



Budget d'exploitation 2003

PTI 2003 • 2004 • 2005

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT **DES TRANSPORTS COLLECTIFS**
DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE



TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION	iv
1 SYNTHÈSE DU BUDGET D'EXPLOITATION 2003 ET DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2003-2004-2005	1
1.1 SYNTHÈSE DU BUDGET D'EXPLOITATION 2003.....	1
1.2 SYNTHÈSE DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2003-2004-2005 (PTI).....	11
2 LA SITUATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL	24
2.1 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT D'APRÈS L'ENQUÊTE O-D DE 1998.....	24
2.1.1 <i>La demande de transport s'accroît en banlieue et surtout dans les couronnes</i>	24
2.1.2 <i>Les déplacements s'accroissent, au profit des déplacements motorisés</i>	24
2.2 RECENSEMENT DE 2001	28
2.3 ACHALANDAGE DES AOT	28
2.4 LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DES TRANSPORTS COLLECTIFS S'EST DÉVELOPPÉ	29
2.5 ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS	30
2.5.1 <i>Budget d'exploitation</i>	30
2.5.2 <i>Budget d'immobilisations</i>	30
2.6 SYNTHÈSE.....	31
3 PRIORITÉS 2003 ET PERSPECTIVES 2003-2004-2005	32
3.1 VISION DES TRANSPORTS COLLECTIFS POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE	32
3.2 RAPPEL DES QUATRE DEFIS A RELEVÉER POUR SOUTENIR ET DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS	33
3.3 OBJECTIFS RETENUS POUR 2003 ET PREVUS POUR LES PROCHAINES ANNEES	34
3.4 PRIORITÉS ET PLAN D'ACTION 2003	36
3.4.1 <i>Plan d'action 2003</i>	38
3.4.2 <i>Indicateurs de performance</i>	48
4 LE BUDGET D'EXPLOITATION 2003	52
4.1 LES RESSOURCES DE L'AMT ET LEUR UTILISATION.....	52
4.2 DROIT SUR L'IMMATRICULATION.....	55
4.3 TAXE SUR L'ESSENCE	55
4.4 RECETTES MÉTROPOLITAINES (TRAM) – RÉPARTITION ET DÉPENSES AFFÉRENTES	56
4.4.1 <i>Recettes métropolitaines (TRAM)</i>	56
4.4.2 <i>Répartition des recettes métropolitaines (TRAM)</i>	58
4.4.3 <i>Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport métropolitain (TRAM)</i>	59
4.5 REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE	59
4.5.1 <i>Recettes des lignes de trains de banlieue</i>	59
4.5.2 <i>Contributions municipales</i>	60
4.5.3 <i>Contribution du MTQ – lignes de trains de banlieue Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Delton – mesures d'atténuation</i>	60
4.5.4 <i>Ristourne aux municipalités desservies par les trains de banlieue</i>	60
4.5.5 <i>Dépenses des lignes de trains de banlieue</i>	61
4.5.6 <i>Répartition des recettes des lignes de trains de banlieue</i>	61
4.6 SERVICE DE LA DETTE.....	66
4.7 SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ	66
4.8 PROGRAMMES ALLÉGO.....	67
4.9 EXPRESS MÉTROPOLITAINS DE L'AMT.....	67
4.10 ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS DU RTMA	70
4.11 AIDE MÉTROPOLITAINE DE BASE AUX PASSAGERS DU MÉTRO ET DU RTMA	73
4.12 AIDE MÉTROPOLITAINE – SUPPORT AU DÉVELOPPEMENT	75

4.13	DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DE L'AMT	75
4.14	AUTRES REVENUS ET AUTRES DÉPENSES.....	76
4.15	RÉSERVE POUR IMPRÉVUS.....	76
4.16	CONCLUSION	76
4.17	RÉVISION DU CADRE FINANCIER DU TRANSPORT EN COMMUN	77
5	UN PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS EN SOUTIEN À LA CONSOLIDATION ET AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS	80
5.1	CONTRIBUTION AU FONDS D'IMMOBILISATIONS DE L'AMT	80
5.2	PROJETS DES QUATRE COMPOSANTES DU RESEAU METROPOLITAIN DE TRANSPORT COLLECTIF.....	81
5.2.1	<i>Métro</i>	81
5.2.2	<i>Trains de banlieue</i>	82
5.2.3	<i>Trains légers (SLR)</i>	84
5.2.4	<i>Transport métropolitain par autobus (RTMA)</i>	85
5.3	INTERVENTIONS DANS LES CORRIDORS MÉTROPOLITAINS.....	87
5.4	AUTRES PROJETS MÉTROPOLITAINS EN SOUTIEN AUX RÉSEAUX LOCAUX.....	89
5.5	LES PRINCIPES ET CRITÈRES DE SÉLECTION DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS MÉTROPOLITAINS.....	90
5.6	L'ORDRE DE PRIORITÉ DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS DE L'AMT.....	99

TABLEAUX

Tableau 1.1 Fonds d'exploitation – État des revenus et des dépenses.....	1
Tableau 1.2 Choix de l'AMT dans l'utilisation des revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation.....	2
Tableau 1.3 Variation de l'achalandage annuel 2000 à 2003.....	3
Tableau 1.4 Évolution des contributions des automobilistes.....	4
Tableau 1.5 Attribution prévue des contributions des automobilistes par territoire.....	5
Tableau 1.6 Évolution des recettes métropolitaines TRAM.....	6
Tableau 1.7 Évolution des revenus et des coûts associés aux lignes de trains de banlieue.....	7
Tableau 1.8 Coûts associés aux équipements métropolitains.....	8
Tableau 1.9 Déficit assumé par l'AMT pour les express métropolitains.....	8
Tableau 1.10 Aide métropolitaine et aide aux tarifs réduit et intermédiaire.....	9
Tableau 1.1 Évolution de la richesse foncière uniformisée.....	12
Tableau 1.2 Programme triennal d'immobilisations 2003-2004-2005.....	15
Tableau 1.3 Nouvelles initiatives 2003-2004-2005.....	17
Tableau 2.1 Part du marché TC par secteur.....	26
Tableau 2.2 Croissance démographique et répartition par région selon le recensement de 2001.....	28
Tableau 2.3 Variation de l'achalandage annuel 1996 à 2003 – Achalandage sur les réseaux des AOT sur le territoire de l'AMT.....	29
Tableau 3.1 Cibles du Plan stratégique et implications sur le nombre de déplacements par mode en 2012.....	35
Tableau 3.2 Schéma d'interventions de l'AMT.....	37
Tableau 3.3 Indicateurs de performance 2003 pour les interventions retenues.....	49
Tableau 3.4 Indicateurs de performance réelle et 2003 pour chacun des axes d'intervention.....	51
Tableau 4.1 Fonds d'exploitation – État des revenus et des dépenses.....	53
Tableau 4.2 Évolution du droit sur l'immatriculation.....	55
Tableau 4.3 Évolution de la taxe sur l'essence.....	55
Tableau 4.4 Recettes métropolitaines.....	56
Tableau 4.5 Évolution des recettes métropolitaines.....	57
Tableau 4.6 Ventes de titres métropolitains par zone.....	57
Tableau 4.7 Évolution du partage des recettes aux AOT.....	58
Tableau 4.8 Ligne Montréal/Deux-Montagnes.....	61
Tableau 4.9 Ligne Montréal/Dorion-Rigaud.....	62
Tableau 4.10 Ligne Montréal/Blainville.....	63
Tableau 4.11 Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire.....	64
Tableau 4.12 Dépenses – Ligne Montréal/Delson.....	65
Tableau 4.13 Contribution de l'AMT aux express métropolitains.....	69
Tableau 4.14 Évolution des coûts d'exploitation et de gestion des équipements métropolitains.....	73
Tableau 4.15 Évolution de l'aide métropolitaine.....	74
Tableau 4.16 Aide métropolitaine et aide aux tarifs réduit et intermédiaire.....	74
Tableau 4.17 Répartition des dépenses de fonctionnement.....	75
Tableau 4.18 Évolution des dépenses de fonctionnement.....	76
Tableau 5.1 Faits saillants - Programme d'immobilisations de l'AMT et PTI 2003-2004-2005.....	80
Tableau 5.3 Immobilisations, réseau du métro.....	82
Tableau 5.4 Immobilisations, réseau des trains de banlieue.....	84
Tableau 5.5 Immobilisations, réseau de trains légers (SLR).....	85
Tableau 5.6 Immobilisations, réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA).....	87
Tableau 5.7 Programme triennal d'immobilisations 2003-2004-2005 – par corridor.....	93

Figures

Figure 1.1 Reprise récente du TC	3
Figure 1.1 Réseau de transport métropolitain – PTI	19
Figure 1.2 Réseau de transport métropolitain par autobus existant et projeté	20
Figure 1.3 Réseaux de métro, trains de banlieue, systèmes légers sur rail (SLR) et Via-bus	21
Figure 2.1 Évolution 1987-1998 des principaux déterminants de la demande de transport.....	25
Figure 2.2 Évolution historique et prévue de la part de marché des transports collectifs, 1982-2021	26
Figure 2.3 Part de marché des transports collectifs dans la région métropolitaine	27
Figure 2.4 Tendances d'achalandage 1986-1995 et 1995-2001	28
Figure 3.1 Quatre défis pour soutenir et développer les transports collectifs	34
Figure 3.2 Cibles du Plan stratégique en période de pointe du matin et tendances 1995-2012 de l'achalandage TC	35
Figure 4.1 Sources de financement	54
Figure 4.2 Responsabilités financières	54
Figure 5.1 Corridors et pôles de déplacements métropolitains.....	88

Annexes

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

Liste des abréviations

- AMT** : Agence métropolitaine de transport
- ACTU** : Association canadienne du transport urbain
- AQTR** : Association du transport et des routes du Québec
- AOT** : autorités organisatrices de transport
- 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-Varenes
- CMM** : Communauté métropolitaine de Montréal
- CPE** : centre de la petite enfance
- CUM** : Communauté urbaine de Montréal
- DAT** : distributrice automatique de titres
- GES** : gaz à effet de serre
- MAMM** : ministères des Affaires municipales et de la Métropole
- MTQ** : ministère des Transports du Québec
- OMIT** : organismes municipaux et intermunicipaux de transport
- OTA** : organisme de transport adapté
- PGDM** : Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine du MTQ
- RTMA** : réseau de transport métropolitain par autobus
- TC** : transport en commun
- TMA** : Transportation Management Association
- TOD** : Transit Oriented Development
- CEVÉQ** : Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec
- TCV** : Terminus Centre-ville

PRÉSENTATION

L'AMT présente, à nouveau en 2003, de façon intégrée, ses priorités, son plan d'action, ses budgets d'exploitation et d'immobilisations ainsi que le programme triennal d'immobilisations 2003-2004-2005, sous le sceau de la rigueur, de la performance et de l'enthousiasme.

En harmonie avec les priorités retenues en 2002, et avec son plan stratégique, l'AMT souhaite, avec les budgets 2003, consolider les activités en cours, développer les activités d'intégration et d'intermodalité nécessaires à l'essor des transports collectifs, contribuer à assurer un financement accru, équitable, prévisible et stable, et réaliser les nombreux projets actuellement en cours, tout en maintenant la mobilisation de son personnel.

Le budget d'exploitation 2003 de 212,1 M\$ s'appuie sur le cadre financier actuel du transport en commun, et équivaut aux prévisions de **2002**.

Une fois déduit le service de dette, financé à 100 % par le gouvernement du Québec, ce budget de continuité voit ses ressources progresser de 3 % (6 M\$), principalement les revenus des trains, en hausse de 6,6 % (3,7 M\$) et la contribution gouvernementale, pour l'immatriculation et l'essence, accrue de 2 % (1,8 M\$).

Les ressources additionnelles permettent de financer l'indexation des contrats (1,5 %), ainsi que certains développements ciblés : l'aide métropolitaine au métro et aux tarifs réduits est indexée de 1,8 % ; les nouveaux équipements métropolitains (2 terminus, 2 voies réservées et 1 stationnement) mis à la disposition des organismes de transport génèrent des dépenses additionnelles de 10 % (+ 1M\$) ; cependant la facturation de leurs coûts est maintenue à 25 % au lieu de l'accroissement à 30 % qui était prévu. L'ajout important de services sur les lignes de Mont-Saint-Hilaire et Delson et l'indexation des contrats d'exploitation font progresser les dépenses des trains de 5,2 % (3,5 M\$).

Quelques nouveaux projets se réaliseront en 2003, notamment : l'élargissement de l'intégration des services de transport adapté aux résidents des couronnes ; la réalisation de l'enquête O-D 2003 ; la mise en œuvre de 5 nouveaux programmes-employeurs ; l'organisation de la conférence internationale des TMA ; la conception d'un plan stratégique de développement des systèmes intelligents applicables aux transports en commun pour la région métropolitaine de Montréal ; la révision de l'intégration tarifaire, la contribution de l'AMT à la préparation du schéma d'aménagement de la CMM ; l'implantation des résultats de la révision en cours du cadre financier du transport en commun suite aux décisions qui seront prises par le gouvernement du Québec.

Le PTI 2003-2004-2005 s'élève à 818,5 M\$, soit 753,3 M\$ pour les projets autorisés (481,7 M\$) ou en processus d'autorisation financière gouvernementale (271,6 M\$) issus du PTI 2002-2003-2004 et **65,2 M\$** de nouvelles initiatives.

Certains projets du PTI 2002-2003-2004 ont été approuvés par le Conseil du Trésor en novembre 2002 pour un montant de **49,4 M\$**.

Le pari du PTI de l'AMT est de prioriser le maintien du patrimoine du métro et des trains, de consolider la relance des trains de banlieue, de développer le réseau de transport par autobus et de nouvelles lignes (trains, métro, SLR, etc.), dans les axes vers Montréal, principalement, et certains axes est/ouest, afin :

- d'offrir une alternative de mobilité aux populations de l'est et l'ouest de Montréal, de Laval, de Longueuil et des couronnes, qui sans le transport en commun n'ont d'autre choix que de recourir à l'automobile pour aller travailler, étudier ou utiliser des services ;
- de diminuer les impacts négatifs de l'automobile au centre de l'agglomération, dans le but d'en préserver l'attractivité, la vitalité et sa qualité de vie ;
- de consolider ainsi les pôles de développement situés au cœur de l'agglomération, tout en assurant un équilibre régional.

Avec le PTI 2003-2004-2005, l'AMT choisit de réaliser les projets en cours et en processus d'autorisation financière, en collaboration étroite et harmonieuse avec ses partenaires. En conséquence, peu de nouvelles initiatives sont proposées pour 2003 (58,1 M\$). Les projets s'amorçant en 2004-2005 seront présentés dans les PTI ultérieurs.

Les projets sont ordonnancés par priorité :

- Maintien du patrimoine;
- Consolidation des axes du réseau;
- Mesures préférentielles en soutien aux réseaux locaux;
- Développement du réseau de transport métropolitain;
- Autres projets incontournables.

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

Les projets principaux de 2003 sont la construction du métro de Laval, les avant-projets de SLR/A-10 et SLR avenue du Parc, les lignes de trains en développement, l'élargissement du réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA), l'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes.

La direction de l'AMT a procédé à une première validation du PTI, auprès de ses partenaires, au printemps 2002.

Le conseil d'administration de l'AMT a approuvé les budgets d'exploitation et d'immobilisations 2003 et le PTI 2003-2004-2005, à sa réunion du 30 août 2002, pour fins de consultation, auprès des villes de Montréal, Laval et Longueuil, des municipalités régionales de comté (MRC) ainsi que des organismes de transport (AOT).

Après avoir intégré la grande majorité des commentaires reçus, le conseil d'administration de l'AMT a adopté les budgets 2003 à sa séance du 25 octobre 2002.

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) les a approuvés à sa réunion du 12 décembre 2002.

Plus que jamais, le développement et l'utilisation accrue des transports collectifs présentent des avantages importants pour la société, principalement pour préserver la vitalité économique de la région métropolitaine de Montréal, la protection de son environnement et la qualité de vie de son milieu. Une nouvelle fois, le budget 2003 de l'AMT a été conçu dans cette perspective, qui s'inscrit dans une démarche à long terme.

Nous remercions tous ceux et celles qui ont contribué à préparer cet important outil de planification et de gestion ainsi que nos partenaires qui ont répondu en grand nombre à la consultation, après nous avoir invités à échanger avec eux.

Bonnes fêtes de Noël et une excellente année 2003 à tous et toutes !

Florence Junca-Adenot

Le 13 décembre 2002

1 SYNTHÈSE DU BUDGET D'EXPLOITATION 2003 ET DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2003-2004-2005

1.1 SYNTHÈSE DU BUDGET D'EXPLOITATION 2003

Le budget d'exploitation totalise 212,1 M\$ en 2003, soit un montant équivalent à la prévision révisée 2002. Le tableau 1.1 présente le budget d'exploitation 2003, poste par poste, alors que le tableau 1.2 le présente selon l'utilisation des sources régionales.

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

	(en milliers \$)				
	2000	2001	2002	2002	2003
	Réel	Réel	Budget	Prévision	Budget
Revenus					
Remises gouvernementales					
- Droit sur l'immatriculation	42 513	43 781	43 813	44 750	45 645
- Taxe sur l'essence	44 440	43 245	42 504	44 800	45 698
Recettes métropolitaines TRAM	39 570	43 908	49 952	44 833	45 120
Recettes des trains de banlieue	23 682	25 725	30 422	29 251	32 031
Contributions municipales aux trains de banlieue	19 995	21 407	23 986	24 161	27 524
Contributions MTQ aux trains de banlieue	-	147	2 842	2 686	267
Subvention MTQ pour le service de la dette	18 771	24 467	16 308	16 308	10 004
Programme d'aide - transport adapté	223	265	349	349	450
Programme d'aide - programmes-employeurs	-	153	200	100	100
Express métropolitains	1 036	1 459	2 199	1 538	1 669
Répartition des coûts des infrastructures	248	195	2 258	2 314	2 478
Autres	857	1 486	1 505	1 100	1 150
	191 335	206 238	216 338	212 190	212 136
Dépenses					
Aide métropolitaine et dépenses afférentes	54 356	51 426	55 478	55 700	56 050
Aide métropolitaine - support au développement	1 034	928	1 200	1 400	1 600
Aide métropolitaine - transport adapté	387	392	500	500	700
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM	5 871	4 132	5 000	5 000	5 100
Répartition des recettes métropolitaines TRAM	39 570	43 908	49 952	44 833	45 120
Répartition des recettes des trains de banlieue	2 875	2 746	2 964	3 301	3 535
Trains de banlieue	54 314	60 342	66 849	66 607	70 067
Équipements métropolitains	7 591	8 778	9 500	9 727	10 694
Service de la dette	20 452	25 074	16 772	16 772	10 402
Express métropolitains	1 550	2 711	2 187	2 300	2 268
Gestion de la demande - programmes-employeurs	-	153	400	400	600
Dépenses de fonctionnement - AMT	4 067	3 958	4 086	4 200	4 500
Réserve pour imprévus	-	-	500	500	500
Autres	949	926	950	950	1 000
	193 016	205 474	216 338	212 190	212 136
Résultat net de l'exercice	(1 681)	764	-	-	-
Réserve pour activités futures (déficit) au début de l'exercice	2 417	(764)	-	-	-
Subvention d'équilibre	1 500	-	-	-	-
Réserve pour activités futures (déficit) à la fin de l'exercice	(764)	-	-	-	-

