la gare n'est actuellement accessible qu'à partir du réseau routier local de Vaudreuil-Dorion, ce qui limite grandement son utilisation. Le prolongement du boulevard Félix-Leclerc offrira un accès direct à la gare à partir du réseau routier régional, en provenance des autoroutes 540, 20 et 40 ainsi que des routes 340 et 342. Le boulevard, d'une largeur de deux voies seulement, sera prolongé sur une distance d'environ 1 km entre la route 342 et la rue Boileau, adjacente à la gare. Soumis par l'AMT dans le cadre du volet 2.7 du programme d'infrastructures Canada-Québec 2000, ce projet implique une contribution de 692 000 \$ de la Ville de Vaudreuil-Dorion, de 692 000 \$ du MTQ, de 461 000 \$ du gouvernement fédéral et de 231 000 \$ de l'AMT.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,231	-	-	-	0,231	0,231	-	-

B.51 Étude de circulation sur l'axe Concorde / Notre-Dame – Nouvelle initiative

Avec l'arrivée du métro à Laval en 2006, le réseau d'autobus de la STL sera entièrement réorganisé pour optimiser le rabattement vers les trois nouvelles stations. Conformément au Plan stratégique de la STL, de nombreux circuits convergeront vers la nouvelle station intermodale Concorde via l'axe Concorde/Notre-Dame, ce qui permettra d'offrir une grande fréquence dans cet axe. Ce corridor pourrait donc devenir un corridor TC privilégié comprenant des mesures préférentielles, des voies réservées, des abribus plus confortables, de la signalisation dynamique et un réaménagement important de la voirie pour offrir plus d'espace au transport collectif, aux piétons et aux cyclistes. Le corridor à l'étude s'étend du carrefour Notre-Dame / Samson à l'ouest jusqu'à Saint-Vincent-de-Paul à l'est. Une étude de circulation et de réaménagement de la voirie débutera sous peu avec la STL et la Ville de Laval.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,200	-	-	-	0,200	0,200	-	-

B.52 Étude de mesures préférentielles – Corridor A-40 – Nouvelle initiative

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	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	0,200	-	0,200	0,200	-	-

B.53 Étude sur l'axe est-ouest Rive-Sud – Nouvelle initiative

Le boulevard Taschereau occupe une place centrale tant au niveau de l'activité commerciale qu'à celui des déplacements à Longueuil. Comme l'ex-MRC de Champlain l'avait envisagé, cet axe offre un grand potentiel de réaménagement pour offrir plus d'espace au transport collectif, aux piétons et aux cyclistes. En collaboration avec le RTL et la Ville de Longueuil, une étude sera entreprise pour transformer l'axe en réseau TC privilégié avec une fréquence élevée d'autobus, des mesures préférentielles, des voies réservées, des abribus plus confortables, de la signalisation dynamique et un réaménagement important de la voirie.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,200	-	-	-	0,200	0,200	-	-

B.54 Accroissement – Ligne Deux-Montagnes – Nouvelle initiative

La ligne Deux-Montagnes, modernisée en 1992-1995 par le MTQ au coût de 300 M\$, a atteint la limite de sa capacité en 2000 avec plus de 12 M de passagers par année (plus de 30 000 passagers par jour). Pour accroître cette capacité et répondre à la demande (évaluée à près de 38 000 passagers par jour), il est nécessaire d'effectuer des travaux d'amélioration au niveau des infrastructures (doublement de la voie et étagement de la Jonction de l'Est), du matériel roulant (acquisition de 22 voitures automotrices) et des gares (ajout de deux gares avec stationnements). L'ensemble de ce projet d'accroissement est évalué à 164 M\$ et nécessite trois années de travaux.

L'étagement de la Jonction de l'Est est essentiel pour augmenter le nombre de trains de banlieue en évitant les conflits avec les trains de marchandise du CN qui croisent les trains de banlieue à cette jonction.

