



PTI 2005-2006-2007

Programme triennal d'immobilisations

Adopté le 26 novembre 2004

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	I
FAITS SAILLANTS	I
PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2005-2006-2007 (PTI)	1
1. SYNTHÈSE DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2005-2006-2007 (PTI)	2
1.1. BUDGET DES OPÉRATIONS ET DU FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER DE 2005	9
1.2. MAINTIEN DU PATRIMOINE DU MÉTRO ET INSUFFISANCE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS MÉTROPOLITAIN	10
1.3. PRIORISATION DES PROJETS POUR L'ANNÉE 2005	11
1.4. DESCRIPTION DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS (PTI 2005-2006-2007)	12
1.4.1. <i>Maintien du patrimoine</i>	12
1.4.2. <i>Consolidation des axes du réseau</i>	19
1.4.3. <i>Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux</i>	46
1.4.4. <i>Développement du réseau métropolitain</i>	54
1.4.5. <i>Autres projets</i>	56
1.4.6. <i>Projets majeurs</i>	57

Liste des tableaux

Tableau 1 – Programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007	IV
Tableau 2 – Évaluation de la richesse foncière uniformisée (RFU)	2
Tableau 3 – Programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007	3
Tableau 4 – Budget des opérations et du financement permanent à combler	9
Tableau 5 – Financement des projets de maintien du patrimoine du métro	10

Liste des figures

Figure 1 – Réseau de transport métropolitain par autobus – PTI 2005-2006-2007	V
Figure 2 – Réseau de trains de banlieue, métro et Train léger – PTI 2005-2006-2007	VI

Annexes

Annexe A Équipements et infrastructures métropolitains actuels et proposés	1
Annexe B Liste des commentaires reçus des partenaires de l'AMT en date du 24 novembre 2004	3

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AMT :	Agence métropolitaine de transport
ACTU :	Association canadienne du transport urbain
AQTR :	Association québécoise du transport et des routes
CEVEQ :	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-Varennes
CMM :	Communauté métropolitaine de Montréal
CPE :	Centre de la petite enfance
CPTAQ :	Commission de protection du territoire agricole du Québec
CRT :	Conseil régional de transport
CUSM :	Centre universitaire de santé McGill
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 du Loisir
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
OMIT :	Organismes municipaux et intermunicipaux de transport
OTA :	Organisme de transport adapté
PDTU :	Programme de démonstration en transport urbain
PGDM :	Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine
PJCC :	Société fédérale des ponts Jacques-Cartier et Champlain
RFU :	Richesse foncière uniformisée
RTL :	Réseau de transport de Longueuil
RTMA :	Réseau de transport métropolitain par autobus
SPVM :	Service de police de la Ville de Montréal
STI :	Système de transport intelligent
STL :	Société de transport de Laval
STM :	Société de transport de Montréal
TC :	Transport collectif
TMA :	Transportation Management Association
TOD :	Transit Oriented Development
TCV :	Terminus Centre-ville

FAITS SAILLANTS

FAITS SAILLANTS

Le PTI 2005-2006-2007 en quelques chiffres

Programmation AMT (2005-2006-2007 et suivantes) : 1 594,3 M\$ (TABLEAU 1)

- **1 025,4 M\$** en **projets autorisés** (dont 803,6 M\$ pour le prolongement du métro à Laval)^{*}
- **140,8 M\$** en **projets à l'étude pour fins d'autorisation**
- **428,1 M\$** en **nouvelles initiatives**

PTI - AMT 2005-2006-2007 : 1 051,9 M\$

- **635,7 M\$** en **projets autorisés** ou en **voie d'autorisation financière**
(dont 478,0 M\$ pour le prolongement du métro)^{*}
- **92,4 M\$** en **projets à l'étude pour fins d'autorisation**
- **323,8 M\$** en **nouvelles initiatives**

* Le coût final révisé du prolongement du métro vers Laval est estimé à 803,6 M\$ par le comité d'experts et est en processus d'autorisation au MTQ et au gouvernement du Québec.

Contributions municipales

- Des **contributions municipales** de 18,1 M\$ au Fonds d'immobilisations, en hausse de **7,6 %**, résultant de la hausse du rôle d'évaluation de la taxe foncière de 2003.

La planification

Les nouvelles initiatives inscrites au PTI 2005-2006-2007 de l'AMT :

Maintien du patrimoine (133,6 M\$) :

- Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 26 voitures à deux niveaux (79,7 M\$)
- Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 10 locomotives (39,6 M\$)
- Révision des voitures 900 (2,4 M\$)
- Programme de remplacement des contrôles auxiliaires et de puissance des voitures MR-90 ; Programme de changement des automates sur la caténaire (2,7 M\$)
- Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier - Complément (3 lignes de trains) ; Révision des voitures 700 (7,5 M\$)
- Réhabilitation des infrastructures ferroviaires – Tronçon Montréal-Ouest / Lucien-L'Allier (1,7 M\$).

Consolidation des axes du réseau (203,1 M\$):

- Étude – Plan d'interventions dans les corridors Mascouche/Montréal et Repentigny/Montréal (0,5 M\$)
- Voies réservées (6,2 M\$) :
 - Voie réservée Pie-IX – Amélioration de la sécurité – Phase II ; Voie réservée Pie-IX – Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon – Phase III ; Prolongement de la voie réservée Pie-IX – Laval.
- Terminus (9,9 M\$) :
 - Réorganisation du terminus et stationnement Brossard/Panama – Complément ; Terminus Sainte-Julie – Complément ; Terminus Côte-Vertu – Phase II ; Étude de réorganisation du terminus Henri-Bourassa ; Étude d'augmentation de la capacité en terminus au Centre-ville de Montréal ; Étude terminus Chevrier ; Étude terminus Saint-Bruno-de-Montarville.
- Stationnements incitatifs (4,7 M\$) :
 - Chambly – Phase II ; Terrebonne – Phase II ; Rive-Nord Est – Phase II (Repentigny coin Iberville/Notre-Dame) ; Axe Pie-IX ; Réaménagement du stationnement incitatif Delson ; Étude d'amélioration du stationnement – Métro Longueuil ; Étude d'amélioration du transport collectif dans le corridor de l'autoroute 15 ; Étude – Stationnement dans le nord-est de l'île de Montréal.
- Ligne de trains de banlieue Delson-Candiac (0,1 M\$) :
 - Étude de réaménagement – Gare Saint-Constant.
- Ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes (164,0 M\$) :
 - Étude d'opportunité – Gare McGill ; Étude de capacité des infrastructures ferroviaires au nord de la Gare Centrale ; Stationnement Sunnybrooke – Agrandissement ; Étagement de la jonction de l'est ; Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro ; Gare autoroute 13 ; Gare Saint-Eustache ; Acquisition de 22 voitures électriques.
- Ligne de trains de banlieue Dorion-Rigaud (2,2 M\$) :
 - Réfection des infrastructures ferroviaires – Tronçon Hudson/Rigaud.
- Ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire (15,5 M\$) :
 - Gare permanente intermodale Saint-Hubert – Complément ; Aménagement permanent des gares Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Lambert, Saint-Basile-le-Grand, McMasterville et Mont-Saint-Hilaire.

Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux (contribution métropolitaine) (12,8 M\$) :

- Programme GPS pour autobus; Mesures préférentielles – STI – Phase II; Projet "Branché"; Programme cadre d'aménagement et de valorisation de points de correspondance métropolitains ; Études particulières.

Développement du réseau métropolitain (78,5 M\$) :

- Ligne de trains Montréal-Nord/Rivière des Prairies/Repentigny.

TABLEAU 1 – Sommaire du programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007 de l'AMT

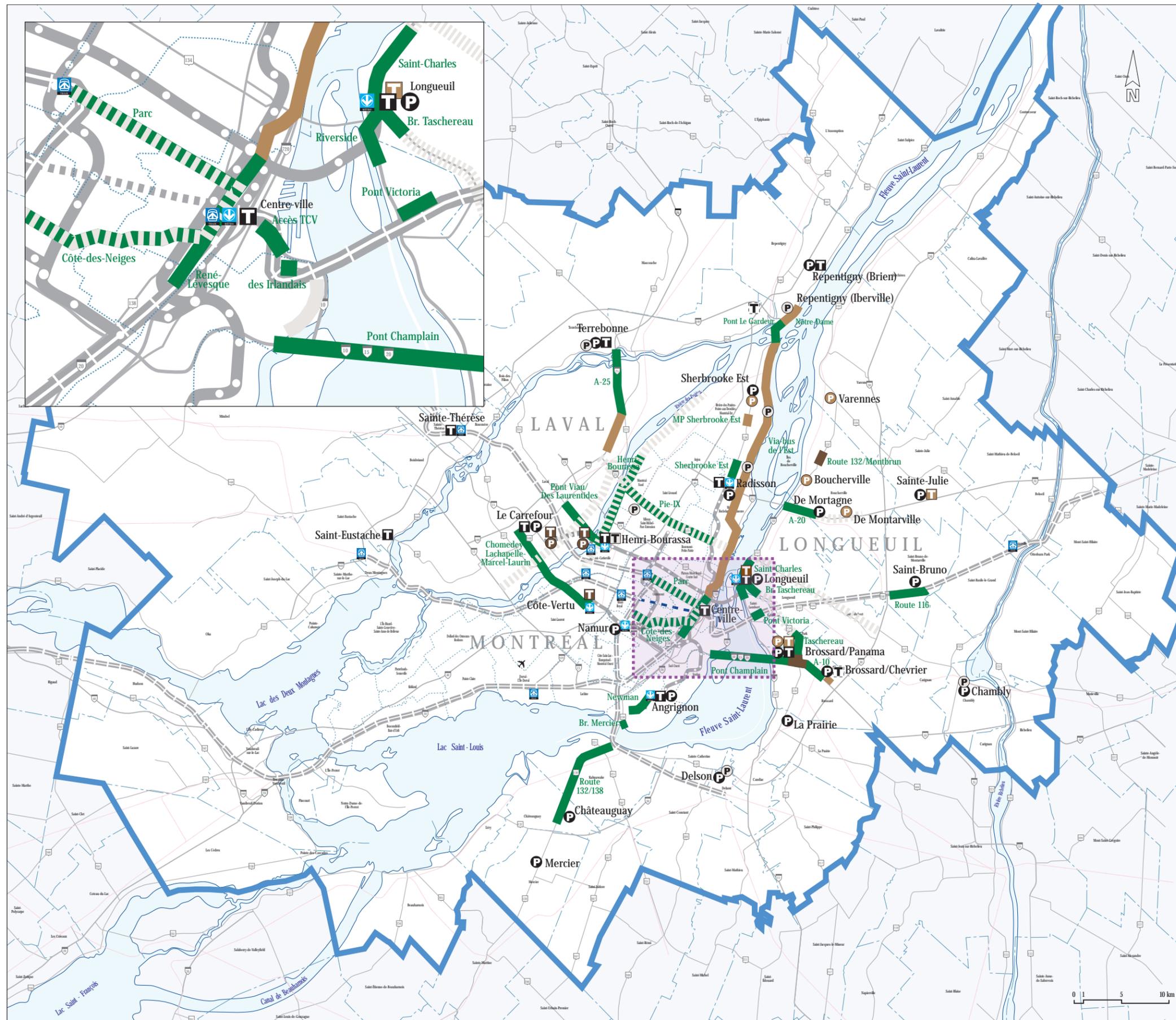
Description	Projets en cours Dépenses au 01/01/2005	2005-2006-2007			Total Projets 2005-2007	Engagements ultérieurs			Total	%
		Projets autorisés	Projets à l'étude pour fins d'autorisation	Nouvelles initiatives		Projets autorisés	Projets à l'étude pour fins d'autorisation	Nouvelles initiatives		
Priorité I - Maintien du patrimoine										
Métro										
Réno-systèmes - phase I	18 825,0	20 061,3	-	-	20 061,3	-	-	-	38 886,3	15,5%
Équipements métropolitains										
Entretiens majeurs divers	-	1 800,0	-	-	1 800,0	1 200,0	-	-	3 000,0	1,2%
Trains de banlieue										
5 lignes de trains	-	-	-	110 605,0	110 605,0	-	-	11 305,0	121 910,0	48,7%
Achat de 22 voitures à deux niveaux	1 475,0	60 450,0	-	-	60 450,0	-	-	-	61 925,0	24,7%
Entretiens majeurs divers	100,0	7 500,0	815,0	11 700,0	20 015,0	4 600,0	-	-	24 715,0	9,9%
Total	20 400,0	89 811,3	815,0	122 305,0	212 931,3	5 800,0	-	11 305,0	250 436,3	100,0%
Priorité II - Consolidation des axes du réseau										
Équipements métropolitains										
Voies réservées	12 711,3	3 075,0	12 552,0	2 550,0	18 177,0	-	-	4 150,0	35 038,3	12,6%
Terminus	7 494,0	300,0	3 718,3	9 811,7	13 830,0	-	-	-	21 324,0	7,6%
Stationnements incitatifs	250,0	-	3 628,0	4 768,0	8 396,0	-	-	-	8 646,0	3,1%
Trains de banlieue										
Ligne Blainville	732,0	-	23 448,0	-	23 448,0	-	-	-	24 180,0	8,7%
Ligne Delson-Candiac	250,0	1 280,0	-	75,0	1 355,0	-	-	-	1 605,0	0,6%
Ligne Deux-Montagnes	-	-	-	92 160,0	92 160,0	-	-	71 840,0	164 000,0	58,8%
Ligne Dorion-Rigaud	1 225,0	-	3 383,0	2 200,0	5 583,0	-	-	-	6 808,0	2,4%
Ligne Mont-Saint-Hilaire	-	-	2 000,0	14 800,0	16 800,0	-	-	700,0	17 500,0	6,3%
Total	22 662,3	4 655,0	48 729,3	126 364,7	179 749,0	-	-	76 690,0	279 101,3	100,0%
Priorité III - Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux										
Équipements de vente et de perception	1 425,0	9 425,0	-	-	9 425,0	-	-	-	10 850,0	34%
Autres mesures préférentielles et incitatives	2 875,0	5 601,6	-	12 200,0	17 801,6	-	-	622,5	21 299,1	66,3%
Total	4 300,0	15 026,6	-	12 200,0	27 226,6	-	-	622,5	32 149,1	100,0%
Priorité IV - Développement du réseau métropolitain										
Prolongement - métro Laval et autofinancement note (1)	325 600,0	478 000,0	-	-	478 000,0	-	-	-	803 600,0	77,8%
Trains légers A-10 et avenue du Parc	12 525,0	2 075,0	-	-	2 075,0	-	-	-	14 600,0	1,4%
Via-bus de l'est en site propre	13 300,0	-	310,0	-	310,0	-	26 890,0	-	40 500,0	3,9%
Ligne de trains Laval/Terrebonne/Mascouche	750,0	-	42 500,0	-	42 500,0	-	4 670,0	-	47 920,0	4,6%
Ligne de trains Montréal-Nord/Rivière-des-Prairies/Repentigny	300,0	-	-	63 000,0	63 000,0	-	-	15 200,0	78 500,0	7,6%
Autres projets - Relocalisation de la cour Glen et correction des harmoniques	1 388,0	46 142,6	-	-	46 142,6	-	-	-	47 530,6	4,6%
Total	353 863,0	526 217,6	42 810,0	63 000,0	632 027,6	-	31 560,0	15 200,0	1 032 650,6	100,0%
Total global	401 225,3	635 710,5	92 354,3	323 869,7	1 051 934,5	5 800,0	31 560,0	103 817,5	1 594 337,3	100,0%

Note (1) : Le coût final du prolongement du métro vers Laval est estimé à 803,6 M\$ selon le comité d'experts. En processus d'autorisation au MTQ.



Agence métropolitaine de transport

Réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) Programme triennal d'immobilisation 2005 - 2006 - 2007



Légende

TERMINUS

- Actuel
- Projet autorisé
- Projet à l'étude pour fins d'autorisation
- Nouvelle initiative
- Étude d'opportunité et de faisabilité

STATIONNEMENT INCITATIF

- Actuel
- Projet autorisé
- Projet à l'étude pour fins d'autorisation
- Nouvelle initiative

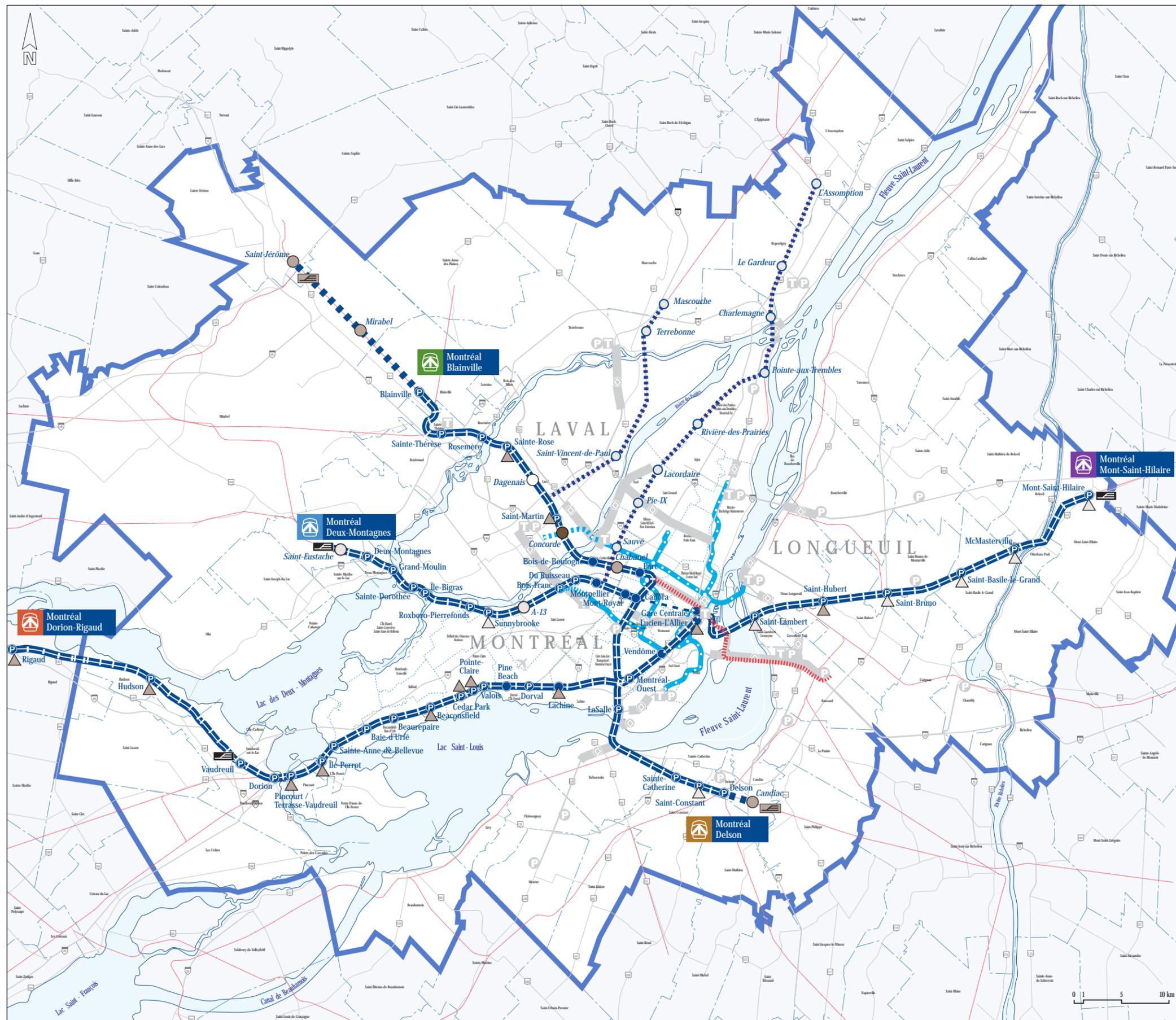
VOIE RÉSERVÉE OU MESURE PRÉFÉRENTIELLE

- Actuel
- Projet autorisé
- Nouvelle initiative
- Étude d'opportunité et de faisabilité



Réseau de trains de banlieue, métro et train léger

Programme triennal d'immobilisations 2005 - 2006 - 2007



Légende

TRAIN DE BANLIEUE ET GARE

- Gare actuelle avec stationnement incitatif
- Gare actuelle sans stationnement incitatif
- Projet autorisé
- Projet à l'étude pour fins d'autorisation
- Nouvelle initiative
- Étude d'opportunité et de faisabilité

Améliorations aux gares

- Projet autorisé
- Projet à l'étude pour fins d'autorisation
- Nouvelle initiative

Site de garage et d'entretien

- Actuel
- Projet autorisé
- Projet à l'étude pour fins d'autorisation
- Nouvelle initiative

MÉTRO ET STATION

- Actuel
- En construction
- Étude d'opportunité et de faisabilité

TRAIN LÉGER

- Étude d'opportunité et de faisabilité



PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2005-2006-2007 (PTI)

1. SYNTHÈSE DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2005-2006-2007 (PTI)

Le PTI 2005-2006-2007 s'élève à 1 051,9 M\$, soit 728,1 M\$ pour les projets autorisés ou en processus d'autorisation (dont 478,0 M\$* pour la réalisation du métro à Laval), et 323,8 M\$ de nouvelles initiatives. Le budget des projets pour 2005 est de 386,7 M\$, dont 42,4 M\$ en nouvelles initiatives.

Les subventions accordées antérieurement par le MTQ ont permis à l'AMT de réaliser ou d'amorcer de nombreux projets. En raison des ressources financières limitées, le PTI de cette année met l'accent encore une fois sur le maintien du patrimoine et sur la consolidation du réseau. 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 la négociation d'ententes de partenariat fédéral/provincial.

Des contributions municipales de 18,1 M\$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 7,6 % par rapport au budget de 2004, sont prévues pour 2005 et permettent de financer le coût des projets d'immobilisations (TABLEAU 3). Ces augmentations découlent des réévaluations des valeurs foncières. Le MTQ et/ou d'autres partenaires en assument la différence.

TABLEAU 2 – Évaluation de la richesse foncière uniformisée (RFU)

(en millions \$)	BUDGET 2005		BUDGET 2004		ÉCART BUDGÉTAIRE	
	\$	%	\$	%	2005 vs 2004	
RFU						
Ville de Montréal	104 813	57,9%	96 822	57,5%	7 992	+8,3%
Ville de Longueuil	18 664	10,3%	17 989	10,7%	675	+3,8%
Ville de Laval	16 808	9,3%	15 587	9,3%	1 221	+7,8%
Couronne Sud	18 454	10,2%	17 123	10,2%	1 331	+7,8%
Couronne Nord	22 319	12,3%	20 745	12,3%	1 574	+7,6%
Total	181 058	100,0%	168 266	100,0%	12 792	+7,6%

*

Le coût final révisé du prolongement du métro vers Laval est estimé à 803,6 M\$ selon le comité d'experts et est en processus d'autorisation au MTQ et au gouvernement du Québec.