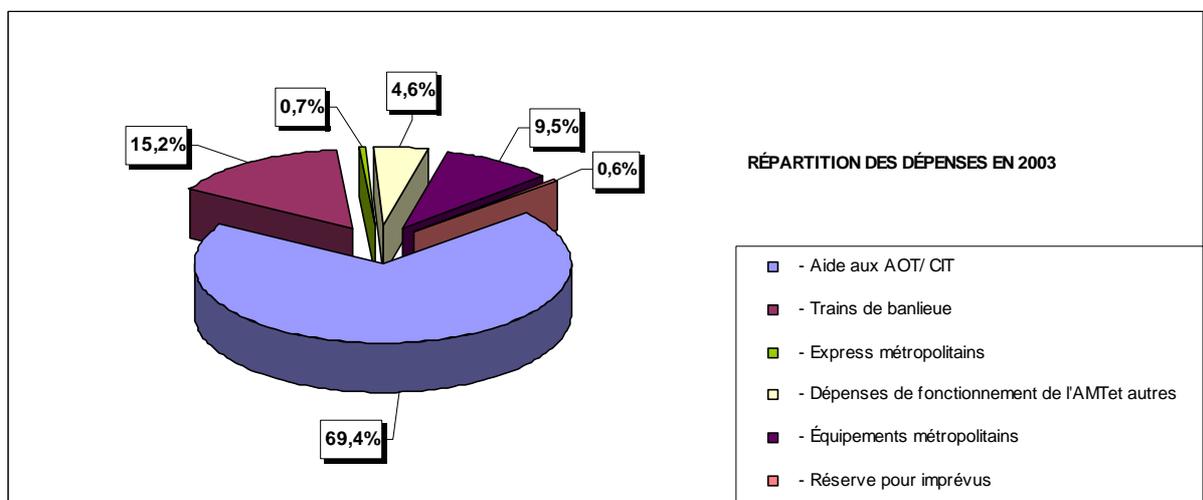
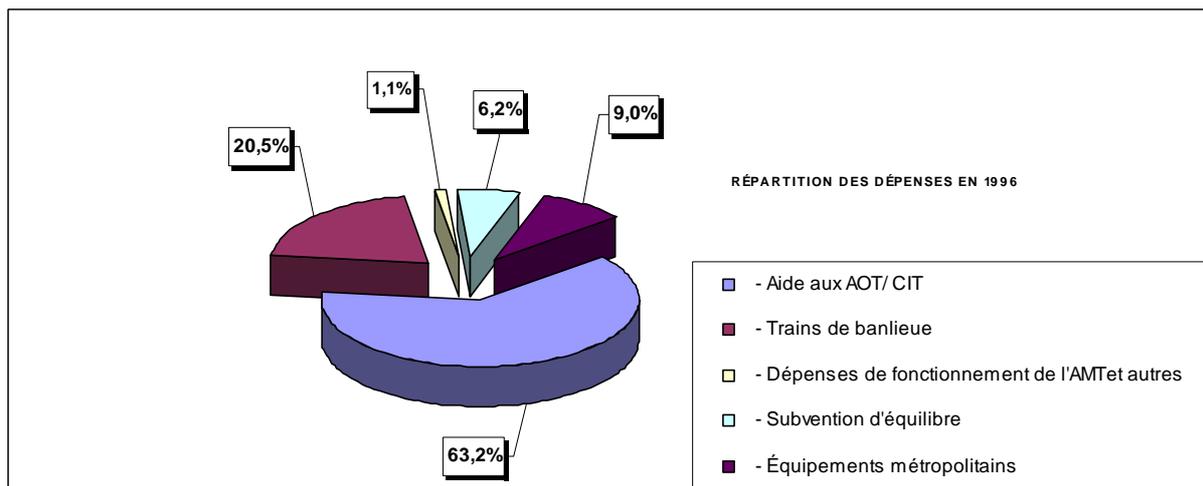
Tableau 1.2
Choix de l'AMT dans l'utilisation des revenus
de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Variation
							Prévision	Budget	2003/1996
- Remises gouvernementales (essence et immatriculation) - frais SAAQ	82 332	85 679	85 627	85 921	86 103	86 162	88 600	90 393 **	9,79%
- Contributions :									
- Trains de banlieue	16 589	15 410	14 296	13 898	13 540	15 812	13 813	13 783	-16,91%
- Équipements métropolitains (usage gratuit pour les AOT jusqu'en 2001)	7 310	7 609	8 718	9 062	8 996	9 186	7 874	8 607 ***	17,74%
Total des contributions:	23 899	23 019	23 014	22 960	22 536	24 998	21 687	22 390	
- Aides métropolitaines :									
- Aide métropolitaine, sociétés de transport / CIT	51 174	52 103	52 242	54 894	55 390	52 354	57 100	57 650	12,65%
- Aide aux tarifs réduit et intermédiaire aux sociétés de transport / CIT			483	5 394	5 871	4 132	5 000	5 100	
Total des aides aux AOT	51 174	52 103	52 725	60 288	61 261	56 486	62 100	62 750	
Express métropolitains				239	514	1 252	762	599	
Dépenses de fonctionnement de l'AMTet autres	906*	2 723	2 534	3 060	3 471	2 662	3 551	4 154	
Subvention d'équilibre selon la loi de l'AMT	5 000	5 000	5 000	3 500	1 500	-	-	-	
Réserve pour imprévus							500	500	
Surplus de l'année (déficit)	1 353	2 834	2 354	(4 126)	(3 179)	764	-	-	
Solde reporté en début d'année	-	1 353	4 187	6 541	2 415	(764)	-	-	
Surplus / déficit reporté	1 353	4 187	6 541	2 415	(764)	-	-	-	

* 6 mois

** Inclut l'élargissement du territoire

*** Usage gratuit pour les AOT jusqu'en 2001, puis facturation de 25 % des coûts d'exploitation



L'année 2003 est une année de promotion et de consolidation des transports collectifs, de réalisation des nombreux projets en cours et d'éventuelle implantation du nouveau cadre financier du transport en commun.

▪ **Territoire de l'AMT**

Le budget 2003 tient compte de l'élargissement du territoire de l'AMT concordant à celui de la CMM.

▪ **Stabilisation de l'achalandage**

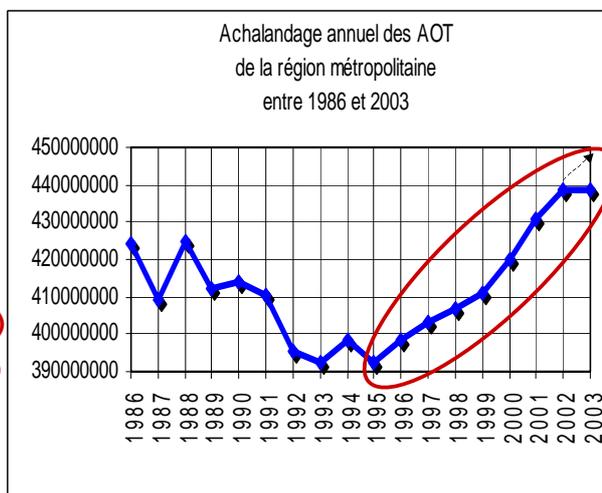
Pour 2002, l'AMT prévoit une légère hausse d'achalandage de 1,7 %. Pour la prévision budgétaire 2003, l'AMT utilise un achalandage constant tout en conservant comme cible un accroissement annuel de 1,7 %. L'accroissement des ventes des automobiles de 13,7 % pendant les premiers mois de l'année 2002 a eu un impact sur l'achalandage du TC révisé pour 2002. Le tableau 1.3 comprend les ajustements des historiques d'achalandage fournis par les sociétés de transport.

Tableau 1.3
Variation de l'achalandage annuel 2000 à 2003

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

Figure 1.1
Reprise récente du TC

- 1986-95 = -1% / an
- 1996 = + 1,2%
- 1997 = + 1,2%
- 1998 = + 1,0%
- 1999 = + 0,9%
- 2000 = + 2,3%
- 2001 = + 2,6%
- 2002 → + 3,5 % (budget)
- 2002 → + 1,7 % (révisé)
- 2003 → + 0% (budget)
- 2003 → + 1,7% (cible)



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

▪ **Indexation des tarifs métropolitains et des trains de banlieue = 1,6 %**

Les tarifs métropolitains et trains de banlieue ont été indexés de 1,6 % en 2003, taux correspondant au taux moyen de l'indice des prix à la consommation de juin 2001 à mai 2002.

▪ **Modification de la structure tarifaire zonale des lignes de trains de banlieue pour 2003**

- nouvelles gares Mirabel et Saint-Jérôme en zone 7 sur la ligne de Montréal/Blainville (si décidées);
- nouvelle gare Edna-Maricourt en zone 3 sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Saint-Basile-le-Grand en zone 5 (si construites) ;
- nouvelle gare à Vaudreuil en zone 5 sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.

▪ **Mise en place d'une TRAM 1 permettant de mieux contrôler les revenus métropolitains provenant de cette zone ;**

▪ **Maintien de la décision du conseil d'administration de ne pas appliquer les conditions d'admissibilité de la Carte privilège de la STM aux titres régionaux et de maintenir les conditions d'admissibilité suivantes pour ses différents tarifs :**

- Tarif réduit : de 13 à 17 ans et 65 ans et plus
viser un rabais de 40 % sur le tarif ordinaire (42 % en 2002, 41 % en 2003 et 40 % pour les années subséquentes)
- Tarif intermédiaire : de 18 à 21 ans
rabais de 20 % sur le tarif ordinaire

▪ **Contributions des automobilistes = 90,4 M\$**

Les revenus provenant du droit sur l'immatriculation augmentent légèrement d'année en année alors que les revenus de la taxe sur l'essence ont régressé de 1997 jusqu'en 2001. Les résultats des premiers six mois de 2002 démontrent une légère hausse qui est intégrée dans les prévisions 2002 et le budget 2003. Le tableau ci-dessous montre l'évolution de ces sources et intègre l'élargissement du territoire de l'AMT à celui de la CMM. Les frais de gestion de la SAAQ sont déduits des remises gouvernementales.

Tableau 1.4
Évolution des contributions des automobilistes

(en millions \$)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2002	2003
	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Budget approuvé	Prévisions	Budget
Immatriculation	39,9	40,4	41,6	42,2	43,5	43,8	43,8*	44,7*	45,6*
Taxe sur l'essence	43,2	46,1	44,9	44,6	44,4	43,2	42,5*	44,8*	45,7*
Sous-total	83,1	86,5	86,5	86,8	87,9	87,0	86,3	89,5	91,3
Moins facture SAAQ	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Total	82,3	85,7	85,7	86,0	87,0	86,1	85,4	88,6	90,4

*Tient compte de l'élargissement du territoire.

Tableau 1.5
Attribution prévue des contributions des automobilistes par territoire

Provenance des revenus (2003)			Attribution des dépenses (2003)		
	(en milliers \$)	(en %)		(en milliers \$)	(en %)
Montréal	40 090	44,35	Montréal	67 441	74,61
Longueuil	10 534	11,65	Longueuil	9 510	10,52
Laval	10 219	11,31	Laval	3 902	4,32
Couronnes	29 550	32,69	Couronnes	9 540	10,55
Total	90 393	100,00	Total	90 393	100,00

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

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

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

▪ **Recettes métropolitaines : revenus des ventes de titres TRAM = 45,1 M\$**

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

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

Les dépenses afférentes à l'exploitation du système tarifaire métropolitain de l'ordre de 0,45 M\$ sont déduites du partage des revenus, en 2003 comme en 2002, et comprennent les frais d'impression et de distribution des titres, les frais de sondage et de traitement de l'information nécessaires au partage des recettes et la commission versée pour la vente de titres métropolitains.

Pour des fins budgétaires, l'AMT prévoit le maintien du niveau des ventes des TRAM des zones 2 et 3 et prévoit une légère augmentation de 1,5 % pour la vente de la TRAM des zones 4 à 8.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution des recettes métropolitaines TRAM. Le budget 2002 de 50,0 M\$ avait été établi en tenant compte du taux de croissance des trois dernières années, alors que la prévision 2002 à 44,8 M\$ est ajustée en considérant les ventes réelles des six premiers mois de l'année 2002.

Tableau 1.6
Évolution des recettes métropolitaines TRAM

(en millions \$)

Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Budget approuvé 2002	Prévisions 2002	Budget 2003
34,8	30,9	33,0	36,7	39,6	43,9	50,0	44,8	45,1

- **Déficit des trains de banlieue = 13,8 M\$**

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

Pour 2003, les prévisions de revenus sont de 15,7 M \$ pour la ligne Montréal/Deux-Montagnes et de 6,2 M\$ pour la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, soit 2 % de plus qu'en 2002 pour les deux lignes de trains de banlieue. En 2003, avec les hausses contractuelles, l'AMT prévoit augmenter ses dépenses d'exploitation et de gestion de 2 % par rapport à l'année 2002 à 47,5 M\$. **Le coût de ces deux lignes de trains est équivalent à ce qu'il était en 1995, alors que l'achalandage s'est accru depuis de 127 %.**

Ligne de trains Montréal/Blainville

Les revenus prévus sont de 5,2 M\$ en 2003. Les coûts d'exploitation et de gestion annuels sont estimés, pour 2003, à 8,8 M\$, soit une augmentation équivalente à celle des lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud, et incorpore une capacité, accrue de 25%, grâce à l'allongement des trains implantés vers la fin 2002.

Ligne de trains Montréal/Mont-Saint-Hilaire

Les revenus prévus pour 2002 et 2003 sont de 2,0 M\$ et 3,6 M\$ respectivement. Un service complet est implanté progressivement avec quatre départs le matin et le soir jusqu'à Mont-Saint-Hilaire depuis septembre 2002. Le service d'un cinquième départ le matin et le soir sera offert dès que l'achalandage le permettra. La mise en place des gares Edna-Maricourt et Saint-Basile est prévue en 2003. Les coûts d'exploitation et de gestion prévus sont de 8,7 M\$ en 2002 et de 9,9 M\$ en 2003.

Les villes desservies par la ligne de trains de banlieue Montréal/Mont-Saint-Hilaire ne participent pas aux coûts de gestion et d'exploitation du 1^{er} septembre 2000 au 31 août 2002, date à laquelle les travaux sur le pont Jacques-Cartier sont terminés. Le gouvernement a accepté de verser une subvention de 2,2 M\$ à l'AMT, à même les crédits du MTQ, pour 2002, comme mesure d'atténuation aux travaux de réfection en cours sur le pont Jacques-Cartier. Les municipalités desservies contribuent aux coûts de gestion et d'exploitation à compter du 1^{er} septembre 2002, selon les modalités prévues dans la loi.

Ristourne

Pour 2003, l'AMT prévoit verser une ristourne de 305 000 \$ aux municipalités desservies compte tenu de la performance prévue de la ligne.

Ligne de trains Montréal/Delton

Le conseil d'administration de l'AMT a retenu de prolonger l'expérience-pilote de la ligne de trains Montréal/Delton jusqu'au 30 juin 2003 en améliorant la fréquence (quatre départs par période de pointe) à partir de septembre 2002. Ce prolongement se fait dans le cadre suivant :

- suite à une décision du Conseil du Trésor, le gouvernement a exceptionnellement accepté de verser une subvention de 0,9 M\$ comme mesure d'atténuation aux travaux routiers pour la période du 1^{er} septembre 2001 au 30 juin 2003, qui réduit à 23 % les coûts d'exploitation assumés par les villes ;

- pour la période du 1^{er} juillet 2003 au 31 décembre 2003, la participation des municipalités s'établira à 40 % des coûts d'exploitation et de gestion.

Les revenus prévus sont de 1,3 M\$ par rapport à 0,8 M\$ en 2002, sous réserve des décisions qui seront prises en juin 2003, suite à l'évaluation de l'expérience-pilote. L'AMT présente pour 2003 un budget annuel de coût de gestion et d'exploitation avec un service de quatre départs le matin et quatre retours le soir pour 3,6 M\$ par rapport à 2,7 M\$ pour 2002.

Ristourne

Pour 2003, l'AMT prévoit verser une ristourne aux municipalités desservies pouvant atteindre 119 000 \$ compte tenu de la performance prévue de la ligne.

Le tableau ci-après montre l'évolution des revenus et des coûts associés aux lignes de trains de banlieue. L'AMT finance le déficit par ligne de trains. **Malgré l'ajout de lignes, la contribution de l'AMT au déficit des trains a décliné de 16,9 % entre 1996 et 2003, libérant des ressources pour l'aide métropolitaine.**

Tableau 1.7
Évolution des revenus et des coûts associés aux lignes de trains de banlieue

(en milliers \$)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2002	2003
	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Budget	Prévision	budget
Budget d'exploitation des trains de banlieue									
Revenus des usagers des trains	9 947	13 593	17 893	21 329	23 682	25 725	30 422	29 251	32 031
Contributions municipales nettes	17 136	17 007	17 827	20 048	20 943	21 407	23 986	24 161	27 948
Ristournes			(153)	(605)	(948)				(424)
Contribution MTQ - mesure d'atténuation						147	2 842	2 686	267
Répartition des recettes trains	(831)	(2 646)	(2 875)	(3 713)	(2 875)	(2 746)	(2 964)	(3 301)	(3 535)
Service de la dette nette	-	(61)	(42)	(34)	(28)	(3)	(3)	(3)	(3)
Dépenses d'exploitation et de gestion	(42 841)	(43 303)	(46 946)	(50 923)	(54 314)	(60 342)	(66 849)	(66 607)	(70 067)
Déficit assumé par l'AMT	(16 589)	(15 410)	(14 296)	(13 898)	(13 540)	(15 812)	(12 566)	(13 813)	(13 783)
Déficit par ligne de trains assumé par l'AMT									
Deux-Montagnes	(7 867)	(5 964)	(4 512)	(4 528)	(3 029)	(3 567)	(2 717)	(2 387)	(2 683)
Dorion/Rigaud	(8 722)	(9 043)	(7 817)	(7 228)	(7 014)	(6 341)	(6 910)	(7 117)	(7 364)
Blainville		(403)	(1 967)	(2 142)	(1 507)	(1 064)	211	(22)	(78)
Mont-Saint-Hilaire					(1 990)	(4 486)	(2 295)	(3 196)	(2 687)
Delson						(354)	(855)	(1 091)	(971)
Déficit assumé par l'AMT	(16 589)	(15 410)	(14 296)	(13 898)	(13 540)	(15 812)	(12 566)	(13 813)	(13 783)

▪ Équipements métropolitains = 8,6 M\$

Les coûts associés aux équipements métropolitains comprennent tous les frais de gestion et d'exploitation des équipements reconnus (voies réservées, terminus, stationnements) et des billetteries métropolitaines aménagées dans les terminus. Jusqu'en 2002, seules les AOT hors territoire étaient facturées (à 100 %) pour l'usage des équipements. L'AMT a introduit, en 2002, une facturation de 25 % des coûts d'utilisation des équipements. **Pour 2003, l'AMT propose le maintien du taux de facturation à 25 % au lieu des 30 % annoncés**, ce qui représente une décision favorable aux AOT, de 500 000 \$. Cette décision est basée sur l'amélioration des revenus en provenance des automobilistes. Un estimé de la facturation aux AOT est présenté à l'annexe F.

Les services d'entretien régulier des équipements métropolitains sont assumés par contrats externes, soit par des firmes privées, par les sociétés de transport, par les villes ou par le MTQ.

Tableau 1.8
Coûts associés aux équipements métropolitains

(en millions \$)

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

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

L'AMT a mis en place en 1998 le premier express métropolitain qui assure la desserte entre le stationnement Chevrier et le terminus Centre-Ville ; puis, en 2000, l'Express Le Carrefour qui assure la desserte entre le stationnement Le Carrefour et le terminus Côte-Vertu. Le Via-bus de l'Est a été autorisé en 2002. L'AMT prévoit, au cours de l'année 2003, le mettre en place. En 2003, l'AMT annonce la création et planifie un nouvel express métropolitain dans l'axe de l'A-20 pour le début de l'année 2004.

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

Tableau 1.9
Déficit assumé par l'AMT pour les express métropolitains

(en millions \$)

	1998 Réel	1999 Réel	2000 Réel	2001 Réel	2002 Budget approuvé	2002 Prévisions	2003 Budget
Recettes usagers	-	0,4	0,7	0,9	1,3	1,0	1,2
Contributions municipales	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2
Aide métropolitaine		0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3
Frais d'exploitation	(0,1)	(0,9)	(1,6)	(2,7)	(2,2)	(2,3)	(2,3)
Déficit assumé par l'AMT	-	(0,2)	(0,5)	(1,3)	(0,3)	(0,8)	(0,6)

▪ **Aide métropolitaine de base = 55,8 M\$**

Comme aide métropolitaine de base, l'AMT accorde une compensation financière afin d'encourager le développement de l'achalandage sur le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) et sur le réseau de métro. Cette décision de l'AMT n'est pas une obligation légale. Deux cent cinquante circuits (250), reconnus selon les critères établis, contribuent au réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) et sont opérés par les organismes de transport. Ils reçoivent une contribution financière et utilisent le réseau d'infrastructures du RTMA selon les conditions établies par l'AMT.