Le doublement de la voie est essentiel pour augmenter le nombre de trains de banlieue en évitant les conflits de rencontre des trains de banlieue sur la voie simple.

Parallèlement à ces projets, 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 permettraient 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	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note

Note : Le coût du projet d'accroissement de la capacité de la ligne Deux-Montagnes est évalué à 164 M\$.

C. MESURES PRÉFÉRENTIELLES ET INCITATIVES AUX RÉSEAUX LOCAUX

C.1 Équipements de vente et de perception – Projet autorisé

Mis sur pied en 1998 par l'AMT, le Comité sur l'automatisation des systèmes de vente des titres et de perception des recettes regroupait l'Association des CIT, le RTL, la STL, la STM, l'AMT et le MTQ. Les travaux du Comité ont débouché sur un protocole d'entente en vue de la conception, l'acquisition et l'implantation d'un système commun à tous les organismes de transport de la région métropolitaine. Ce système permettra de gérer une carte à puce sans contact qui sera également commune. L'ensemble devra être cohérent, équitable et intégré, tout en préservant l'autonomie de gestion de chaque organisme.

Dans le cadre du protocole d'entente, l'AMT et les autres AOT ont confié le mandat de maîtrise d'œuvre du projet d'acquisition et d'implantation du système à la STM. Conformément à cette entente, la STM fera l'acquisition du système central; les équipements de vente et de perception seront acquis et exploités par l'AMT et les AOT; une instance commune prendra en charge tous les aspects liés à la gestion des cartes à puce.

Le 2 juillet 2001, un appel d'offres était lancé et un an plus tard, deux contrats étaient octroyés. Le contrat portant sur le système central et les différents équipements était octroyé à la firme française Ascom et celui de des boîtes de perception, qui équiperont les autobus de la STM et de la STL, à la firme américaine GFI représentée au Québec par la firme Garival.

Les travaux des fournisseurs et des équipes de projet des AOT ont officiellement débuté le 15 septembre. La mise en service généralisée est prévue dès le début 2006.

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

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

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,492	0,700	2,000	4,838	-	9,030	9,030	-	-

C.2 Harmonisation des horaires des AOT – Projet autorisé

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 minimiser 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 prépare 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	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,200	0,100	0,075	-	-	0,375	0,375	-	-

C.3 Service téléphonique à la clientèle et outils d'information – Projet autorisé

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 habituels 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 pourront offrir, par voie téléphonique et électronique, de l'information sur les horaires et heures de passage des autobus et trains de banlieue aux arrêts et gares de la région métropolitaine.

« Branché » sur les technologies d'information actuellement déployées par les organismes de la région, ce projet s'inscrit directement 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.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,450	0,200	-	-	-	0,650	0,650	-	-

C.4 Mesures préférentielles RTMA – Projet en cours d'autorisation

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 problèmes d'opération 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 la géométrie des carrefours afin d'optimiser les mouvements des autobus.

Une somme de 100 000 \$ par année sera réservée à l'intérieur des budgets alloués afin de déterminer et concevoir des mesures préférentielles distinctes.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,600	0,900	0,500	-	2,000	0,500	1,500	-

C.5 Sécurité – Centre de contrôle et systèmes de caméras dans les stationnements – Projet autorisé

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

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

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 constitue le centre névralgique des systèmes de télésurveillance opérationnels pour l'exploitation du réseau de trains de banlieue et du RTMA. Il permet d'intégrer toutes ces fonctions dans un même local avec la technologie et les ressources nécessaires.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,775	0,475	0,300	0,300	-	1,850	1,850	-	-

C.6 Signalétique en gare – Projet autorisé

Le nombre de gares desservies par l'AMT a augmenté rapidement depuis 1996 et la signalisation n'y est toujours pas uniforme. L'analyse de la signalisation dans les gares en a mis en évidence les lacunes et les besoins, et a permis de développer un plan intégré de structures d'identification et de signalisation.