TABLEAU 3 – Programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007 DE L'AMT

(en milliers de \$)

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR AU 1 ^{ER} JANVIER 2005				2005				2006				2007				Total 2005-06-07	Engagement ultérieur	Total
		AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total			
		A. Maintien du patrimoine																		
Projets autorisés																				
Méto																				
A.1 Méto Réno-systèmes – Phase I (Note 1)	note(1)	18 825,0	0,0	0,0	18 825,0	12 800,0	0,0	0,0	12 800,0	6 705,0	0,0	0,0	6 705,0	556,3	0,0	0,0	556,3	20 061,3	0,0	38 886,3
Équipements métropolitains																				
A.2 Entretien majeur des équipements métropolitains	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	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	1 200,0	3 000,0
Trains de banlieue																				
A.3 Acquisition de 22 voitures à deux niveaux	75%	368,8	1 106,3	0,0	1 475,0	14 226,3	42 678,8	0,0	56 905,0	0,0	0,0	0,0	0,0	886,3	2 658,8	0,0	3 545,0	60 450,0	0,0	61 925,0
A.4 Réparations majeures – Trains (5 lignes)	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	2 900,0	0,0	0,0	2 900,0	2 300,0	0,0	0,0	2 300,0	2 300,0	0,0	0,0	2 300,0	7 500,0	4 600,0	12 100,0
Total projets – Autorisés		19 193,8	1 106,3	0,0	20 300,0	30 526,3	42 678,8	0,0	73 205,0	9 605,0	0,0	0,0	9 605,0	4 342,6	2 658,8	0,0	7 001,3	89 811,3	5 800,0	115 911,3
Projets à l'étude pour fins d'autorisation																				
Trains de banlieue																				
A.5 Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Phase I (3 lignes de trains)	75%	25,0	75,0	0,0	100,0	203,8	611,2	0,0	815,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	815,0	0,0	915,0
Total projets – En processus d'autorisation au MTQ		25,0	75,0	0,0	100,0	203,8	611,2	0,0	815,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	815,0	0,0	915,0
Nouvelles initiatives																				
Trains de banlieue																				
A.6 Accroissement de la capacité d'accueil des trains - Acquisition de 26 voitures à deux niveaux	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	4 500,0	13 500,0	0,0	18 000,0	6 750,0	20 250,0	0,0	27 000,0	8 662,5	25 987,5	0,0	34 650,0	79 650,0	0,0	79 650,0
A.7 Accroissement de la capacité d'accueil des trains - Acquisition de 10 locomotives	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 750,0	11 250,0	0,0	15 000,0	3 750,0	11 250,0	0,0	15 000,0	30 000,0	9 630,0	39 630,0
A.8 Révision des voitures 900	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	612,5	1 837,5	0,0	2 450,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 450,0	0,0	2 450,0
A.9 Programme de remplacement des contrôles auxiliaires et de puissance des voitures MR-90	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	1 000,0	0,0	0,0	1 000,0	1 100,0	0,0	0,0	1 100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 100,0	0,0	2 100,0
A.10 Programme de changement des automates sur la caténaire	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	200,0	0,0	0,0	200,0	200,0	0,0	0,0	200,0	600,0	0,0	600,0
A.11 Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Complément (3 lignes de trains)	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	186,2	558,8	0,0	745,0	165,0	495,0	0,0	660,0	1 405,0	1 675,0	3 080,0
A.12 Révision des voitures 700	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	150,0	0,0	200,0	500,0	1 500,0	0,0	2 000,0	550,0	1 650,0	0,0	2 200,0	4 400,0	0,0	4 400,0
A.13 Réhabilitation des infrastructures ferroviaires - Tronçon Montréal-Ouest/Lucien-L'Allier	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	175,0	525,0	0,0	700,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 700,0	0,0	1 700,0
A.14 Acquisition d'emprises ferroviaires et d'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 projets – Nouvelles initiatives		0,0	0,0	0,0	0,0	6 537,5	16 012,5	0,0	22 550,0	12 736,2	34 308,8	0,0	47 045,0	13 327,5	39 382,5	0,0	52 710,0	122 305,0	11 305,0	133 610,0
Total maintien du patrimoine		19 218,8	1 181,3	0,0	20 400,0	37 267,6	59 302,5	0,0	96 570,0	22 341,2	34 308,8	0,0	56 650,0	17 670,1	42 041,3	0,0	59 711,3	212 931,3	17 105,0	250 436,3

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.

TABLEAU 3 – Programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007 DE L'AMT

(en milliers de \$)

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR AU 1 ^{ER} JANVIER 2005				2005				2006				2007				Total 2005-06-07	Engagement ultérieur	Total
		AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total			
		B. Consolidation du réseau																		
Projets autorisés																				
Voies réservées																				
B.1 Voie réservée – Échangeur Taschereau I, II, III, IV, V	75%	2 800,0	8 400,0	0,0	11 200,0	125,0	375,0	0,0	500,0	460,0	1 380,0	0,0	1 840,0	71,3	213,8	0,0	285,0	2 625,0	0,0	13 825,0
B.2 Mesures préférentielles Route 132 / Montbrun	75%	202,6	607,9	0,0	810,5	25,0	75,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	910,5
B.3 Étude du prolongement de la voie réservée autoroute 20	0%	125,0	0,0	0,0	125,0	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	175,0
B.4 Étude de circulation sur l'axe Concorde/Notre-Dame	0%	150,0	0,0	0,0	150,0	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	350,0
B.5 Étude de circulation sur l'axe Saint-Charles/Chemin Chambly	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	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	250,0
Terminus																				
B.6 Terminus Côte-Vertu	75%	1 781,0	5 343,0	0,0	7 124,0	75,0	225,0	0,0	300,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	300,0	0,0	7 424,0
Ligne de trains – Delson-Candiac																				
B.7 Garage et gare régionale Candiac – Temporaires	75%	62,5	187,5	0,0	250,0	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	1 530,0
Total projets – Autorisés		5 271,1	14 538,4	0,0	19 809,5	895,0	1 635,0	0,0	2 530,0	460,0	1 380,0	0,0	1 840,0	71,3	213,8	0,0	285,0	4 655,0	0,0	24 464,5
Projets à l'étude pour fins d'autorisation																				
Voies réservées																				
B.8 Voie réservée autoroute 25 – Phase II	75%	15,0	45,0	0,0	60,0	450,0	1 350,0	0,0	1 800,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 800,0	0,0	1 860,0
B.9 Voie réservée Pie-IX – Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon – Phases I et II	75%	6,2	18,8	0,0	25,0	182,5	547,5	0,0	730,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	730,0	0,0	755,0
B.10 Mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke Est – Secteur Montréal-Est	75%	34,0	102,0	0,0	136,0	100,0	300,0	0,0	400,0	103,5	310,5	0,0	414,0	0,0	0,0	0,0	0,0	814,0	0,0	950,0
B.11 Études de mesures préférentielles et voies réservées – Axe Henri-Bourassa	75%	6,2	18,8	0,0	25,0	37,5	112,5	0,0	150,0	56,2	168,8	0,0	225,0	0,0	0,0	0,0	0,0	375,0	0,0	400,0
B.12 Étude et mesures préférentielles – Voie réservée Parc/René-Lévesque/Côte-des-Neiges	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	106,2	318,8	0,0	425,0	0,0	0,0	0,0	0,0	425,0	0,0	425,0
B.13 Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame à Repentigny	75%	7,5	22,5	0,0	30,0	0,0	0,0	0,0	0,0	280,0	840,0	0,0	1 120,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 120,0	0,0	1 150,0
B.14 Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal – Tronçon Souigny	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	1 822,0	5 466,0	0,0	7 288,0	7 288,0	0,0	7 288,0
Terminus																				
B.15 Réorganisation du terminus et stationnement Brossard/Panama	75%	25,0	75,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	428,3	1 285,0	0,0	1 713,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1 713,3	0,0	1 813,3
B.16 Terminus Sainte-Julie	75%	25,0	75,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	325,0	975,0	0,0	1 300,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 300,0	0,0	1 400,0
B.17 Place d'accueil – Terminus Longueuil	75%	23,8	71,2	0,0	95,0	0,0	0,0	0,0	0,0	176,2	528,8	0,0	705,0	0,0	0,0	0,0	0,0	705,0	0,0	800,0
Stationnements																				
B.18 Stationnement Boucherville	75%	57,5	172,5	0,0	230,0	137,5	412,5	0,0	550,0	305,0	915,0	0,0	1 220,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 770,0	0,0	2 000,0
B.19 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
B.20 Relocalisation et agrandissement du stationnement Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles	75%	5,0	15,0	0,0	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	89,5	268,5	0,0	358,0	0,0	0,0	0,0	0,0	358,0	0,0	378,0
B.21 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
Ligne de trains – Blainville																				
B.22 Gare Chabanel	75%	5,5	16,5	0,0	22,0	269,5	808,5	0,0	1 078,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 078,0	0,0	1 100,0
B.23 Aménagement permanent – Gare Sainte-Rose	75%	25,0	75,0	0,0	100,0	425,0	1 275,0	0,0	1 700,0	161,4	484,1	0,0	645,5	0,0	0,0	0,0	0,0	2 345,5	0,0	2 445,5
B.24 Site de garage permanent incluant la réhabilitation des infrastructures ferroviaires	75%	140,0	420,0	0,0	560,0	1 750,0	5 250,0	0,0	7 000,0	1 280,0	3 840,0	0,0	5 120,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12 120,0	0,0	12 680,0
B.25 Gare Mirabel	75%	12,5	37,5	0,0	50,0	287,5	862,5	0,0	1 150,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 150,0	0,0	1 200,0
B.26 Gare Saint-Jérôme	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	537,5	1 612,5	0,0	2 150,0	557,5	1 672,5	0,0	2 230,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4 380,0	0,0	4 380,0
B.27 Aménagement permanent ou relocalisation – Gare Saint-Martin	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	150,0	0,0	200,0	368,6	1 055,9	0,0	1 424,5	175,0	575,0	0,0	750,0	2 374,5	0,0	2 374,5
Ligne de trains – Dorion-Rigaud																				
B.28 Gare Pincourt/Terrasse Vaudreuil, Île-Perrot et Rigaud	75%	356,5	713,5	0,0	1 070,0	85,1	255,0	0,0	340,0	297,5	892,5	0,0	1 190,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 530,0	0,0	2 600,0
B.29 Stationnements – Gares Lachine et Vaudreuil	75%	38,8	116,2	0,0	155,0	163,8	491,3	0,0	655,0	137,0	411,0	0,0	548,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 203,0	0,0	1 358,0
B.30 Allongement des quais – Phase II – Pointe-Claire et Cedar Park	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	81,0	244,0	0,0	325,0	81,0	244,0	0,0	325,0	0,0	0,0	0,0	0,0	650,0	0,0	650,0
Ligne de trains – Mont-Saint-Hilaire																				
B.31 Gare intermodale permanent Saint-Hubert	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
Total projets – En processus d'autorisation au MTQ		783,6	1 994,3	0,0	2 777,9	5 056,8	15 171,2	0,0	20 228,0	5 127,9	15 335,4	0,0	20 463,3	1 997,0	6 041,0	0,0	8 038,0	48 729,3	0,0	51 507,2

TABLEAU 3 – Programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007 DE L'AMT

(en milliers de \$)

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR AU 1 ^{ER} JANVIER 2005				2005				2006				2007				Total 2005-06-07	Engagement ultérieur	Total		
		AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total					
		B. Consolidation du réseau - Suite																				
Nouvelles initiatives																						
B.32 Étude – Plan d'intervention dans les corridors de Mascouche/Montréal et Repentigny/Montréal	50%	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0		
Voies réservées																						
B.33 Voie réservée Pie-IX – Amélioration de la sécurité – Phase II	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	97,5	292,5	0,0	390,0	40,0	120,0	0,0	160,0	0,0	0,0	0,0	0,0	550,0	0,0	550,0		
B.34 Voie réservée Pie-IX – Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon – Phase III	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	212,5	637,5	0,0	850,0	0,0	0,0	0,0	0,0	850,0	0,0	850,0		
B.35 Prolongement de la voie réservée Pie-IX – Laval	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	37,5	112,5	0,0	150,0	125,0	375,0	0,0	500,0	650,0	4 150,0	4 800,0		
Terminus																						
B.36 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	0,0	0,0	0,0	0,0	1 671,7	5 015,0	0,0	6 686,7	6 686,7	0,0	6 686,7		
B.37 Terminus Sainte-Julie – Complément	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	225,0	675,0	0,0	900,0	0,0	0,0	0,0	0,0	900,0	0,0	900,0		
B.38 Terminus Côte-Vertu – Phase II	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	187,5	562,5	0,0	750,0	225,0	675,0	0,0	900,0	1 650,0	0,0	1 650,0		
B.39 Étude de réorganisation du terminus Henri-Bourassa	75%	18,7	56,3	0,0	75,0	0,0	0,0	0,0	0,0	56,3	168,7	0,0	225,0	0,0	0,0	0,0	0,0	225,0	0,0	300,0		
B.40 Étude – Augmentation de la capacité en terminus au Centre-ville de Montréal	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		
B.41 Étude – Terminus Chevrier	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		
B.42 Étude – Terminus Saint-Bruno	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	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	50,0		
Stationnements																						
B.43 Stationnement Chambly – Phase II	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	125,0	375,0	0,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0		
B.44 Stationnement Terrebonne – Phase II	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	31,2	93,8	0,0	125,0	243,8	731,2	0,0	975,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 100,0	0,0	1 100,0		
B.45 Stationnement Rive-Nord Est – Phase II (Repentigny coin Iberville/Notre-Dame)	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	172,0	516,0	0,0	688,0	0,0	0,0	0,0	0,0	688,0	0,0	688,0		
B.46 Stationnements – Axe Pie-IX	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	320,0	960,0	0,0	1 280,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 280,0	0,0	1 280,0		
B.47 Réaménagement du stationnement incitatif Delson	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	125,0	375,0	0,0	500,0	800,0	0,0	800,0		
B.48 Étude d'amélioration du stationnement - Métro Longueuil	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		
B.49 Étude d'amélioration du transport collectif dans le corridor - A-15	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		
B.50 Étude - Stationnements dans le nord-est de l'île de Montréal	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		
Ligne de trains – Delson-Candiac																						
B.51 Étude de réaménagement – Gare Saint-Constant	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	0,0	0,0	75,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	0,0	75,0		
Ligne de trains – Deux-Montagnes																						
B.52 Étude d'opportunité - Gare McGill	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	0,0	0,0	150,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	0,0	150,0		
B.53 Étude de capacité des infrastructures ferroviaires au nord de la gare Centrale	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		
B.54 Stationnement Sunnybrooke – Agrandissement	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	225,0	0,0	300,0	100,0	300,0	0,0	400,0	0,0	0,0	0,0	0,0	700,0	0,0	700,0		
B.55 Étagement de la jonction de l'Est	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	187,5	562,5	750,0	1 500,0	1 037,5	3 112,5	4 150,0	8 300,0	745,0	2 235,0	2 980,0	5 960,0	15 760,0	0,0	15 760,0		
B.56 Doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et Roxboro	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	750,0	2 250,0	0,0	3 000,0	2 000,0	6 000,0	0,0	8 000,0	2 000,0	6 000,0	0,0	8 000,0	19 000,0	12 750,0	31 750,0		
B.57 Gare autoroute 13	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	37,5	112,5	0,0	150,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	1 150,0	2 572,0	3 722,0		
B.58 Gare Saint-Eustache	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	500,0	1 500,0	0,0	2 000,0	2 300,0	3 935,0	6 235,0		
B.59 Acquisition de 22 voitures électriques	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	500,0	1 500,0	0,0	2 000,0	12 500,0	37 500,0	0,0	50 000,0	53 000,0	52 583,0	105 583,0		
Ligne de trains – Dorion-Rigaud																						
B.60 Réfection des infrastructures ferroviaires – Tronçon Hudson/Rigaud	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	550,0	1 650,0	0,0	2 200,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 200,0	0,0	2 200,0		
Ligne de trains – Mont-Saint-Hilaire																						
B.61 Gare Intermodale permanente Saint-Hubert - Complément	75%	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	0,0	0,0	0,0	0,0	5 000,0	0,0	5 000,0		
B.62 Aménagement permanent de la gare Saint-Bruno-de-Montarville	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	337,5	1 012,5	0,0	1 350,0	412,5	1 237,5	0,0	1 650,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 000,0	0,0	3 000,0		
B.63 Aménagement permanent de la gare Saint-Lambert	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	225,0	0,0	300,0	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	1 300,0	700,0	2 000,0		
B.64 Aménagement permanent de la gare Saint-Basile-le-Grand	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	150,0	0,0	200,0	200,0	600,0	0,0	800,0	1 000,0	0,0	1 000,0		
B.65 Aménagement permanent de la gare McMasterville	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	150,0	0,0	200,0	325,0	975,0	0,0	1 300,0	1 500,0	0,0	1 500,0		
B.66 Aménagement permanent de la gare Mont-Saint-Hilaire	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	150,0	0,0	200,0	700,0	2 100,0	0,0	2 800,0	3 000,0	0,0	3 000,0		
Total projets – Nouvelles initiatives		18,7	56,3	0,0	75,0	3 803,7	7 686,3	750,0	12 240,0	7 132,1	21 395,9	4 150,0	32 678,0	19 616,7	58 850,0	2 980,0	81 446,7	126 364,7	76 690,0	203 129,7		
Total consolidation du réseau		6 073,4	16 589,0	0,0	22 662,4	9 755,5	24 492,5	750,0	34 998,0	12 720,0	38 111,3	4 150,0	54 981,3	21 684,9	65 104,8	2 980,0	89 769,7	179 749,0	76 690,0	279 101,4		

TABLEAU 3 – Programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007 DE L'AMT

(en milliers de \$)

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR AU 1 ^{ER} JANVIER 2005				2005				2006				2007				Total 2005-06-07	Engagement ultérieur	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																				
C.1 Équipements de vente et de perception	0%	1 425,0	0,0	0,0	1 425,0	1 685,0	0,0	0,0	1 685,0	6 000,0	0,0	0,0	6 000,0	1 357,5	0,0	382,5	1 740,0	9 425,0	0,0	10 850,0
C.2 Mesures préférentielles sur le réseau de transport métropolitain et local	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	306,0	918,0	0,0	1 224,0	172,0	516,0	0,0	688,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 912,0	0,0	1 912,0
C.3 Amélioration de l'accessibilité au transport adapté sur les équipements métropolitains	0%	100,0	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	100,0	100,0	0,0	0,0	100,0	300,0	0,0	400,0
C.4 Sécurité – Centre de contrôle et système de caméras dans les stationnements	0%	1 550,0	0,0	0,0	1 550,0	600,0	0,0	0,0	600,0	600,0	0,0	0,0	600,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 200,0	0,0	2 750,0
C.5 Plan stratégique des systèmes de transport intelligents (STI)	0%	100,0	0,0	100,0	200,0	150,0	0,0	150,0	300,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	300,0	0,0	500,0
C.6 Signalétique en gare	0%	500,0	0,0	0,0	500,0	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	1 000,0
C.7 Harmonisation des horaires des organismes de transport	0%	125,0	0,0	0,0	125,0	150,0	0,0	0,0	150,0	150,0	0,0	0,0	150,0	0,0	0,0	0,0	0,0	300,0	0,0	425,0
C.8 Calculateur de trajets métropolitains	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	125,0	0,0	0,0	125,0	125,0	0,0	0,0	125,0	0,0	0,0	0,0	0,0	250,0	0,0	250,0
C.9 Service téléphonique à la clientèle et outils d'information	0%	400,0	0,0	0,0	400,0	350,0	0,0	0,0	350,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	350,0	0,0	750,0
C.10 Billetterie Angrignon	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	125,0	0,0	0,0	125,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	125,0	0,0	125,0
C.11 Espaces réservés aux covoitureurs dans les stationnements	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	182,3	0,0	182,3	364,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	364,6	0,0	364,6
Total projets – Autorisés		4 199,9	0,0	100,0	4 300,0	4 023,3	918,0	332,3	5 273,6	7 397,0	516,0	0,0	7 913,0	1 457,5	0,0	382,5	1 840,0	15 026,6	0,0	19 326,6
Nouvelles initiatives																				
C.12 Programme GPS pour autobus	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	62,5	187,5	0,0	250,0	112,5	337,5	0,0	450,0	700,0	622,5	1 322,5
C.13 Mesures préférentielles – STI – Phase II	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	240,0	720,0	0,0	960,0	0,0	0,0	0,0	0,0	960,0	0,0	960,0
C.14 Projet « Branché »	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	150,0	0,0	3 850,0	4 000,0	150,0	0,0	3 850,0	4 000,0	0,0	0,0	740,0	740,0	8 740,0	0,0	8 740,0
C.15 Programme cadre d'aménagement et de valorisation de points de correspondance métropolitains	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	300,0	0,0	400,0	100,0	300,0	0,0	400,0	100,0	300,0	0,0	400,0	1 200,0	0,0	1 200,0
C.16 Études particulières	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	200,0	0,0	0,0	200,0	200,0	0,0	0,0	200,0	600,0	0,0	600,0
Total projets – Nouvelles initiatives		0,0	0,0	0,0	0,0	450,0	300,0	3 850,0	4 600,0	752,5	1 207,5	3 850,0	5 810,0	412,5	637,5	740,0	1 790,0	12 200,0	622,5	12 822,5
Total autres projets métropolitains		4 199,9	0,0	100,0	4 300,0	4 473,3	1 218,0	4 182,3	9 873,6	8 149,5	1 723,5	3 850,0	13 723,0	1 870,0	637,5	1 122,5	3 630,0	27 226,6	622,5	32 149,1

TABLEAU 3 – Programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007 DE L'AMT

(en milliers de \$)