L'aide métropolitaine de base pour 2003 est répartie de la façon suivante :

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

Depuis l'année 2000, l'AMT plafonne cette aide car ses sources financières régionales ne peuvent assumer le financement de l'augmentation réelle de l'achalandage (écart de 1 à 2% sauf en zone 1).

Les AOT bénéficient cependant toujours et intégralement des revenus nets accrus des titres TRAM vendus.

Pour 2003, l'aide métropolitaine est maintenue. Elle est accrue à 42,8 M\$ pour le métro et 13,0 M\$ pour les autobus, soit un niveau supérieur de 1,8% par rapport à 2002, malgré des prévisions de 0 % d'accroissement d'achalandage.

▪ **Aide aux tarifs réduit et intermédiaire aux AOT = 5,1 M\$**

L'AMT assume, selon ses disponibilités financières, le rabais des tarifs réduit depuis 1998, et intermédiaire depuis 2000, en vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi sur l'AMT.

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

Pour 2003, l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire est maintenue pour tous les services impliqués, mais elle est plafonnée à 5,1 M\$ en 2003, soit 100 000 \$ de plus qu'en 2002.

Tableau 1.10
Aide métropolitaine et aide aux tarifs réduit et intermédiaire

(en milliers \$)

	2000		2001		2002		2003	
	Aide versée	Achalandage réel	Aide versée	Achalandage réel	Plafond	Prévu**	Plafond	Prévu**
Métro	41 800	41 881	39 032	42 926	42 100	43 200	42 850	43 200
Autobus	12 500	12 807	12 217	13 159	13 400	12 840	13 000	12 840
Total plafond aide métropolitaine	54 300	54 688	51 249	56 085	55 500	56 040	55 850	56 040
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	5 871	4 819	4 132	5 841	5 000	5 731	5 100	5 731
Total	60 171	59 507	55 381	61 926	60 500	61 771	60 950	61 771

* Montant calculé en fonction de la méthode 2002

** Montant requis selon l'achalandage prévu

▪ **Aide au développement = 1,6 M\$**

L'aide au développement se compose essentiellement des coûts reliés à la campagne sociétale, la réalisation de l'O-D 2003 et de l'O-D en continu, le protocole de Kyoto, le Centre d'information métropolitain sur le transport urbain (CIMTU), l'intermodalité vélo, l'étude régionale de transport adapté, le marketing direct, l'abonnement à la carte TRAM et aux titres trains et la conférence internationale, sur la gestion de la demande, qui sera tenue en 2003. Elle passe de 1,4 M\$ à 1,6 M\$ en 2003.

▪ **Dépenses de fonctionnement = 4,5 M \$**

Les dépenses prévues de fonctionnement de l'AMT s'élèvent à 4,2 M\$ pour 2002, soit un niveau équivalant à celui prévu lors de la création de l'AMT en 1995. Pour 2003, les dépenses de fonctionnement sont estimées à 4,5 M\$, soit environ 2 % du budget d'exploitation de l'AMT (ou 1 % du total de ses budgets d'exploitation et d'immobilisations).

Ces prévisions tiennent compte des augmentations salariales pour 2003 (représentant 55 % de la hausse des frais de fonctionnement), soit 2,0 % d'augmentation statutaire et une augmentation au mérite dont le total des augmentations salariales ne peut excéder 3 % de la masse salariale de l'AMT. Le plan d'effectif reste le même. Le reste de l'augmentation concerne les loyers et l'achat d'équipements informatiques.

(en millions \$)

1995 Prévu à la création de l'AMT	1996 Réal	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	2001 Réal	2002 Budget approuvé	2002 Prévisions	2003 Budget
3,5	1,4	3,2	3,3	3,6	4,1	4,0	4,1	4,2	4,5

▪ **Autres postes**

Les autres postes comprennent les revenus d'intérêts, les revenus commerciaux, les coûts nets associés aux programmes allégo, les coûts nets des services du transport adapté, les frais d'administration de la SAAQ ainsi que la réserve pour imprévus (maintenue à 0,5 M\$).

(en millions \$)

	1996 Réal	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	2001 Réal	2002 Budget approuvé	2002 Prévisions	2003 Budget
Revenus autres	0,5	0,5	1,1	0,8	0,9	1,5	1,5	1,1	1,1
Subvention gouvernementale – transport adapté			0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,5
Dépenses – transport adapté			(0,3)	(0,4)	(0,4)	(0,4)	(0,5)	(0,5)	(0,7)
Subvention gouvernementale – programmes-employeurs						0,2	0,2	0,1	0,1
Dépenses programmes- employeurs						(0,2)	(0,4)	(0,4)	(0,6)
Autres dépenses	(0,8)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(1,0)
Réserve pour imprévus							(0,5)	(0,5)	(0,5)
Total	(0,3)	(0,4)	0,1	(1,4)	(1,2)	(0,4)	(0,3)	(0,8)	(1,1)

▪ **Révision du cadre financier**

Les travaux de révision du cadre financier doivent viser un meilleur équilibre entre les contributions financières des usagers, des automobilistes, du gouvernement et des municipalités et ainsi tenir compte des retombées dont chacun bénéficie, tout en prenant en compte la croissance des besoins financiers pour soutenir le développement du transport en commun et le maintien du patrimoine pour lesquels des efforts importants sont prévus.

Certaines règles de partage du cadre financier de la Loi sur l'AMT qui, à l'usage, méritent d'être révisées.

- partage des coûts des trains ;
- contributions à l'intégration tarifaire révisées ;
- partage des coûts du métro ;
- financement du RTMA ;
- financement des immobilisations prévues.

Par-delà l'atteinte d'un cadre financier efficace et équitable, le développement et l'utilisation accrue du transport en commun présentent des avantages importants pour la société, principalement en ce qui a trait à la vitalité économique de la région métropolitaine de Montréal, à la protection de l'environnement et à la qualité de vie de son milieu.

1.2 SYNTHÈSE DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2003-2004-2005 (PTI)

Le 23 janvier 2002, le ministre des Transports a approuvé le PTI 2002-2003-2004 de l'AMT, incluant les nouvelles initiatives, à condition que le programme d'aide financière du gouvernement en autorise les budgets, et qu'ils suivent le processus habituel d'autorisation pour fins de réalisation. Tous les projets ainsi autorisés au niveau du principe et en cours d'approbation financière ont été repris dans le PTI 2003-2004-2005 et identifiés d'un astérisque.

Le PTI 2003-2004-2005 s'élève à 818,5 M\$, soit 753,3 M\$ pour les projets autorisés ou en cours d'autorisation (dont 434,4 M\$ pour la réalisation du métro à Laval, les études de SLR et les grands projets), et 65,2 M\$ de nouvelles initiatives. Le budget des projets pour 2003 est de 294,5 M\$, dont 10,1 M\$ en nouvelles initiatives.

Les projets présentés s'intègrent au Plan de gestion des déplacements du MTQ qui prévoit les ressources et les projets nécessaires au développement efficace des transports collectifs pour les prochaines années, dans la région métropolitaine. Les projets prévus auront un impact certain sur le développement et l'utilisation du transport en commun.

Des contributions municipales de 15,6 M\$ au fonds d'immobilisations métropolitain sont prévues pour 2003, et incluent l'élargissement du territoire de l'AMT à celui de la CMM (0,210 M\$). Elles sont inférieures aux prévisions de 17,0 M\$ lors de la création de l'AMT. La baisse des valeurs foncières explique cette situation. Elles devraient se raffermir avec les nouveaux investissements immobiliers observés depuis un an.

Le Programme d'immobilisations de l'AMT (2003-2004-2005 et années suivantes) tient compte des orientations définies dans le Plan stratégique 1997-2007, des projets annoncés dans le Plan de gestion des déplacements (PGDM) du ministère des Transports (MTQ) et dans le cadre d'aménagement du ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM). Il totalise 2 117,1 M\$, soit 2 040,1 M\$ pour des projets autorisés ou en cours d'autorisation (dont 1 631,1 M\$ pour les prolongements de métro, les études de SLR et les grands projets) et 77,0 M\$ de nouvelles initiatives.

Le fonds d'immobilisations métropolitain permet de financer, en général, 25 % des coûts des projets d'immobilisations. Le MTQ et/ou d'autres partenaires en assument la différence, quand ils ne financent pas les projets à 100 %.

▪ Financement des activités hors territoire de l'AMT

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

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

Tableau 1.11
Évolution de la richesse foncière uniformisée

(en millions \$)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002*	2003*
Ville de Montréal	103 373,2	92 943,6	95 699,2	90 953,1	88 700,1	89 109,5	92 294,7	92 294,7
Ville de Longueuil	15 894,9	15 807,8	15 696,7	15 313,3	14 949,8	15 125,3	16 943,4	16 943,4
Ville de Laval	15 695,1	14 847,1	14 943,1	14 889,8	13 905,9	14 399,5	14 621,5	14 621,5
Rive-Sud	14 894,6	15 083,3	15 667,4	15 691,8	15 496,8	15 800,9	15 756,7	15 756,7
Rive-Nord	14 758,9	14 883,2	14 568,2	14 504,7	14 338,1	14 721,6	17 095,5	17 095,5
Total	164 616,7	153 565,0	156 573,0	151 352,7	147 390,7	149 156,8	156 711,8	156 711,8
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002*	2003*
Ville de Montréal	62,80%	60,52%	61,12%	60,09%	60,18%	59,74%	58,89%	58,89%
Ville de Longueuil	9,66%	10,29%	10,03%	10,12%	10,14%	10,14%	10,81%	10,81%
Ville de Laval	9,53%	9,67%	9,54%	9,84%	9,43%	9,65%	9,33%	9,33%
Rive-Sud	9,05%	9,82%	10,01%	10,37%	10,51%	10,59%	10,05%	10,05%
Rive-Nord	8,97%	9,69%	9,30%	9,58%	9,73%	9,87%	10,91%	10,91%
Total	100,00%							

* Tient compte de l'élargissement du territoire

SYNTHÈSE DES PROJETS DES TROIS PROCHAINES ANNÉES

▪ **Maintien du patrimoine :**

- contribution à Réno-systèmes/mé debate – phase I (en réalisation) ;
- signalisation ferroviaire et modification des 26 voitures – Ligne Montréal/Blainville ;
- remplacement de 22 voitures sur la ligne de trains de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud (en réalisation)* ;
- refroidissement de l'aire terminus Longueuil ;
- maintien des équipements sur toutes les lignes de trains de banlieue (en réalisation) ;
- réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier** ;
- étagement de la jonction de l'est – Ligne Montréal/Deux-Montagnes (en planification) ;
- entretien majeur des équipements métropolitains (en réalisation).

▪ **Consolidation des axes :**

- voies réservées :
 - A-25 pont Lepage, Marcel-Laurin, échangeur Taschereau, René-Lévesque, Côte-Vertu, prolongement A-20**, prolongement A-25**, mesures préférentielles Notre-Dame** ;
- Terminus :
 - Côte-Vertu, Place d'accueil Longueuil, Terrebonne – phase II*, Saint-Eustache – phase I, Sainte-Julie, réorganisation Panama*, augmentation capacité Centre-ville**, aménagement complémentaire Côte-Vertu** ;
- Parcs de stationnement incitatif :
 - Rive-Nord Est, Sherbrooke Est, relocalisation Delson, gare Sainte-Dorothée – phase II, gare Lachine, Boucherville*, A-440/A-25*, Route 132/Vareennes, Montarville, Route 138/A-30**, aux abords du Via-bus** ;
- Trains Montréal/Deux-Montagnes :
 - doublement de la voie, étude d'opportunité gares McGill et Édouard-Montpetit, accroissement de la capacité (voitures, gares)* ;
- Trains Montréal/Dorion-Rigaud :
 - gare intermodale Vaudreuil-Dorion, consolidation Île-Perrot ;
- Trains Montréal/Blainville :
 - étude d'une desserte Mirabel, aménagement permanent des gares*, gares Concorde** et Chabanel** ;
- Trains Montréal/Mont-Saint-Hilaire :
 - gare Saint-Basile-le-Grand, gare Edna-Maricourt* ;
- Actualisation de l'étude de trains de banlieue de Repentigny et du nord de Montréal ;
- Ajout de 6 179 places de stationnement, portant à 28 388 les places disponibles et ajout de 66,8 km portant à 102 km les voies réservées par rapport à 35,2 km en 1996, sur la RTMA.

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

- équipements de vente et de perception ;
- mesures préférentielles sur le réseau métropolitain dont :
 - gestion de la circulation TCV, signalisation dynamique, système de sécurité, etc. ;
 - voie réservée Pie-IX, Route 116, Route 132, mesure sur le réseau métropolitain et local, chemin Chambly*, à l'approche du pont Champlain* et signalétique aux gares*, Route 116 - phase II**, A-40** ;
- mesures préférentielles Pie-IX aux intersections et en tronçon** ;
- études et projet-pilote réaménagement d'artères commerciales et dessertes dédiées** ;
- étude et projet-pilote favorisant l'accès aux abords des trains et du métro** ;
- terminus, stationnements et gares – services complémentaires (autofinancé) ;
- transfert des actifs.

▪ **Développement du réseau métropolitain :**

- prolongement du métro vers Laval (en réalisation) ;
- prolongement du métro Laval (autofinancement du stationnement et garage) ;
- SLR/A10 et étude SLR avenue du Parc (en réalisation) ;
- Via-bus de l'Est en site propre (en réalisation) ;
- étude d'aménagement de la voie réservée Pie-IX** ;
- train Montréal/Blainville – garage St-Antoine et gare Mirabel ;
- avant-projet – navette Dorval*** ;
- ligne de trains de banlieue Montréal/Mascouche** ;
- ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville – Saint-Jérôme* ;
- prolongements du métro vers Anjou*** ;
- prolongements du métro vers Longueuil*** ;
- étude d'un réseau de SLR au centre de l'agglomération** ;
- étude – prolongement du métro – ligne 2 ouest**.

▪ **Autres projets incontournables :**

- relocalisation de la cour Glen (validation en cours)* ;
- correction des interférences électromagnétiques – Ligne Deux-Montagnes.

* **Projets autorisés dans le PTI 2002-2003-2004 en processus d'autorisation gouvernementale**

** **Nouvelles initiatives dans le PTI 2003-2004-2005**

*** **Études de faisabilité terminées**

Programme triennal d'immobilisations 2003-2004-2005

(en milliers de dollars)

	Description	Participation du MTQ	Projets en cours Dépenses au 01/01/2003	Projets autorisés 2003-2005	Nouvelles initiatives 2003	Nouvelles initiatives 2004-2005	Sous-total 2003-2005	%	Engagements ultérieurs		Total	%
									Projets autorisés	Nouvelles initiatives		
Priorité I - Maintien du patrimoine												
A	MéTRO Réno-systèmes - phase I (part AMT de 12,5 % du projet de 311 M\$)		-	11 000,0	-	-	11 000,0	1,3%	27 875,0	-	38 875,0	1,8%
A	Signalisation ferroviaire et modification des 26 voitures Ligne Montréal / Blainville	75%	-	6 988,0	-	-	6 988,0	0,9%	-	-	6 988,0	0,3%
*	Remplacement des 22 voitures - Ligne Montréal / Dorion-Rigaud	100%	200,0	65 636,0	-	-	65 636,0	8,0%	-	-	65 836,0	3,1%
A	Refroidissement de l'air terminus Longueuil	75%	200,0	550,0	-	-	550,0	0,1%	-	-	750,0	0,0%
A	Maintien des infrastructures, gares et matériel roulant (trains)	0%	3 933,0	8 228,0	-	-	8 228,0	1,0%	-	-	12 161,0	0,6%
N	Réfection des quais à la gare Lucien L'Allier	75%	-	-	915,0	-	915,0	0,1%	-	-	915,0	0,0%
A	Étagement de la jonction de l'est - Ligne Montréal / Deux-Montagnes	38%	-	13 000,0	-	-	13 000,0	1,6%	-	-	13 000,0	0,6%
A	Entretien majeur des équipements métropolitains	0%	400,0	1 200,0	-	-	1 200,0	0,1%	-	-	1 600,0	0,1%
Total			4 733,0	106 602,0	915,0	-	107 517,0	13,1%	27 875,0	-	140 125,0	6,6%
Priorité II - Consolidation des axes du réseau												
Voies réservées dont :												
-												
A	A-25 pont Lepage, Marcel-Laurin, etc	75%	3 277,7	2 038,0	-	-	2 038,0	0,2%	-	-	5 315,7	0,3%
A	Échangeur Taschereau, René-Lévesque, Côte-Vertu, etc	75%	2 150,0	12 215,0	-	-	12 215,0	1,5%	100,0	-	14 465,0	0,7%
N	Prolongement A-20, prolongement A-25, mesures préférentielles Notre-Dame, etc	75%	-	-	3 435,0	100,0	3 535,0	0,4%	-	9 790,0	13 325,0	0,6%
Terminus dont :												
A	Côte-Vertu, Place d'accueil Longueuil, Sainte-Julie, Saint-Eustache-phase I	75%	402,0	9 545,9	-	-	9 545,9	1,2%	-	-	9 947,9	0,5%
*	Terrebonne - phase II, réorganisation Panama	75%	1 916,4	2 900,0	-	-	2 900,0	0,4%	-	-	4 816,4	0,2%
N	Augmentation capacité centre-ville, aménagement complémentaire Côte-Vertu	75%	-	-	1 500,0	660,0	2 160,0	0,3%	-	-	2 160,0	0,1%
Parcs de stationnement incitatif dont :												
A	Rive-Nord Est, Sherbrooke Est, relocalisation Delson	75%	187,1	1 812,4	-	-	1 812,4	0,2%	-	-	1 999,5	0,1%
A	Gare Sainte-Dorothée - phase II, gare Lachine, route 132 Varennes, Montarville	75%	180,0	3 520,3	-	-	3 520,3	0,4%	-	-	3 700,3	0,2%
*	Boucherville, A-440 / A-13, A-440 / A-25	75%	-	4 110,0	-	-	4 110,0	-	-	-	4 110,0	-
N	Route 138 / A-30, aux abords du Via-bus	75%	-	-	650,0	1 000,0	1 650,0	0,2%	-	-	1 650,0	0,1%
Train Montréal / Deux-Montagnes dont :												
A	Doublement de la voie	75%	138,8	11 161,2	-	-	11 161,2	1,4%	-	-	11 300,0	0,5%
A	Étude d'opportunité gare Mc Gill Édouard Montpetit	0%	-	75,0	-	-	75,0	0,0%	-	-	75,0	0,0%
*	Accroissement de la capacité (voitures, gares)	100%	70,0	72 240,0	-	-	72 240,0	8,8%	26 690,0	-	99 000,0	4,7%
Train Montréal / Dorion-Rigaud												
A	Gare intermodale Vaudreuil-Dorion, consolidation Île-Perrot	75%	2 200,0	2 901,3	-	-	2 901,3	0,4%	-	-	5 101,3	0,2%
Train Montréal / Blainville dont :												
A	Étude d'une desserte Mirabel	0%	50,0	50,0	-	-	50,0	0,0%	-	-	100,0	0,0%
*	Aménagement permanent des gares	75%	-	4 520,0	-	-	4 520,0	0,6%	-	-	4 520,0	0,2%
N	Gares Concorde et Chabanel	75%	-	-	1 000,0	1 800,0	2 800,0	0,3%	-	-	2 800,0	0,1%
Ligne de trains de banlieue Montréal / Saint-Hilaire dont :												
A	Gare Saint-Basile-le-Grand	75%	2 000,0	2 000,0	-	-	2 000,0	0,2%	-	-	4 000,0	0,2%
*	Gare Edna - Maricourt	75%	-	2 000,0	-	-	2 000,0	0,2%	-	-	2 000,0	0,1%
A	Actualisation de l'étude de trains de banlieue de Repentigny et nord de Montréal	0%	59,0	241,0	-	-	241,0	0,0%	-	-	300,0	0,0%
Total			12 631,0	131 330,1	6 585,0	3 560,0	141 475,1	17,3%	26 790,0	9 790,0	190 686,1	9,0%

A: projets autorisés

* Projets autorisés dans le PTI 2002-2003-2004 de l'AMT et en processus d'autorisation financière gouvernemental.