Le programme retenu renseignera 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.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,250	0,250	0,250	-	-	0,750	0,750	-	-

C.7 Plan stratégique des systèmes de transport intelligents (STI) – Projet autorisé

L'AMT vise, avec ses partenaires, la mise en place graduelle d'applications dites « intelligentes » dans la gestion et le fonctionnement des équipements métropolitains de transport en commun. Ces applications peuvent fournir des outils efficaces pour améliorer et assurer une meilleure utilisation et une meilleure gestion des ressources.

L'AMT prévoit réaliser, dans un premier temps, un plan stratégique d'intégration et de déploiement de STI aux équipements et aux services de transport en commun, autorisé et financé à parts égales 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	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,250	0,250	-	-	-	0,500	0,250	-	0,250

C.8 Étude de services complémentaires dans les équipements métropolitains – Projet autorisé

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

- accroître la diversité des services offerts à l'usager afin d'accroître son intérêt pour les transports collectifs ;
- développer de nouvelles sources de revenus en partenariat avec l'entreprise privée.

Le développement de services complémentaires peut aussi, par l'ajout d'une présence humaine sur le site, jouer un rôle dans l'amélioration du sentiment de sécurité dans les équipements de l'AMT. Les revenus provenant du développement de services complémentaires doivent permettre l'autofinancement de ceux-ci sur une période de 5 à 7 ans.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note

Note : La réalisation de ces projets est conditionnelle à leur autofinancement.

C.9 Signalisation dynamique aux terminus Angrignon et Radisson – Projet en cours d'autorisation

Le projet vise l'amélioration de la qualité du service de TC en terminus par la transmission d'information fiable et pertinente à la clientèle et aux opérateurs.

Le projet consiste en l'installation de systèmes de signalisation dynamique sur les terminus pour transmettre de l'information à la clientèle et au personnel d'opération. Il s'agit d'afficher sur un panneau à éléments lumineux l'information suivantes : le numéro du prochain circuit desservant le quai; son heure de départ; l'heure actuelle; et, en rotation, les numéros des prochains circuits et leurs heures de départ.

En plus de réduire l'incertitude quant à la fiabilité du service, de fidéliser et d'attirer une nouvelle clientèle, le projet permet de limiter les besoins d'agrandissement des terminus en optimisant l'utilisation des quais et assure le maintien et la croissance de l'achalandage des terminus métropolitains.

Accord de tous les partenaires.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,150	0,700	-	-	0,850	0,212	0,638	-

C.10 Billetterie Angrignon – Nouvelle initiative

Le projet consiste à améliorer le service à la clientèle en construisant un nouveau kiosque, le kiosque existant ne présentant pas adéquatement l'espace nécessaire à l'exploitation d'une billetterie métropolitaine. L'augmentation de l'espace disponible permettra également l'installation de DAT dans le cadre du projet carte à puce et l'augmentation du niveau de service à la clientèle à cette billetterie. Le nouveau kiosque sera construit à l'extérieur de l'édicule du métro Angrignon. L'AMT n'aura donc plus à défrayer le loyer présentement versé à la STM pour l'occupation de l'espace du kiosque existant.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,080	-	-	-	0,080	0,080	-	-

C.11 Contribution au réseau local – Axe Saint-Michel – Nouvelle initiative

Le boulevard Saint-Michel, desservi par le circuit 67 de la STM, constitue un des axes de transport collectif les plus achalandés dans la région métropolitaine de Montréal avec une quarantaine de milliers de déplacements TC par jour. L'AMT propose de soutenir avec la STM la mise en place de mesures préférentielles pour autobus dans cet axe.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,200	-	-	-	0,200	0,200	-	-

C.12 Amélioration de l'accessibilité au transport adapté sur les équipements métropolitains – Nouvelle initiative

L'AMT a complété en 2003 l'inventaire de ses équipements afin de déterminer leur capacité à accueillir les personnes vivant avec des limitations. Une fois analysés, les résultats permettront d'établir des orientations quant à la priorité des travaux à effectuer pour rendre accessibles à ces personnes les équipements de l'AMT. Le vieillissement de la population demande d'accroître le sentiment de sécurité et l'accessibilité au réseau régulier. Ces travaux, une fois effectués, vont également faciliter l'accès du réseau régulier à plusieurs, c'est-à-dire la population à mobilité réduite composée de personnes âgées, de personnes handicapées de façon temporaire ou permanente (incluant les personnes se déplaçant en fauteuil roulant), de femmes enceintes et d'individus qui se déplacent avec des paquets ou une poussette.