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR AU 1 ^{ER} JANVIER 2005				2005				2006				2007				Total 2005-06-07	Engagement ultérieur	Total
		AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total			
		D. Développement du réseau																		
Projets à l'étude pour fins d'autorisation																				
D.1 Ligne de trains Laval/Terrebonne/Mascouche (Note 3)	75%	187,5	562,5	0,0	750,0	1 875,0	5 625,0	0,0	7 500,0	5 000,0	15 000,0	0,0	20 000,0	3 750,0	11 250,0	0,0	15 000,0	42 500,0	4 670,0	47 920,0
D.2 Via-bus de l'Est – Emprise ferroviaire CN (Note 3)	75%	3 325,0	9 975,0	0,0	13 300,0	77,5	232,5	0,0	310,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	310,0	26 890,0	40 500,0
Total projets – En processus d'autorisation au MTQ		3 512,4	10 537,5	0,0	14 050,0	1 952,5	5 857,5	0,0	7 810,0	5 000,0	15 000,0	0,0	20 000,0	3 750,0	11 250,0	0,0	15 000,0	42 810,0	31 560,0	88 420,0
Nouvelles initiatives																				
D.3 Ligne de trains Montréal-Nord/Rivière-des-Prairies/Repentigny (Note 3)	75%	75,0	225,0	0,0	300,0	750,0	2 250,0	0,0	3 000,0	7 500,0	22 500,0	0,0	30 000,0	7 500,0	22 500,0	0,0	30 000,0	63 000,0	15 200,0	78 500,0
Total projets - Nouvelles initiatives		75,0	225,0	0,0	300,0	750,0	2 250,0	0,0	3 000,0	7 500,0	22 500,0	0,0	30 000,0	7 500,0	22 500,0	0,0	30 000,0	63 000,0	15 200,0	78 500,0
Total projets métropolitains - Développement		3 587,4	10 762,5	0,0	14 350,0	2 702,5	8 107,5	0,0	10 810,0	12 500,0	37 500,0	0,0	50 000,0	11 250,0	33 750,0	0,0	45 000,0	105 810,0	46 760,0	166 920,0
E. Autres projets																				
Projets autorisés																				
E.1 Relocalisation des activités de la cour Glen (Note 4)	note (4)	0,0	0,0	905,0	905,0	0,0	0,0	23 378,7	23 378,7	0,0	0,0	13 991,1	13 991,1	0,0	0,0	0,0	0,0	37 369,8	0,0	38 274,8
E.2 Correction des interférences électromagnétiques	100%	0,0	483,0	0,0	483,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13 991,1	13 991,1	0,0	8 772,8	0,0	8 772,8	8 772,8	0,0	9 255,8
Total autres projets métropolitains		0,0	483,0	905,0	1 388,0	0,0	0,0	23 378,7	23 378,7	0,0	0,0	13 991,1	13 991,1	0,0	8 772,8	0,0	8 772,8	46 142,6	0,0	47 530,6
F. Projets majeurs																				
Projets autorisés																				
F.1 Prolongement du métro vers Laval	note (5)	1 800,0	323 800,0	0,0	325 600,0	11 000,0	198 000,0	0,0	209 000,0	5 400,0	171 200,0	0,0	176 600,0	0,0	92 400,0	0,0	92 400,0	478 000,0	0,0	803 600,0
F.2 Étude d'avant projet - Trains légers autoroute 10	50%	0,0	6 000,0	6 000,0	12 000,0	0,0	1 000,0	1 000,0	2 000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2 000,0	0,0	14 000,0
F.3 Trains légers – Avenue Parc	33%	175,0	175,0	175,0	525,0	25,0	25,0	25,0	75,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	0,0	600,0
Total projets majeurs		1 975,0	329 975,0	6 175,0	338 125,0	11 025,0	199 025,0	1 025,0	211 075,0	5 400,0	171 200,0	0,0	176 600,0	0,0	92 400,0	0,0	92 400,0	480 075,0	0,0	818 200,0
TOTAL PROJETS AUTORISÉS		30 639,8	346 102,6	7 180,0	383 922,4	46 469,6	244 256,8	24 736,0	315 462,3	22 862,0	173 096,0	13 991,1	209 949,1	5 871,3	104 045,3	382,5	110 299,1	635 710,5	5 800,0	1 025 432,9
TOTAL PROJETS À L'ÉTUDES POUR FINS D'AUTORISATION		4 321,0	12 606,9	0,0	16 927,9	7 213,1	21 639,9	0,0	28 853,0	10 127,9	30 335,4	0,0	40 463,3	5 747,0	17 291,0	0,0	23 038,0	92 354,3	31 560,0	140 842,2
TOTAL NOUVELLES INITIATIVES		93,7	281,3	0,0	375,0	11 541,2	26 248,8	4 600,0	42 390,0	28 120,8	79 412,2	8 000,0	115 533,0	40 856,7	121 370,0	3 720,0	165 946,7	323 869,7	103 817,5	428 062,2
GRAND TOTAL PTI		35 054,5	358 990,8	7 180,0	401 225,3	65 223,9	292 145,5	29 336,0	386 705,3	61 110,7	282 843,6	21 991,1	365 945,4	52 475,0	242 706,3	4 102,5	299 283,8	1 051 934,5	141 177,5	1 594 337,3

Note (3) : Le coût final pour la réalisation de ce projet est en révision.

Note (4) : 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.

1.1. Budget des opérations et du financement permanent à combler de 2005

Conformément à ses règles budgétaires, l'AMT utilise ce fonds d'immobilisations pour payer au comptant la partie non subventionnée des investissements. La part de l'AMT des coûts des projets inscrits au PTI en 2005 est de 65,2 M\$, tandis que les contributions municipales prévues au fonds d'immobilisations sont de 18,1 M\$, à raison de 0,01 \$ par 100 \$ de RFU.

Les grands projets, tels que Réno-systèmes – phase I, le remplacement des 22 voitures de la ligne Dorion-Rigaud et la partie autofinancée du métro de Laval, créent une pression importante à court terme sur les liquidités du fonds d'immobilisations et génèrent un financement permanent à combler de 86,3 M\$ en 2005 (TABLEAU 4), de 134,2 M\$ en 2006 et 173,8 M\$ en 2007.

La stratégie de payer au comptant la partie non subventionnée liée aux coûts d'acquisition des immobilisations n'est applicable que pour les projets de moindre envergure permettant ainsi d'éviter d'augmenter inutilement le financement à combler.

L'AMT prévoit financer à long terme les investissements majeurs suivants : Réno-systèmes, l'acquisition de 22 voitures à deux niveaux et la partie autofinancée du prolongement du métro vers Laval pour lesquels l'AMT verse respectivement 31,6 M\$, 14,6 M\$ et 12,8 M\$ au 31 décembre 2005. En incluant les projets financés antérieurs de 16,2 M\$, le financement global de 75,2 M\$ permet de réduire l'insuffisance des liquidités de 86,3 M\$ à 11,1 M\$ en 2005, mais crée un service de dette annuel de 7,6 M\$ récurrent pendant les 10 prochaines années.

TABLEAU 4 – Budget des opérations et du financement permanent à combler

	BUDGET 2005	PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART P2004 VS B2004
(en milliers de \$)				
Financement permanent				
Subventions du MTQ	292 145,5	168 060,1	245 709,5	(77 649,4)
Contributions municipales	18 105,0	16 825,0	16 825,0	-
Autres subventions	29 336,0	1 962,0	24 458,7	(22 496,7)
Autres	1 053,0	1 013,0	1 013,0	-
	340 639,5	187 860,1	288 006,2	(100 146,1)
Investissements en immobilisations				
Prolongement du métro vers Laval	209 000,0	157 800,0	209 900,0	(52 100,0)
Maintien du patrimoine - Métro	12 800,0	10 995,0	16 518,1	(5 523,1)
Trains de banlieue				
Blainville	15 728,0	150,0	17 097,5	(16 947,5)
Delson	1 355,0	250,0	1 500,0	(1 250,0)
Deux-Montagnes	7 250,0	-	-	-
Dorion-Rigaud	7 535,0	4 149,0	4 865,0	(716,0)
Mont-Saint-Hilaire	3 650,0	-	200,0	(200,0)
Laval/Terrebonne/Mascouche	7 500,0	200,0	14 800,0	(14 600,0)
Montréal-Nord/ Rivière-des-Prairies/Repentigny	3 000,0	-	-	-
Acquisition de voitures à deux niveau et de locomotives	74 905,0	-	-	-
Équipements métropolitains				
Voies réservées	4 730,0	7 029,5	13 116,0	(6 086,5)
Terminus	1 150,0	5 239,0	5 690,7	(451,7)
Stationnements	1 939,6	150,0	4 680,0	(4 530,0)
Étude Trains légers sur rail	2 075,0	2 870,0	1 150,0	1 720,0
Autres projets métropolitains				
Relocalisation des activités de la cour Glen	23 378,7	500,0	23 783,7	(23 283,7)
Autres mesures incitatives	10 709,0	2 859,0	12 606,8	(9 747,8)
Frais d'intérêts sur le financement	2 632,0	1 459,3	1 613,0	(153,7)
	389 337,3	193 650,8	327 520,8	(133 870,0)
Insuffisance du financement permanent sur les investissements de l'exercice	(48 697,9)	(5 790,7)	(39 514,6)	33 723,9
Financement permanent à combler au début de l'exercice	(37 557,7)	(31 767,0)	(47 871,7)	16 104,7
Financement permanent à combler à la fin de l'exercice	(86 255,5)	(37 557,7)	(87 386,3)	49 828,6

1.2. Maintien du patrimoine du métro et insuffisance du Fonds d'immobilisations métropolitain

Le métro constitue l'épine dorsale du système de transport en commun dans la région de Montréal. La majorité des équipements fixes du métro ont atteint et même dépassé la fin de leur vie utile et les réparations sont de plus en plus fréquentes et coûteuses. La plupart des infrastructures n'ont pas été remises à neuf depuis 1966 et le parc de voitures de métro a plus de 30 ans d'âge moyen. La dégradation des équipements et des infrastructures du métro et le manque de matériel roulant nécessitent des investissements majeurs de l'ordre de 1,8 milliard de dollars (dont minimalement 75 % devrait être financés par les gouvernements fédéral et provincial).

L'AMT souhaite la réalisation des rénovations majeures au réseau du métro qu'elle considère prioritaires. Toutefois les contributions municipales actuelles au Fonds d'immobilisations métropolitain sont insuffisantes pour les financer. De plus, l'AMT est en attente d'une décision du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral concernant ces projets de transport en commun. Lorsque les décisions gouvernementales seront prises dans ce dossier, l'AMT évaluera à nouveau sa participation dans le financement de ces projets pour le métro.

En 2007 et les années subséquentes, les contributions municipales prévues de 18,1 M\$ seront déjà insuffisantes pour financer les projets inscrits au PTI 2005-2006-2007.

En tenant compte de la demande de la STM, à savoir que l'AMT participerait au financement de ces projets de l'ordre de 12,5 %, comme pour le projet de Réno-systèmes – phase I, le Fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT ne peut pas financer la partie non subventionnée représentant 12,5 % des investissements pour le maintien du patrimoine du métro au montant de 228,1 M\$ requérant, à terme en 2013, des versements annuels de 24,3 M\$, capital et intérêts pour rembourser le service de dette afférent à ces projets.

TABLEAU 5 – Financement des projets de maintien du patrimoine du métro

PROJETS	PÉRIODE D'AMORTISSEMENT	INVESTISSEMENTS PART DE L'AMT (EN MILLIERS DE \$)	SERVICE DE LA DETTE PROJETÉ (EN MILLIERS DE \$)
Projet et avant-projet MR-63* (12,5 % de 18,0 M\$)	20 ans	2,3	0,2
Remplacement des voitures MR-63* (12,5 % de 1 100,0 M\$)	20 ans	137,5	12,0
Réno-stations, phase II* (12,5 % de 63,3 M\$)	10 ans	7,9	1,1
Réno-systèmes, phase II* (12,5 % de 643,6 M\$)	10 ans	80,4	11,0
Total		228,1	24,3

* Coût préliminaire fourni par la STM

1.3. Priorisation des projets pour l'année 2005

En cours d'autorisation

- Gare permanente intermodale Saint-Hubert
- Relocalisation de la cour Glen (3 lignes : Blainville, Delson et Dorion-Rigaud)
- Ligne Blainville :
 - Gare Chabanel
 - Prolongement vers Saint-Jérôme (garage et gare)
 - Gare Mirabel
 - Aménagement permanent – Gare Sainte-Rose
- Mesures préférentielles – Cathédrale/Notre-Dame
- Réfection des quais Lucien-L'Allier – Phase I (3 lignes : Blainville, Delson et Dorion-Rigaud)
- Voie réservée autoroute 25 – Phase II
- Stationnement Boucherville
- Mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke Est – Section Montréal-Est
- Étude de mesures préférentielles et voies réservées – Axe Henri-Bourassa
- Allongement des quais – Phase II – Pointe-Claire et Cedar Park
- Voie réservée Pie-IX – Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon – Phases I et II
- Ligne de trains Laval/Terrebonne/Mascouche

Nouvelles initiatives

- Stationnement Terrebonne – Phase II
- Stationnement Chambly – Phase II
- Ligne de trains Montréal-Nord/Rivière-des-Prairies/Repentigny
- Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 26 nouvelles voitures à deux niveaux
- Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de 10 locomotives
- Accroissement de la capacité sur la ligne Deux-Montagnes
- Études – Plan majeur d'interventions dans les corridors Des Moulins/Laval/Montréal et L'Assomption/Montréal
- Gare permanente intermodale Saint-Hubert - Complément
- Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Complément (3 lignes : Blainville, Delson et Dorion-Rigaud)
- Aménagement permanent de la gare Saint-Lambert
- Aménagement permanent de la gare Saint-Bruno-de-Montarville
- Révision des voitures 900
- Réhabilitation des infrastructures ferroviaires – Tronçon Montréal-Ouest / Lucien-L'Allier
- Réfection des infrastructures ferroviaires – Tronçon Hudson/Rigaud
- Voie réservée Pie-IX – Amélioration de la sécurité – Phase II
- Programme cadre d'aménagement de la valorisation de points de correspondance métropolitains

1.4. Description des projets d'immobilisations (PTI 2005-2006-2007)

Les projets mentionnés ci-dessous sont présentés sommairement par priorité et avec les partenaires impliqués. Les projets autorisés ou en cours d'autorisation et les nouvelles initiatives sont présentés selon les priorités suivantes : maintien du patrimoine, consolidation du réseau, mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux, développement du réseau, autres projets et projets majeurs.

1.4.1. Maintien du patrimoine

1.4.1.1. PROJETS AUTORISÉS

MÉTRO

A.1 Métro Réno-systèmes – Phase I

La majorité des équipements fixes du métro, principalement dans le réseau initial (lignes 1, 2 et 4), 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 affectant 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 des trains.

Ce projet, de 311,0 M\$ sur cinq ans, sous la responsabilité de la STM, est financé par le gouvernement du Québec (41,7 % ou 130,2 M\$), le gouvernement fédéral (33,3 % ou 103,1 M\$), l'AMT et la STM à 12,5 % ou 38,9 M\$ chacune.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
18,825	12,800	6,705	0,556	-	38,886	38,886	-	-

ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Avec maintenant 53,0 millions d'usagers par année dans les terminus (en hausse de 30 % par rapport à 1997), quelque 26,4 millions de passagers dans plus de 250 circuits d'autobus empruntant les voies réservées métropolitaines (+ 65 % 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. Sa grande efficacité et ses coûts modérés en font l'une des grandes priorités de l'AMT.

A.2 Entretien majeur des équipements métropolitains

Certaines infrastructures du RTMA se sont détériorées avec les années et nécessitent des réparations importantes, soit le remplacement d'équipements mécaniques et électriques, des travaux de resurfaçage dans des stationnements et la réfection de toitures ou autres. Ces coûts sont entièrement couverts par l'AMT. La priorité des projets retenus a été établie par l'AMT dans un programme quinquennal d'entretien majeur afin de maintenir une qualité adéquate des infrastructures.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,600	0,600	0,600	1,200	3,000	-	-	

TRAINS DE BANLIEUE

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 13,9 millions de passagers en 2003, soit plus du double des 6,9 millions de passagers de 1996.

Les investissements consentis au réseau de trains de banlieue pour la période 2005-2006-2007 visent surtout à maintenir le patrimoine et à consolider le réseau.

A.3 Acquisition de 22 voitures à deux niveaux

Le 19 septembre 2003, le ministre des Transports a autorisé l'AMT à acheter 22 voitures neuves à deux niveaux afin notamment de remplacer 36 voitures de la série 800 datant de 1952. Les voitures de la série 800, en plus de comporter des faiblesses importantes au niveau de la sécurité (absence de portes automatiques), et du confort (pas d'air climatisé, suspension flasque), ont atteint leur durée de vie utile et sont de moins en moins fiables.

Un contrat a été accordé à la firme Bombardier pour la fourniture de ces 22 voitures à deux niveaux et d'un parc de pièces de rechange. La fabrication de ces voitures a débuté comme prévu le 26 avril 2004. L'échéancier de production prévoit la livraison des voitures à raison d'environ une par semaine à compter de décembre 2004, la dernière livraison étant prévue au printemps 2005.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,475	56,905	-	3,545	-	61,925	15,482	46,443	-

A.4 Réparations majeures – Trains (5 lignes)

L'AMT est propriétaire de certaines infrastructures (site de garage, caténaire, etc.), de gares et de matériel roulant pour ses lignes de trains de banlieue (Deux-Montagnes, Dorion-Rigaud, Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson). Il est nécessaire d'effectuer des travaux d'entretien majeur sur les immobilisations de façon à maintenir leur bon état de fonctionnement et de limiter leur dégradation.

La nature de ces dépenses nécessite de prévoir un programme quinquennal d'interventions.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	2,900	2,300	2,300	4,600	12,100	12,100	-	-

1.4.1.2. PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

TRAINS DE BANLIEUE

A.5 Réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier – Phase I (3 lignes de trains)

La gare Lucien-L'Allier accueille quotidiennement plus de 10 000 usagers provenant des lignes de trains de banlieue Blainville, Delson et Dorion-Rigaud. Les quais de béton de cette gare terminale sont dans un état de dégradation avancée, l'éclairage est déficient et aucune protection n'est offerte aux usagers contre les intempéries.

Le projet, qui a pour objectif d'améliorer la sécurité des usagers et d'assurer le maintien des installations, consiste en la réfection des quais et de l'éclairage et en l'installation d'une marquise pour protéger les usagers.

Le projet est réalisé en phases selon les disponibilités budgétaires. Il est prévu dans la phase I de procéder à la réfection d'un quai (sur quatre) par année et d'installer une marquise (la fabrication et l'installation de la marquise doivent être effectuées en un seul contrat). Le coût prévu pour la réfection du quai numéro 3 est de 0,915 M\$.

Un montant complémentaire de 3,080 M\$ est prévu en nouvelle initiative inscrite à la page 18 (projet A.11) afin de compléter les travaux sur les trois autres quais et l'installation de la marquise totalisant 3,995 M\$.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	0,815	-	-	-	0,915	0,229	0,686	-

1.4.1.3. NOUVELLES INITIATIVES

TRAINS DE BANLIEUE

A.6 Accroissement de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de voitures neuves

Suite au développement des trois nouvelles lignes de trains de banlieue (Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson) et à l'accroissement de la clientèle (65 % de 2002 à 2004), les 80 voitures usagées (fabriquées en 1967-1976), acquises de GO Transit par le MTQ en 1994, sont maintenant utilisées à 100 % sur le réseau des trains de banlieue, ce qui ne laisse aucune réserve pour accroître à court terme la capacité des trains. Depuis l'automne 2004, toutes les lignes présentent des augmentations d'achalandage qui atteignent la capacité de certains trains en période de pointe. Également, ces trains ne peuvent être allongés à plus de dix voitures (quatre voitures pour la ligne Delson) en raison des contraintes d'exploitation, de matériel roulant, d'infrastructures ferroviaires et de gares.

Afin de répondre à la demande actuelle et à l'accroissement anticipé de l'achalandage sans allonger les rames de trains ou ajouter de nouvelles rames, il est nécessaire d'utiliser des voitures à deux niveaux. En ajoutant six voitures à deux niveaux aux 22 déjà acquises (mise en service au printemps 2005), ceci permettrait (au début de 2006) de mettre une rame de dix de ces voitures sur la ligne Blainville (un des trains transporte actuellement plus de 1 500 passagers) offrant ainsi 20 % de plus de capacité, et deux rames de huit voitures sur la ligne Vaudreuil (pour les trains de plus de 1 200 passagers) offrant une marge de capacité de 10 %.

Également, en acquérant neuf voitures à deux niveaux pour la ligne Delson (huit en service et une à l'entretien), on augmenterait la capacité de cette ligne de 35 % (en septembre 2006) alors que 16 % des usagers actuels en période de pointe sont déjà debout dans certains trains, sans tenir compte de l'accroissement qui sera produit par la nouvelle gare de Candiac. L'ajout de ces voitures à deux niveaux sur les lignes Blainville et Delson libérerait 18 voitures 1000 dont quatre seraient envoyées sur Dorion-Rigaud (pour allonger une rame) et 12 serviraient de remplacement dans le cycle de réparations majeures et de réserve d'expansion des services de trains de banlieue.

Sur la ligne Mont-Saint-Hilaire, 11 % des passagers sont debout sur un des trains en période de pointe. Afin d'accroître la capacité sans ajouter de rame additionnelle, il faudrait remplacer cette rame de dix voitures 1200 (à un niveau) par dix voitures à deux niveaux (plus une en entretien) qui seraient conçues pour les quais hauts à la Gare Centrale et qui offriraient 30 % de plus de capacité sur la ligne (au début de 2007).

Une étude économique réalisée pour le remplacement des voitures 800 a démontré que l'acquisition de voitures neuves représente un investissement plus approprié à long terme que celle de voitures usagées reconstruites.

Les coûts d'acquisition de ces 26 voitures neuves à deux niveaux sont évalués à 79,7 M\$. Ces travaux sont financés à 75 % par le MTQ et seront réalisés en 2005-2006-2007.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	18,000	27,000	34,650	-	79,650	19,913	59,737	-

A.7 Croissance de la capacité d'accueil des trains – Acquisition de nouvelles locomotives

L'AMT loue présentement des locomotives usagées F-40 (anciennement de AMTRAK) pour utilisation sur la ligne Mont-Saint-Hilaire (trois en service et une à l'entretien) afin de minimiser les coûts d'immobilisations pendant la période d'évaluation du service. Compte tenu du succès de ce service (déjà près de 6 000 passagers/jour), de l'âge (plus de 30 ans) et de l'usure (un million de milles) des locomotives louées, de nouvelles locomotives devront être acquises pour assurer le maintien (fiabilité) et le développement (ajout d'une rame) du service.

Sur la ligne Blainville, l'AMT loue également une locomotive usagée F-40 (âgée de plus de 30 ans) comme réserve d'entretien aux quatre locomotives neuves utilisées sur les quatre rames de cette ligne. Compte tenu de l'acquisition des locomotives neuves de la ligne Mont-Saint-Hilaire, il serait souhaitable de profiter de l'économie d'échelle pour remplacer cette locomotive louée par une neuve et en acquérir une autre afin d'ajouter une rame, telle que déjà prévue pour répondre à la demande à moyen terme.

Dans le cadre de l'expérience-pilote de la ligne Delson, les locomotives GC-418 (fabriquées en 1959 et remises à niveau en 1989 pour la ligne Dorion-Rigaud) sont 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 de ces locomotives, de nouvelles locomotives devront être acquises par l'AMT pour assurer la performance et la fiabilité du service à long terme. Trois locomotives neuves sont nécessaires (deux en service et une à l'entretien) pour cette ligne, et il serait souhaitable de profiter de l'économie d'échelle des acquisitions mentionnées précédemment.

Selon les résultats d'une étude coûts/bénéfices, réalisée pour le remplacement des locomotives désuètes sur la ligne Dorion-Rigaud, l'acquisition de locomotives neuves représente un investissement plus approprié à long terme que celle de locomotives usagées reconstruites.

Les coûts de ce programme d'acquisition de dix locomotives étalé sur trois ans (2006-2007-2008) sont évalués à 39,6 M\$ et sont financés à 75 % par le MTQ.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	15,000	15,000	9,630	39,630	9,907	29,723	-

A.8 Révision des voitures 900

Le parc de matériel roulant utilisé sur la ligne Blainville est constitué, entre autres, de 9 voitures de la série 900 (1970).