N: nouvelles initiatives

Programme triennal d'immobilisations 2003-2004-2005

(en milliers de dollars)

Description	Participation du MTQ	Projets en cours Dépenses au 01/01/2003	Projets autorisés 2003-2005	Nouvelles initiatives 2003	Nouvelles initiatives 2004-2005	Sous-total 2003-2005	%	Engagements ultérieurs		Total	%
								Projets autorisés	Nouvelles initiatives		
Priorité III - Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux											
A Équipements de vente et de perception	0%	901,5	3 289,8	-	-	3 289,8	0,4%	5 808,7	-	10 000,0	0,5%
Mesures préférentielles sur le réseau métropolitain dont :											
A Gestion de la circulation TCV, signalisation dynamique, système de sécurité, etc	75%	3 855,9	7 822,5	-	-	7 822,5	1,0%	-	-	11 678,4	0,6%
A Voie réservée Pie IX, route 116, route 132 mesure sur le réseau métropolitain et local	75%	468,0	3 900,0	-	-	3 900,0	0,5%	-	-	4 368,0	0,2%
* Chemin Chambly, à l'approche du pont Champlain et signalétique aux gares	75%	-	2 285,0	-	-	2 285,0	-	-	-	2 285,0	-
N Route 116 phase II, A-40	75%	-	-	2 000,0	-	2 000,0	0,2%	-	-	2 000,0	0,1%
N Études et projet pilote réaménagement d'artères commerciales et dessertes dédiées	75%	-	-	-	2 500,0	2 500,0	0,3%	-	-	2 500,0	0,1%
N Étude et projet pilote favorisant l'accès aux abords des trains et du métro	75%	-	-	2 000,0	-	2 000,0	0,2%	-	-	2 000,0	0,1%
N Mesures préférentielles Pie IX aux intersections et en tronçon	75%	-	-	-	250,0	250,0	0,0%	-	-	250,0	0,0%
A Terminus stationnements et gares - services complémentaires (autofinancé)	0%	600,0	-	1 600,0	-	1 600,0	0,2%	-	1 000,0	3 200,0	0,2%
A Transfert des actifs	0%	2 000,0	2 100,0	-	-	2 100,0	0,3%	-	-	4 100,0	0,2%
Total		7 825,4	19 397,3	5 600,0	2 750,0	27 747,3	3,4%	5 808,7	1 000,0	42 381,4	2,0%
Priorité IV - Développement du réseau métropolitain											
A Prolongement - métro Laval	100%	57 583,3	321 216,7	-	-	321 216,7	39,2%	-	-	378 800,0	17,9%
A Prolongement - métro Laval (auto-financement stationnement Montmorency+ garage)			22 800,0	-	-	22 800,0	2,8%	-	-	22 800,0	1,1%
A SLR/A10 et avenue du Parc	50%	10 655,0	3 945,0	-	-	3 945,0	0,5%	-	-	14 600,0	0,7%
A Via-bus de l'est en site propre	75%	11 559,8	14 493,5	-	-	14 493,5	1,8%	-	-	26 053,3	1,2%
N Étude d'aménagement permanent de la voie réservée Pie-IX	75%	-	-	200,0	-	200,0	0,0%	-	-	200,0	0,0%
A Train Montréal / Blainville - garage St-Antoine et gare Mirabel	75%	194,0	6 886,0	-	-	6 886,0	0,8%	-	-	7 080,0	0,3%
N Avant-projet - Navette Dorval	50%	200,0	-	3 000,0	-	3 000,0	0,4%	-	-	3 200,0	0,2%
N Ligne de trains de banlieue Montréal / Mascouche	75%	200,0	-	39 800,0	-	39 800,0	4,9%	-	-	40 000,0	1,9%
* Train Montréal / Blainville - gare St-Jérôme	75%	-	6 620,0	-	-	6 620,0	0,8%	-	-	6 620,0	0,3%
* Prolongement - métro Anjou	100%	3 400,0	31 300,0	-	-	31 300,0	3,8%	595 600,0	-	630 300,0	29,8%
* Prolongement - métro Longueuil	100%	3 400,0	27 100,0	-	-	27 100,0	3,3%	514 300,0	-	544 800,0	25,7%
N Étude d'un SLR au centre de l'agglomération	100%	-	-	2 000,0	-	2 000,0	0,2%	-	-	2 000,0	0,1%
N Étude - Prolongement du métro - Ligne 2 Ouest	100%	-	-	-	800,0	800,0	0,1%	-	-	800,0	0,0%
Total		87 192,1	434 361,2	45 000,0	800,0	480 161,2	58,7%	1 109 900,0	-	1 677 253,3	79,2%
Sous-total		112 381,5	691 690,6	58 100,0	7 110,0	756 900,6	92,5%	1 170 373,7	10 790,0	2 050 445,8	96,9%
Autres projets incontournables											
* Relocalisation de la cour Glen (validation en cours)	0%	4 500,0	52 880,0	-	-	52 880,0	6,5%	-	-	57 380,0	2,7%
A Correction des interférences électromagnétiques - Ligne Deux-Montagnes	100%	578,8	8 677,0	-	-	8 677,0	1,1%	-	-	9 255,8	0,4%
Total autres projets incontournables		5 078,8	61 557,0	-	-	61 557,0	7,5%	-	-	66 635,8	3,1%
Total global		117 460,3	753 247,6	58 100,0	7 110,0	818 457,6	100,0%	1 170 373,7	10 790,0	2 117 081,6	100,0%

	Avant 1999	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 et suiv.	Total
Places de stationnement (trains et équipements)	13 848	849	3 452	3 416	644	2 189	1 785	1 905	300	28 388

A: projets autorisés

* Projets autorisés dans le PTI 2002-2003-2004 de l'AMT et en processus d'autorisation financière gouvernemental.

N: nouvelles initiatives

(1) : Ce montant dépend de la vitesse d'avancement du projet et des ententes signées

Tableau 1.13
Nouvelles initiatives 2003-2004-2005

	Taux de subv. du MTQ	ANTÉRIEUR	2003	2004	2005	Total 2003-04-05	Engagements ultérieurs	Total
		Total	Total	Total	Total			
A. Maintien du patrimoine								
Réfection des quais à la gare Lucien L'Allier	75%	0,0	500,0	415,0	0,0	915,0	0,0	915,0
Acquisition d'emprises ferroviaires Note(2)	75%	note(1)	note(1)	note(1)	note(1)	note(2)	note(1)	note(1)
Total maintien du patrimoine		0,0	500,0	415,0	0,0	915,0	0,0	915,0
B. Consolidation du réseau								
1. Corridor Deux-Montagnes / Laval / Montréal								
Nouvelles initiatives								
Étude d'avant-projet - Navette Dorval Note (3)	50%	200,0	1 500,0	1 500,0	0,0	3 000,0	0,0	3 200,0
Total corridor Deux-Montagnes / Laval / Montréal		200,0	1 500,0	1 500,0	0,0	3 000,0	0,0	3 200,0
2. Corridor Thérèse-de-Blainville / Laval / Montréal								
Gare Chabanel	75%	0,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0
Terminus Côte-Vertu - Aménagements complémentaires	75%	0,0	0,0	660,0	0,0	660,0	0,0	660,0
Gare Concorde	75%	0,0	0,0	200,0	1 600,0	1 800,0	0,0	1 800,0
Étude - Prolongement du métro - ligne 2 Ouest	100%	0,0	0,0	800,0	0,0	800,0	0,0	800,0
Total corridor Thérèse-de-Blainville / Laval / Montréal		0,0	250,0	2 410,0	1 600,0	4 260,0	0,0	4 260,0
3. Corridor Des Moulins / Laval / Montréal								
Étude d'aménagement permanent - Voie réservée Pie-IX	75%	0,0	200,0	0,0	0,0	200,0	0,0	200,0
Voie réservée Pie-IX - Mesures préférentielles aux intersections et en tronçon- Phases III	75%	0,0	0,0	250,0	0,0	250,0	0,0	250,0
Voie réservée A-25 - Phase II	75%	0,0	430,0	1 860,0	0,0	2 290,0	0,0	2 290,0
Trains de banlieue - Ligne Montréal / Mascouche Note (3)	75%	200,0	2 000,0	16 800,0	21 000,0	39 800,0	0,0	40 000,0
Total corridor Des Moulins / Laval / Montréal		200,0	2 630,0	18 910,0	21 000,0	42 540,0	0,0	42 740,0
4. Corridor L'Assomption / Montréal								
Mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame / Repentigny - Phase II	75%	0,0	480,0	0,0	0,0	480,0	0,0	480,0
Stationnements incitatifs aux abords du Via-bus	75%	0,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0
Total corridor L'Assomption / Montréal		0,0	480,0	1 000,0	0,0	1 480,0	0,0	1 480,0
5. Corridor Lajemmerais / Longueuil / Montréal								
Prolongement de la voie réservée A-20	75%	0,0	0,0	0,0	100,0	100,0	9 790,0	9 890,0
Total corridor Lajemmerais / Longueuil / Montréal		0,0	0,0	0,0	100,0	100,0	9 790,0	9 890,0
6. Corridor La-Vallée-du-Richelieu / Longueuil / Montréal								
Voie réservée Saint-Charles Ouest, Phase I	75%	0,0	240,0	0,0	0,0	240,0	0,0	240,0
Mesures préférentielles - voie réservée route 116 - Phase II	75%	0,0	1 000,0	0,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0
Total corridor La-Vallée-du-Richelieu / Longueuil / Montréal		0,0	1 240,0	0,0	0,0	1 240,0	0,0	1 240,0
7. Corridor Rouville / Longueuil / Montréal (Champlain)								
Augmentation de la capacité au terminus Centre-ville SLR A-10 - note (3)	75%	0,0	500,0	1 000,0	0,0	1 500,0	0,0	1 500,0
		note (3)	note (3)	note (3)	note (3)	note (3)	note (3)	note (3)
Total corridor Rouville / Longueuil / Montréal		0,0	500,0	1 000,0	0,0	1 500,0	0,0	1 500,0
8. Corridor Roussillon / Montréal								
Stationnement Route 138 / A-30 (Châteauguay)	75%	0,0	50,0	600,0	0,0	650,0	0,0	650,0
Total corridor Roussillon / Montréal		0,0	50,0	600,0	0,0	650,0	0,0	650,0
10. Corridor Est-Ouest / Rive-Nord								
Étude et projet pilote de réaménagement d'artères commerciales et desserte dédiée	75%	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0	0,0	500,0
Total corridor Est-Ouest / Rive-Nord		0,0	0,0	500,0	0,0	500,0	0,0	500,0
11. Corridor Est-Ouest / Laval								
Étude et projet pilote de réaménagement d'artères commerciales et desserte dédiée	75%	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0	0,0	500,0
Total corridor Est-Ouest / Laval		0,0	0,0	500,0	0,0	500,0	0,0	500,0

	Taux de subv. du MTQ	ANTÉRIEUR	2003	2004	2005	Total 2003-04-05	Engagements ultérieurs	Total
		Total	Total	Total	Total			
B. Consolidation du réseau								
12. Corridor Est-Ouest / Montréal								
Amélioration de la voie réservée Côte-des-Neiges / René-Lévesque / Parc	75%	0,0	325,0	100,0	0,0	425,0	0,0	425,0
Étude pour l'implantation de mesures préférentielles sur A-40	75%	0,0	250,0	750,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0
Étude et projet pilote de réaménagement d'artères commerciales et desserte dédiée	75%	0,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0	0,0	1 000,0
Études et projet-pilote de mesures favorisant l'accessibilité aux abords des gares de trains et des stations de métro	75%	0,0	1 000,0	1 000,0	0,0	2 000,0	0,0	2 000,0
Étude d'un réseau SLR au centre de l'agglomération	100%	0,0	1 000,0	1 000,0	0,0	2 000,0	0,0	2 000,0
Total corridor Est-Ouest / Montréal		0,0	2 575,0	3 850,0	0,0	6 425,0	0,0	6 425,0
13. Corridor Est-Ouest / Rive-Sud								
Étude et projet pilote de réaménagement d'artères commerciales et desserte dédiée	75%	0,0	0,0	500,0	0,0	500,0	0,0	500,0
Total corridor Est-Ouest / Rive-Sud		0,0	0,0	500,0	0,0	500,0	0,0	500,0
14. Autres projets métropolitains en support aux réseaux locaux								
Terminus, stationnements et gares - services complémentaires	auto-financement	600,0	400,0	600,0	600,0	1 600,0	1 000,0	3 200,0
Total autres projets métropolitains		600,0	400,0	600,0	600,0	1 600,0	1 000,0	3 200,0
Sous-total contribution au métro existant		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
GRAND TOTAL		1 000,0	10 125,0	31 785,0	23 300,0	65 210,0	10 790,0	77 000,0

Note (1) Ce projet est en cours d'analyse

Note (2) Les études sont en cours pour les infrastructures et les coûts seront révisés en fonction des résultats

Note (3) : Le coût d'aménagement de l'estacade pour les autobus, financé à 100 % par le gouvernement du Québec est évalué à 154,5 M\$.

Le passage d'un SLR nécessite une somme additionnelle de 485,5 M\$ partagée 50/50 entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec.

Contributions et attribution du fonds d'immobilisations selon le programme triennal d'immobilisations 2003-2004-2005

Contribution aux immobilisations	
Montréal	58,9%
Longueuil	10,8%
Laval	9,3%
Couronnes	21,0%
Total	100,0%

Attribution des immobilisations	
Montréal	62,6%
Longueuil	8,9%
Laval	8,3%
Couronnes	20,2%
Total	100,0%



Agence métropolitaine de transport

Réseau de transport métropolitain Programme triennal d'immobilisations 2003 - 2004 - 2005

MÉTRO ET STATION

- Actuel
- Autorisé - PTI 2003-2004-2005
- Proposé - PTI 2003-2004-2005
- À l'étude

TRAIN DE BANLIEUE ET GARE

- Actuel
- Autorisé - PTI 2003-2004-2005
- Proposé - PTI 2003-2004-2005
- À l'étude

SITE DE GARAGE ET D'ENTRETIEN

- Actuel
- Autorisé - PTI 2003-2004-2005
- Proposé - PTI 2003-2004-2005
- Amélioration aux gares

TRAIN LÉGER (SLR)

- À l'étude

RTMA

TERMINUS

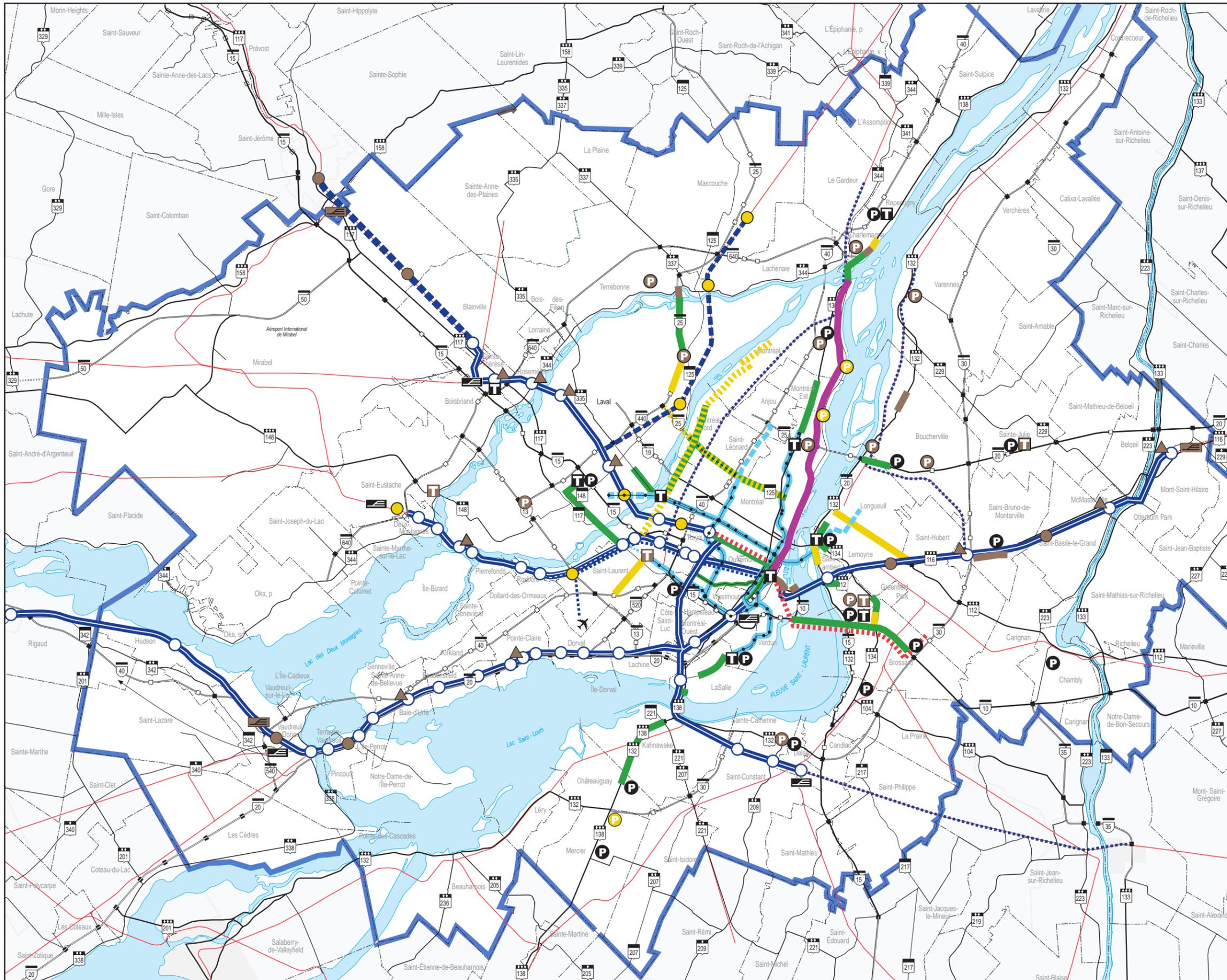
- Actuel
- Autorisé - PTI 2003-2004-2005
- Proposé - PTI 2003-2004-2005