La nature de ce projet est donc d'effectuer des travaux et des aménagements sur les équipements métropolitains afin de les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les travaux consistent à aménager des débarcadères et des bateaux pavés. L'installation de rampes d'accès, de mains courantes et de portes automatiques permet également d'assurer l'accessibilité. La modification de l'éclairage et de la signalisation existante permettra également d'améliorer l'accessibilité au réseau régulier, tout en augmentant le sentiment de sécurité, non seulement des personnes vivant avec des limitations, mais

également des usagers des services de transport collectif en général. Les débarcadères aménagés pourront également servir aux services de transport adapté.

Les travaux devraient s'échelonner sur trois ans, à compter de l'année 2004, au coût estimé de 200 000 \$.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,100	0,050	0,050	-	0,200	0,200	-	-

C.13 Calculeur de trajets métropolitains

Il s'agit d'un projet de modernisation des outils de diffusion de l'information à la clientèle et de montage d'un calculeur de trajets métropolitains par autobus, métro et trains de banlieue

Il consiste à développer et déployer une mise à niveau des systèmes intégrés d'information à la clientèle des organismes de transport de la région métropolitaine (systèmes MADOPER, MADPREP et INFOMIT) permettant d'assurer ou de soutenir :

- l'arrimage de ces systèmes aux nouveaux médiums et mécanismes de diffusion (sites Internet, systèmes téléphoniques, postes de travail spécialisés des agents d'information) et d'information (tarifs, circuits, horaires, arrêts, heures de passage, trajets multimodaux);
- l'interconnexion des systèmes autonomes de chaque organisme pour une intégration progressive de l'information transmise à la clientèle et le calcul de trajets métropolitains par autobus, métro et trains de banlieue.

Ces coûts englobent le développement et la mise en place d'une mise à jour des systèmes d'information intégrés actuellement en usage dans les organismes de transport.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,150	0,100	-	-	0,250	0,250	-	-

D. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

D.1 Prolongement du métro vers Laval – Projet autorisé

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 réalisation du projet est assurée par le Groupement SGTm formé d'ingénieurs, d'architectes et d'urbanistes. La STM est le sous-traitant désigné du Groupement SGTm pour les équipements fixes.

Présentement en construction, le prolongement (d'environ 5,2 kilomètres) de l'actuelle ligne 2 vers Laval à partir de la station Henri-Bourassa comprend : trois stations dont une intermodale avec le train de banlieue de Blainville, environ huit structures auxiliaires ainsi qu'un garage souterrain à l'arrière-gare de la station Montmorency. Le gouvernement du Québec a autorisé, le 3 juillet 2003, par le Décret no 729-2003, un budget de 547,72 M\$ pour réaliser le projet. À ce montant, s'ajoute une somme autofinancée par l'AMT de 27,3 M\$.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
168,900	209,900	92,900	36,000	67,320	575,020 ⁽¹⁾	27,300	547,720	-

⁽¹⁾ comprend 27,3 M\$ en projets autofinancés.

D.2 Via-bus de l'Est en site propre, emprise ferroviaire CN – Projet en cours d'autorisation

Le Via-bus de l'Est est une des pièces majeures de la stratégie d'intervention de l'AMT, depuis 1999, en collaboration avec ses partenaires, dans l'est qui vise l'implantation d'un corridor de transport en commun dans l'axe Est de Montréal / Couronne Nord-Est.