Pour répondre aux besoins des usagers, nous devons garder en service continu 8 voitures sur 9. Afin de s'assurer de la fiabilité et de la sécurité de ces voitures et en prolonger la vie utile de 10 à 15 ans, certains systèmes des voitures doivent être remplacés ou remis à neuf avant qu'ils n'affectent la qualité du service offert. La portée du programme se résume essentiellement comme suit :

- remise à neuf des bogies ;
- remise à neuf du mécanisme de commande et de la glissière des portes latérales ;
- remise à neuf de plaques sous-plancher ;
- remise à neuf du système CVAC ;

- remplacement du joint d'étanchéité de toutes les fenêtres ;
- réparations à l'habillage intérieur des voitures et rembourrage des sièges.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	2,450	-	-	-	2,450	0,613	1,837	-

A.9 Programme de remplacement des contrôles auxiliaires et de puissance des voitures MR-90

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'amélioration de la fiabilité et de la disponibilité opérationnelle des voitures MR-90. Devant l'obsolescence prévisible des modules de puissance électrique GTO (Gate Turn Off Thyristors) et dans un souci d'apporter une solution technique économique au problème de fiabilité des voitures MR-90, le projet vise à remplacer les modules de puissance GTO du système de propulsion des voitures MR-90 par des modules de puissance IGBT (Insulated Gate Bipolar Transistor) sur cinq motrices (projet-pilote).

La récupération des anciennes pièces GTO des moteurs modifiés nous permettra de retarder la conversion des 24 motrices restantes.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,000	1,100	-	-	2,100	2,100	-	-

A.10 Programme de changement des automates sur la caténaire

Dans le cadre de l'entretien des équipements du système de supervision et de contrôle des lignes électriques du train de banlieue Deux-Montagnes, le fournisseur des modules considérés comme pièces critiques, des automates programmables et d'autres pièces, a abandonné la production de ces composantes. Ceci présente un risque important qui demande une attention particulière.

Les quelques pièces en réserve ne sont pas suffisantes pour répondre aux besoins globaux du réseau. De plus, advenant la non-disponibilité de pièces de rechange, si un poste tombe en panne, la recherche de nouvelles pièces si ces dernières sont irréparables occasionnera une interruption dans le fonctionnement du poste, ce qui aura des impacts sur le service.

Afin de pallier cette situation, l'AMT a identifié une nouvelle technologie permettant de remplacer tous les automates programmables prévus sur une période de 3 ans.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,200	0,200	0,200	-	0,600	0,600		

A.11 Réfection des quais à la gare Lucien-L’Allier – Complément (3 lignes de trains)

La gare Lucien-L’Allier accueille quotidiennement plus de 10 000 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 l’éclairage est déficient et insuffisant. Le projet, qui a pour objectif d’améliorer la sécurité des usagers et d’assurer le maintien des installations, consiste à la réfection des quais, de l’éclairage et de l’installation d’une marquise pour protéger les usagers.

Le projet est réalisé en phases selon les disponibilités budgétaires. Il est prévu à la phase I de procéder à la réfection d’un quai (sur 4) par année et d’installer une marquise par la suite (la fabrication et l’installation de la marquise doivent être effectuée en un seul contrat).

Un montant complémentaire de 3,080 M\$ est nécessaire afin de compléter les travaux sur les 3 autres quais et l’installation de la marquise, totalisant 3,995 M\$. La phase I de ce projet est décrite au projet A.5 et est en cours d’autorisation.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,745	0,660	1,675	3,080	0,770	2,310	-

A.12 Révision des voitures 700

Le parc de matériel roulant utilisé sur la ligne Dorion-Rigaud est constitué, entre autres, de 24 voitures de la série 700 (1987). Ces voitures-voyageurs n’ont subi aucune modification depuis leur mise en service il y a plus de 15 ans. Pour préserver l’intégrité de ces voitures, assurer le confort de la clientèle ainsi que la fiabilité des voitures et en prolonger la vie utile de 10 à 15 ans, les systèmes et composants vitaux suivants doivent être révisés :

- bogies ;
- réparations à la structure, au châssis et à la caisse ;
- mécanisme de commande des portes latérales ;
- mécanisme d’opération assistée des portes d’intercirculation ;
- ensembles tampons-passerelles ;
- réparation majeure aux divers panneaux corrodés de l’habillage intérieur du vestibule ;
- système CVAC ;
- réparation des bases et attaches corrodées des sièges ;
- travaux de peinture à l’intérieur et à l’extérieur.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,200	2,000	2,200	-	4,400	1,100	3,300	-

AUTRES PROJETS - TRAINS ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

A.13 Réhabilitation des infrastructures ferroviaires – Tronçon Montréal-Ouest/Lucien-L’Allier

L'état dégradé des voies ferrées entre Montréal-Ouest et Lucien L’Allier cause des problèmes de fiabilité des services de trains de banlieue des lignes Vaudreuil-Dorion, Blainville et Delson-Candiac. Cette dégradation cause également des impacts de bruit et de vibration aux résidents avoisinant cet axe. La solution est de procéder à l'amélioration de la voie ferrée (soudure du rail, etc.) pour réduire ces impacts aux trains de banlieue et aux résidents.

Les coûts de ces travaux sont évalués à 1,7 M\$ et sont financés à 75 % par le MTQ. Les travaux seront réalisés en 2005 et 2006.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,700	1,000	-	-	1,700	0,425	1,275	-

A.14 Acquisition d'emprises ferroviaires et d'équipements métropolitains

L'AMT a amorcé des démarches pour acquérir des immobilisations requises pour les équipements métropolitains et les emprises ferroviaires utilisées par les services de trains de banlieue actuels et futurs afin de diminuer tant les coûts annuels d'immobilisations que d'exploitation. À ce stade-ci, l'AMT tient à garder confidentiels les dossiers durant les négociations afin de ne pas nuire à celles-ci.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note	Note

Note : Ces projets sont en cours de négociation.

1.4.2. Consolidation des axes du réseau

1.4.2.1. PROJETS AUTORISÉS

VOIES RÉSERVÉES

B.1 Voie réservée – Échangeur Taschereau – Phases I, II, III, IV et V

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/autoroute 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'autoroute 10 permettant aux autobus d'atteindre la voie réservée au centre de l'autoroute 10, à partir du terminus Panama.

Les travaux en sont à leur troisième phase de réalisation. Les quatrième et cinquième phases des travaux sont prévues en 2006 et 2007.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
11,200	0,500	1,840	0,285	-	13,825	3,456	10,369	-

B.2 Mesures préférentielles – Route 132/Montbrun

À l'approche de Montréal, les autobus subissent des retards en période de pointe du matin 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 en est présentement à la phase finale des travaux. La mise en service est projetée à l'automne 2004.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,811	0,100	-	-	-	0,911	0,228	0,683	-

B.3 Étude du prolongement de la voie réservée autoroute 20

Sur la base d'analyses d'opportunités, 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 sur la rive sud de Montréal, entre Boucherville et Sainte-Julie. Entre autres, la mise en place d'une voie réservée aux autobus et au covoiturage en direction de Montréal, la construction d'un nouveau terminus et la relocalisation du stationnement incitatif à Sainte-Julie, la modernisation du stationnement incitatif de Mortagne et la construction d'un nouveau stationnement au niveau du boulevard De Montarville seront étudiés. Le plan évaluera également le niveau de service du transport collectif à offrir, dont un service express métropolitain en fonction de l'évolution prévue de la demande. Sur le territoire de la ville de Montréal, cette étude vise également à améliorer l'accès à la Rive-Sud à partir de l'accès de la bretelle Tellier de l'autoroute 25.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,125	0,050	-	-	-	0,175	0,175	-	-

B.4 Étude de circulation sur l'axe Concorde/Notre-Dame

Avec l'arrivée du métro à Laval, 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 devenir un corridor de transport collectif 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 est actuellement en cours de réalisation avec la STL, la Ville de Laval et le MTQ. L'AMT prévoit la réalisation des plans et devis en 2005.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,150	0,200	-	-	-	0,350	0,350	-	-

B.5 Étude de circulation sur l'axe Saint-Charles/chemin Chambly

Le chemin Chambly occupe une place centrale tant au niveau de l'activité commerciale qu'à celui des déplacements à Longueuil. De plus, il constitue un des plus importants axes de déplacement par autobus sur la Rive-Sud. L'objectif de l'étude, qui est présentement en cours, est d'examiner les améliorations potentielles de l'axe afin de favoriser la circulation des autobus et d'augmenter le confort des usagers du transport collectif. Les mesures considérées sont, en outre, l'amélioration du système dynamique de feux de circulation, l'aménagement d'abribus plus confortables et un réaménagement de l'espace urbain afin d'offrir plus d'espace pour les usagers du transport collectif et les autobus. L'étude est réalisée en collaboration avec la Ville de Longueuil, le RTL et le MTQ.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,150	0,100	-	-	-	0,250	0,250	-	-

TERMINUS

B.6 Terminus Côte-Vertu

Actuellement en construction, le projet consiste à aménager un terminus hors-rue intégrant les services de la STM, de la STL et de l'Express Le Carrefour de l'AMT à la station de métro Côte-Vertu. Les autobus arrêtent actuellement de façon éparpillée dans les rues, entraînant la confusion des usagers, rendant les correspondances difficiles et l'environnement peu sécuritaire en raison de la multiplicité des conflits piétons-autobus.

Le concept du nouveau terminus a été développé en collaboration avec la STL, la STM, le MTQ et l'arrondissement Saint-Laurent.

Ce projet est en cours de construction et la mise en service est prévue en janvier 2005. Une deuxième phase est inscrite au projet B.44 de la page 38, et consiste à bonifier l'aménagement dans le but d'améliorer les conditions opérationnelles.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
7,124	0,300	-	-	-	7,424	1,856	5,568	-

B.7 Garage et gare régionale Candiac – Temporaires

Pour améliorer l'accessibilité régionale de la ligne Delson, les représentants du milieu et l'AMT ont examiné l'opportunité d'aménager une gare régionale à Candiac. Ce projet prévoit l'aménagement temporaire de la gare Candiac (quai d'asphalte et stationnement de gravier), des modifications permanentes aux infrastructures ferroviaires (pour amener les trains de Delson à Candiac), et le déplacement du quai à Delson (du côté nord au côté sud des voies ferrées).

De plus, l'aménagement d'un garage à Candiac à proximité de cette nouvelle gare est nécessaire afin de garer les trains la nuit. 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	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,250	1,280	-	-	-	1,530	0,382	1,148	-

1.4.2.2. PROJETS À L'ÉTUDE POUR FINS D'AUTORISATION

VOIES RÉSERVÉES

B.8 Voie réservée autoroute 25 – Phase II

L'ouverture du stationnement incitatif de Terrebonne et l'ouverture de la voie réservée aux autobus et covoitureurs sur l'autoroute 25 ont connu un franc succès dans ce secteur de la couronne nord-est. Les diverses interventions, dont la construction du centre d'échange Terrebonne, la modification de l'accotement et l'élargissement des ponts Mathieu et Lepage, totalisant 10,821 M\$, ont permis d'accroître considérablement l'efficacité du corridor.

- des gains de temps substantiels, pour les autobus, taxis et covoitureurs, soit 10 minutes le soir en direction nord et 3 minutes le matin en direction sud ;
- une régularité et une fiabilité de l'horaire des autobus qui se traduit par une satisfaction de la clientèle ;
- une nette augmentation de l'achalandage des autobus empruntant la voie réservée, soit des circuits 19A et 25A du CRT Lanaudière qui relie le terminus Terrebonne au terminus Henri-Bourassa Nord à Montréal (hausse de 40 % en deux ans) ;
- un nombre de covoitureurs en progression depuis l'ouverture de la voie réservée au covoiturage avec 320 véhicules (ou 960 personnes déplacées) en période de pointe;
- une occupation élevée du stationnement du terminus Terrebonne atteignant régulièrement plus de 90 % de sa capacité.

La phase II de ce projet permettra le prolongement de la voie réservée, en direction nord jusqu'à la montée Saint-François. Ce prolongement permettra d'éviter la congestion observée en amont de la voie réservée actuelle, de maintenir la régularité du service et de réduire les retards importants actuellement observés en période de pointe de l'après-midi (environ 5 minutes).

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,060	1,800	-	-	-	1,860	0,465	1,395	-

B.9 Voie réservée Pie-IX – Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon – phases I et II

Mesures préférentielles aux intersections – Phase I

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 sens inverse. Des mesures préférentielles de signalisation à message variable sont requises aux intersections plus problématiques (47^e 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 – Phase II

À la lumière d'avis externes, le comité de sécurité de la voie réservée Pie-IX, qui regroupe avec l'AMT tous les représentants techniques de la STM, de la police (SPVM), de la Ville et de ses arrondissements, recommande la construction d'une clôture infranchissable sur le terre-plein central sur certains tronçons où l'on observe de nombreuses traversées illicites entre intersections pour empêcher les piétons de faire ces mouvements. Cette recommandation fait suite aux accidents impliquant des piétons qui n'avaient pas vu venir les autobus roulant à sens inverse durant les heures d'opération de la voie réservée et qui traversaient entre les intersections. Une clôture temporaire y a été aménagée. Le projet consiste à aménager de façon permanente les clôtures temporaires déjà installées sur certains tronçons problématiques.

Ces deux mesures ont été jugées prioritaires par le comité de sécurité et seront déployées suite à la réouverture de la voie réservée.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,025	0,730	-	-	-	0,755	0,189	0,566	-

B.10 Mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke Est - Secteur Montréal-Est

Le projet consiste à implanter une voie réservée sur la rue Sherbrooke Est, direction centre-ville, entre la 1^{ère} 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 de feux de circulation situés entre Marien et Georges-V. L'ensemble des mesures permet un gain de temps et une régularité accrue.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,136	0,400	0,414	-	-	0,950	0,238	0,712	-

B.11 Études de mesures préférentielles et voies réservées - Axe Henri-Bourassa

Dans le cadre des études de faisabilité et d'opportunité d'un réseau de systèmes de trains légers réalisées en 2003, plusieurs éléments ont été proposés pour l'aménagement d'un site propre pour le transport collectif sur le boulevard Henri-Bourassa. L'objectif de la présente étude est de revoir les éléments proposés en fonction d'une amélioration des services d'autobus en site propre combiné à des mesures préférentielles sur le boulevard Henri-Bourassa.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,025	0,150	0,225	-	-	0,400	0,100	0,300	-

B.12 Étude et mesures préférentielles – Voie réservée Parc/René-Lévesque/Côte-des-Neiges

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 de la STM qui les empruntent quotidiennement pour transporter plus de 17 000 usagers. Ces voies sont 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, l'installation de nouveaux parcomètres limitant les périodes d'usage 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	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,425	-	-	0,425	0,106	0,319	-

B.13 Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame à Repentigny

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, à Repentigny, en amont du pont Le Gardeur.

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 la planification d'interventions sur cet axe et fait suite aux travaux déjà réalisés à Repentigny (terminus, stationnement, voie réservée sur le pont Le Gardeur).

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,030	-	1,120	-	-	1,150	0,287	0,863	-

B.14 Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal – Voies réservées – Tronçon Souigny

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la modernisation de la rue Notre-Dame, à Montréal, dont un des objectifs est de privilégier le transport collectif. À cet effet, un corridor de transport collectif est prévu, à l'intérieur de l'emprise du MTQ, pour y aménager une voie réservée en site propre.

Les aménagements de voies réservées dans le secteur Souigny permettent de faire la jonction entre, d'une part, les voies réservées prévues dans la modernisation de la rue Notre-Dame, dans le secteur compris entre la rue Dickson et le boulevard René-Lévesque, et d'autre part, les aménagements de voies réservées du Via-bus dans le corridor CN, compris entre la rue Honoré-Beaugrand et la 53^e Avenue.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	7,288	-	7,288	1,822	5,466	-

TERMINUS

B.15 Réorganisation du terminus et stationnement Brossard-Panama

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. Le projet permettra également de résoudre les contraintes d'opération et de sécurité qui affligent actuellement le terminus existant. L'étude de concept est présentement en cours. Une première option étudiée implique des aménagements minimaux afin de maintenir un niveau d'opération acceptable. Toutefois, sur la base de l'avancement actuel du projet, l'AMT et ses partenaires favorisent une seconde option bonifiée de 6,0 M\$ (estimation préliminaire) qui implique une relocalisation du terminus et des investissements additionnels.

Un montant complémentaire de 6,7 M\$ est inscrit en nouvelle initiative au projet B.36 de la page 34.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	-	1,713	-	-	1,813	0,453	1,360	-

B.16 Terminus Sainte-Julie

Le stationnement incitatif de Sainte-Julie a atteint sa capacité et le stationnement de l'aréna municipal est utilisé pour accommoder les débordements. De plus, le nombre de quais pour autobus y est insuffisant. Un premier concept d'agrandissement à proximité du site a été développé par l'AMT. En raison des développements en voie de réalisation dans ce secteur, cet agrandissement ne peut être réalisé. Ainsi, pour répondre à la demande et favoriser l'intégration des services de transport collectif régionaux, l'AMT prévoit construire, sur un autre site, un terminus métropolitain, soit dans la bretelle de la sortie 102 de l'autoroute 20. Ce terminus projeté de six quais et de 500 places de stationnement incitatif constituera la tête de pont des services d'autobus qui circulent dans le corridor de l'autoroute 20.

Ce projet n'inclut pas le déplacement des bretelles d'accès sur l'autoroute 20.

Un complément de 0,9 M\$ est nécessaire afin de compléter les travaux totalisant 2,3 M\$ inscrits en nouvelle initiative au projet B.37 de la page 35.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	-	1,300	-	-	1,400	0,350	1,050	

B.17 Place d'accueil – Terminus Longueuil

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 Saint-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 Longueuil.

La Place d'accueil vise également à offrir aux usagers (piétons et cyclistes) du transport en commun des aires de repos et de détente avec mobilier urbain. Intégré à un plan d'ensemble de développement de la ville de Longueuil, son aménagement sera complété par des structures légères intégrées au terminus, des aménagements paysagers d'alignement et des espaces de stationnement réservés pour personnes handicapées et pour bicyclettes. L'AMT travaille en collaboration avec la Ville de Longueuil afin que le concept de ce projet soit intégré aux projets en cours de développement dans le secteur.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,095	-	0,705	-	-	0,800	0,300	0,500	-

STATIONNEMENTS

B.18 Stationnement Boucherville

Ce projet de stationnement incitatif et de point de correspondance a trois objectifs :

- éliminer le problème du stationnement des usagers du transport collectif 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 transport collectif pour faciliter les déplacements de Sorel et Varennes vers l'est de Montréal et Boucherville ;
- permettre la réorganisation du réseau d'autobus du RTL à Boucherville en introduisant un nouveau point de correspondance.

L'AMT a complété un premier concept d'un stationnement à un site donné. Toutefois, après consultation auprès des partenaires, ce site présente certaines contraintes d'aménagement relativement à la sécurité publique. Pour ces raisons, l'AMT et ses partenaires sont à définir un site alternatif.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,230	0,550	1,220	-	-	2,000	0,500	1,500	-

B.19 Stationnement route 132 – Varennes

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. Le site sélectionné par le comité de suivi n'est pas développable à court terme, car il est situé en territoire agricole. La demande de dézonage par la Ville de Varennes a été récemment refusée à la CPTAQ. D'autres sites dans le corridor de l'autoroute 30 sont actuellement à l'étude.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,500	-	-	0,500	0,125	0,375	-

B.20 Relocalisation et agrandissement du stationnement Sherbrooke Est – Secteur Pointe-aux-Trembles

Après le succès obtenu par la combinaison du stationnement Sherbrooke Est aux services des Express 410/430 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 62 %.

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 ou 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.

L'AMT prévoit un budget maximal de 0,378 M\$ pour la réalisation de ce projet.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,020	-	0,358	-	-	0,378	0,095	0,283	-

B.21 Stationnement De Montarville

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la mise en place d'une voie réservée aux autobus et au covoiturage dans le corridor de l'autoroute 20 en direction de Montréal entre l'autoroute 30 et le pont-tunnel L.-H.-Lafontaine. Le stationnement De Montarville, situé à proximité de l'échangeur autoroute 20/De Montarville à Boucherville, a déjà fait l'objet d'aménagements temporaires et a été utilisé lors de travaux sur l'autoroute 20 en 1995. Le projet vise à implanter un stationnement incitatif permanent d'une capacité de l'ordre de 500 places à cet endroit pour intercepter les automobilistes circulant sur l'autoroute 20 vers Montréal et leur offrir un accès direct à un service de transport collectif de haute qualité.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	1,000	-	-	1,000	0,250	0,750	-

LIGNE DE TRAINS - BLAINVILLE

B.22 Gare Chabanel

Le « Quartier de la mode », situé au nord de Montréal, connaît depuis quelques années une mutation importante. Maintenant 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 Montréal, il est prévu d'aménager une gare de trains de banlieue sur la ligne Blainville à l'intersection de la rue Chabanel, conformément au nouveau plan d'urbanisme.

Les coûts du projet sont préliminaires. La réalisation des plans et devis est prévue en 2004 afin de les préciser.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,022	1,078	-	-	-	1,100*	0,275	0,825	-

* Les coûts estimés de 1,100 M\$ sont en cours de révision.

B.23 Aménagement permanent – Gare Sainte-Rose

La gare Sainte-Rose a été aménagée en 1997 dans le cadre de l'expérience pilote de la ligne 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 boulevard Sainte-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 places 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 700 places 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 les autobus de la STL.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	1,700	0,646	-	-	2,446	0,611	1,835	-

B.24 Site de garage permanent incluant la réhabilitation des infrastructures ferroviaires

Le triage du Canadien Pacifique (CFCP) est actuellement effectué près de l'ancienne usine General Motors à Sainte-Thérèse. Ce site avait été retenu afin de minimiser les coûts d'immobilisations lors de la mise en place de l'expérience pilote. Cette localisation temporaire du site de garage comporte des inconvénients importants, soit aucune alimentation électrique et ni aucune protection du matériel roulant. Ce projet d'aménagement du site de garage permanent comprend entre autres des 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 des passagers. De plus, il est nécessaire de réhabiliter les infrastructures ferroviaires entre la gare Blainville et le nouveau site de garage de Saint-Jérôme (12,4 km).

La réalisation de ce projet, au coût de 12,7 M\$, est conditionnelle à l'acquisition de l'emprise ferroviaire de Blainville à Saint-Jérôme.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	5,120	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,560	7,000	5,120	-	-	12,680*	3,170	9,510	-

* Estimation des coûts faite en octobre 2004.

B.25 Gare Mirabel

Dans le cadre du prolongement éventuel du service actuel de Blainville vers Saint-Jérôme, une gare additionnelle à Mirabel est prévue. 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'autoroute 15.

Présentement, plus de 200 usagers du train de Blainville résident entre les villes de Blainville et Saint-Jérôme (Mirabel, La Plaine, Sainte-Anne-des-Plaines et Sainte-Sophie) et pourraient accéder plus facilement aux trains avec une nouvelle gare à Mirabel. Selon l'étude de marché réalisée, cette nouvelle gare pourrait attirer une clientèle potentielle de près de 400 usagers.