STATIONNEMENT INCITATIF

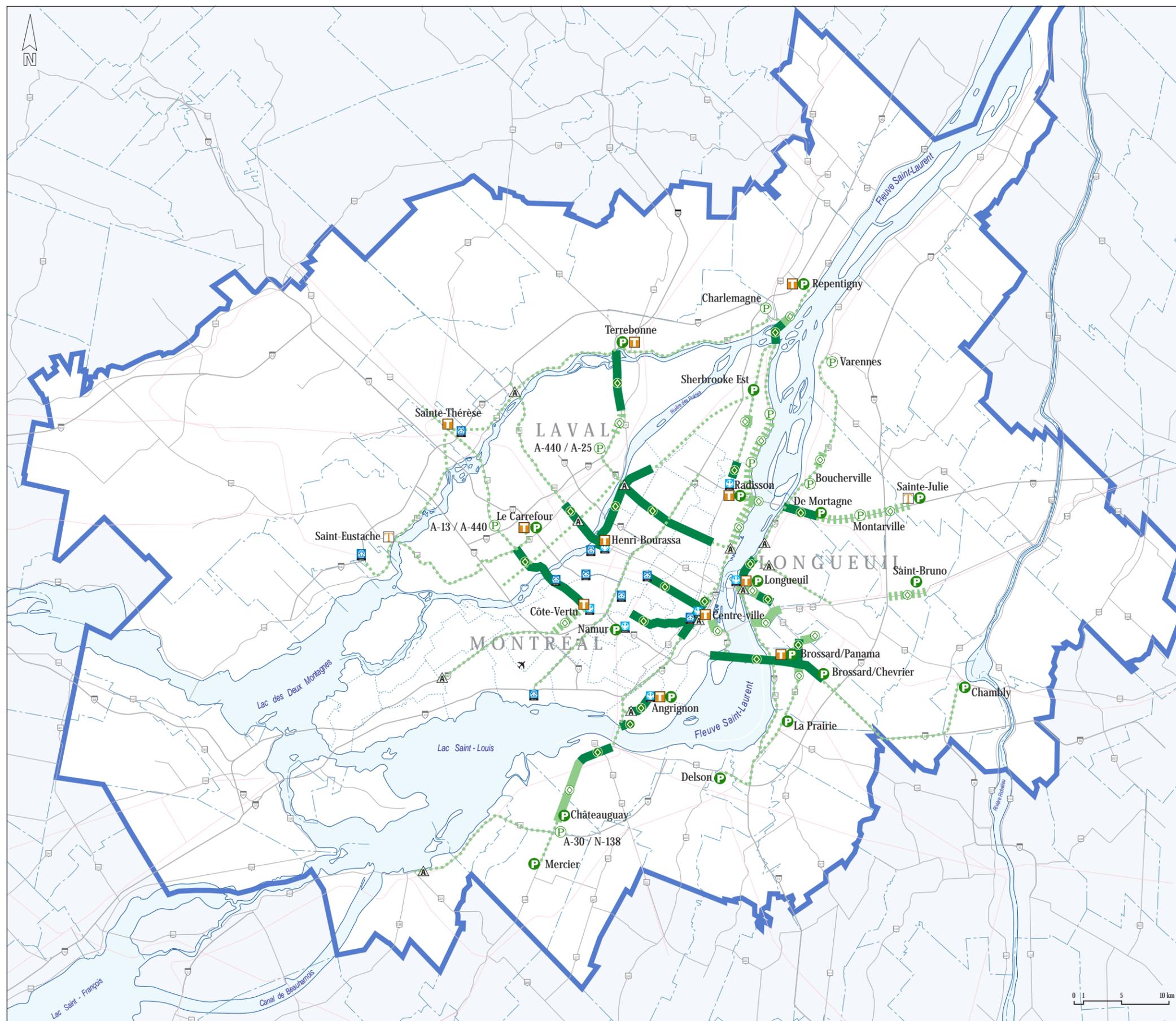
- Actuel
- Autorisé - PTI 2003-2004-2005
- Proposé - PTI 2003-2004-2005

VOIE RÉSERVÉE OU MESURE PRÉFÉRENTIELLE

- Actuel
- Autorisé - PTI 2003-2004-2005
- Proposé - PTI 2003-2004-2005
- Via-bus de l'Est



RTMA actuel et projeté (Réseau de transport métropolitain par autobus)



Axes et mesures préférentielles

-  Axe et voie réservée 2002
-  Axe et voie réservée 2003
-  Voie réservée projetée
-  RTMA projeté

Arrêts métropolitains

-  Gare
-  Station de métro
-  Terminus
-  Terminus projeté
-  Stationnement incitatif
-  Stationnement incitatif projeté
-  Arrêt métropolitain⁽¹⁾

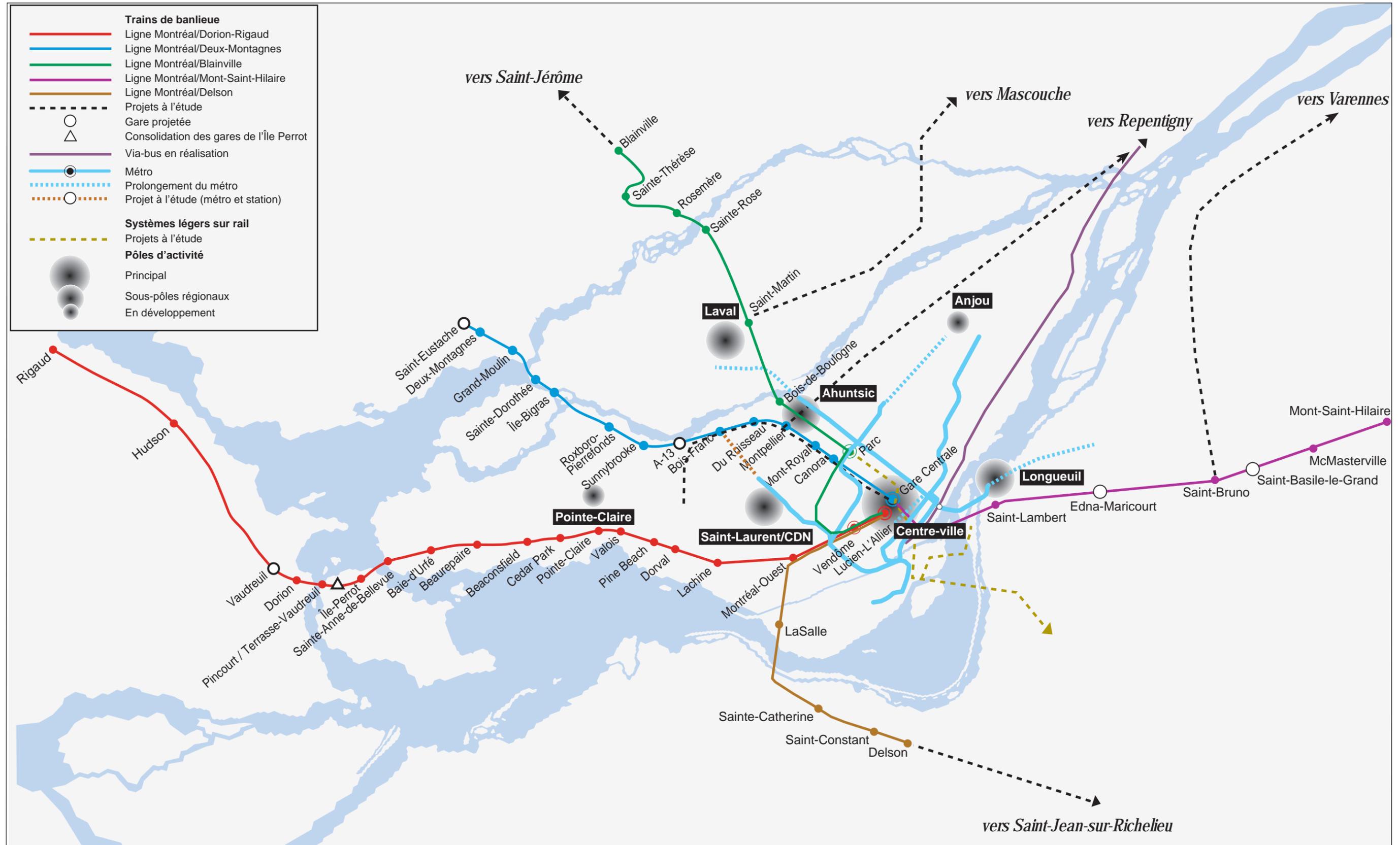
Note : Les arrêts des circuits suivants constituent également des arrêts métropolitains (représentés sur la figure) :

- arrêts des services express métropolitains (TCV et Le Carrefour)
- arrêts projetés du Via-bus de l'Est
- arrêts du service 505 (STM) (locaux et métropolitains)

⁽¹⁾ Certains autres arrêts métropolitains additionnels ne figurent pas sur cette carte. (voir tableau 2)

0 5 10 km

Réseaux de métro, trains de banlieue, systèmes légers sur rail (SLR), et Via-bus de l'Est



IMPACTS DES CHOIX BUDGÉTAIRES EN 2003

1. Pour les usagers :

- poursuite des activités des programmes allégo en cours (12) et développement de cinq nouveaux programmes pour les organisations ou regroupements d'organismes en 2003, à l'échelle de la région métropolitaine ;
- ajout de 6 179 places de stationnements incitatifs, de 66,8 km de voies réservées et de 2 terminus ;
- amélioration de l'information à la clientèle, entre autres par la mise en œuvre du CIMTU, une stratégie d'information continue, le service d'information à la clientèle et le projet d'harmonisation des horaires des AOT ;
- campagnes de promotion et de publicité faisant suite à la campagne sociétale de 2002 sur le transport en commun ;
- intégration complète de 11 billetteries métropolitaines ;
- révision de l'intégration tarifaire ;
- démarrage du projet métropolitain de vente des titres et la perception des recettes automatisée ;
- nouveaux services directs des autobus express des AOT ;
- services de trains accrus sur les lignes de trains de banlieue Montréal/Mont-Saint-Hilaire, Montréal/Delton et Montréal/Blainville ;
- 4 nouveaux projets d'intégration : taxis-vélo-bus/autres modes ;
- amélioration de l'intégration bus/trains et bus/métro (horaires, stationnements et mesures préférentielles).

2. Pour les municipalités et la CMM :

- application du Plan stratégique 1997-2007 ajusté «Partenaires, maintenant vers 2007 – Une vision métropolitaine», s'articulant avec les orientations d'aménagement de la région, avec les plans des sociétés/CIT, les villes et avec le Plan de gestion des déplacements du MTQ ;
- programme d'immobilisations consolidant les pôles de développement et l'usage des infrastructures du cœur de l'île de Montréal, de Longueuil et de Laval, et diminuant la congestion sur les axes d'accès à l'île de Montréal et au centre de l'agglomération, grâce aux transports collectifs et aux stationnements incitatifs ;
- lieu de planification et d'organisation des actions de transport collectif métropolitain favorisant la mobilisation des décideurs de la région ;
- lieu de réflexion métropolitain : trois colloques organisés en partenariat, dix séminaires spécialisés prévus en 2003 et le site intranet organisé ;
- meilleurs services aux citoyens : les mesures retenues privilégient une meilleure réponse aux besoins de déplacement des personnes ;
- recherche de financement additionnel pour supporter l'accroissement de l'achalandage du transport en commun ;
- des actions arrimées avec les engagements liés au Protocole de Kyoto et contribuant au développement économique et à un environnement sain ;
- des indicateurs de performance, garants de l'efficacité des décisions et des services ;

- une collaboration de l'AMT, la CMM, la STM, le RTL, la STL, les CIT, les municipalités et les commissions scolaires pour établir l'équité dans le financement du transport scolaire ;
- une réflexion collective sur les services de transport adapté et leur avenir.

3. Pour les AOT :

- contribution à la révision du cadre financier ;
- recherche d'un financement stable, suffisant, équilibré prévisible ;
- réalisation de l'enquête O-D 2003 ;
- consolidation du patrimoine ;
- aide au développement accrue pour supporter l'accroissement de l'achalandage si le financement métropolitain est révisé ;
- projets développés en concertation ;
- aide au tarif réduit et au tarif intermédiaire de la TRAM maintenue ;
- utilisation de l'enquête origine-destination (O-D 1998) en mode continu, avec les AOT, les villes, les ministères et les entreprises ; production de rapports sur mesure ;
- un lieu de réflexion, de planification, d'échange, de mobilisation.

4. Pour le gouvernement du Québec :

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

2 LA SITUATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Une bonne compréhension de l'évolution et de la dynamique des déplacements TC et auto permet d'établir des choix budgétaires lucides.

2.1 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT D'APRÈS L'ENQUÊTE O-D DE 1998

2.1.1 *La demande de transport s'accroît en banlieue et surtout dans les couronnes*

Entre 1987 et 1998, la population de la région a crû de 320 000 personnes (+ 11 %), le nombre de ménages a progressé de 169 000 (+ 15 %) alors que les destinations d'emplois (24 h) ont augmenté de 191 000 (+ 17 %). La croissance du parc automobile a été encore plus importante, avec l'ajout de 297 000 automobiles (+ 25 %) depuis 1987. Ces chiffres masquent des variations importantes selon les grandes régions de l'espace métropolitain.

Entre 1987 et 1998, la population du centre de l'agglomération a décliné de 20 500 habitants alors que celle des couronnes a augmenté de 340 000 personnes. Le centre de l'agglomération n'a attiré que 17,5 % des nouveaux ménages alors que 82,5 % s'installaient plutôt dans les couronnes. Les destinations d'emploi (24 h) ont également crû de façon beaucoup plus prononcée dans les couronnes (+ 52 %) qu'au centre de l'agglomération (+ 9 %). En période de pointe du matin, là où les transports collectifs sont généralement les plus compétitifs, les destinations d'emploi ont même décliné de 5,1 % au centre de l'agglomération, ce qui représente 28 000 emplois de moins qu'en 1987. Quant au parc automobile, il a augmenté partout, mais a particulièrement explosé dans les couronnes, avec l'ajout de 234 000 automobiles ; là où peu de services de transport en commun sont offerts.

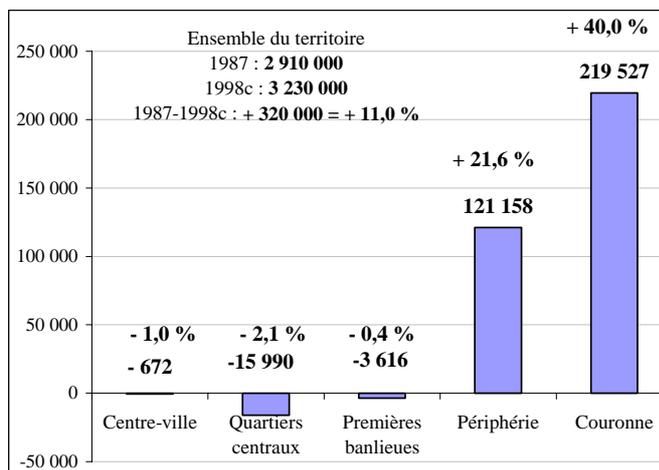
2.1.2 *Les déplacements s'accroissent, au profit des déplacements motorisés*

De 1987 à 1998, les déplacements motorisés ont crû de 22 % sur l'ensemble de la journée et de 17 % en période de pointe du matin. L'effritement du poids démographique du centre au profit des banlieues et des couronnes, moins dotées de services de TC, a eu des impacts négatifs sur l'utilisation des transports collectifs. En effet, la part modale des déplacements en transport collectif durant la période de pointe du matin est passée de 31,7 % en 1987 à seulement 22 % en 1998, ce qui correspond à une perte de 44 000 déplacements TC. Durant la même période, 363 000 déplacements automobiles s'ajoutaient dans la région, soit une augmentation de 25 % au centre de l'agglomération et de 50 % dans les couronnes. La part modale du TC a décliné dans tous les quartiers. Une note positive toutefois, le taux d'utilisation du TC per capita a peu décliné au centre-ville et dans les quartiers anciens, malgré l'augmentation de la motorisation. L'usage du TC augmente à nouveau à partir de 1996, de 2,08 % par an.

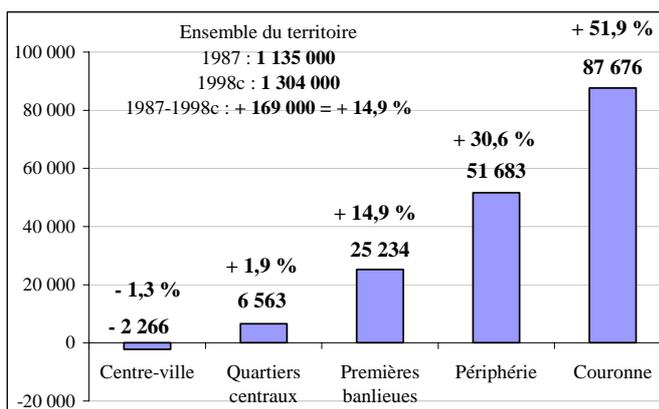
Figure 2.1
Évolution 1987-1998 des principaux déterminants de la demande de transport

(Source : Enquêtes O-D 1987 et 1998. Données à territoire constant de 1987)

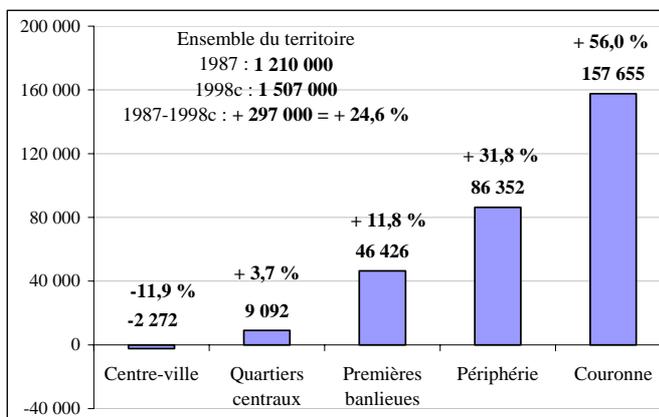
A. Population



B. Déplacements d'emploi, 24 h



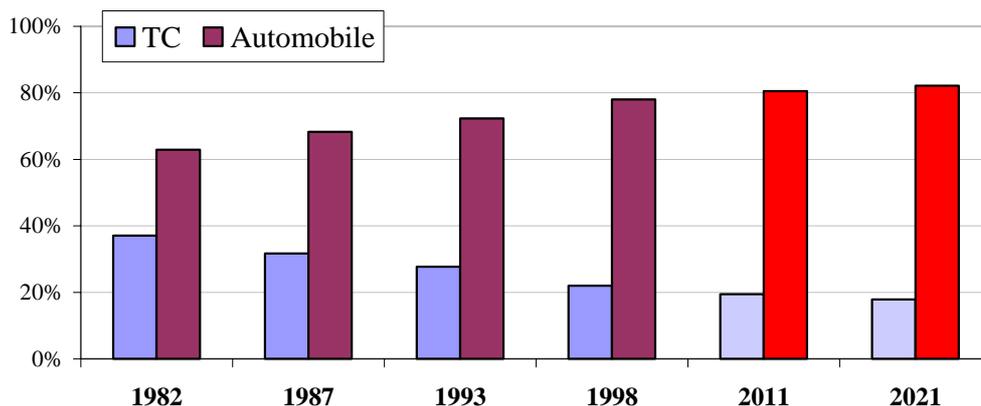
C. Parc automobile



La part de marché des transports collectifs décroît, malgré la hausse d'achalandage depuis 5 ans

Comme dans la plupart des villes des pays industrialisés, la part de marché des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal a connu une lente érosion. Alors qu'en 1982 (figure 2.2) près de 40 % des déplacements motorisés en période de pointe du matin étaient effectués en transport collectif, cette proportion pourrait chuter à moins de 20 % si les tendances historiques se maintiennent.