L'objectif principal de l'intervention est de mieux desservir les citoyens de l'Est de Montréal et de la MRC l'Assomption qui se dirigent au centre-ville, et d'augmenter la part de marché du transport en commun.

Ce projet, en cours de réalisation, consiste à aménager une voie réservée en site propre dans l'axe de l'emprise ferroviaire du CN. À ces aménagements, s'ajoutent également des voies réservées et autres mesures préférentielles :

- sur le pont Le Gardeur et sur la rue Notre-Dame à Repentigny;
- sur la rue Notre-Dame, à Montréal, dans le cadre du projet de modernisation;
- sur le boulevard René-Lévesque entre la rue Amherst et la station de métro Lucien-L'Allier;
- sur la rue Sherbrooke au niveau du boulevard Marien.

Combinés à des stationnements incitatifs, l'ensemble de ces aménagements permettrait de transporter 8 000 passagers pendant la période de pointe. Le projet a fait l'objet d'un consensus de tous les intervenants en 2000, incluant la STM. Cette solution permet, au meilleur coût, de répondre davantage aux besoins des clientèles actuelle et potentielle du transport en commun dans le corridor reliant l'est de Montréal et la Couronne Nord-Est au centre-ville de Montréal. Ce corridor doit permettre l'intégration éventuelle d'un train léger sur rail.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
13,066	0,825	1,463	9,634	-	24,988	6,247	18,741	-

D.3 Via-bus de l'Est – Mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke – Projet en cours d'autorisation

Le projet consiste à implanter une voie réservée sur la rue Sherbrooke, direction ouest, entre la 1ère Avenue et la rue Marien, de manière à permettre aux autobus de contourner la congestion de la pointe du matin à l'approche de Marien. Ce projet inclut également des interventions sur la programmation des contrôleurs des feux des intersections situés entre Marien et Georges-V. L'ensemble des mesures permet un gain de temps et une régularité accrue. Ce projet s'inscrit dans l'ensemble des mesures requises dans le corridor du Via-bus de l'Est.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	0,513	-	-	-	0,613	0,153	0,460	-

D.4 Via-bus de l'Est – Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame / Repentigny – phases I et II – Projet en cours d'autorisation

En direction de Montréal en pointe du matin, des retards importants sont observés aux approches est des intersections Iberville, Claude-David et Notre-Dame-des-Champs.

Le projet consiste à mettre en place une voie réservée en rive par l'ajout d'une nouvelle voie en direction ouest sur la rue Notre-Dame entre les rues Iberville et Notre-Dame-des-Champs. Ce projet s'inscrit dans le plan global de développement du corridor du Via-bus de l'Est, et font suite aux travaux déjà réalisés à Repentigny (terminus, stationnement, voie réservée sur le pont Le Gardeur).

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,010	1,140	-	-	-	1,150	0,288	0,862	-

D.5 Via-bus en site propre, tronçon Souigny – phase II

Le Via-bus de l'Est est une des pièces majeures de la stratégie d'intervention de l'AMT dans l'est, visant l'implantation d'un corridor de transport en commun dans l'axe Est de Montréal / Couronne Nord-Est. Cette stratégie d'intervention est le fruit d'un travail que l'AMT planifie, depuis 1999, en collaboration avec ses partenaires.

L'objectif principal de l'intervention est de mieux desservir les citoyens de l'Est de Montréal et de la MRC l'Assomption qui se dirigent au centre-ville, et d'augmenter la part de marché du transport en commun.

Ce projet consiste à aménager une voie réservée en site propre dans l'axe de l'emprise du MTQ (tronçon Souigny). À ces aménagements, s'ajoutent également des voies réservées :

- sur le pont Le Gardeur et sur la rue Notre-Dame à Repentigny;
- sur la rue Notre-Dame, à Montréal, dans le cadre du projet de modernisation;
- sur le boulevard René-Lévesque entre les rue Amherst et le métro Lucien-L'Allier;
- sur la rue Sherbrooke à la hauteur du boulevard Marien.