Un aménagement temporaire de cette gare est prévu en 2005 conditionnellement à l'autorisation et à l'aménagement du nouveau site de garage permanent sur la ligne Blainville et à la réhabilitation des infrastructures ferroviaires. Cet aménagement temporaire inclut un stationnement en gravier de 200 places, une boucle d'autobus en gravier, un quai en asphalte et bois et un éclairage temporaire.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,050	1,150	-	-	-	1,200*	0,300	0,900	-

* Estimation des coûts faite en octobre 2004.

B.26 Gare Saint-Jérôme

Le service actuel de la ligne Blainville transporte plus de 8 000 passagers par jour dont 15 % proviennent de la région de Mirabel, de Saint-Jérôme et du reste du territoire au nord de Saint-Jérôme.

Avec l'éventuel prolongement du service vers Saint-Jérôme, une étude de marché a démontré un potentiel de près de 1 000 nouveaux passagers par jour pour ce service. Ces résultats se sont avérés positifs et ont été présentés aux différents partenaires. La Ville de Saint-Jérôme et le CIT des Laurentides sont en faveur du projet.

Ce projet consiste à réhabiliter les infrastructures ferroviaires au nord du nouveau site de garage permanent (3 km) et à aménager les infrastructures nécessaires pour desservir le service de trains jusqu'à Saint-Jérôme.

Ce projet est conditionnel à l'autorisation du projet de nouveau site de garage permanent sur la ligne Blainville.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	2,150	2,230	-	-	4,380*	1,095	3,285	-

* Estimation des coûts faite en octobre 2004.

B.27 Aménagement permanent ou relocalisation – Gare Saint-Martin

La gare Saint-Martin a été aménagée en 1997 dans le cadre de l'expérience pilote de la ligne 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. 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 500 places en phase ultime. Les travaux de la phase I prévoient l'aménagement de 247 places permanentes et, en phase II, l'aménagement de 256 places permanentes, d'un chemin d'accès pavé, d'un bassin de rétention pour recueillir les eaux pluviales, de l'éclairage permanent et de deux quais ferroviaires avec abris.

Le projet d'aménagement permanent de la gare Saint-Martin a été retardé à cause de l'arrivée de la nouvelle gare Concorde prévue dans le prolongement du métro vers Laval.

La proximité des deux gares remet en question ce projet. L'AMT envisage de relocaliser de cette gare. Une étude d'opportunité sera réalisée en 2005 afin de déterminer la pertinence de cette option.

Le coût de 2,375 M\$ correspond au budget prévu pour l'aménagement permanent de la gare actuelle de Saint-Martin et n'inclut pas les coûts de la relocalisation si nécessaire.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,200	1,425	0,750	-	2,375	0,594	1,781	-

LIGNE DE TRAINS - DORION-RIGAUD

B.28 Gares Pincourt/Terrasse-Vaudreuil, Île-Perrot et Rigaud

La gare Pincourt/Terrasse-Vaudreuil, située à l'intersection de la 1^{ère} Avenue et du 4^e Boulevard à Terrasse-Vaudreuil, comporte 35 places de stationnement. Or, selon les comptages à bord de septembre 2003, 175 usagers sont montés à cette gare. Les usagers qui ne peuvent stationner dans le stationnement de 35 places 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.

L'AMT a acquis un terrain et a procédé à la démolition du bâtiment en 2004. L'AMT prévoit aménager de façon permanente 130 places et prolonger le quai nord jusqu'au stationnement. Le MTQ a autorisé l'achat du terrain au montant de 0,225 M\$ et la construction des quais et du stationnement Pincourt/Terrasse-Vaudreuil au montant de 0,600 M\$.

L'AMT prévoit également, sujet à la négociation et la conclusion d'une entente satisfaisante avec ses partenaires de la ville de Rigaud avec le CFCP, la relocalisation et la modernisation de la gare Rigaud. Cette dernière (hors territoire AMT) n'est pas facilement accessible à partir de l'autoroute 40 et est en état de dégradation avancée. Ce projet consiste à déplacer la gare près de l'autoroute 40 (quai en asphalte/bois, stationnement de 40 places en gravier, etc.).

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,070	0,340	1,190	-	-	2,600	0,650	1,950	-

B.29 Stationnements – Gares Lachine et Vaudreuil

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 édicules des escaliers du tunnel).

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,155	0,655	0,548	-	-	1,358	0,339	1,019	-

B.30 Allongement des quais – Phase II – Pointe-Claire et Cedar Park

Les rames actuellement utilisées sur la ligne 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 ces gares ne peuvent voyager dans n'importe quelle voiture.

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 à des endroits non conformes aux normes de sécurité ou même sortir à la prochaine gare.

Ce projet constitue la phase II du projet initié en 2003-2004 où les quais des gares Sainte-Anne-de-Bellevue et Dorval ont été prolongés. Cette deuxième phase consistera à allonger les quais des gares Pointe-Claire et Cedar Park.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,325	0,325	-	-	0,650	0,162	0,488	-

LIGNE DE TRAINS - MONT-SAINT-HILAIRE

B.31 Gare permanente intermodale Saint-Hubert

Dans le projet de développement de la ligne Mont-Saint-Hilaire, il a été prévu l'aménagement éventuel d'une gare permettant l'accès aux résidents des territoires des villes de Longueuil et de Saint-Hubert (appelée gare Edna-Maricourt). En attendant l'implantation de cette gare reliée à l'aménagement de l'échangeur Edna-Maricourt, une gare temporaire a été aménagée près du Chemin Chambly (appelée gare Saint-Hubert) qui accueille plus de 150 passagers le matin.

L'AMT préconise l'aménagement permanent de la gare Saint-Hubert dans la zone aéroportuaire de Saint-Hubert constituant un pôle économique de développement prioritaire pour la Ville de Longueuil.

La réalisation de ce projet totalisant 7,0 M\$ nécessite un complément de 5,0 M\$ inscrit au projet B.61.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	2,000	-	-	-	2,000	0,500	1,500	-

1.4.2.3. NOUVELLES INITIATIVES

B.32 Étude – Plan d'interventions dans les corridors Mascouche/Montréal et Repentigny/Montréal

Les secteurs est des villes de Montréal et Laval ainsi que de la Rive-Nord ont connu, au cours des dernières années, une croissance importante en terme de population et de développement résidentiel, commercial et industriel. Cette croissance s'est traduite par une augmentation accrue de la congestion sur les principaux axes routiers. Afin de pallier cette congestion, plusieurs projets de transport collectif ont été mis de l'avant (exemples : Via-bus, voies réservées de l'autoroute 25 et Sherbrooke Est, terminus Terrebonne, stationnements incitatifs Repentigny et Radisson) et d'autres interventions sont prévues (exemples : lignes

de trains Mascouche et Repentigny). De plus, de nouvelles interventions ont récemment été proposées, dont entre autres la possibilité d'aménager un stationnement incitatif dans le secteur nord-ouest de l'échangeur autoroute 40/autoroute 640.

Afin de revoir les projets prévus à la lumière des résultats de la récente enquête origine-destination 2003 et d'évaluer l'opportunité de nouvelles interventions, un plan majeur d'interventions présentant une vision intégrée sera produit pour l'ensemble des secteurs. Ce plan inclura, entre autres, l'actualisation des achalandages prévus ainsi qu'une mise à jour des coûts d'immobilisation prévus.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,500	-	-	-	0,500	0,250	0,250	-

VOIES RÉSERVÉES

B.33 Voie réservée Pie-IX – Amélioration de la sécurité – Phase II

La voie réservée Pie-IX est une voie réservée à sens inverse, 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 sens inverse, cette voie réservée demande des mesures de sécurité exceptionnelles.

Cette seconde phase du 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 des éléments de signalisation des piétons ;
- l'aménagement de refuges pour piétons traversant le boulevard Pie-IX aux carrefours non signalisés ;
- l'installation d'une clôture dissuasive pour empêcher les piétons de traverser entre les intersections ;
- l'aménagement temporaire de deux stationnements ;
- une campagne majeure de sensibilisation.

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	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,390	0,160	-	-	0,550	0,137	0,413	-

B.34 Voie réservée Pie-IX – Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon – Phase III

À la lumière d'avis externe, le comité de sécurité de la voie réservée Pie-IX, qui regroupe avec l'AMT tous les représentants techniques, de la police (SPVM), de la STM, de la Ville de Montréal et de ses arrondissements, recommande la construction sur le terre-plein central d'une clôture infranchissable sur certains tronçons où l'on observe de nombreuses traverses illicites entre

intersections pour empêcher les piétons de faire ces mouvements. Cette recommandation fait suite aux accidents impliquant des piétons qui n'avaient pas vu venir les autobus roulant à sens inverse durant les heures d'opération de la voie réservée et qui traversaient entre des intersections. Cette troisième phase du projet consiste à compléter l'installation permanente de ces clôtures aux tronçons identifiés comme problématiques.

Cette mesure a été jugée prioritaire par le comité de sécurité.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,850	-	-	0,850	0,213	0,637	-

B.35 Prolongement de la voie réservée Pie-IX – Laval

À la lumière de l'étude de planification présentement en cours dans ce corridor, le projet de prolongement de la voie réservée Pie-IX sur le territoire de Laval est développé 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 transport collectif du territoire de Laval et de Montréal dans le corridor Pie-IX, du métro Pie-IX à l'autoroute 440, sera évaluée, considérant la localisation actuelle des arrêts et l'intégration avec les services locaux desservant Montréal-Nord, entre les boulevards Pie-IX et Albert-Hudon.

Selon les données préliminaires et le nombre de kilomètres prévus dans le projet, l'AMT estime à 4,8 M\$ le budget nécessaire pour la réalisation de ce projet. Le coût préliminaire sera révisé lors de la réalisation des plans et devis.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,150	0,500	4,150	4,800	1,200	3,600	-

TERMINUS

B.36 Réorganisation du terminus et stationnement Brossard-Panama – Complément

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. Sur la base des analyses réalisées à ce jour, en collaboration avec les partenaires locaux, la réorganisation du terminus impliquerait 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), pour un coût total estimé du projet de 6,0 M\$, incluant un montant de 1,8 M\$ en cours d'autorisation inscrit au projet B.15 de la page 25.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	-	6,687	-	6,687	1,672	5,015	-

B.37 Terminus Sainte-Julie – Complément

Le stationnement incitatif de Sainte-Julie a atteint sa capacité et le stationnement de l'aréna municipal est utilisé pour accommoder les débordements. De plus, le nombre de quais pour autobus y est insuffisant. Un premier concept d'agrandissement à proximité du site a été développé par l'AMT. En raison des développements en voie de réalisation dans ce secteur, cet agrandissement ne peut être réalisé. Ainsi, pour répondre à la demande et favoriser l'intégration des services de transport collectif régionaux, l'AMT prévoit construire, sur un autre site, un terminus métropolitain, soit dans la bretelle de la sortie 102 de l'autoroute 20. Ce terminus projeté de six quais et de 500 places de stationnement constituera la tête de pont des services d'autobus qui circulent dans le corridor de l'autoroute 20.

Ce projet n'inclut pas le déplacements des bretelles d'accès sur l'autoroute 20.

Un montant complémentaire de 0,9 M\$ est nécessaire afin de compléter le terminus, totalisant 2,3 M\$ inscrit au projet B.16 de la page 26.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-		0,900	-	-	0,900	0,225	0,675	-

B.38 Terminus Côte-Vertu – Phase II

Le projet consiste à compléter les équipements du nouveau terminus mis en service en 2005 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 complément 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 d'aménager deux places de régulation afin de faciliter les conditions d'exploitation. La première phase de cette nouvelle initiative est décrite au projet B.6 de la page 21.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,750	0,900	-	1,650	0,413	1,237	-

B.39 Étude pour la réorganisation du terminus Henri-Bourassa

Dans le cadre du projet de prolongement de métro vers Laval, dont l'ouverture est prévue pour 2007, plusieurs circuits d'autobus desservant actuellement le site du terminus Henri-Bourassa pourraient se rabattre vers les stations de métro Cartier ou Montmorency à Laval.

Dans ce contexte, en collaboration avec les partenaires locaux, 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 est présentement confié à un consultant afin de réaliser l'identification des besoins opérationnels du terminus Henri-Bourassa pour 2007.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,075	-	0,225	-	-	0,300	0,075	0,225	-

B.40 Étude – Augmentation de la capacité en terminus au centre-ville de Montréal

Avec ses 21 quais utilisés par 10 organismes de transport, près de 750 mouvements d'autobus et un achalandage de l'ordre de 18 000 usagers en période de pointe, le TCV joue un rôle éminemment stratégique pour le transport public entre la Rive-Sud et l'île de Montréal. Toutefois, la qualité du service au TCV est limitée entre autres par le manque de capacité d'accueil des véhicules et des aires d'attente des passagers. La capacité actuelle du TCV s'avère en effet atteinte et même dépassée en périodes de pointe, occasionnant des retards de service et de la congestion (autobus et piétons) à l'intérieur du terminus. Le besoin additionnel d'espaces et de quais devient donc de plus en plus probant au fil des ans.

Dans la perspective de ne pas contraindre l'offre de service et le développement du transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal, le projet consiste à améliorer la capacité d'accueil pour les usagers sur le site, voire à développer une interface de service en dehors du site afin d'accroître la capacité du point de service au centre-ville et par là, améliorer la qualité du service et diminuer la pression à l'intérieur du TCV.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,200	-	-	-	0,200	0,200	-	-

B.41 Étude – Terminus Chevrier

Cette étude comprend deux éléments : l'amélioration de l'accessibilité au stationnement incitatif Chevrier et l'analyse de la fonctionnalité du terminus à accommoder un point de correspondance ou de rabattement. Les boulevards Chevrier, Leduc et Lepage seront complétés en 2005, ce qui augmentera les débits de circulation aux abords du stationnement incitatif Chevrier, particulièrement aux carrefours Lapinière / Leduc et Lapinière / Malo. Des mesures préférentielles pourraient être requises pour maintenir un accès efficace des autobus au tunnel du centre de l'autoroute 10.

De plus, hors des périodes de pointe, le stationnement incitatif Chevrier pourrait devenir un point de rabattement vers l'Express Chevrier pour les autobus du RTL ou des autres organismes de transport de la Rive-Sud. La disposition, le fonctionnement et les accès du terminus devront éventuellement être revus pour accommoder ces nouveaux circuits.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,100	-	-	-	0,100	0,100	-	-

B.42 Étude – Terminus Saint-Bruno

À la demande du RTL, l'opportunité et la faisabilité d'établir un nouveau terminus d'autobus à Saint-Bruno-de-Montarville seront étudiées en 2005. Ce terminus pourrait être aménagé au carrefour de l'autoroute 30 et du boulevard Clairevue, ce qui permettrait d'optimiser l'utilisation des autobus qui se destinent à la gare de Saint-Bruno puis au terminus Longueuil. Le terminus servirait de point de rabattement et de correspondance hors des périodes de pointe, à l'image du service offert au terminus Panama dans l'arrondissement Brossard. Le terminus pourrait éventuellement aussi être utilisé en périodes de pointe, surtout pour les clients de Saint-Bruno-de-Montarville, mais aussi potentiellement pour ceux de Sainte-Julie ou du CIT de la Vallée-du-Richelieu.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,050	-	-	-	0,050	0,050	-	-

STATIONNEMENTS

B.43 Stationnement Chambly – Phase II

Le stationnement incitatif de Chambly, qui compte 210 places, a atteint sa capacité. Avec un accroissement enregistré de 10 % à 15 % annuellement, et de manière à répondre à la demande croissante anticipée, l'AMT, en collaboration avec la Ville de Chambly, vise à doter le stationnement de 120 places additionnelles, amenant sa capacité à 330 places. Un concept a été soumis aux partenaires locaux en vue d'une réalisation des plans et devis. Il est projetée d'agrandir le stationnement sur les terrains voisins.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,500	-	-	-	0,500*	0,125	0,375	-

* Les coûts estimés de 0,500 M\$ sont en cours de révision.

B.44 Stationnement Terrebonne – Phase II

Le stationnement incitatif Terrebonne, construit en 2004, compte actuellement 560 places, dont 470 sont aménagées de façon permanente avec un taux d'occupation de 98 %. Sur ce site multifonctionnel y sont également aménagés 14 quais d'autobus, un centre d'information touristique servant aussi de terminus pour les usagers des autobus. De plus, des espaces ont été libérés afin d'y aménager une caserne de pompiers. Avec la mise en service complète de la voie réservée de l'autoroute 25, le stationnement connaît un fort succès et est utilisé presque à capacité sur une base annuelle avec des périodes de pointe durant

lesquelles on observe des débordements. La phase II de ce projet vise à porter la capacité du site à environ 800 places aménagées de façon permanente afin de répondre à la demande croissante projetée sur les prochaines années.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,125	0,975	-	-	1,100	0,275	0,825	-

B.45 Stationnement Rive-Nord Est – Phase II (Repentigny coin Iberville et Notre-Dame)

Ce projet, qui constitue une des deux têtes de ligne du service dans ce corridor de l'est, vise à offrir aux résidents de la couronne Rive-Nord Est et Charlemagne un meilleur accès vers le centre-ville de Montréal. Il s'inscrit dans le cadre du déploiement dans ce corridor 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. Ce projet pourrait desservir, tant à court terme qu'à long terme, les usagers des autobus directement vers Montréal ou vers une des gares du service de trains à l'étude.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,688	-	-	0,688*	0,172	0,516	-

* Les coûts estimés de 0,688 M\$ sont en cours de révision.

B.46 Stationnements – Axe Pie-IX

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 prévoit aménager 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.

Le budget prévu à 1,3 M\$ inclut à la fois l'aménagement temporaire et permanent des sites retenus lors de l'expérience pilote.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	1,280	-	-	1,280*	0,320	0,960	-

* Les coûts estimés de 1,280 M\$ sont en cours de révision.

B.47 Réaménagement du stationnement incitatif Delson

Le stationnement incitatif de Delson est aménagé temporairement dans l'emprise de la route 132, entre Candiac et Sainte-Catherine. Même avec la mise en service du train de banlieue de Delson en septembre 2001, l'utilisation du stationnement s'est maintenue à un niveau élevé grâce à la fréquence élevée du service d'autobus du CIT Roussillon à cet endroit et aux temps de parcours compétitifs permis par la voie réservée du pont Champlain. L'AMT prévoit l'aménagement permanent de 300 places de stationnement.

Le réaménagement de ce stationnement incitatif sera intégré à l'échéancier de construction du réaménagement de la route 132 piloté par le MTQ.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,300	0,500	-	0,800*	0,200	0,600	-

* Les coûts estimés de 0,800 M\$ sont en cours de révision.

B.48 Étude – Amélioration du stationnement – Métro Longueuil

Cette étude vise à trouver des solutions pour améliorer l'accessibilité, la capacité et le confort des usagers au stationnement incitatif de la station de métro de Longueuil. L'étude tiendra compte des plans de développement immobilier prévus aux abords de la station. Les besoins à court, moyen et long termes seront évalués, puis des solutions seront proposées pour chacun de ces horizons.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,100	-	-	-	0,100	0,100	-	-

B.49 Étude – Amélioration du transport collectif dans le corridor de l'autoroute 15

L'arrivée du métro à la station Montmorency à Laval augmentera les besoins de rabattement par autobus et covoiturage dans le corridor de l'A-15. Cette étude vise à évaluer les solutions à déployer pour faciliter les mouvements par autobus et le covoiturage dans ce corridor, entre Saint-Jérôme et Laval. Les solutions à analyser comprendront la mise en place de stationnements incitatifs et des mesures préférentielles telles que voies réservées sur accotement ou autre. L'étude prendra en compte les besoins du transport interurbain.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,200	-	-	-	0,200	0,200	-	-

B.50 Étude – Stationnements dans le nord-est de l'île de Montréal

Le nord-est de l'île de Montréal est peu desservi en stationnement incitatif, ce qui freine le développement du transport collectif en n'offrant pas d'opportunité pour les déplacements bimodaux potentiels. Cette étude visera à identifier, en collaboration avec la STM, l'opportunité et la faisabilité de mettre en place des stationnements incitatifs à court et moyen termes. Les sites analysés devront être bien desservis par des services express d'autobus et, potentiellement, par la future ligne de train de banlieue de Repentigny/Rivière-des-Prairies/Montréal-Nord.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,100	-	-	-	0,100	0,100	-	-

LIGNE DE TRAINS - DELSON-CANDIAC

B.51 Étude de réaménagement – Gare Saint-Constant

L'actuelle implantation à la gare Saint-Constant crée des problèmes de circulation ferroviaire, routière et piétonnière pour les usagers du train de banlieue. Pour contrer ces problèmes, un réaménagement de la gare s'impose. Ce réaménagement consiste à modifier les accès et agrandir le stationnement. Une étude est prévue pour comparer les coûts reliés à ces réaménagements par rapport aux coûts de déplacement de la gare vers l'ouest.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,075	-	-	-	0,075	0,075	-	-

LIGNE DE TRAINS - DEUX-MONTAGNES

B.52 Étude d'opportunité – Gare McGill

La majorité des usagers de la ligne Deux-Montagnes qui descendent à la gare Centrale se dirigent vers le nord du boulevard René-Lévesque. Une nouvelle gare reliant la ligne Deux-Montagnes à la station de métro McGill permettrait l'accès plus rapide à ce secteur d'emploi et d'étude et représenterait un attrait important aux trains de banlieue.

Le coût de cette étude est évalué à 0,150 M\$ financé à 100 % par l'AMT. L'étude sera réalisée en 2005.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,150	-	-	-	0,150	0,150	-	-

B.53 Étude de capacité des infrastructures ferroviaires au nord de la Gare Centrale

Dans le cadre des différents projets d'amélioration du réseau de trains de banlieue, plusieurs projets impliquent une augmentation de la circulation ferroviaire au nord de la Gare Centrale. Une étude de capacité permettra d'établir les modifications à apporter aux infrastructures et au matériel roulant pour accroître la circulation ferroviaire.

Le coût de cette étude est évalué à 0,100 M\$ financé à 100 % par l'AMT. L'étude sera réalisée en 2005.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,100	-	-	-	0,100	0,100	-	-

B.54 Stationnement Sunnybrooke – Agrandissement

À la demande du conseil d'arrondissement de Dollard-des-Ormeaux/Roxboro, l'AMT examine la possibilité d'agrandir le stationnement de la gare Sunnybrooke sur les terrains de la municipalité, juste au sud de la voie ferrée, pour éviter le stationnement dans les rues avoisinantes.

Ce stationnement, utilisé à pleine capacité, permettrait d'ajouter environ 100 places de stationnement aux 410 places existantes.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,300	0,400	-	-	0,700*	0,175	0,525	-

* Les coûts estimés de 0,700 M\$ sont en cours de révision.