Figure 2.2
Évolution historique et prévue de la part de marché des transports collectifs, 1982-2021



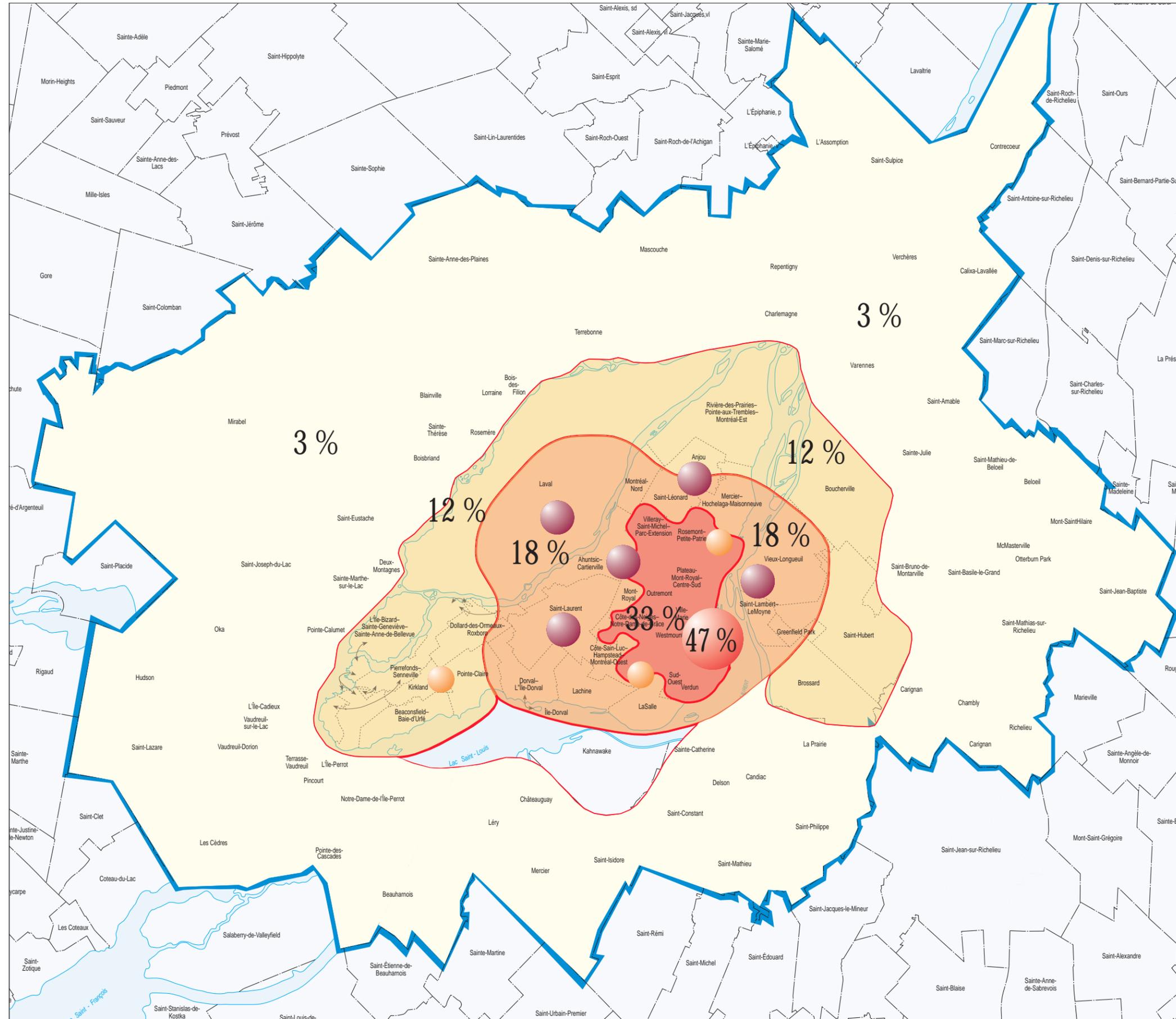
Sources : Enquêtes O-D 1982, 1987, 1993 et 1998; Scénario tendanciel prévisionnel du MTQ, mai 2001

Telle qu'illustrée à la figure 2.3, la part de marché des transports collectifs varie grandement selon les trois grandes régions : le centre de l'agglomération, formé du centre-ville, des quartiers centraux et des premières banlieues, puis la périphérie et finalement les couronnes. Cette définition correspond à celle du Plan de gestion des déplacements du MTQ et du Cadre d'aménagement du MAMM, et surtout à la réalité. **Sa compréhension permet d'orienter les choix de services du TC à développer.**

Tableau 2.1
Part du marché TC par secteur

SECTEURS	PART DU MARCHÉ TC (24 H)
Centre-ville	45 %
Quartiers centraux	33 %
Premières banlieues	17 %
Périphérie	11 %
Couronnes	3 %

Part de marché du transport en commun (déplacements motorisés seulement - 24h)



- Centre de l'agglomération
- Centre-ville
 - Quartiers centraux
 - Premières banlieues
 - Périphérie
 - Couronne
 - Destination principale
 - Grandes destinations
 - Autres destinations

Part modale du TC par rapport aux déplacements motorisés (24h)

12 % à l'origine
47 % à destination

Source : Enquête O-D 1998, AMT



2.2 RECENSEMENT DE 2001

À partir des données récentes du recensement de 2001, le tableau 2.3 indique que la situation de Montréal s'est améliorée au cours des cinq dernières années, alors que la croissance démographique de Longueuil et des couronnes a ralenti.

Tableau 2.2
Croissance démographique et répartition par région selon le recensement de 2001

	1986-1996		1996-2001	
Montréal	23 700	7,3 %	36 900	39,3 %
Laval	46 200	14,3 %	12 600	13,4 %
Longueuil	25 700	8,0 %	-1 100	-1,1 %
Couronne nord	128 800	39,9 %	27 000	28,8 %
Couronne sud	98 400	30,5 %	18 400	19,6 %
	322 800	100,0 %	93 800	100,0 %

Source: site internet Statistique Canada 2002, territoire constant AMT 2002

2.3 ACHALANDAGE DES AOT

Les tendances récentes au niveau de l'achalandage des AOT font état d'une reprise des transports collectifs lors des dernières années. Alors que l'achalandage déclinait de 1,12 % par année entre 1986 et 1995, il a plutôt crû de 2,08 % par année entre 1995 et 2001. Ces données font état d'une réussite des efforts collectifs de relance du transport en commun depuis 1996. **Ces derniers résultats, qu'il sera intéressant de confronter avec les données de l'enquête O-D de 2003, semblent donc démontrer que les tendances lourdes favorisant l'utilisation toujours accrue de l'automobile peuvent être infléchies au moyen d'une stratégie concertée de relance des transports collectifs.**

Figure 2.4
Tendances d'achalandage 1986-1995 et 1995-2001

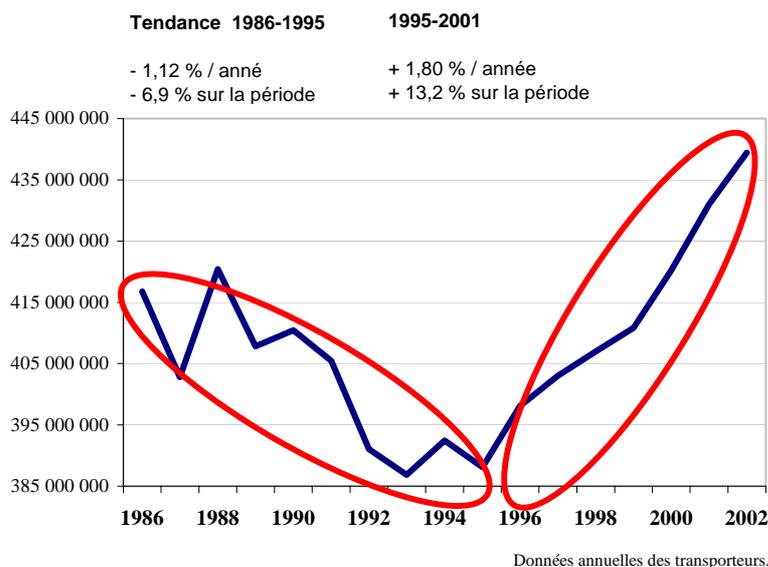


Tableau 2.3
Variation de l'achalandage annuel 1996 à 2003 –
Achalandage sur les réseaux des AOT sur le territoire de l'AMT

	Achalandage 1996	Achalandage 1997	Variation 97/96	Achalandage 1998	Variation 98/97	Achalandage 1999	Variation 99/98
AMT (trains)	6 939 400	8 124 900	17,1%	10 024 200	23,4%	11 041 300	10,1%
AMT (Bus)				56 800		256 500	
STM	337 000 000	339 700 000	0,8%	340 300 000	0,2%	342 300 000	0,6%
(métro)	194 000 000	195 300 000	0,7%	202 700 000	3,8%	205 948 800	1,6%
STL	15 954 800	16 284 200	2,1%	16 581 200	1,8%	16 351 600	-1,4%
RTL	26 821 000	26 990 000	0,6%	27 510 000	1,9%	28 350 000	3,1%
CIT et municipalités	11 400 000	11 898 000	4,4%	12 524 000	5,3%	12 524 000	0,0%
Total	398 115 200	402 997 100	1,2%	406 996 200	1,0%	410 823 400	0,9%

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

Notes explicatives

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

2.4 LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DES TRANSPORTS COLLECTIFS S'EST DÉVELOPPÉ

Depuis 1996, le réseau métropolitain des transports collectifs a été grandement amélioré. En œuvrant systématiquement dans les neuf grands corridors prioritaires de déplacements métropolitains à fort volume motorisé, l'AMT et ses partenaires ont pu doter la région :

- d'un réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) grandement amélioré, avec 21 voies réservées d'une longueur totale de plus de 70 km, parcourus par quelque 250 circuits d'autobus à caractère métropolitain et 2 express métropolitains ; de 10 terminus métropolitains comportant 160 quais capables d'accueillir plus de 300 circuits d'autobus et de 53 parcs de stationnement incitatif comprenant près de 21 000 cases ;
- d'un réseau de trains de banlieue en pleine croissance, avec cinq lignes en opération desservant 45 gares réparties sur 170 km de parcours, doté d'un matériel roulant performant composé de 21 locomotives et 180 voitures et alimenté par 250 circuits d'autobus ;
- d'un réseau de métro de 4 lignes et 65 stations en croissance avec une nouvelle ligne en construction à Laval et des prolongements projetés vers Anjou et Longueuil, qui assurent 50 % des déplacements TC de la région ;
- et de plusieurs autres projets en diverses phases de réalisation, dont le Via-bus de l'Est entre Repentigny et Montréal, les études SLR (train léger) pour l'A-10 et l'avenue du Parc, etc.

Les réseaux locaux offrant les services de 2 358 autobus et 449 lignes, dont 250 lignes métropolitaines, complètent le réseau métropolitain et ont connu aussi une bonne croissance.

Ces efforts ont permis d'augmenter significativement, de 1996 à 2001, l'utilisation des transports collectifs métropolitains, telle que mesurée par les indicateurs suivants :

- maintien à 29 % (entre 1993 et 1998) de la part modale du TC dans les neufs grands corridors de déplacements métropolitains ;
- augmentation de 46 % de l'achalandage annuel des trains de banlieue, dont le nombre de passagers est passé de 8,3 millions en 1997, à 12,2 millions en 2001 ;
- augmentation de 122 % de l'achalandage des stationnements incitatifs, dont le nombre d'utilisateurs est passé de 548 000 en 1997, à 1 213 000 en 2001;
- augmentation de 45 % de l'achalandage des voies réservées métropolitaines, dont le nombre de passagers est passé de 16,0 millions en 1997, à 23,3 millions en 2001 ;
- augmentation de 27 % de l'achalandage des terminus métropolitains, dont le nombre d'usagers est passé de 40,7 millions en 1997, à 51,8 millions en 2001 ;
- augmentation de 11 % des déplacements en métro en lien avec l'accroissement de 50 % des titres régionaux d'usagers hors Montréal, utilisant le métro comme deuxième réseau ;
- augmentation de 33 % des déplacements des CIT/OMIT ;
- augmentation de 11 % STL, 13 % RTL, 5 % STM.

2.5 ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

2.5.1 Budget d'exploitation

De 1991 à 2000, les budgets d'exploitation des AOT ont été réduits, d'abord par la diminution de la contribution du gouvernement du Québec en 1992, puis par la réduction graduelle des contributions municipales. Les AOT ont dû réduire les services offerts, en diminuant l'offre de service sur le réseau d'autobus (véh-km) de 2,3 % et les effectifs de 10,1 %. Les coûts d'exploitation des transports collectifs sont passés en dollars constants de 721 M\$ en 1991 à 685 M\$ en 2000. Les usagers, quant à eux, ont vu leur contribution augmenter et compensent maintenant 39,4 % des coûts d'exploitation.

La réduction des budgets d'exploitation des transports collectifs rend difficile l'augmentation des services. Cependant, durant la même décennie, les ménages de la région métropolitaine de Montréal ont augmenté de 3 milliards de dollars leur budget transport, augmentation qui a été consacrée en presque totalité à l'automobile¹. Une fraction seulement de l'augmentation des dépenses consenties par les Québécois pour l'automobile suffirait à doter les transports collectifs des ressources nécessaires à son développement.

2.5.2 Budget d'immobilisations

Au cours de la période 1991-2000, 1,3 milliard de dollars, dont 610 M\$ depuis 1996, ont été investis dans le maintien en bon état des infrastructures du patrimoine, la consolidation et le développement des réseaux. Outre les investissements de la STM dans le réseau du métro (infrastructures et voitures), les sociétés de transport ont investi dans leur flotte d'autobus, dans les équipements, l'outillage et les systèmes d'information. L'AMT a investi dans des projets de développement des équipements métropolitains, des trains de banlieue et du patrimoine du métro.

¹ Les dépenses pour l'automobile dans la région métropolitaine de Montréal sont passées d'environ 9 milliards de dollars en 1991 à 12 milliards de dollars en 2000.

2.6 SYNTHÈSE

Les tendances lourdes de la démographie et du développement urbain sont défavorables aux transports collectifs, à moins d'interventions importantes en TC. Malgré ce contexte difficile, les investissements consentis pour améliorer l'offre de transport collectif depuis 1996 ont eu un impact positif sur l'achalandage. Le contexte a évolué avec le Plan d'action 2000-2002 sur les changements climatiques et le Cadre d'aménagement métropolitain 2001-200 qui donnent la priorité aux transports collectifs dans ses stratégies de développement urbain durable. Le PGDM du MTQ, après avoir intégré tous les projets du Plan stratégique de l'AMT 1997-2007, a donné la priorité aux transports collectifs comme solution aux problèmes de mobilité des personnes dans la région. Cependant, le financement des coûts d'exploitation des transports collectifs constitue un obstacle à la relance du TC, car les municipalités et les usagers peuvent difficilement fournir des efforts financiers additionnels importants.

▪ Révision du cadre financier

Les travaux de révision du cadre financier doivent viser un meilleur équilibre entre les contributions financières des usagers, des automobilistes, du gouvernement et des municipalités et ainsi tenir compte des retombées dont chacun bénéficie, tout en prenant en compte la croissance des besoins financiers pour soutenir le développement du transport en commun et le maintien du patrimoine pour lesquels des efforts importants sont prévus.

Certaines règles de partage du cadre financier de la Loi sur l'AMT qui, à l'usage, méritent d'être révisées.

- partage des coûts des trains ;
- contributions à l'intégration tarifaire révisées ;
- partage des coûts du métro ;
- financement du RTMA ;
- financement des immobilisations prévues.

Par-delà l'atteinte d'un cadre financier efficace et équitable, le développement et l'utilisation accrue du transport en commun présentent des avantages importants pour la société, principalement en ce qui a trait à la vitalité économique de la région métropolitaine de Montréal, à la protection de l'environnement et à la qualité de vie de son milieu.

3 PRIORITÉS 2003 ET PERSPECTIVES 2003-2004-2005

Comme chaque année, l'AMT propose ses priorités d'actions qui supportent les choix budgétaires, tant du budget d'exploitation que du programme triennal d'immobilisations. Ces priorités sont cohérentes avec le Plan stratégique du transport métropolitain 1997-2007, le plan stratégique de l'AMT, les planifications gouvernementales et la consultation réalisée sur le PTI au printemps 2002. Les priorités s'appuient donc sur une vision de développement des transports collectifs dans la région métropolitaine.

3.1 VISION DES TRANSPORTS COLLECTIFS POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

La région métropolitaine de Montréal constitue le milieu de vie de 3,4 millions de personnes, tout en étant la vitrine commerciale et touristique du Québec.

En cohérence avec le Cadre d'aménagement 2001-2021 du MAMM, l'AMT retient une vision qui fait le pari d'une agglomération prospère offrant une meilleure qualité de vie individuelle et collective. Guidée par les principes du développement durable, l'AMT veut contribuer, par des transports collectifs vigoureux, à développer une métropole solidaire, attrayante, compétitive et viable.

Au cours des prochaines années, un rêve se réalisera :

Le développement urbain aura été solidement encadré par le schéma d'aménagement de la CMM et appuyé par les plans d'urbanisme des municipalités, offrant ainsi une agglomération dynamique et compétitive à l'échelle nord-américaine, caractérisée par la grande qualité et la diversité de ses milieux de vie, la vitalité des quartiers centraux et la préservation des espaces verts et milieux agricoles à sa périphérie.

Les transports collectifs appuieront le développement des municipalités et offriront une alternative efficace et essentielle pour la grande majorité des déplacements dans la région en étant rapides, attrayants, accessibles et flexibles. Des mécanismes de financement stables, suffisants et équitables auront été assurés pour que le transport collectif puisse remplir pleinement son rôle de soutien de la vitalité économique de la région, d'amélioration de la qualité de vie urbaine et d'équité envers les populations moins favorisées. Les services de transport collectif seront fournis à la population en optimisant les ressources qui y sont allouées, avec pour objectif premier la satisfaction des besoins des usagers.

Les nouveaux quartiers, bâtis à une échelle humaine, combineront une variété de fonctions urbaines et de types d'habitat, permettant ainsi de nombreux déplacements à pied, à vélo et en transport collectif. La revitalisation des quartiers actuels s'inspirera également de ces principes. Les services de transport en commun auront été ajustés afin de répondre à cette nouvelle clientèle.

Le réseau de voirie locale favorisera le partage de l'espace public entre le transport collectif, les piétons, les cyclistes et le transport routier, maximisant ainsi la mobilité dans la région tout en assurant la vitalité des milieux traversés. Des aménagements auront été mis en place sur les grands axes de déplacement afin de favoriser la fluidité des autobus.

Les réseaux de transport routier et collectif auront été planifiés, de façon intégrée et partagée à l'échelle locale et régionale, afin d'assurer le dynamisme économique de la région tout en limitant la dépendance à l'automobile et en encourageant les modes de transport alternatifs.

En bon état, le réseau routier stratégique accomplira efficacement sa mission de déplacements des marchandises vers les marchés desservis. Une politique métropolitaine de stationnement sera en place pour gérer l'offre de stationnement en conformité avec les objectifs de revitalisation du centre de l'agglomération et d'augmentation de la part de marché du transport collectif.

Les grands employeurs et institutions seront parties prenantes de la gestion de la mobilité urbaine et auront contribué à trouver une panoplie de solutions adaptées à leurs besoins pour limiter les déplacements en automobile de leurs employés, étudiants et usagers.

La pollution de l'air et le bruit causés par le transport routier seront à la baisse. La région de Montréal aura contribué au respect des engagements du gouvernement du Québec quant au Protocole de Kyoto sur les GES.

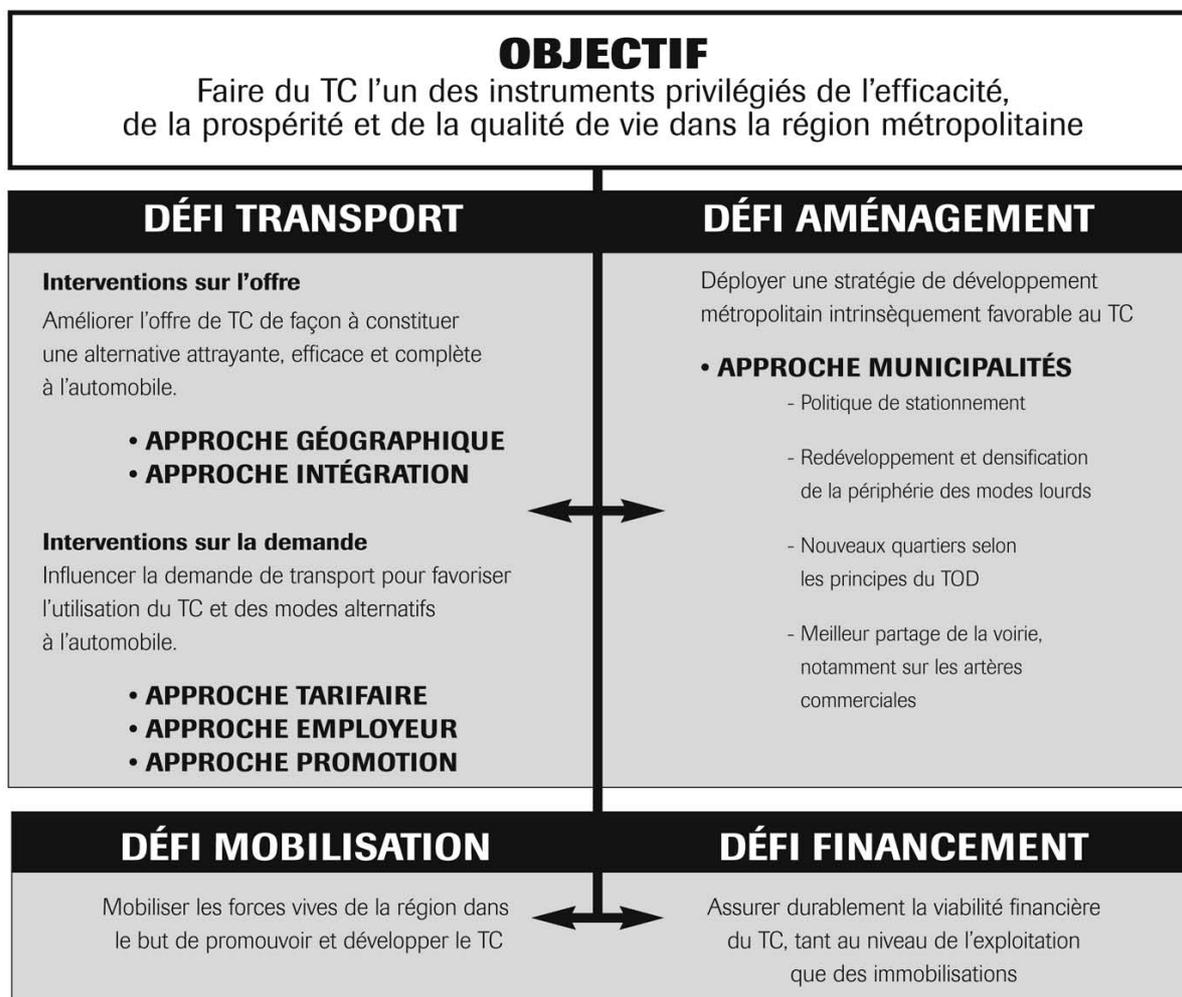
Les quatre lignes du métro de Montréal forment l'ossature du réseau de transport collectif de la région et desservent tous les grands secteurs de destination. Le métro offre une grande capacité, un service fréquent, fiable, confortable et sécuritaire et assure 50 % des déplacements TC de la région. Le métro continuera d'être alimenté par des rabattements d'autobus à haute fréquence desservant finement toutes les artères et les collectrices du centre de l'agglomération. Des voies réservées et des mesures préférentielles assureront la fiabilité du réseau d'autobus et offriront des gains de temps par rapport à l'automobile sur les axes congestionnés. Des navettes vers les grands employeurs et des services de taxis collectifs compléteront le service d'autobus dans les secteurs où la densité est trop faible pour assurer une desserte économique. Des trains légers (SLR) urbains remplaceront les autobus dans les axes les plus achalandés, permettant à la fois les rabattements vers le métro, la desserte immédiate des secteurs desservis, la revitalisation des quartiers traversés et l'amélioration de la qualité de vie urbaine.