Combiné à des stationnements incitatifs, l'ensemble de ces aménagements permettrait de transporter 8 000 passagers pendant une période de pointe. Le projet a fait l'objet d'un consensus de tous les intervenants en 2 000, incluant la STM. Cette solution permet, au meilleur coût, de répondre davantage aux besoins des clientèles actuelle et potentielle du transport en commun dans le corridor reliant l'est de Montréal et la Couronne Nord-Est au centre-ville de Montréal. Ce corridor doit permettre l'intégration éventuelle d'un train léger sur rail.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	7,288	-	7,288	1,822	5,466	-

D.6 Via-bus de l'Est – Stationnement Rive-Nord Est – phase II (Repentigny coin Iberville et Notre-Dame) – Projet en cours d'autorisation

Ce projet, qui constitue une des deux têtes de ligne du Via-bus de l'Est, vise à offrir aux résidents de de la couronne Rive-Nord Est et Charlemagne un meilleur accès vers le centre-ville de Montréal. Ce projet s'inscrit dans le cadre du déploiement du Via-bus qui permettra d'offrir aux résidents de la MRC de l'Assomption et de l'est de Montréal un service de transport collectif à haute performance vers le centre de l'île.

Accord des partenaires.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,688	-	-	-	0,688	0,172	0,516	-

D.7 Étude d'avant-projet – SLR A-10 Projet autorisé

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

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
12,150	1,000	-	-	-	13,150	-	6,575	6,575

D.8 Étude SLR – Axe avenue du Parc – Projet autorisé

Le projet consiste à réaliser une étude de faisabilité complète de l'exploitation d'un SLR, incluant la réorganisation urbaine et la révision de la circulation de l'avenue du Parc. Ce projet vise à mettre en oeuvre concrètement les principes du cadre d'aménagement en améliorant un axe de transport en commun existant et fort achalandé donnant accès au cœur de l'agglomération et du centre-ville de Montréal.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,450	0,150	-	-	-	0,600	0,200	0,200	0,200

D.9 Trains de banlieue – Ligne Mascouche – Projet en cours d'autorisation

Une étude de marché (potentiel de 5 600 passagers par jour) et une analyse bénéfices/coûts ont été réalisées en 2000. Les résultats de ces évaluations se sont avérés positifs et ont été présentés aux différents partenaires. Les municipalités de Mascouche, Terrebonne et Laval sont favorables au projet, de même que le CIT des Moulins et la MRC.

Ce projet consiste à mettre en place un service de trains de banlieue entre Mascouche et le centre-ville de Montréal sous forme d'une expérience pilote. Ce service desservirait les municipalités du CIT des Moulins et l'est de Laval, et accéderait à la gare Lucien L'Allier via le trajet du train de Blainville à partir de la gare Saint-Martin. Ce projet nécessite les travaux suivants :

- l'acquisition et la remise en état de marche de 20 voitures usagées à deux étages;
- l'aménagement de gares avec stationnements à Mascouche, Terrebonne et Laval;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires;
- l'aménagement d'un site de garage en bout de ligne.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,500	14,800	25,700	-	-	41,000	10,250	30,750	-

D.10 Actualisation de l'étude de trains de banlieue Montréal-Nord/Repentigny/L'Assomption – Projet en cours d'autorisation

Cette 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 Deux-Montagnes), permettra d'évaluer l'importance de nouvelles clientèles attirées par le transport en commun et d'établir la faisabilité de ce service via une étude de marché, la mise à jour des études antérieures, l'étude technique et l'évaluation des coûts.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,225	0,075	-	-	-	0,300	0,300	-	-

D.11 Via-bus de l'Est – Stationnements incitatifs aux abords – Nouvelle initiative

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

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

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	1,000	1,000	2,000	0,500	1,500	-