ACCROISSEMENT - LIGNE DEUX-MONTAGNES

La ligne Deux-Montagnes, modernisée en 1992-1995 par le MTQ au coût de 300,0 M\$, a atteint la limite de sa capacité avec plus de 7,2 millions de passagers par année (plus de 30 000 passagers par jour incluant les passagers hors pointe). Pour accroître cette capacité et répondre à la demande (évaluée à plus de 40 000 passagers par jour), il est nécessaire d'effectuer ces travaux d'amélioration : étagement de la jonction de l'Est, doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro, ajout de deux gares et acquisition de 22 voitures électriques.

Le coût total de ce projet est estimé à 163,0 M\$.

B.55 Étagement de la jonction de l'Est

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. Ce projet consiste à aménager une structure pour étagier le croisement de voie, des voies temporaires électrifiées de déviation pour maintenir le service et de nouvelles voies électrifiées sur la structure.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,500	8,300	5,960	-	15,760*	1,970	5,910	7,880

* Les coûts estimés de 15,760 M\$ sont en cours de révision.

B.56 Doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro

Le doublement de la voie entre les gares Bois-Franc et Roxboro est essentiel pour augmenter le nombre de trains de banlieue sur cette ligne en évitant les conflits de rencontre des trains sur la voie simple à cet endroit. Ce projet consiste à doubler les voies en aménageant une voie ferrée additionnelle sur 7,5 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification).

Ce projet est essentiel afin d'augmenter la fréquence des trains et ainsi accroître la capacité et l'achalandage.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	3,000	8,000	8,000	12,750	31,750*	7,930	23,820	-

* Les coûts estimés de 31,750 M\$ sont en cours de révision.

B.57 Gare autoroute 13

Dans le cadre des projets d'accroissement de la capacité de la ligne Deux-Montagnes, l'aménagement de deux nouvelles gares est prévu, dont une gare à la hauteur de l'autoroute 13. L'ouverture d'une gare à cet endroit (autoroute 13) 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. Ce projet consiste à aménager deux quais (dalles de béton, éclairage, abris, mobilier) et un stationnement (terrain, fondation, pavage, éclairage, accès).

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,150	1,000	2,572	3,722*	0,931	2,791	-

* Les coûts estimés de 3,722 M\$ sont en cours de révision.

B.58 Gare Saint-Eustache

Dans le cadre des projets d'accroissement de la capacité de la ligne Deux-Montagnes, l'aménagement de deux nouvelles gares est prévu, dont une gare au nord de l'autoroute 640. L'ouverture d'une gare à Saint-Eustache et l'aménagement d'un parc de stationnement incitatif adjacent permettraient d'attirer une nouvelle clientèle automobile du territoire de la couronne Nord vers le transport en commun. Ce projet consiste à aménager deux quais (dalles de béton, éclairage, abris, mobilier), un stationnement (terrain, fondation, pavage, éclairage, accès), et de prolonger la 2^e voie ferrée de la gare Deux-Montagnes jusqu'au nord de cette gare sur 0,7 km (fondation, rail, signalisation ferroviaire, électrification).

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,300	2,000	3,935	6,235*	1,559	4,676	-

* Les coûts estimés de 6,235 M\$ sont en cours de révision.

B.59 Acquisition de 22 voitures électriques

Afin d'assurer l'accroissement de la capacité de la ligne Deux-Montagnes, il est nécessaire d'acquérir 22 nouvelles voitures électriques.

Présentement, le service est assuré par 58 voitures qui forment 5 rames de 10 voitures (longueur maximale d'une rame), alors que les 8 autres sont à l'entretien ($\pm 14\%$ de la flotte). Ces 5 rames effectuent 10 voyages en direction de Montréal en période de pointe le matin (arrivée entre 6 h 30 à 9 h 38 à la Gare Centrale), ce qui représente la capacité du service actuel. Pour accroître cette capacité, il serait nécessaire d'injecter 2 rames additionnelles permettant d'ajouter jusqu'à 3 voyages en direction de Montréal dans cette période. Ces deux rames additionnelles seraient composées de 10 voitures chacune, auxquelles s'ajouteraient 2 voitures pour l'entretien ($\pm 10\%$ de 22 voitures).

Le coût préliminaire estimé de ces 22 voitures est basé sur le prix réel payé en 1995 et sur l'évolution du marché des voitures électriques de banlieue.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,000	2,000	50,000	52,583	105,583*	26,395	79,188	-

* Les coûts estimés de 105,583 M\$ sont en cours de révision.

LIGNE DE TRAINS - DORION-RIGAUD

B.60 Réfection des infrastructures ferroviaires – Tronçon Hudson/Rigaud

Les infrastructures ferroviaires sur le territoire des villes de Hudson et de Rigaud sont en état de dégradation avancée, ce qui met en péril le service sur ce tronçon. Ce projet consiste à rénover l'infrastructure ferroviaire sur environ 6 km (voie ferrée, ballast, etc.).

Ce projet est toutefois conditionnel à la signature d'une entente satisfaisante entre l'AMT et ses partenaires de la ville de Rigaud.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	2,200	-	-	-	2,200	0,550	1,650	-

LIGNE DE TRAINS - MONT-SAINT-HILAIRE

Dans le cadre de l'expérience pilote, l'aménagement des gares et des stationnements a été construit de façon temporaire. Pour compléter les aménagements permanents, des investissements de 15,5 M\$ sont prévus sur les gares suivantes : Saint-Bruno, Saint-Basile-le-Grand, McMasterville et Mont-Saint-Hilaire.

À 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.

B.61 Gare permanente intermodale Saint-Hubert – Complément

Dans le projet de développement de la ligne Mont-Saint-Hilaire, il a été prévu l'aménagement éventuel d'une gare permettant l'accès aux résidents des territoires des villes de Longueuil et de Saint-Hubert (appelée gare Edna-Maricourt). En attendant l'implantation de cette gare reliée à l'aménagement de l'échangeur Edna-Maricourt, une gare temporaire a été aménagée près du Chemin Chambly (appelée gare Saint-Hubert) qui accueille plus de 150 passagers le matin.

L'AMT préconise l'aménagement permanent de la gare Saint-Hubert dans la zone aéroportuaire de Saint-Hubert constituant un pôle économique de développement prioritaire pour la Ville de Longueuil.

Le complément de 5,0 M\$ est nécessaire afin de réaliser le projet totalisant 7,0 M\$. Une somme de 2,0 M\$ est autorisée au projet B.31.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	5,000	-	-	5,000	1,250	3,750	-

B.62 Aménagement permanent de la gare Saint-Bruno-de-Montarville

Un montant de 3,0 M\$ est prévu pour la permanence de la gare Saint-Bruno-de-Montarville et comprend :

- l'aménagement d'un chemin d'accès ;
- l'aménagement permanent du stationnement de 550 places (drainage, pavage et bordures) ;
- l'aménagement d'une aire d'attente pour voitures « kiss'n ride » et de quais d'autobus ;
- l'aménagement permanent du quai sud ;
- l'aménagement permanent des installations de gare.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,350	1,650	-	-	3,000	0,750	2,250	-

B.63 Aménagement permanent de la gare Saint-Lambert

Un montant de 2,0 M\$ est prévu pour la permanence de la gare Saint-Lambert et comprend :

- l'aménagement permanent du stationnement de 320 places (drainage, pavage et bordures) ;
- la réfection du quai existant et l'aménagement d'un nouveau quai du côté nord ;
- l'aménagement permanent des installations de gare.

Un montant de 0,3 M\$ est prévu en 2005 afin d'acheter le terrain qui est présentement en location.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,300	-	1,000	0,700	2,000	0,500	1,500	-

B.64 Aménagement permanent de la gare Saint-Basile-le-Grand

Un montant de 1,0 M\$ est prévu pour la permanence du stationnement de la gare Saint-Basile-le-Grand et comprend le drainage, les bordures et le pavage du stationnement de 250 places ainsi que l'agrandissement du stationnement.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,200	0,800	-	1,000	0,250	0,750	-

B.65 Aménagement permanent de la gare McMasterville

Un montant de 1,5 M\$ est prévu pour la permanence du stationnement de la gare McMasterville et comprend le drainage, les bordures et le pavage du stationnement de 445 places.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,200	1,300	-	1,500	0,375	1,125	-

B.66 Aménagement permanent de la gare Mont-Saint-Hilaire

Un montant de 3,0 M\$ est prévu pour la permanence du stationnement de la gare Mont Saint-Hilaire et comprend le drainage, les bordures et le pavage du stationnement de 454 places ainsi que l'agrandissement du stationnement.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,200	2,800	-	3,000	0,750	2,250	-

1.4.3. Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux

1.4.3.1. PROJETS AUTORISÉS

C.1 Équipements de vente et de perception

Mis sur pied en 1998, 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 organismes de transport ont confié à la STM le mandat de maîtrise d'œuvre du projet d'acquisition et d'implantation du système. 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 organismes de transport ; 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 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 organismes de transport ont officiellement débuté le 15 septembre. La mise en service généralisée est prévue pour 2006.

L'AMT paiera certains coûts métropolitains liés à l'acquisition du système de vente et de perception, de même que l'aménagement des sites, 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 (tarification zonale) ;
- l'acquisition et l'implantation d'équipements de communication entre le système central et les autobus (tarification zonale) ;
- une partie des dépenses relatives à l'acquisition du système central.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,425	1,685	6,000	1,740	-	10,850	10,467	-	0,383

C.2 Mesures préférentielles sur le réseau de transport métropolitain et local

L'implantation de mesures préférentielles ciblées permet de réduire les temps de parcours des autobus tout en minimisant les impacts sur la circulation, la sécurité et les problèmes d'intégration urbaine. Les interventions de mesures préférentielles sur le réseau métropolitain peuvent consister en des prolongements ou des aménagements de courts tronçons de voies réservées

(baie de virage, baie d'arrêt), l'implantation de mesures de gestion de la circulation favorisant les mouvements d'autobus, l'implantation de phases prioritaires ou exclusives aux autobus à des feux de circulation, etc.

Mesures préférentielles sur la rue de la Cathédrale (0,240 M\$)

En 2004, l'AMT vise la mise en place d'un tronçon de voie réservée sur la rue de la Cathédrale, entre les rues Saint-Jacques et Notre-Dame, ainsi que l'ajout de feux de circulation à l'intersection des rues de la Cathédrale et Notre-Dame, au centre-ville de Montréal. Cette mesure se traduirait par des gains de temps et de régularité des temps de parcours, en permettant aux autobus sortant du Terminus centre-ville en direction de la Rive-Sud (380 autobus en pointe de l'après-midi) d'éviter les rues Saint-Jacques et University, fortement congestionnées.

Mesures préférentielles sur la bretelle Tellier (0,360 M\$)

En 2005, l'AMT vise la réalisation d'un accès exclusif à la voie de service de l'autoroute 25 sud à la hauteur de la rue Sherbrooke, afin de permettre des gains de temps substantiels aux autobus quittant le terminus Radisson en direction de la Rive-Sud (axe autoroute 20).

Mesures préférentielles à l'approche du pont Champlain – direction sud (0,688 M\$)

En période de forte congestion, en pointe d'après-midi, la congestion 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 l'autoroute 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, en 2006, l'AMT envisage 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) permettant aux autobus de contourner totalement cette congestion et d'atteindre la bretelle reliant l'autoroute Bonaventure à l'autoroute 15, juste en amont de la rampe d'accès à la voie réservée à contresens du Pont Champlain en direction sud.

Bretelle Chevrier (0,312 M\$)

À cause des automobilistes cherchant à contourner la congestion de l'autoroute 10 Ouest durant la période de pointe du matin, il est très fréquent que les autobus du CIT Chambly-Richelieu-Carignan, du CIT Haut-Richelieu et autres organismes de transport (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 y 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.

Réalisé de concert avec l'arrondissement Brossard, le projet consiste à mettre en place une voie réservée dans l'axe de la bretelle Chevrier et à implanter de nouveaux feux de circulation. Elle se raccordera 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	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	1,224	0,688	-	-	1,912	0,479	1,434	-

C.3 Amélioration de l'accessibilité au transport adapté sur les équipements métropolitains

L'AMT a complété en 2003 l'inventaire de ses équipements afin de déterminer leur capacité à accueillir les personnes vivant avec des limitations. Les résultats ont permis 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 également d'accroître le sentiment de sécurité et l'accessibilité au réseau régulier. Le projet doit ainsi permettre de 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 de personnes 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 à ces personnes. Les travaux consistent à aménager des débarcadères et à abaisser les trottoirs. 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.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,100	0,100	0,100	0,100	-	0,400	0,400	-	-

C.4 Sécurité – Centre de contrôle et systèmes de caméras dans les stationnements

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 baisse du nombre de cas de vol et de vandalisme jusqu'à aujourd'hui 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 (CPE, centres touristiques, commerces, etc.).

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
1,550	0,600	0,600	-	-	2,750	2,750	-	-

C.5 Plan stratégique des systèmes de transport intelligents (STI)

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 en 2004 et de déploiement de STI aux équipements et aux services de transport en commun en 2005, 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.

Le projet C.12, de la page 52, « Programme GPS », découle des travaux du Plan stratégique des STI en cours. L'AMT projette une phase II au projet C.13, page 53, intitulée « Mesures préférentielles – STI – Phase II ».

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,200	0,300	-	-	-	0,500	0,250	-	0,250

C.6 Signalétique en gare

Le réseau de trains de banlieue s'est considérablement étendu au cours des dernières années, entraînant par le fait même une nette augmentation du nombre de gares desservies par l'AMT. Le développement rapide d'un réseau devant répondre prioritairement au transport des usagers a laissé peu de temps pour la réflexion et la mise en place d'un système cohérent d'identification.

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

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

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

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,500	0,250	0,250	-	-	1,000	1,000	-	-

C.7 Harmonisation des horaires des organismes de transport

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.

L'objectif de ce projet est de doter l'AMT, les sociétés de transport et les organismes municipaux et intermunicipaux de transport d'une instrumentation commune nécessaire à la confection des horaires et d'évaluation des ressources des services de transports collectifs par autobus et trains de banlieue.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,125	0,150	0,150	-	-	0,425	0,425	-	-

C.8 Calculateur de trajets métropolitains

Ce projet consiste en la modernisation des outils de diffusion de l'information à la clientèle et de montage d'un calculateur 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	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,125	0,125	-	-	0,250	0,250	-	-

C.9 Service téléphonique à la clientèle et outils d'information

L'AMT et les organismes de transport en commun de la région métropolitaine déploient actuellement d'importants efforts afin d'améliorer, harmoniser et arrimer l'information proposée à la clientèle. Ces efforts visent les usagers 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	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,400	0,350	-	-	-	0,750	0,750	-	-

C.10 Billetterie Angrignon

Le projet consiste à améliorer le service à la clientèle en construisant un nouveau kiosque de service. Le kiosque existant ne présente pas l'espace nécessaire à l'exploitation d'une billetterie métropolitaine. L'augmentation de l'espace disponible permettra 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 sur les terrains du terminus. L'AMT n'aura donc plus à défrayer le loyer présentement versé pour l'occupation de l'espace du kiosque existant.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,125	-	-	-	0,125	0,125	-	-

C.11 Espaces réservés aux covoitureurs dans les stationnements

Le projet vise l'amélioration de la qualité du service de transport collectif aux 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 les informations suivantes :

- le numéro du prochain circuit desservant le quai ;
- son heure de départ ;
- l'heure actuelle ;
- 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.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,364	-	-	-	0,364	0,182	-	0,182

1.4.3.2. NOUVELLES INITIATIVES

C.12 Programme GPS

Ce projet aussi appelé « l'aide à l'harmonisation et au déploiement d'un module d'identification et de localisation des autobus de la région métropolitaine » consiste à favoriser l'harmonisation de l'information générée par les modules d'identification et de localisation GPS et découle des travaux du « Plan Stratégique des STI », projet C.5, page 49.

De multiples applications en cours de développement doivent profiter de cette information, dont :

- la localisation des véhicules en temps réel ;
- le relevé des montants et descendants aux arrêts ;
- la perception des recettes par carte à puce ;
- la préemption de feux pour passage prioritaire des autobus.

Échelonné sur trois ans, ce programme propose une contribution de 500 \$ par autobus, pour une flotte totale de 2 646 autobus, contribution conditionnelle au respect de normes communes à établir pour l'organisation de l'information.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,250	0,450	0,623	1,323	0,331	0,992	-

C.13 Mesures préférentielles STI - Phase II

L'AMT prévoit réaliser, dans un premier temps, un plan stratégique d'intégration en 2004 et de déploiement de STI aux équipements et aux services de transport en commun en 2005, 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	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	-	0,960	-	-	0,960	0,240	0,720	-

C.14 Projet « Branché »

Le projet *Branché, la mobilité réinventée*, est un projet piloté par l'AMT en collaboration avec 12 partenaires des secteurs public et privé. Le projet *Branché* a été présenté à Transports Canada dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain (PDTU) et retenu parmi les huit meilleurs en son genre. Ce projet prône l'utilisation des véhicules et des vélos électriques et s'appuie sur le service de mobilité avancée d'auto-partage ou de libre-service. Il sera réalisé sur deux phases : la première débutera en 2005 et la deuxième phase en 2006. Le lancement se fera dans le centre-ville de Montréal, sa périphérie immédiate et la Ville de Saint-Jérôme.

Le MTQ a exprimé son intérêt à encourager le projet *Branché* et souligne que ce type de projet pourrait s'inscrire parfaitement dans le volet d'innovation aux transports dans le nouveau programme d'aide au transport.

La flotte des véhicules se constitue de 110 véhicules, dont 10 véhicules à basse vitesse (VBV) et 50 vélos électriques.

Le coût global de ce projet de 8,740 M\$ est financé par différents partenaires, soit le PDTU, le gouvernement provincial, les autres programmes fédéraux et l'AMT.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	4,000	4,000	0,740	-	8,740	0,300	-	8,440

C.15 Programme cadre d'aménagement et de valorisation de points de correspondance métropolitains

Ce projet a pour objectif de doter certains points stratégiques du réseau de transport métropolitain par autobus d'un aménagement et d'un mobilier urbain qui y consolident, bonifient et valorisent l'accès aux services de transport collectif.

Il s'inscrit dans les efforts que poursuit l'AMT à l'égard de la consolidation et du développement du RTMA au niveau de l'offre de service sur les axes de transport métropolitains et à destination de lieux d'activités à portée métropolitaine.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,400	0,400	0,400	-	1,200	0,300	0,900	-

C.16 Études particulières

Cette enveloppe budgétaire permettra d'analyser les demandes spécifiques des partenaires quant à l'amélioration du réseau de transport collectif métropolitain. Les demandes actuelles concernant l'amélioration de l'accessibilité par autobus à la gare de Deux-Montagnes (CIT Laurentides et Oka Express) et à la gare de Rosemère (CIT Laurentides), la mise en place de nouvelles gares à Côte-des-Neiges, Namur et Côte-Saint-Luc, l'augmentation de la capacité du terminus Centre-Ville (RTL), la mise en place d'un axe pour autobus performant dans l'axe des boulevards Taschereau et Jacques-Cartier à Longueuil (RTL) et l'amélioration de l'accessibilité vélo aux gares (Vélo-Québec). D'autres projets pourraient être analysés, notamment de nouvelles gares ou l'amélioration de leur accessibilité par tous les modes, des mesures préférentielles pour autobus, des mesures pour covoiturage, taxis, vélos ou autres.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
-	0,200	0,200	0,200	-	0,600	0,600	-	-

1.4.4. Développement du réseau métropolitain

1.4.4.1. PROJETS SOUS ÉTUDES POUR FINS D'AUTORISATION

D.1 Ligne de trains Laval/Terrebonne/Mascouche

Ce projet consiste à mettre en place un service de trains de banlieue entre Laval et Mascouche sous forme d'une expérience pilote (service de 3 départs le matin et 3 retours le soir). Ce service desservirait les municipalités du CIT des Moulins et l'est de Laval. Ce projet nécessite les travaux suivants :

- l'acquisition et la remise en état de marche de 20 voitures usagées à deux étages (voitures Métra) ;
- l'aménagement de gares avec stationnements à Laval, Terrebonne et Mascouche ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires ;
- l'aménagement d'un site de garage en bout de ligne.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,750	7,500	20,000	15,000	4,670	47,920*	11,980	35,940	-

* Estimation des coûts faite en octobre 2004.

D.2 Via-bus de l'Est – Emprise ferroviaire CN

Depuis 1999, en collaboration avec ses partenaires, l'AMT travaille à établir une stratégie afin d'implanter un corridor de transport en commun dans l'axe est de Montréal. L'objectif principal des interventions ciblées est de mieux desservir les citoyens de l'est de Montréal qui se dirigent au centre-ville, et d'augmenter la part de marché du transport en commun.

Parmi ces interventions, le projet du Via-bus de l'Est – emprise ferroviaire CN consiste à aménager une voie réservée en site propre dans l'axe de l'emprise ferroviaire du CN.

Cet aménagement permettrait, selon des données préliminaires, de transporter 8 000 passagers pendant la période de pointe.

Les plans et devis de ce projet sont complétés à 50 % et l'estimé des coûts est en voie d'actualisation. La réalisation de ce projet doit être coordonnée avec l'ensemble des intervenants dans ce corridor, dont l'aménagement de voies réservées dans le cadre du projet de la modernisation du boulevard Notre-Dame. Un montant de 10,9 M\$ a déjà été autorisé par le MTQ pour l'achat du terrain entre la voie maritime et la 53^e Avenue et pour son aménagement temporaire afin de compléter les travaux de réaménagement.

En fonction de la révision des coûts obtenus en 2004, une étude coûts/bénéfices doit être mise à jour compte tenu que ce projet est étroitement lié à la modernisation de la rue Notre-Dame. Il y aurait tout lieu pour l'AMT d'envisager des alternatives ou des mesures transitoires.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
13,300	0,310	-	-	26,890	40,500*	10,125	30,375	-

* Estimation des coûts faite en octobre 2004.

1.4.4.2. NOUVELLES INITIATIVES

D.3 Ligne de trains Montréal-Nord/Rivière-des-Prairies/Repentigny

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 Deux-Montagnes) permettra de desservir une nouvelle clientèle attirée par le transport en commun.

Le projet consiste à offrir un service de 4 départs le matin et 4 retours le soir et comporterait des gares à L'Assomption, Legardeur, Charlemagne, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Lacordaire, Pie IX (Montréal-Nord), Sauvé. La gare terminale serait la Gare Centrale au centre-ville de Montréal via la ligne Deux-Montagnes (jonction au sud de la gare Montpellier).

Ce projet nécessite les travaux suivants :

- l'aménagement de 8 gares avec stationnements ;
- l'amélioration des infrastructures ferroviaires ;
- l'aménagement d'un site de garage en bout de ligne ;
- l'acquisition de 4 locomotives bimodes (à accumulateurs) ;
- l'acquisition et la remise en état de marche de 27 voitures usagées à un étage (pour assurer le passage dans le tunnel de la ligne Deux-Montagnes).

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,300	3,000	30,000	30,000	15,200	78,500*	19,625	58,875	-

* Les coûts estimés de 78,500 M\$ sont en cours de révision.