Les liens entre les couronnes, la périphérie et le centre de l'agglomération seront assurés par un réseau performant de trains de banlieue, de trains légers (SLR) régionaux et d'autobus express circulant en voies réservées sur le réseau routier supérieur. Alimenté par de nombreux parcs de stationnement incitatif, ce réseau desservira une clientèle d'automobilistes se déplaçant en période de pointe vers le centre de l'agglomération, ce qui contribuera à limiter la congestion sur le réseau routier régional et au centre de Montréal. Ce réseau TC métropolitain continuera d'être également alimenté par des réseaux d'autobus locaux et par des axes piétonniers et cyclistes convergeant vers des terminus fonctionnels et conviviaux, qui seront appelés à devenir des pôles d'activité dans les milieux qu'ils desservent. Le réseau métropolitain sera composé d'une série d'axes convergeant vers le centre de l'agglomération, mais aussi d'axes est-ouest améliorant la desserte de Montréal, Longueuil, Laval et les Rive-Nord et Rive-Sud.

3.2 RAPPEL DES QUATRE DÉFIS À RELEVER POUR SOUTENIR ET DÉVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS
--

Comme dans les dernières années, l'AMT propose de faire des **transports collectifs l'un des instruments privilégiés de l'efficacité, de la prospérité et de la qualité de vie de l'agglomération de Montréal**. La figure 3.1 rappelle les quatre défis à relever pour atteindre cet objectif, soit les défis du **transport**, de l'**aménagement** du territoire, de la **mobilisation** et du **financement**.

Figure 3.1
Quatre défis pour soutenir et développer les transports collectifs



3.3 OBJECTIFS RETENUS POUR 2003 ET PREVUS POUR LES PROCHAINES ANNEES

L'AMT retient comme objectif d'augmenter l'achalandage annuel des transports collectifs dans la région métropolitaine de **1,7 % par année** au cours des prochaines années. Le comité des finances, regroupant toutes les AOT de la région et l'AMT, a retenu une croissance de l'achalandage de 1,7 %/an pour préparer les prévisions financières dans le cadre de la révision du cadre financier du transport en commun.

Si tous les acteurs de la région collaboraient activement dans leurs champs de compétence à mettre en œuvre la vision de développement durable présentée plus tôt, une croissance de 2,7 % de l'achalandage annuel du transport en commun (hypothèse forte) pourrait être atteinte.

Pour placer ces objectifs en perspective, le scénario prévisionnel tendanciel du MTQ (2001) prévoit que l'achalandage des transports collectifs décroîtra de 0,4 % par année si rien n'est fait pour renverser les tendances lourdes. Par ailleurs, l'achalandage du TC devra augmenter de 0,6 % par année simplement

pour maintenir jusqu'en 2012 les parts modales observées en 1998, ce qui suppose que le taux annuel d'augmentation des déplacements, en auto, soit réduit de 0,8 % à 0,6 %.

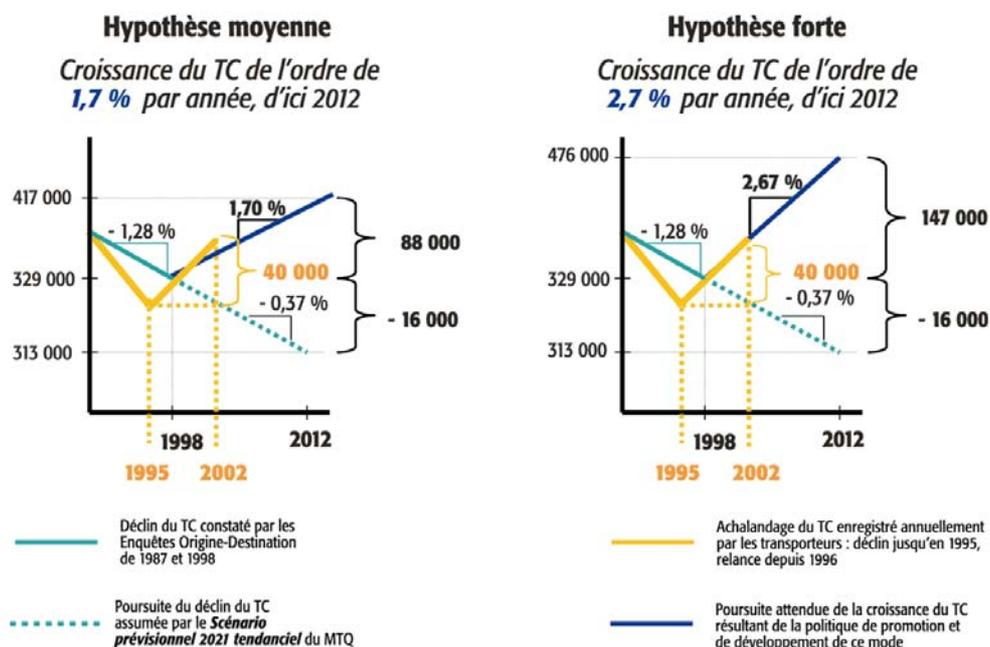
L'augmentation de 1,7 % par année de l'achalandage TC visée par l'AMT représente approximativement **88 000 nouveaux déplacements TC** en période de pointe du matin d'ici 2012, soit une **augmentation de 27 %** par rapport à 1998. Ces cibles sont réalistes à la lumière des résultats obtenus depuis 1996. En effet, l'achalandage TC en pointe du matin a déjà augmenté d'environ 40 000 déplacements entre 1996 et 2001, ce qui a permis d'atteindre en cinq ans seulement une grande partie des objectifs que le Plan stratégique de 1997 avait établis pour 2007.

Tableau 3.1
Cibles du Plan stratégique et implications sur le nombre de déplacements par mode en 2012

Croissance annuelle de l'achalandage TC total	Différence approximative en 2012 par rapport à 1998 *				Déjà réalisé en 2001	Estimation de la part modale (dépl. motorisés)*	
	Pointe du matin		24 heures			PAM	24 h
Hypothèse moyenne							
TC 1,7 %	+88 000	+27 %	+305 000	+27 %	+40 000	26 %	20 %
Automobile	+21 000	+2 %	+275 000	+5 %		74 %	80 %
Marche, vélo	+11 000	+6 %	+142 000	+13 %			

* En supposant constant le nombre total de déplacements du scénario tendanciel en 2012.

Figure 3.2
Cibles du Plan stratégique en période de pointe du matin et tendances 1995-2012 de l'achalandage TC



Les cibles visées par le Plan stratégique de l'AMT ne permettront pas, à elles seules, d'atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto quant à la réduction des GES émis par les véhicules à Montréal. Une réduction d'environ 25 % de l'utilisation de l'automobile en période de pointe du matin serait requise pour atteindre cet objectif, ce qui supposerait une croissance annuelle moyenne de 5 % de l'achalandage TC. Cependant, des technologies plus efficaces seront probablement également mises à contribution pour rencontrer les objectifs du Protocole de Kyoto.

3.4 PRIORITES ET PLAN D'ACTION 2003

En lien avec les priorités retenues par l'AMT en 2002, l'AMT a identifié pour 2003 les quatre priorités suivantes :

- 1^{ÈRE} PRIORITÉ :** Assurer le financement des transports collectifs ;
- 2^e PRIORITÉ :** Intégrer les activités du transport collectif dans la région métropolitaine ;
- 3^e PRIORITÉ :** Réaliser les projets de l'AMT ;
- 4^e PRIORITÉ :** Maintenir la mobilisation du personnel de l'AMT.

Ces priorités s'incarnent dans le schéma d'interventions du Plan stratégique de l'AMT présenté au tableau 3.2.

Le plan d'action 2003 est présenté sous forme d'interventions intégrées.

Tableau 3.2
Schéma d'interventions de l'AMT

DÉFI TRANSPORT	
Interventions sur L'OFFRE	Approche géographique
	1.1 Consolider et développer le réseau du méto
	1.2 Consolider et développer le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)
	1.3 Consolider et développer le réseau de train de banlieue
	1.4 Développer un réseau de trains légers (SLR)
	1.5 Mettre en place de nouvelles composantes de l'offre
	Approche intégration
	2.1 Améliorer l'intégration des réseaux de transport
2.2 Intégrer l'information et les services à la clientèle	
2.3 Améliorer l'intermodalité vélo/TC, taxis/TC, covoiturage	
2.4 Intégrer les services de transport adapté	
Interventions sur la DEMANDE	Approche tarifaire
	3.1 Tarifs et zones métropolitaines
	3.2 Produits tarifaires
	3.3 Tarification des services par autobus et titres
	3.4 Automatisation de la vente de titres et de la perception de recettes métropolitaines
	Approche employeur
	4.1 Implanter des programmes allégo selon l' approche individuelle
	4.2 Implanter des programmes allégo avec des regroupements d'employeurs
	4.3 Promouvoir le covoiturage avec l'approche " citoyens-villes "
	4.4 Développer des outils d'information
	Approche promotion
	5.1 Améliorer les services offerts
5.2 Promouvoir le transport collectif en général	
5.3 Promouvoir des services TC ciblés	
DÉFI AMÉNAGEMENT	
Approche municipalités	6.1 Élaborer avec les partenaires municipaux une politique de stationnements urbains
	6.2 Favoriser la densification de la périphérie des infrastructures lourdes de TC et développer des quartiers selon les principes du TOD
	6.3 Assurer un meilleur partage de la voirie , notamment sur les artères commerciales
DÉFI FINANCEMENT	
7.1 Ajuster le cadre financier du transport en commun	
7.2 Optimiser la performance financière des activités de l'AMT et des AOT	
7.3 Promouvoir les incitatifs fiscaux pour les usagers TC et les covoitureurs	
7.4 Développer les partenariats publics/privés et la concurrence balisée	
DÉFI MOBILISATION	
8.1 Intensifier la mobilisation des intervenants autour des dossiers TC	
8.2 Poursuivre le travail des comités par corridor et par projet	
8.3 Sensibiliser les acteurs de la région aux enjeux relatifs au TC	

3.4.1 Plan d'action 2003

3.4.1.1 Défi transport

- **Approche géographique**

Les projets de l'approche géographique forment l'essentiel des investissements du PTI 2003-2004-2005.

Intervention 1.1	Consolider et développer le réseau du métro
-------------------------	--

Le métro de Montréal représente un actif considérable pour la région qui doit être consolidé pour assurer le bon fonctionnement du système. Après avoir contribué à la rénovation des stations du réseau initial, l'AMT participera pour un montant de 39 M\$ à la modernisation des équipements fixes du métro, soit 12,5 % des coûts totaux (projet Réno-systèmes - phase I), sous la responsabilité de la STM.

Le prolongement de la ligne 2 est du métro vers Laval, dont la mise en service est prévue en 2006, constitue le projet de développement du réseau le plus important (378 M \$) du PTI 2003-2004-2005. De plus, si le gouvernement du Québec en autorise le financement, la ligne 4 sera prolongée à Longueuil et la ligne 5 vers Anjou, suite aux études de faisabilité déposées par l'AMT, en 2001.

Intervention 1.2	Consolider et développer le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)
-------------------------	---

Compte tenu de sa grande efficacité et de ses coûts modérés, le RTMA demeure l'une des grandes priorités de l'AMT. Le PTI 2003-2004-2005 prévoit l'ajout de 3 nouveaux terminus métropolitains, de 5 900 places de stationnement incitatif et de 25 km de voies réservées.

Par ailleurs, le RTMA actuel sera élargi en fonction des services offerts par les AOT sur les grands axes stratégiques desservant les principales destinations de l'agglomération et par l'ajout de l'Express A-20.

Les axes et nouveaux services s'ajouteront graduellement selon les ressources financières disponibles, chaque année. Le déploiement complet du RTMA impliquera la révision du concept d'aide métropolitaine et repose sur l'obtention de nouvelles sources de financement avec la révision du cadre de financement des transports collectifs. Tous les nouveaux équipements métropolitains prévus au PTI 2003-2004-2005 sont situés sur les axes du RTMA.

Intervention 1.3	Consolider et développer le réseau de trains de banlieue
-------------------------	---

L'expansion importante du réseau de trains de banlieue, qu'a connue la région, se poursuivra en 2003-2004-2005. La capacité des lignes de Deux-Montagnes et de Blainville sera augmentée, alors que plusieurs projets permettront d'ajouter de nouvelles gares et d'améliorer le service sur les lignes de Blainville, Dorion-Rigaud et Mont-Saint-Hilaire.

Si le gouvernement du Québec en autorise le financement, le réseau de trains de banlieue sur la Rive-Nord connaîtra une expansion importante dès 2004, avec la mise en place d'une nouvelle desserte ferroviaire vers Mascouche et le prolongement vers Saint-Jérôme de la ligne de Blainville. Un avant-projet sera également élaboré pour la mise en place d'une navette ferroviaire entre l'aéroport Dorval et le centre-ville de Montréal, via la voie ferrée de la ligne de Deux-Montagnes. Finalement, des études seront complétées pour estimer les coûts et la faisabilité de nouvelles dessertes ferroviaires vers Repentigny et Varennes.

Intervention 1.4 Développer un réseau de trains légers (SLR)

L'avant-projet de SLR sur l'A-10, complété en 2003, pourrait mener à la réalisation de ce projet de 640 M\$ d'ici cinq ans, si le financement en est autorisé par les gouvernements du Canada et du Québec. Par ailleurs, l'étude de SLR et de réorganisation urbaine de l'avenue du Parc, entreprise par l'AMT et ses partenaires en 2002, pourrait constituer l'amorce d'un véritable plan de SLR urbains, à Montréal, et au centre de Longueuil.

Intervention 1.5 Mettre en place de nouvelles composantes de l'offre

La mise en place de nouvelles composantes de l'offre de transport offre des alternatives à l'auto-solo, comme la mise en place de voies réservées au covoiturage.

En plus de la voie réservée actuelle sur l'A-15 Nord entre Montréal et Laval, de nouvelles voies réservées au covoiturage entreront en fonction prochainement sur la Route 138, entre Châteauguay et le pont Honoré-Mercier, et sur l'A-25, entre Laval et Terrebonne.

Les véhicules électriques en libre-service forment un nouveau moyen de transport public complémentaire aux transports collectifs classiques. En octobre 2001, les Villes de Montréal et de Saint-Jérôme, MTQ, Environnement Canada, Transports Canada, Hydro-Québec, CEVEQ et l'AMT ont présenté une demande de subvention au Programme fédéral visant la réduction des GES. Le projet-pilote, si autorisé et d'une durée de trois ans, portera sur la gestion d'une flotte de 120 véhicules, dont 100 au centre-ville de Montréal et 20, en alternance, dans divers environnements urbains et de contextes d'utilisation.

▪ **Approche intégration**

L'APPROCHE INTÉGRATION vise à intégrer les réseaux de transport des personnes de la région métropolitaine dans une optique d'efficacité, de complémentarité et d'équité. Cette approche comprend les rabattements vers les modes lourds et les points de correspondance entre AOT, l'intégration des services à la clientèle, l'amélioration de l'intermodalité entre le vélo, les taxis et le TC ainsi que l'intégration du transport adapté.

Intervention 2.1 Améliorer l'intégration des réseaux de transport

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

Ces efforts d'intégration des réseaux se poursuivront en 2003 avec notamment :

- l'autorisation pour les autobus de la Rive-Sud de desservir la Cité Multimédia à Montréal, et l'amélioration des mesures préférentielles pour l'accès au terminus Centre-ville;
- la mise en place progressive de l'infrastructure du Via-bus de l'Est, qui permettra de mieux intégrer les services offerts dans cet axe par l'AMT, la STM et les CIT/OMIT ;
- le prolongement du métro à Laval, qui conduira à mieux intégrer les services de la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville, de la STL et du CIT des Basses Laurentides (CITBL) avec le métro (2006) ;
- L'harmonisation des horaires des autobus avec ceux des trains de banlieue ;

- le développement du RTMA ;
- la multiplication des navettes avec les programmes allégo.

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

Le Centre d'information métropolitain sur le transport urbain, CIMTU, a été mis en place en 1998 par l'AMT avec la collaboration des AOT. Il a pour objectif de consolider et de bonifier les efforts d'information à la clientèle, et d'observation du système de transport en commun à l'échelle métropolitaine.

Le CIMTU comporte deux volets complémentaires, soit celui des technologies de l'information et celui des services d'information.

Technologie de l'information

Au plan des technologies de l'information, la mise en place du CIMTU implique un arrimage progressif des efforts et expertises des organismes de transport. Cet arrimage comporte trois facettes :

- I – Développement et consolidation de l'information sur la clientèle et sur les services de transport en commun métropolitains et périurbains ;
- II – Consolidation et arrimage des systèmes d'aide à l'exploitation des organismes de transport de la région métropolitaine ;
- III – Bonification et harmonisation des processus de planification et d'information à la clientèle des organismes de transport en commun de la région métropolitaine.

Services d'information

Le développement de services intégrés d'information et le déploiement de ceux-ci impliquent notamment :

- la mise sur pied de centres d'information innovateurs sur les transports collectifs métropolitains ;
- le montage d'un site web intégré, dynamique et personnalisé ;
- la création d'un centre d'intégration des services de transport en commun métropolitain ;
- le déploiement de points de services intégrés aux principaux lieux de transit des usagers des services de transport en commun métropolitains.

Depuis 1996, les services à la clientèle ont été intégrés aux gares Centrale et Lucien-L'Allier, aux terminus Centre-ville, Longueuil, Henri-Bourassa Nord, Radisson, Angrignon et Le Carrefour.

Pour 2003, un système d'information intégré sur les services de TC, à l'échelle métropolitaine est prévu.

Axe d'intervention 2.3 Améliorer l'intermodalité vélo/TC

L'AMT s'est dotée en 1999 d'une politique et d'un plan d'action favorisant l'intermodalité vélo/TC, élaborée en collaboration avec les organismes de vélos.