D.12 Voie réservée Pie IX – Aménagements fixes – Nouvelle initiative

Une étude est actuellement en cours pour déterminer un concept en vue de remplacer la voie réservée à contresens du boulevard Pie-IX par des aménagements fixes, entre l'autoroute 440 à Laval et la rue Notre-Dame à Montréal. Le nouveau concept, qui implique un réaménagement important de la voirie, offrira une voie réservée pour autobus en site propre en plus de réduire les nuisances de l'automobile pour les riverains et de favoriser les modes de transport non motorisés. Le projet comprend également la mise en place de stationnements incitatifs pour alimenter les services d'autobus. La nouvelle infrastructure, dont les coûts sont actuellement en évaluation, permettra d'offrir un axe de transport collectif efficace qui relierait, à long terme, la future gare de Saint-Vincent-de-Paul de la ligne de train de banlieue de Mascouche, la future station de métro Pie-IX / Jean-Talon de la ligne bleue, la station Pie-IX actuelle de la ligne verte et la rue Notre-Dame modernisée.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note

Note : Le coût du projet sera précisé selon le résultat des études en cours.

D.13 SLR A-10 – Nouvelle initiative

Les études de faisabilité et d'opportunité d'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 TC 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. Les résultats définitifs seront connus en novembre 2003.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	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.

D.14 Trains de banlieue – Ligne Montréal-Nord/Repentigny/L'Assomption – Nouvelle initiative

Le 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 Deux-Montagnes), permettra de desservir une nouvelles clientèles attirées par le transport en commun. Une étude d'actualisation est en cours et permettra d'établir la faisabilité de ce service via une étude de marché, une étude technique et une économique pour évaluation les coûts de réalisation.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note

Note : Les coûts du projet seront précisés selon le résultat des études en cours.

D.15 Actualisation de l'étude – Prolongement ligne 2 ouest – Nouvelle initiative

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 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	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,100	-	-	-	0,100	0,100	-	-

D.16 Étude d'avant-projet – Navette Dorval – Nouvelle initiative

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

Ce projet sera réalisé en deux étapes. D'abord, un service sera implanté dans un tracé sud vers la gare Centrale et intégré aux services ou infrastructures mis en opération par Via Rail dans l'emprise du CN Rail, si ces dernières sont rénovées. À moyen ou à court terme, la deuxième étape consiste à implanter une navette dans le tracé nord intégrée au service de train de banlieue Deux-Montagnes. Les études d'avant-projet sont estimées à 3,2 M\$.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	3,200	-	-	3,200	-	-	3,200

E. AUTRES PROJETS

E.1 Corrections des interférences électromagnétiques – Ligne Deux-Montagnes – Projet autorisé

Depuis l'introduction du service modernisé de la ligne de trains de banlieue 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 d'après les 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	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,579	8,677	-	-	-	9,256	-	9,256	-

E.2 Relocalisation des activités de la cour Glen – Projet en cours de validation

Le projet d'aménagement du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) a été planifié sur les terrains du triage Glen où sont garés, pendant le jour, les trains de banlieue des lignes Dorion-Rigaud, Blainville et Delson. Ce terrain a été vendu par le Chemin de fer Canadien Pacifique à la Corporation d'hébergement du Québec (CHQ) en 2001.

Afin d'assurer le maintien des services de trains de banlieue, ce site de garage doit être déplacé au triage Sortin, situé à 4 km à l'ouest du triage Glen, qui est le seul endroit disponible et acceptable. Les aménagements temporaires et permanents de ce nouveau site de garage des trains de banlieue au triage Sortin, ainsi que les mesures d'atténuation des impacts de ce déplacement, devront être financés à même le projet du CUSM.

(en millions \$)

Antérieurs	2004	2005	2006	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,500	23,784	13,991	-	-	38,275	-	-	38,275



Agence métropolitaine de transport

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

500, Place d'Armes, 25^e étage

Montréal (Québec) H2Y 2W2

Téléphone : (514) 287-2464

Télécopieur : (514) 287-2460

w w w . a m t . q c . c a