1.4.5. Autres projets

1.4.5.1. PROJETS AUTORISÉS

E.1 Relocalisation des activités de la cour Glen

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 Blainville, Delson et Dorion-Rigaud. Ce terrain a été vendu par le CP à la Corporation d'hébergement du Québec (CHQ) en 2001.

La mise en œuvre du projet du Centre hospitalier (CUSM) sur le site du triage Glen, a été annoncée par le gouvernement en 2004. Afin d'assurer le maintien des services de trains de banlieue, ce site de garage (Glen), essentiel à l'exploitation du matériel roulant des lignes Blainville, Delson et Dorion-Rigaud, doit être déplacé. Deux scénarios sont envisagés pour ce déplacement.

- le déplacement au triage Turcot (anciennement CN et maintenant propriété du MTQ), situé au sud-ouest du triage Glen (± 1 km). Ce scénario comporte l'aménagement du nouveau site de garage et d'une voie ferroviaire permettant l'accès de Glen à Turcot (structure et voie ferrée).
- le déplacement au triage Sortin, situé à 4 km à l'ouest du triage Glen. Ce scénario comporte l'aménagement temporaire (à court terme) et permanent (à long terme) du nouveau site de garage ainsi que les mesures d'atténuation des impacts de ce déplacement (rail soudé, signalisation ferroviaire, déplacement des quais de la gare Montréal-Ouest, etc.).

Les coûts d'aménagements de ce nouveau site de garage des trains de banlieue devront être financés à même le projet du CUSM. Le coût final de ce projet doit être précisé d'ici la fin de 2004.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,905	23,379	13,991	-	-	38,275*	-	-	38,275

* Les coûts estimés de 38,275 M\$ sont en cours de révision. Les résultats seront disponibles pour les deux options d'ici la fin de l'année 2004.

E.2 Corrections des interférences électromagnétiques

Depuis l'introduction du service modernisé de la ligne 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. 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'ajout de filtres passifs sur le réseau ferroviaire.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,483	-	-	8,773	-	9,256	-	9,256	-

1.4.6. Projets majeurs

1.4.6.1. PROJETS AUTORISÉS

F.1 Prolongement du métro vers Laval

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

Depuis le 27 avril 2001, la réalisation du projet est assurée par le Groupement SGTM, formé d'ingénieurs, d'architectes et d'urbanistes.

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 la ligne de trains 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 n° 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\$ suite à la révision du budget par un comité d'experts. Le coût final du prolongement du métro vers Laval est estimé à 803,6 M\$, incluant une somme autofinancée de 18,3 M\$.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
325,600	209,000	176,600	92,400	-	803,600*	18,300	785,300	-

* Montant estimé par le comité des experts et en processus d'autorisation au MTQ et au gouvernement du Québec.

F.2 Étude d'avant-projet – Trains légers autoroute 10

Mandataire du gouvernement du Canada, l'AMT a réalisé une étude de faisabilité et d'opportunité d'implantation d'un train léger dans l'axe autoroute 10, en collaboration avec le consortium Bombardier/SNC-Lavalin/Dessau Soprin en 1999-2000. Elles ont démontré l'opportunité et la faisabilité technique d'un tel système.

Le MTQ, dans son Plan de gestion des déplacements région métropolitaine de Montréal, prévoit plusieurs interventions afin d'améliorer la qualité et l'efficacité du transport collectif 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 train léger, dans le cadre d'une entente de partenariat avec le gouvernement fédéral et/ou le secteur privé.

La Société fédérale des Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. (PJCC) est associée au projet depuis le début des études.

En avril 2000, l'AMT recommandait la réalisation de l'avant-projet destiné à insérer une technologie de type train léger sur l'estacade du pont Champlain. Le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec ont autorisé 14 M\$ pour réaliser l'avant-projet.

À la demande du Comité directeur, la portée des études en cours a été réduite à un niveau d'avant-projet préliminaire afin de présenter des résultats pour fins de décision. Conséquemment à cette orientation, le budget initial de 14 M\$ a été révisé et une réserve de 2 M\$ a ainsi été dégagée. Cette réserve permettra la réalisation des principales étapes subséquentes suite à une décision des gouvernements quant à la poursuite du projet. Dans l'affirmative, les principales étapes subséquentes seraient :

- le processus environnemental en vue d'obtenir les autorisations requises ;
- la préparation d'un devis de performance et le lancement d'un appel d'offres international.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
12,000	2,000	-	-	-	14,000	-	7,000	7,000

F.3 Étude – Train léger avenue du Parc

Les études de pré-faisabilité complétées en 1999 ont démontré l'intérêt d'insérer un train léger sur l'avenue du Parc, à condition d'élaborer ce projet dans un cadre renouvelé de revitalisation urbaine et commerciale de cet axe. L'AMT réalise actuellement une seconde phase d'études d'opportunité et de faisabilité visant à mesurer les coûts d'un tel projet, déterminer le tracé, estimer le nombre d'usagers, décider d'un scénario d'insertion et recommander des orientations de revitalisation de l'axe.

La seconde phase de l'étude est réalisée en partenariat avec le MTQ, le MAMSL et la Ville de Montréal.

Les résultats détaillés des études seront présentés aux partenaires d'ici la fin de l'automne 2004. Suite à ces présentations, une décision sera à prendre quant à la poursuite du projet. Dans l'affirmative, des études additionnelles seront requises avant la mise en œuvre d'un tel projet. Les principales étapes seraient :

- définir les concepts fonctionnels et opérationnels détaillés du train léger, dont son interface avec les autres réseaux de transport en commun (autobus, métro et train de banlieue) et son insertion au centre-ville ;
- compléter l'analyse des impacts et de justification du projet en vue de l'obtention des autorisations environnementales requises ;

- obtenir la collaboration de la Ville de Montréal pour l'élaboration d'un plan de revitalisation avec le train léger comme élément structurant.

(en millions \$)

Antérieurs	2005	2006	2007	Ultérieurs	Total	Contributions		
						AMT	MTQ	Autres
0,525	0,075	-	-	-	0,600	0,200	0,200	0,200

ANNEXES

ANNEXE A

Équipements et infrastructures métropolitains actuels et proposés

Actuels et en cours de reconnaissance*

5 Lignes de trains de banlieue					2 Circuits express métropolitains				
	Gares	Stationnements		Passagers annuels (2003)	Arrêts	Stationnements		Passagers annuels (2003)	
		Auto	Vélo			Auto	Vélo		
Deux-Montagnes	12	5 343	310	7 456 100	Express Chevrier	3	1 974	15	521 100
Dorion-Rigaud	19	2 897	259	3 092 600	Express Le Carrefour	11	478	63	246 500
Blainville ¹	7+3	2 178	133	1 954 900					
Mont-Saint-Hilaire ²	6+1	2 258	63	1 040 500					
Delson ³	4+3	603	28	366 600					
Total	48	13 279	793	13 910 700	Total	14	2 452	78	767 600

61 Stationnements incitatifs				Stationnements Usagers			
	Auto	Vélo	Usagers annuels (2003)		Stationnements Usagers		
					Auto	Vélo	
Train Deux-Montagnes	1 100	135	264 800	Train Mont-Saint-Hilaire	444	7	70 300
Deux-Montagnes	1 100	135	264 800	Mont-Saint-Hilaire	444	7	70 300
Grand-Moulin	239	35	60 000	McMasterville	450	28	73 900
Sainte-Dorothée	946	14	231 100	Saint-Basile-le-Grand	264	7	
Île-Bigras	105	14	26 300	Saint-Bruno	555	14	92 800
Roxboro-Pierrefonds	756	49	189 300	Saint-Hubert	225	7	55 000
Sunnybrooke	410	28	93 200	Saint-Lambert	320	0	
Bois-Franc	697	14	136 900	<i>Gare Centrale</i>			
Du Ruisseau	1 090	21	214 800	Train Delson			
Montpellier	0	14	0	Delson	110	7	12 800
Mont-Royal	0	50	0	Saint-Constant	52	7	10 300
Canora	0	14	0	Sainte-Catherine	339	7	53 100
Gare Centrale	0	0	0	LaSalle	102	7	1 800
Train Dorion-Rigaud				<i>Montréal-Ouest</i>			
Rigaud	130	2	2 000	<i>Vendôme</i>			
Hudson	85	2	3 300	<i>Gare Lucien-L'Allier</i>			
Vaudreuil	225	7	2 600	Autobus (RTMA)			
Dorion	140	17	10 500	Angrignon	733	28	95 600
Pincoirt/Terrasse-Vaudreuil	60	15	9 200	Boucherville*			
Île-Perrot	150	7	8 600	Brossard-Chevrier	1 974	15	196 800
Sainte-Anne-de-Bellevue	336	12	68 700	Brossard-Panama	1 164	70	271 200
Baie-d'Urfé	72	8	12 300	Chambly	210	7	38 800
Beaurepaire	30	8	6 800	Châteauguay	350	15	49 300
Beaconsfield	465	46	107 200	De Mortagne	370	14	9 600
Cedar Park	27	22	6 200	Delson*	422	15	69 000
Pointe-Claire	645	17	67 400	La Prairie	524	7	82 100
Valois	115	17	25 000	Le Carrefour	478	63	10 400
Pine Beach	0	12	0	Longueuil*	1 838	566	338 800
Dorval	402	42	82 600	Mercier*	43	0	5 300
Lachine	0	10	0	Namur	428	8	88 200
Montréal-Ouest	15	15	3 300	Radisson	527	14	103 700
Vendôme	0	2	0	Rive-Nord Est (Repentigny)	197	7	29 000
Gare Lucien-L'Allier	0	7	0	Saint-Bruno*	125	16	12 600
Train Blainville				Sainte-Julie*	196	14	39 700
Blainville	582	28	118 400	Sherbrooke	325	0	47 700
Sainte-Thérèse	664	49	123 700	Terrebonne	560	29	100 600
Rosemère	352	28	77 700				
Sainte-Rose	390	21	81 500				
Saint-Martin	190	7	41 200				
Bois-de-Boulogne	0	7	0				
Parc	0	7	0				
<i>Montréal-Ouest</i>							
<i>Vendôme</i>							
<i>Gare Lucien-L'Allier</i>							
Total				Total	23 740	1 782	4 033 000

- * En cours de reconnaissance
- 1 La ligne Blainville a 10 gares dont 3 en commun avec la ligne Dorion-Rigaud
- 2 La ligne Mont-Saint-Hilaire a 7 gares dont une en commun avec la ligne Deux-Montagnes
- 3 La ligne Delson a 7 gares dont 3 en commun avec la ligne Dorion-Rigaud

13 Terminus	Réseaux	Circuits	Quais	Passagers annuels (2003)	Réseaux	Circuits	Quais	Passagers annuels (2003)	
Angrignon	4	22	19	6 785 700	Radisson	3	15	7 374 300	
Brossard	4	41	18	2 070 700	Repentigny	1	15	3	
Côte-Vertu	3	19	32		Centre-Ville	10	98	21 972 700	
Henri-Bourassa Nord	3	28	14	8 634 300	Saint-Eustache*	2	6	8 n/d	
Henri-Bourassa Sud	1	13	8	5 472 300	Sainte-Thérèse*	2	16	10 872 400	
Le Carrefour	3	15	14	755 600	Terbonne*	1	20	14 1329 100	
Longueuil	5	56	41	11 662 100					
					Total		308	168	39 385 900

18 Axes métropolitains	Voie réservée (km)	Mesures préférentielles	Voie réservée (km)	Mesures préférentielles
Autoroute 20*	1,5		Pont Viau / Des Laurentides	2,3 ✓
Autoroute 25*	5,0		Pont Mercier /Route 132-138	6,4 ✓
Bretelle Taschereau	0,5		René-Lévesque et prolongement R.-Lévesque / Notre-Dame / Via-bus*	4,3 ✓
Chomedey / Lachapelle / Marcel-Laurin / Côte-Vertu	6,6	✓	Route 116*	2,5
Côte-des-Neiges	5,1		Route 132/Montbrun*	1,2
Henri-Bourassa	7,5		Saint-Charles/Riverside	2,4 ✓
Newman	3,2		Sherbrooke Est	2,0
Parc	5,5	✓	Taschereau	3,0 ✓
Pie-IX	8,5	✓		
Pont Champlain / A-10	9,1	✓		
			Total	
			76,6	

Proposés 2005

2 Lignes de trains de banlieue
Prolongements
ligne Delson jusqu'à Candiac
ligne Blainville jusqu'à Saint-Jérôme
3 Voies réservées
Prolongement
A-25
A-10
Nouvelle voie réservée
Pont Victoria

À l'étude pour 2006

2 Lignes de trains de banlieue
Nouvelles lignes
Laval/Terrebonne/Mascouche
Montréal-Nord/Rivière-des-Prairies/Repentigny
2 Express métropolitains
Nouveaux circuits
Express A-20
Express de l'Est
1 Stationnements incitatifs
Nouveau stationnement
Pie-IX

ANNEXE B

Commentaires des partenaires de l'AMT en date du 24 novembre 2004

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Approbation du PTI 2004-2005-2006 du MTQ par le Conseil du Trésor		
Ministère des Transports du Québec	Je vous informe également que le 12 octobre 2004, le Conseil du trésor a approuvé le PTI 2004-2005-2006 en transport en commun du MTQ. Des ajustements devront être faits à ce PTI à la suite de la réalisation de certains projets au cours de l'année 2004.	Les ajustements ont été apportés au PTI 2005-2006-2007 de l'AMT.
Commentaires généraux		
Communauté métropolitaine de Montréal	<p>Le PTI 2005-2006-2007 soumis pour consultation à la CMM par l'AMT ne reflète que partiellement les orientations de l'énoncé de vision stratégique de son développement économique, social et environnemental puisque, bien qu'y sont prévus les trains de banlieue de Repentigny et Mascouche de même que le prolongement de métro vers Laval, n'apparaissent plus certains projets touchant le maintien du patrimoine (métro et autres équipements) et le développement d'éléments structurants du réseau tels le prolongement du métro à Anjou et à Longueuil de même que la réalisation des trains légers.</p> <p>En conséquence, le comité exécutif a résolu, à sa séance du 2 novembre dernier, d'informer l'AMT et le ministre des Transports du Québec que la CMM s'oppose au projet de PTI 2005-2007 qui lui a été soumis.</p> <p>De demander également aux représentants de la CMM siégeant au conseil d'administration de l'AMT de faire valoir à cette instance la position énoncée à la présente résolution.</p>	<p>Le PTI de l'AMT n'est pas en contradiction avec l'énoncé de vision stratégique de la CMM. La période couverte par le PTI de l'AMT ne peut englober tous les projets de l'énoncé de vision stratégique de la CMM qui est réparti sur une période de 20 ans.</p> <p>Tous ces projets font partie du Plan stratégique de développement du transport en commun révisé de l'AMT.</p>
STM	<p>On retrouvait dans le PTI 2004-2006 de l'AMT les projets suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Étude et avant-projet MR-63 : 2,3 M \$ ➤ Réaménagement MR-73 : 3,9 M \$ (33,3 M \$ total) ➤ Réno-station phase 2 : 5,1 M \$ (63,3 M \$ total) 	Les contributions municipales actuelles de 18,1 M\$ versées au Fonds d'immobilisations sont insuffisantes pour financer ces projets pour le maintien du patrimoine du métro.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
<p>STM</p>	<p>La STM est surprise de constater que ceux-ci ne sont pas inscrits dans le PTI 2005-2006-2007 et demande de les inscrire.</p> <p>La STM demande que les projets suivants inscrits à son PTI 2005-2006-2007 figurent également au PTI de l'AMT 2005-2006-2007 :</p> <p>Il en est de même pour le prolongement de la ligne 5 vers l'est. Rappelons que ce projet de prolongement du métro est déjà inscrit comme une intervention prioritaire du MTQ sur le territoire de la Ville de Montréal. Malgré les importants besoins de maintien du patrimoine de la STM, il nous apparaît essentiel de continuer à étudier le développement du réseau sur le territoire. En conséquence, au même titre que les projets de trains légers, la STM demande d'inscrire à nouveau ce projet au PTI 2005-2006-2007 afin de pouvoir compléter les études entreprises.</p> <p>Même s'il est inscrit au PTI de la STM, le projet de remplacement des acryliques des dômes des marquises du terminus Angrignon, phase II, au coût de 0,8 M\$ devrait être inscrit au PTI de l'AMT puisque les travaux sont essentiels et que cette section du terminus fait partie des équipements métropolitains.</p> <p>En page 10, comme la ventilation des coûts du projet de Prolongement de la ligne 2 vers Laval n'est pas basée sur le nouveau total des coûts estimés à 809 M\$, le montant de 110,2 millions de dollars présenté au Tableau 4 – Budget des opérations et du financement permanent à combler de 2005 pourrait donc être révisé à la hausse.</p> <p>En 2005, dans la prévision de déboursés pour le Programme Réno-Systèmes - phase, on observe un manque à gagner de 1,15 M\$ de dollars.</p>	<p>L'AMT, étant un joueur mineur dans ce dossier, est en attente d'une décision gouvernementale du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral pour le financement de ces projets. Lorsque les décisions seront prises, l'AMT évaluera à nouveau sa participation dans le financement de ces projets.</p> <p>L'AMT est d'accord pour la réalisation de ces projets de maintien du patrimoine pour le métro. Lorsque la décision gouvernementale sera prise dans ce dossier, l'AMT évaluera à nouveau sa participation dans le financement de ces projets.</p> <p>Ces projets font partie du Plan stratégique de développement du transport en commun révisé 2002-2012 de l'AMT.</p> <p>Les coûts de 0,8 M\$ sont en cours de validation à l'AMT. La décision d'investir dans ce projet doit être évaluée dans le cadre du transfert des actifs métropolitains de la STM à l'AMT qui n'est pas finalisé depuis 1996. Ce projet n'est pas inscrit au PTI 2005-2006-2007.</p> <p>Budget ajusté à 803,6 M\$ selon l'estimé du comité des experts.</p> <p>Les déboursés sont effectués selon les modalités de paiement conformément à l'entente tripartite concernant le Programme Réno-Systèmes – phase I.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Terminus Côte-Vertu		
STM	<p>La STM se questionne sur la capacité à intégrer la desserte Le Carrefour à l'édicule nord de la station Côte-Vertu. Par ailleurs, il serait approprié qu'une entente soit conclue pour confirmer les titres de propriété de l'agrandissement des édicules. De plus, rien n'a été prévu pour couvrir les coûts de modification de la signalisation permanente en station.</p>	<p>La desserte Le Carrefour se rend à l'édicule sud tout comme les deux lignes d'autobus de la STL. Nous sommes d'accord qu'il est approprié de confirmer les titres de propriété pour l'agrandissement de l'édicule nord. Nous procéderons à l'arpentage légal requis à la fin des travaux.</p> <p>Quant aux coûts de modification de la signalisation permanente en station, l'AMT évaluera la pertinence de rembourser ces coûts.</p>
Voie réservée Pie-IX		
STM	<p>La STM est prête à collaborer avec l'Agence pour analyser la faisabilité de scénarios complémentaires qui permettront de satisfaire aux règles du décret sur cette ligne et d'attribution des aides aux services métropolitains. L'objectif est d'instaurer le plus rapidement possible en 2005 les mesures préférentielles retenues.</p> <p>La STM est toujours en attente d'une position concertée entre l'AMT et les cinq arrondissements concernés en ce qui a trait plus particulièrement aux recommandations des experts sur certains éléments de sécurité.</p> <p>La STM considère que l'expérience de deux projets pilotes de stationnement sur le territoire de Montréal peut s'avérer fort pertinente dans la mesure où l'accent est mis sur la complémentarité des modes de transport.</p>	<p>D'accord. Mesures préférentielles (phases I à III) inscrites au PTI aux coûts de 0,735 M\$ à l'étude pour fins d'autorisation et 0,850 M\$ en nouvelle initiative. Ces projets sont en attente d'autorisation et du dépôt du rapport d'enquête du coroner. La réalisation de ces projets permettra la réouverture de la voie réservée Pie-IX.</p> <p>Ces éléments de sécurité, en concertation avec les arrondissements concernés, seront convenus suite au dépôt du rapport d'enquête du coroner.</p> <p>En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.</p>
Étude et mesures préférentielles - Voie réservée Parc/René-Lévesque/Côte-des-Neiges		
STM	<p>Les intentions de l'AMT par rapport à ce projet sont pertinentes dans le contexte actuel.</p>	<p>En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Étude et mesures préférentielles - Voies réservées - Axe Henri-Bourassa		
STM	La STM a déjà revendiqué le pilotage de ce projet sur son territoire d'interventions, d'autant plus que le prolongement du métro à Laval en 2006 diminuera la proportion de la fréquentation des autres AOT sur cet axe.	En continuité avec l'étude de 1999. Depuis toujours, l'AMT souhaite réaliser conjointement cette étude avec la STM.
Étude pour la réorganisation du terminus Henri-Bourassa		
STM	La STM favorise des espaces pour des autobus articulés et elle veut s'assurer que les scénarios d'aménagement tiennent compte de ce besoin futur. En plus de répondre à cette préoccupation précise, la STM souhaite fortement que le scénario choisi reflète la nécessité de minimiser les conflits autobus-piétons et autobus-autobus. Aussi, ce scénario devra maximiser les quais de régulation.	L'étude pour la réorganisation du terminus Henri-Bourassa validera au niveau du concept le scénario proposé par la STM.
Sécurité - Centre de contrôle et systèmes de caméras dans les stationnements		
STM	Il serait approprié que des protocoles d'entente interviennent entre l'AMT et les AOT à cet effet afin d'assurer un échange d'information et un protocole d'intervention.	La direction de l'AMT est favorable à discuter avec la STM pour communiquer l'information et évaluer différents modes d'intervention.
Via-bus de l'Est		
STM	<p>Par le passé, la STM a manifesté son désaccord face à ce projet, notamment en ce qui a trait à son rapport coûts/bénéfices. La position de la STM reste inchangée. D'ailleurs l'AMT a déjà engagé des sommes importantes pour la mise en place de cette desserte alors qu'il n'y a toujours pas d'entente entre l'AMT et ses partenaires, soit la Ville de Montréal, la STM et la CRT Lanaudière (OMIT Repentigny).</p> <p>Le projet de la rue Notre-Dame est davantage privilégié par la STM. En ce qui a trait au transport en commun, le coût de ce projet est de loin inférieur à celui du Via-bus avec une valeur ajoutée assez similaire en termes de gain de temps pour la clientèle. D'autant plus que, contrairement à celui du Via-bus, son implantation peut être faite assez rapidement.</p>	<p>Dans la demande d'autorisation de principe présentée en 2001 au MTQ, les commentaires de la STM, en date du 11 septembre 2001, étaient joints en appui au projet. La STM y écrivait notamment :</p> <p>« Soulignons d'abord que la STM appuie le projet de Via-bus puisqu'elle en a été une des investigatrices en demandant à l'AMT de devancer ce projet dans l'échéancier initial du plan stratégique de l'AMT. Elle a de plus participé activement à l'étude d'opportunité et de faisabilité en réalisant l'étude d'achalandage et de prévision sur la demande ».</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
STM		<p>et la STM concluait :</p> <p>« Nous demeurons convaincus que le Via-bus aura un des impacts positifs majeurs sur la qualité et la rapidité des déplacements de la population de l'est. Cet élément majeur du réseau de l'est permettra de plus la révision et l'amélioration de l'ensemble des services locaux d'autobus et de minibus du secteur ».</p> <p>Présentement, nous entendons procéder à l'actualisation des études avantages/coûts préliminaires du projet déposé dans la demande d'autorisation de principe et nous souhaitons la participation active de la STM dans cette démarche.</p>
Plan d'intervention dans les corridors Mascouche/Montréal et Repentigny/Montréal		
STM	<p>Le manque d'intégration entre les différents projets de l'AMT a déjà été souligné par la STM. Il s'agit donc ici d'un exercice fort pertinent puisque cela devrait permettre de relever l'interdépendance ou la concurrence entre les différents projets de ces corridors.</p>	<p>En accord avec les recommandations de la direction de l'AMT.</p>
Ligne de trains Laval/Terrebonne/Mascouche et Ligne de trains Montréal-Nord/Rivières-des-Prairies/Repentigny		
STM	<p>Ce projet apporte sans doute une certaine valeur ajoutée au transport en commun de la région de Montréal. Le gouvernement actuel ne semble pas disposer des sommes nécessaires pour investir, à brève échéance, dans d'autres projets de développement majeurs autres que celui du prolongement du métro vers Laval. Pour les prochaines années, les argents destinés au transport en commun doivent être réservés pour le maintien du patrimoine dont celui de l'ossature principale du transport en commun dans la grande région : le métro.</p>	<p>Le PTI de l'AMT doit tenir compte de l'ensemble du territoire de la région métropolitaine et prioriser les projets en concordance avec les orientations gouvernementales et des disponibilités budgétaires du gouvernement.</p>
Gare autoroute 13		
STM	<p>Le projet d'ajouter deux gares sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes pourrait avoir des incidences sur les réseaux locaux et sur les objectifs de synchronisation des horaires entre les modes train et autobus. Consciente de la moins grande flexibilité de l'horaire des trains, la STM apprécierait une plus grande collaboration à cet égard dans le futur et ce, dans le but commun d'améliorer la complémentarité entre les modes.</p>	<p>Recommandation retenue. La STM sera informée au moment opportun.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Gare Chabanel		
STM	<p>Par rapport aux données connues à ce jour, il semble qu'il existe un potentiel d'achalandage limité pour l'implantation de cette gare de train.</p> <p>L'ajout de cette gare en question engendrerait des implications financières importantes pour la Ville de Montréal, ce qui remet toujours en question la pertinence de ce projet. L'augmentation annuelle de coûts de l'ordre de 400 000\$ qui en découle semble indue en regard de la vocation de cette gare.</p>	Ce projet est à l'étude à la demande de la Ville de Montréal.
Amélioration de l'accessibilité au transport adapté sur les équipements métropolitains		
STM	Ce projet semble intéressant dans la mesure où les besoins des clients concernés sont pris en considération et intégrés dans les concepts.	L'AMT a consulté divers représentants des usagers des services du transport adapté et d'organismes spécialisés tels l'Association lavalloise des usagers du transport adapté (ALTA), l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ), le Centre québécois de la déficience auditive (CQDA), l'Institut Nazareth et Louis-Braille (INLB) et le Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM) pour identifier les besoins de la clientèle et les intégrer dans les concepts.
Commentaires généraux		
RTL	D'une manière générale, le RTL constate avec satisfaction que l'AMT a retenu, dans son PTI 2005-2006-2007, la plupart des projets soumis par le RTL le 11 juin 2004 dans le cadre de la démarche de consultation préalable à l'élaboration du PTI.	En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.
Terminus et stationnement incitatif à Saint-Bruno		
RTL	<p>Le projet consiste à aménager un terminus et un stationnement incitatif au carrefour de l'autoroute 30 et du boulevard Clairevue, à Saint-Bruno, non loin de la gare. Ce projet permettrait d'optimiser l'utilisation des autobus qui se destinent au train et, par la suite, au terminus et à la station de métro Longueuil.</p> <p>Le RTL demande que les sommes suffisantes à la réalisation de ce projet soient prévues au PTI 2005-2006-2007 de l'AMT.</p>	<p>D'accord, inscription d'une étude d'opportunité et de faisabilité au montant de 0,050 M\$ pour un projet de terminus à Saint-Bruno.</p> <p>Les sommes seront prévues au prochain PTI si les résultats de l'étude d'opportunité sont positifs.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Mesures préférentielles dans l'axe de l'autoroute Bonaventure - Direction Rive-Sud		
RTL	Le RTL demande à l'AMT de donner priorité aux projets de voie réservée en direction de la Rive-Sud, dans l'axe de l'autoroute Bonaventure ainsi qu'aux mesures préférentielles sur la rue de la Cathédrale. La fiabilité de ce tronçon est de plus en plus compromise particulièrement en période de pointe de l'après-midi.	Une entente est conclue avec la Ville de Montréal concernant la réalisation des mesures préférentielles sur la rue de la Cathédrale pour 2005. Quant aux projets de voie réservée en direction de la Rive-Sud, des études pour l'implantation de mesures préférentielles du RTMA sont prévues pour 2006.
Augmentation de la capacité du terminus Centre-ville		
RTL	<p>Le terminus Centre-ville a pratiquement atteint sa capacité. De nombreuses études ont déjà été réalisées afin d'améliorer la fluidité des entrées et sorties du terminus ainsi que la gestion des files d'attente des passagers sur les quais de départs.</p> <p>Au PTI, aucun projet n'est prévu afin d'augmenter la capacité de ce terminus au cours des prochaines années. Il y aurait lieu d'élaborer un nouveau projet prévoyant la construction d'une annexe au terminus actuel qui pourrait être localisée à l'emplacement du stationnement existant au sud de la Place Bonaventure à l'intersection des rues Mansfield et Saint-Antoine.</p>	Suite aux études de trains légers, les nouvelles orientations seront définies pour le terminus Centre-ville. À court terme, une étude de faisabilité est prévue, au montant de 0,200 M\$, pour pallier le manque de capacité du TCV.
Gare permanente intermodale de Saint-Hubert		
RTL	Ayant constaté que dans le cadre de son PTI 2005-2006-2007, l'AMT prévoit un total de 7 M\$ d'investissements divers destinés aux trois gares situées sur le territoire de la Ville de Longueuil, cette dernière, conjointement avec le RTL, considère que ce montant devrait d'abord être investi dans un projet susceptible de stimuler le développement économique en plus d'être compatible avec une vision soutenue par les autorités de Longueuil, à savoir l'aménagement d'une gare permanente et intermodale dans la zone aéroportuaire de Saint-Hubert.	<p>Un devis technique préliminaire a été transmis à la Ville de Longueuil en vue d'une étude de faisabilité pour la localisation de la gare permanente intermodale de Saint-Hubert.</p> <p>Inscription en nouvelle initiative d'un montant de 5,0 M\$ en plus d'un montant déjà autorisé de 2,0 M\$ inscrit au PTI du MTQ.</p>
Consolidation de la fiabilité et développement de l'offre de service dans l'axe de l'A-10/Pont Champlain		
RTL	Le RTL demande à l'AMT de consolider la fiabilité de l'offre de service et de développer l'achalandage dans l'axe A-10/Pont Champlain par la mise en place de solutions appropriées telles que l'aménagement d'une desserte en site propre sur toute sa longueur, la solution privilégiée étant ultimement l'implantation d'un système léger sur rail.	En attente des résultats de l'étude de train léger en cours.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Étude d'avant-projet - Système léger sur rail A-10/Pont Champlain		
RTL	Le RTL demande que le PTI 2005-2006-2007 tienne compte de la réalisation éventuelle du projet d'implantation d'un système léger sur rail dans l'axe A-10/Pont Champlain suite à la finalisation des études d'avant-projet.	En attente des résultats de l'étude du train léger en cours.
Prolongement de la ligne 4 du métro à Longueuil		
RTL	Le RTL demande que le PTI 2005-2006-2007 tienne compte du projet de prolongement de la ligne 4 de métro tout en prévoyant, à court terme, la réalisation d'une étude de faisabilité d'une voie réservée en site propre dans l'axe du prolongement de la ligne 4 de métro.	Étude de faisabilité en cours pour des mesures préférentielles actives dans l'axe du chemin Chambly et est effectuée conjointement avec la Ville de Longueuil.
Programme GPS pour autobus		
RTL	Le RTL a fait preuve d'avant-garde dans le choix de la technologie et la priorisation de ses investissements. Dans ce contexte, le RTL s'attend à ne pas être pénalisée par ses choix et à obtenir une contribution équivalente pour tous ses autobus équipés des modules d'identification et de localisation GPS.	L'aide financière sera applicable aux équipements déjà installés à bord des véhicules dans la mesure où ceux-ci puissent répondre aux normes métropolitaines à établir en 2005 par l'AMT avec la collaboration des AOT. Sous réserve que cette dépense soit admissible au Programme d'aide gouvernementale aux transports collectifs.
Projet Branché		
RTL	Le RTL s'interroge sur le bien-fondé d'investir 8,7 M\$ dans l'achat d'une flotte de 110 véhicules et 50 vélos électriques qui sont des modes de transport individuels. D'ailleurs, ce projet n'a fait l'objet d'aucune présentation aux partenaires quant à sa rentabilité, à l'importance des coûts de gestion et d'entretien de cette flotte ainsi qu'aux règles d'utilisation de ces véhicules.	Le projet <i>Branché</i> est un projet-pilote accepté en 2003 et financé à 33 % par Transports Canada. Toutes les études de l'UITP démontrent que l'auto-partage soutient clairement l'utilisation des transports collectifs.
Axe Notre-Dame/Concorde		
STL	L'étude de l'axe Notre-Dame/Concorde suit son cours depuis quelques mois et avance bien. Nous tenons d'ailleurs à souligner l'excellente collaboration des membres de votre équipe dans ce dossier. Nous constatons toutefois qu'aucun montant n'est prévu au PTI pour la réalisation des aménagements recommandés dans l'étude. Pourtant, ces travaux devront être amorcés au plus tard en 2006 afin d'être prêts pour l'ouverture du métro.	L'étude de l'axe Notre-Dame / Concorde n'est pas finalisée. Recommandation retenue. Inscription au PTI 2005-2006-2007 d'un montant additionnel de 0,150 M\$ pour la réalisation des plans et devis totalisant 0,350 M\$.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Trains de banlieue Blainville		
STL	Nous apprécions l'inclusion d'une étude sur l'aménagement permanent ou la relocalisation de la gare Saint-Martin, mais nous nous inquiétons au passage de la disparition d'un montant de 1,8 M\$ qui était consacré, dans le PTI 2004-2005-2006, à la future gare Concorde; ce montant a-t-il été intégré dans la révision des coûts du métro ou s'agit-il d'un oubli?	Ce montant a été intégré au budget révisé de 803,6 M\$ du projet de prolongement de la ligne 2 du métro.
Trains de Mascouche/Terrebonne		
STL	Nous savons que les études du prolongement du réseau de train vers Mascouche et Terrebonne se sont poursuivies en 2004 et que des résultats de simulations sont maintenant disponibles, mais nous n'avons toujours pas eu accès à ces résultats. Nous souhaitons que la Société de transport de Laval soit associée plus étroitement à l'actualisation de ces études prévue en 2005. D'ici là, nous aimerions recevoir le rapport des analyses faites à ce jour, surtout qu'un projet-pilote, avec une gare à Laval, est prévu à votre PTI dès 2005 (7,5 M\$ en 2005, 20,0 M\$ en 2006 et 15,0 M\$ en 2007).	Le rapport des analyses faites à ce jour sera transmis aux partenaires. Ces derniers seront liés plus étroitement à l'actualisation de ces études prévues en 2005. Ces études seront mises à jour à partir des résultats de l'enquête OD-2003.
Vente et perception		
STL	Nous nous questionnons, au projet C.1 (Équipements de vente et de perception), sur le fait que le développement du logiciel d'utilisation de la console interurbaine requise par les CIT/OMIT soit pris en charge par l'AMT. Est-ce que l'AMT prévoit accorder un soutien similaire aux sociétés de transport de la région de Montréal dans l'implantation du projet de renouvellement des équipements de vente et de perception?	L'AMT doit s'assurer de l'application de la tarification métropolitaine zonale sur l'ensemble des équipements. À cette fin, l'AMT assume les coûts pour le développement du logiciel d'utilisation de la console interurbaine requise pour la tarification zonale. Ce logiciel sera disponible gratuitement pour tous les organismes de transport qui pourraient en avoir besoin.
Autres sujets		
STL	<u>Développement de services</u> : Comme mentionné, nous saluons la coopération qui s'est établie dans le cadre des projets relatifs au développement des services d'autobus (axe Concorde/Notre-Dame, axe Pie-IX, boucle pour autobus à la gare Sainte-Rose, terminus Côte-Vertu et terminus Saint-Eustache), où nous avons été activement impliqués.	En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
STL	<p><u>Programme GPS d'autobus</u> :</p> <p>Nous saluons aussi l'inclusion d'un programme GPS pour autobus, que nous aimerions voir étendu à d'autres aspects de l'instrumentation des véhicules afin de permettre le développement d'outils plus sophistiqués d'information ou de synchronisation interréseaux. Les projets C.7 et C.8 (harmonisation des horaires, calculateurs de trajets et service téléphonique à la clientèle), que nous appuyons, nous semblent déjà aller dans ce sens.</p>	<p>En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.</p>
Maintien du patrimoine		
ACIT	<p>Il faut souligner et saluer les démarches entreprises par l'AMT pour notamment faire l'acquisition de nouvelles emprises ferroviaires afin de diminuer les coûts d'immobilisations et d'exploitation, de même que celles visant à acquérir des immobilisations nécessaires aux équipements métropolitains effectuées dans le même souci de diminuer les coûts d'exploitation.</p>	<p>En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.</p>
Développement du réseau		
ACIT	<p>Les sommes prévues au développement du réseau totalisent 360 M\$, dont 205 M\$ concernent le prolongement du métro à Laval. Au total, les projets inscrits sous le bloc « Développement du réseau » représentent 44,5 M\$ à la charge de l'AMT.</p> <p>Considérant que le montant de 205 M\$ concerne davantage un dépassement des coûts qu'un développement réel du réseau, l'investissement réel en développement se situe plutôt à 155 M\$ pour les 3 prochaines années et il concerne essentiellement les lignes de train de banlieue (Mascouche/Terrebonne et Repentigny), ces deux projets de développement représentant 105 M\$ des 155 M\$ et il est urgent de les réaliser, au même titre que le prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme qui participe déjà financièrement à un projet dont la réalisation demeure indûment en attente.</p>	<p>Le PTI de l'AMT doit tenir compte de l'ensemble du territoire de la région métropolitaine et prioriser les projets en concordance avec les orientations gouvernementales et la disponibilité des crédits budgétaires du gouvernement.</p>
SLR		
CITVR	<p>Nous ne sommes pas favorables au projet de SLR, puisque le territoire le plus densément habité, représentant le meilleur potentiel d'usagers, se situe actuellement le long des voies du train de banlieue à Longueuil.</p>	<p>En attente des résultats de l'étude du train léger en cours.</p>

Ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire		
CITVR	Le CITVR demande une étude du prolongement du train de banlieue – Ligne Mont-Saint-Hilaire vers Saint-Hyacinthe	Ce tronçon est hors territoire. À la demande des partenaires concernés, l'AMT effectuera cette étude en 2005.
Stationnements - Gares Lachine et Vaudreuil		
Arrondissement Lachine	<p>Nous pouvons constater que le programme prévoit que des investissements seront réalisés à la gare de Lachine. Ces améliorations attendues depuis longtemps constitueront, à notre avis, une amélioration de la qualité des services aux usagers. Nous espérons qu'elles seront réalisées dans les plus brefs délais.</p> <p>Des sommes devraient être réservées pour des acquisitions de gré à gré des propriétés visées qui pourraient être converties en stationnement.</p>	<p>La réalisation des travaux est en cours et sera complétée au printemps 2005.</p> <p>Le budget d'agrandissement des stationnements incitatifs sur cette ligne inclut des réserves pour ces acquisitions.</p>
Relocalisation des activités de la cour Glen		
Arrondissement Lachine	Deux scénarios sont envisagés pour le déplacement du site de triage, soit le déplacement au triage Turcot ou le déplacement au triage Sortin. Notre préférence, sans contredit, favoriserait le déplacement au triage Turcot puisque nous envisageons la construction d'un développement résidentiel de haute qualité sur l'emplacement du terrain de golf Meadowbrook situé en contiguïté à la cour de triage Sortin.	L'évaluation de la faisabilité du scénario du site de Turcot est en cours. Les résultats seront présentés au gouvernement pour approbation et financement.
Terminus Côte-Vertu - Phase II		
Arrondissement Saint-Laurent	<p>Nous avons pris connaissance de votre projet de PT 2005-2006-2007 et nous en sommes très surpris. Nous avons constaté que la phase II de l'aménagement du terminus Côte-Vertu est reportée en 2006 et 2007.</p> <p>L'aménagement complet du terminal faisait partie d'un même projet et tous les travaux devaient être exécutés en même temps. Nous avons accepté par la suite que les travaux soient divisés en deux phases, à la condition que la deuxième phase suive dans l'année où la partie principale du terminus soit achevée.</p>	<p>La phase II du terminus Côte-Vertu n'a pas été priorisée pour 2005.</p> <p>Projet inscrit en nouvelle initiative en attente de décision gouvernementale.</p>

Terminus Côte-Vertu - Phase II (suite)		
Arrondissement Saint-Laurent (suite)	Nous n'avons rien retrouvé à votre PTI de prévisions relatives à l'installation d'une station de relevés et d'évaluation des conditions de la qualité de l'air au nouveau terminus Côte-Vertu. Pourrions-nous connaître vos intentions à ce sujet?	Des relevés seront effectués pour évaluer la pertinence d'installer une station de relevés et d'évaluation des conditions de la qualité de l'eau.
Étude - Prolongement de la ligne 2 ouest du métro		
Arrondissement Saint-Laurent	Selon les affirmations faites par vos représentants à l'assemblée publique de consultation du 15 mai 2003, l'Agence métropolitaine de transport devait amorcer les études du prolongement du métro à Bois-Franc à l'automne 2003. L'Agence métropolitaine de transport devait inscrire à son PTI 2004 une étude de 800 000 \$ pour le prolongement de la ligne 2 ouest du métro. Nous demandons que les études préliminaires, qui sont toujours faites sur un minimum de deux (2) ans, soient en partie inscrites au PTI 2005.	Compte tenu des contraintes budgétaires du gouvernement, ce projet n'est pas une priorité.
Gare permanente intermodale de Saint-Hubert		
Ville de Longueuil	La Ville de Longueuil demande à l'AMT de prioriser, dans le cadre de son programme triennal d'immobilisations pour les années 2005, 2006 et 2007, le projet de construction de la gare de banlieue de Saint-Hubert.	Un devis technique préliminaire a été transmis à la Ville de Longueuil en vue d'une étude de faisabilité pour la localisation de la gare permanente intermodale de Saint-Hubert. Inscription en nouvelle initiative d'un montant de 5,0 M\$ en plus d'un montant déjà autorisé de 2,0 M\$ inscrit au PTI du MTQ.
Place d'accueil - Terminus Longueuil		
	La Ville de Longueuil demande à l'AMT de prioriser, dans le cadre de son programme triennal d'immobilisations pour les années 2005, 2006 et 2007, le projet de construction de la place d'accueil.	Ce projet initialement inscrit après 2007, a été devancé en 2006.
Voie réservée rue Notre-Dame à Repentigny et terminus à l'extrémité ouest de Repentigny		
Ville de Repentigny	L'implantation d'un terminus à l'extrémité ouest ainsi qu'une voie réservée sur la rue Notre-Dame sont des éléments essentiels à la mise en place de notre plan de transport prévu à la fin de l'été 2005.	Afin de revoir ce projet prévu à la lumière des résultats de la récente enquête origine-destination et d'évaluer l'opportunité de nouvelles interventions, un plan majeur d'interventions sera produit, en 2005, pour ce secteur. Ce plan inclura, entre autres, l'actualisation des achalandages prévus ainsi qu'une mise à jour des coûts d'immobilisations.

Trains de banlieue - Blainville		
Ville de Saint-Jérôme	La Ville de Saint-Jérôme demande au conseil d'administration de l'AMT de modifier l'étalement des projets d'investissements de la ligne de trains de banlieue de Blainville pour qu'ils soient réalisés en totalité au cours de l'année 2005.	Les projets sont étalés sur deux ans puisqu'il est maintenant impossible de réaliser tous les travaux en 2005. Depuis le début du projet, tous les intervenants ont été avisés que la période de réalisation du projet s'étalait sur une période de 15 à 18 mois après l'autorisation du projet par le MTQ.
Trains de banlieue - Dorion-Rigaud		
Municipalité de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	Les membres du conseil de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot aimeraient savoir clairement quels sont les intentions de l'AMT par rapport à la consolidation des gares sur l'Île-Perrot ainsi que les échéanciers prévus.	Suite à l'étude de la consolidation des gares sur l'Île-Perrot et à l'estimé des coûts d'une nouvelle gare, la direction de l'AMT a décidé à court terme d'améliorer l'accès et les infrastructures des gares existantes. À plus long terme, dans le cadre de l'aménagement de l'autoroute 20 sur l'Île-Perrot, le projet d'une nouvelle gare pourrait être considéré à nouveau.
Étude de réaménagement de la gare Saint-Constant		
Municipalité de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	Bien que nous concevons que des sommes pourront être ajoutées au Programme triennal d'immobilisations l'année prochaine, une indication claire d'une volonté de l'AMT d'injecter des sommes dès 2005 dans le réaménagement de la gare Saint-Constant aurait pour effet de reconforter les usagers de celle-ci. Conséquemment, nous vous demandons donc de prendre en considération cette observation et de positionner dès 2005 et 2006 des sommes, ne serait-ce que de façon préliminaire, de manière à indiquer la volonté de l'AMT à réaliser le réaménagement de la gare Saint-Constant.	Une étude d'un montant de 0,075 M\$ est prévue pour 2005 pour comparer les coûts reliés à ces réaménagements par rapport aux coûts de déplacement de la gare vers l'ouest.
Stationnement incitatif sur l'autoroute 30		
Municipalité de Calixa-Lavallée	Nous sommes très intéressés par le projet de stationnement sur l'autoroute 30, entre les sorties Verchères et Calixa-Lavallée.	En 2005, l'AMT avec ses partenaires et le MTQ évaluera la faisabilité de ce projet.
Stationnement incitatif dans la municipalité de Verchères		
Municipalité de Calixa-Lavallée	Nous avons également à cœur le projet de stationnement incitatif dans la municipalité de Verchères pour desservir le circuit de la route 132 vers la station de métro de Longueuil.	En 2005, l'AMT avec ses partenaires et le MTQ évaluera la faisabilité de ce projet.



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

www.amt.qc.ca