La mise en place de nouveaux services en collaboration avec les AOT, les municipalités, les organismes gouvernementaux et les représentants des cyclistes comporte les projets suivants pour 2003:

- collaboration à la deuxième année de l'expérience-pilote de supports pour vélos sur taxis (projet TAXI + VÉLO, avec Vélo-Québec) ;
- suivi de l'expérience-pilote du Vélo-bus des Moulins en vue d'une mise en place permanente et de l'extension à trois autres transporteurs ;
- accès à vélo facilité aux équipements de l'AMT et au métro et ajustement du nombre de supports à vélos ;
- expérience-pilote de casiers pour vélos à certains des équipements de l'AMT ;
- ajustement de la capacité de transport à vélo des lignes Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud ;
- amélioration des interfaces entre le réseau de pistes cyclables et les transports collectifs ;
- accessibilité métro (projet) et autres modes.

Intervention 2.4 Intégrer les services de transport adapté

Grâce à la collaboration de ses partenaires, qui assurent les services, l'AMT a mis sur pied, en 1998, un projet permettant aux usagers du transport adapté d'avoir des services intégrés sur les territoires de la STM, RTL et STL.

L'élargissement aux 12 organismes de transport adapté (OTA) des couronnes nord et sud devrait se réaliser en 2003, grâce à des points de correspondance supplémentaires.

L'AMT complétera à la fin de l'année 2002 un inventaire de ses équipements afin de déterminer leur capacité à accueillir les personnes à mobilité réduite et établira pour 2003 les interventions prioritaires.

L'AMT propose d'entreprendre, avec ses partenaires, en 2003, une réflexion sur les services de transport adapté TC, et leur intégration avec les autres réseaux (scolaire et santé), dans le contexte du vieillissement de la population et des pressions d'une demande croissante.

▪ **Approche tarifaire**

L'APPROCHE TARIFAIRE poursuivie par l'AMT avec les AOT et CIT/OMIT depuis 1997 s'appuie sur les trois grands enjeux suivants :

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

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

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

Intervention 3.1

Tarifs et zones métropolitaines

Indexation des tarifs

Depuis 1999, les tarifs des titres métropolitains et de trains de banlieue sont ajustés selon l'indice des prix à la consommation. Cette approche est aussi appliquée par la plupart des AOT de la région. Pour 2003, il est proposé de poursuivre cette politique.

Titres intermédiaire et réduit

Les personnes admissibles aux tarifs intermédiaire et réduit profitent respectivement de rabais tarifaires de 20 % et 40 %. Pour 2003, ces rabais et les conditions d'admissibilité s'y appliquant sont maintenus afin de préserver les conditions d'équilibre, d'équité et d'efficacité du système tarifaire métropolitain qui existe au sein de la communauté tarifaire métropolitaine depuis 2000.

Activation de la tarification métropolitaine en zone 1

Pour 2003, l'AMT propose d'introduire un titre mensuel métropolitain en zone 1. Cette mesure est proposée afin de maintenir la cohérence et l'équilibre du système tarifaire métropolitain à l'égard des revenus tarifaires perçus auprès des usagers et des rabais consentis aux personnes admissibles aux titres intermédiaire et réduit. La création d'une TRAM-1 permet :

- d'intégrer à la tarification de la zone 1 les bénéfices supplémentaires proposés par les services métropolitains (trains de banlieue et circuits express) en termes de confort et de rapidité, et d'optimiser les revenus tarifaires du réseau de trains de banlieue ;
- d'atténuer les distorsions issues de la tarification locale uniforme sur le territoire de la STM ;
- de régler les difficultés occasionnées par l'incompatibilité des conditions d'accès aux titres intermédiaires STM et métropolitains ainsi que de préserver l'équilibre tarifaire et financier du système métropolitain.

Ajustement des zones tarifaires

En 2003, des interventions mineures sont apportées aux zones tarifaires métropolitaines afin d'y insérer les municipalités nouvellement incluses au territoire de l'AMT.

La réflexion, sur les zones tarifaires 1, 2 et 3 en regard des conditions prescrites par le système tarifaire métropolitain, sera soumise aux travaux entourant la révision du cadre financier métropolitain qui régit les services de transport en commun.

Intervention 3.2

Produits tarifaires

Pour l'année 2003, les actions proposées au niveau des produits tarifaires concernent d'abord la mise en place d'un projet-pilote d'abonnement annuel (à la CAM, la TRAM et les cartes locales de la STL et du RTL) auprès des employeurs. Un projet-pilote pour les employés du MTQ de la région métropolitaine de Montréal sera implanté avant son extension à d'autres employeurs. Si réussi, ce programme constituera un produit clé en main essentiel au programme allégo.

L'AMT abordera aussi, en 2003, une étude concernant l'opportunité et la faisabilité de créer des titres métropolitains hebdomadaires et journaliers (touristiques) ainsi que des titres métropolitains interzones.

Intervention 3.3 Tarification des services métropolitains par autobus et trains

Les études d'opportunité et de faisabilité d'élargir à toutes les zones les titres mensuels trains seront étudiées.

En 2003, aucun ajustement n'est prévu à la grille tarifaire des circuits express métropolitains.

Intervention 3.4 Automatisation de la vente de titres et de la perception des recettes

L'AMT et ses partenaires métropolitains hors Montréal ont donné mandat à la STM, en vue de l'acquisition, l'implantation et la mise en service du futur système métropolitain automatisé de vente des titres et de perception des recettes qui reposera sur la carte à puce. Ce mandat a été donné dans le cadre d'un protocole d'entente qui en définit les conditions ainsi que le système, les cartes et la gestion du projet.

L'appel d'offres lancé en juillet 2002 pour une adjudication au cours du premier trimestre 2003 permettra une mise en service du système pour l'été 2005.

▪ **Approche employeur**

Intervention 4.1 Implanter des programmes allégo selon l'approche individuelle

L'AMT aide chaque entreprise et institution désirant réaliser un programme allégo et les accompagne tout au long de la démarche en y associant les partenaires concernés. De son côté, le MTQ fournit une aide financière correspondant à 50 % des coûts, jusqu'à un maximum de 25 000 \$, pour chaque projet faisant l'objet d'une entente avec l'AMT.

Pour 2003, l'objectif est de signer 5 ententes additionnelles dans ce secteur.

Intervention 4.2 Implanter des programmes allégo avec des regroupements d'employeurs

Les Centres de gestion des déplacements, à l'instar des *Transportation Management Associations* (TMA) américains, regroupent des employeurs des secteurs privé et public, des institutions et des gestionnaires immobiliers. Ils ont pour mission de développer des alternatives viables à l'auto-solo dans des zones d'emploi avec la collaboration des partenaires. Le MTQ verse une aide financière correspondant à 75 % des coûts de fonctionnement d'un centre faisant l'objet d'une entente avec l'AMT. L'aide peut atteindre un maximum de 100 000 \$ par année.

Depuis 2002, l'AMT a signé une entente avec 3 organisations locales parrainant la création d'un tel centre. Elle mène une étude avec la Chambre de commerce et d'industrie de Laval et la STL en vue d'en développer un autre à Laval.

Pour 2003, l'objectif est de signer une entente additionnelle dans ce secteur. De plus, l'AMT accueillera le congrès international sur les TMA, à Montréal, avec la collaboration de son partenaire américain, l'Association for Commuter Transportation.

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

L'AMT accompagne les municipalités souhaitant offrir ce service à leurs citoyens en fournissant le soutien requis et en s'assurant de la collaboration des partenaires. Le MTQ verse une aide financière correspondant à 50 % des coûts, jusqu'à un maximum de 25 000 \$, pour chaque projet faisant l'objet d'une entente avec l'AMT.

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

Pour 2003, l'objectif est d'assurer une relance de ces deux expériences pour les faire réussir.

Intervention 4.4 Développer les outils d'information allégo

L'AMT met à la disposition de ses partenaires allégo des outils en matière de formation, d'information et de promotion des alternatives à l'auto-solo. Le MTQ subventionne l'AMT pour la réalisation de tels outils.

Les outils techniques, actuellement en développement, à l'AMT, qui seront entièrement réalisés d'ici la fin de 2003, comprennent :

- un guide pratique et 7 fascicules qui décrivent les étapes de la démarche allégo dans un lieu de travail ou d'études et qui proposent des solutions simples afin de développer et de promouvoir des alternatives de transport viables à l'intention des employés et des étudiants;
- des outils techniques pratiques qui facilitent la mise en place des mesures allégo (liste des personnes-ressources, sondage sur les habitudes de déplacement des employés, tableaux de suivi des mesures, indicateurs de performance, formulaire d'inscription au covoiturage, carnet du covoitreur, carte de localisation des lieux de résidence des employés, etc.);
- un site web de sensibilisation simple, efficace et facilement accessible sur les mesures allégo;
- un cours de formation pour les coordonnateurs en transport, des employeurs, pour implanter allégo;
- un kiosque d'information allégo pouvant être utilisé à l'occasion d'une journée transport qu'une entreprise ou une institution souhaite organiser afin de promouvoir les alternatives de transport à l'auto-solo auprès des employés et des étudiants;
- un bulletin d'information allégo qui fait état des expériences en cours dans la région de Montréal et des succès qui en résultent pour les employeurs, les employés et la collectivité;
- un logiciel de jumelage sur Internet géré par une centrale de covoiturage;
- un salon annuel sur allégo pour échanger sur les initiatives des employeurs et de leurs partenaires, à l'occasion duquel l'AMT souhaite récompenser les employeurs qui se sont démarqués par leur audace et leur esprit innovateur dans les solutions mises de l'avant, afin de gérer efficacement les déplacements de leurs employés.

Pour mener à bien ces activités de soutien aux expériences dans la région de Montréal, l'AMT demande au MTQ une subvention de 220 000 \$ pour l'année 2003.

Approche promotion

L'APPROCHE PROMOTION vise à valoriser l'image des transports collectifs et à attirer de nouveaux clients au moyen de deux approches d'intervention, soit les campagnes promotionnelles sociétales et la promotion de services de transport collectif ciblés, métropolitains ou locaux.

Intervention 5.1 Améliorer les services offerts

En 2003, l'AMT procédera à un évaluation complète des services qu'elle offre, et de la satisfaction de ses clients, pour identifier les améliorations à introduire.

Intervention 5.2 Promouvoir les transports collectifs en général

La campagne sociétale de promotion, édition 2003, s'inscrit dans la continuité de celle de 2002. Les axes de communication de l'AMT et de ses partenaires porteront sur la mise en évidence de la diversité des moyens de transport offerts aux usagers, chaque moyen de transport ayant son utilité, en temps et lieu. Le message sociétal de la prochaine campagne visera avant tout à bien faire comprendre la notion de transports collectifs, mettant de l'avant que les usagers peuvent choisir, parmi de nombreux modes de transport mis à leur disposition, celui qui convient le mieux au déplacement planifié.

Les objectifs de communication :

- dynamiser encore davantage l'image des transports collectifs;
- promouvoir les différents équipements et services des transports collectifs et en accroître la notoriété;
- créer une prédisposition favorable à l'utilisation des transports collectifs.

Les cibles :

- les 3,4 millions de citoyens de la région métropolitaine, avec comme cibles principales, les non-utilisateurs des transports collectifs ainsi que les utilisateurs occasionnels (femmes et hommes âgés de 25-49 ans, salaire moyen, actifs, pas ou peu familiers avec le concept de transports collectifs) ;
- les leaders d'opinions et les regroupements associés aux transports collectifs ;
- les médias (comme public et comme relais).

La campagne de 2003 renforcera les messages, et est complétée par la campagne TV de l'APTA. La qualité de vie urbaine, la vitalité économique et un environnement sain en sont les objectifs. Cette campagne s'appuie sur une amélioration constante des services de transports collectifs offerts aux usagers.

Intervention 5.3 Promouvoir des services TC ciblés

L'AMT mène une promotion régulière, ponctuelle et ciblée des services de transport collectif qu'elle offre. Ces campagnes sont menées de manière systématique quand il y a introduction d'un nouveau service ou d'un nouveau projet, et par la suite, selon les besoins évalués et la stratégie définie.

De plus, forte des résultats du projet-pilote de marketing direct, qui a permis, en 2001, de convertir aux transports collectifs 18 % des automobilistes ciblés, l'AMT a adopté une stratégie de marketing direct visant les automobilistes résidant dans des secteurs bien desservis par les transports collectifs. Dans les trois prochaines années, cette stratégie sera déployée à de nouveaux projets de marketing direct dans toute la région en support aux efforts des AOT.

3.4.1.2 Défi aménagement

Intervention 6.1 Élaborer avec les partenaires municipaux une politique de stationnements

La disponibilité du stationnement à destination est l'un des éléments les plus déterminants du choix modal et agit sur l'utilisation des transports collectifs.

Des dispositions fiscales pourraient inciter les employeurs à fournir des titres de TC à leurs employés plutôt que des stationnements gratuits. Finalement, les employeurs ou institutions participant au programme allégo devraient pouvoir obtenir une réduction des exigences réglementaires municipales quant au nombre de places de stationnement hors rue à fournir.

L'AMT a réalisé, en 2001-2002, les études de faisabilité financière d'une politique de stationnements, tel que prévu dans sa loi. Pour 2003, elle propose d'en examiner les différentes facettes avec ses partenaires ainsi que les mesures fiscales, pour identifier les mesures à implanter.

Par ailleurs, les stationnements incitatifs gratuits en périphérie agissent aussi sur l'accroissement de l'usage du TC. En 2003, l'AMT retiendra de nouveaux sites à développer.

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

L'utilisation du TC diminue avec la distance de marche pour accéder au service ; la densification de la périphérie immédiate des infrastructures lourdes de TC est l'un des moyens les plus efficaces pour augmenter l'utilisation du TC. Toronto a implanté une telle approche (logements et emplois).

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

- soutenir la CMM dans la préparation de son *Énoncé de vision stratégique* et d'un *Schéma d'aménagement et de développement métropolitain* intégrant les orientations du Cadre d'aménagement ;
- soutenir les nouvelles villes de Montréal et de Longueuil et les autres municipalités pour la préparation de leurs plans d'urbanisme ;
- présenter des outils techniques à l'intention des municipalités utilisables dans une stratégie de développement urbain qui maximise l'usage du TC ;
- aider les urbanistes à développer ou renforcer les quartiers selon des principes connus sous le vocable anglais *Transit Oriented Development* ou TOD.

De tels projets sont actuellement en phase de conception à Brossard (Chevrier), Sainte-Thérèse et dans le quartier d'Innopôle. Ces principes pourraient s'intégrer aux réflexions qui s'amorcent sur le Hâvre Bonaventure, à titre d'exemple.

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

Les coûts des circuits d'autobus et leur achalandage dépendent des temps de parcours offerts aux usagers qui peuvent être améliorés lorsque les autobus circulent en site propre ou bénéficient d'autres mesures préférentielles, telles que les voies réservées.

La réfection d'un axe routier local, supérieur ou autoroutier, offre de nombreuses occasions de mieux partager la voirie afin de favoriser les transports collectifs et les modes non motorisés. Même sur les rues commerciales, de tels services ont été mis en place avec succès dans plusieurs villes d'Europe et d'Amérique du Nord (dont Denver) et ont grandement stimulé la revitalisation de ces artères.

En plus des 25 km de voies réservées prévus pour les trois prochaines années, principalement sur le réseau du MTQ ou du CN, l'AMT propose, en 2003, de définir avec ses partenaires un plan de mesures préférentielles en support aux services des AOT.

3.4.1.3 Défi financement

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

La révision du cadre financier du transport en commun a été lancée à l'été 2002. Des recommandations devront être déposées, en décembre 2002, au ministre des Transports.

Dans le cadre de cette importante réflexion, l'AMT compte intervenir puisque le cadre financier examiné est celui inscrit dans la Loi sur l'AMT, que cette dernière a eu l'occasion d'appliquer depuis 6 ans. L'AMT fera valoir les points suivants :

- l'identification de nouvelles ressources pour assurer l'exploitation stable et prévisible du maintien du patrimoine et des nouveaux services et équipements, et soutenir l'accroissement de l'achalandage ;
- la révision de certaines règles de partage.

Intervention 7.2 Optimiser la performance financière des activités de l'AMT

La presque totalité des projets d'immobilisations, soit 98 %, se réalisent à l'intérieur des budgets autorisés. Cet objectif est maintenu pour 2003. Concernant l'exploitation des trains de banlieue, le déficit net total est passé de 16,6 M\$, en 1995, à 13,7 M\$ selon les prévisions de 2002, soit une diminution de 17,5 %. Le ratio d'autofinancement net des trains de banlieue est passé de 37,8 % à 39,0 % selon la prévision de 2002, la cible à moyen terme est de 44 %. Ces bons résultats découlent des hausses répétées d'achalandage tandis que les coûts, malgré la hausse du mazout, ont été contrôlés et diminués sur l'ensemble des cinq lignes de trains. Cette stratégie devrait se poursuivre en 2003, particulièrement à l'occasion du renouvellement de l'important contrat d'exploitation pour la ligne de Dorion-Rigaud, en obtenant le statut d'exploitant ferroviaire et en acquérant des emprises ferroviaires.

La politique du faire-faire sera renforcée, particulièrement pour l'entretien des voies réservées, des terminus et des stationnements. Les partenariats publics/privés seront privilégiés et la concurrence balisée accrue.

Les revenus commerciaux sont passés de 1,4 M\$, en 2001, à 1,0 M\$ selon la prévision 2002, soit une baisse de 0,4 M\$. Des efforts seront consacrés à accroître ces revenus de 0,5 M\$ d'ici 2004.

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

L'AMT poursuivra les discussions avec les représentants gouvernementaux, en 2003, pour que les usagers du TC et les covoitureurs puissent bénéficier d'avantages fiscaux équitables, indépendamment du mode de transport utilisé pour se rendre au travail, et favoriser ainsi le TC.

3.4.1.4 Défi mobilisation

Intervention 8.1 Intensifier la mobilisation des intervenants autour des dossiers du TC

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

L'AMT compte intensifier en 2003 les travaux de la quinzaine de groupes de travail se réunissant régulièrement sur les sujets suivants :

- plan stratégique;
- politique tarifaire;
- partage des recettes;
- automatisation métropolitaine de la vente de titres et perception des recettes;
- transport adapté;
- intégration tarifaire et des services;
- promotion des transports collectifs;
- information aux usagers des transports collectifs;
- enquêtes origine-destination.

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

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

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

Intervention 8.3 Sensibiliser les acteurs de la région aux enjeux relatifs au TC

Pour continuer de faciliter les échanges d'idées novatrices et de faire évoluer les réflexions sur les déplacements urbains, l'AMT compte poursuivre, en 2003, l'organisation de 10 colloques et conférences tels les « Mercredis de l'AMT ». De plus, l'AMT participera, comme conférencière, aux travaux et activités des différentes organisations concernées par les transports urbains comme l'Association des CIT, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), l'Association du transport et des routes du Québec (AQTR), l'Ordre des urbanistes du Québec, l'Association des administrateurs municipaux, les chambres de commerce, etc.

3.4.2 Indicateurs de performance

Le tableau 3.3 présente les indicateurs de performance que se fixe l'AMT pour les interventions de son plan d'action 2003. Dans le cas des interventions qui étaient en cours en 2002, l'indicateur permet de mesurer l'atteinte prévue des résultats pour cette année.

Le tableau 3.4 présente des indicateurs de performance globaux.

Tableau 3.3
Indicateurs de performance 2003 pour les interventions retenues

DÉFI TRANSPORT			
Approche géographique	Indicateur 2002	Atteinte 2002	Indicateur 2003
1.1 Consolider et développer le réseau du métro			
-Maintenance du patrimoine	Démarrage projet Réno-systèmes	Prévu à l'automne	Poursuivre les travaux
-Prolongement de la ligne 2 est à Laval	Construire selon échéancier et budget	Échéancier et budget respectés	Poursuivre les travaux
-Prolongement des lignes 4 à Longueuil et 5 vers Anjou	Réalisés, si autorisés	En attente d'une autorisation	Entreprendre la réalisation, si autorisés
1.2 Consolider et développer le réseau de trains de banlieue			
-Maintenance du patrimoine	Réparations majeures	En cours	Poursuivre les travaux
-Amélioration et ajout de nouvelles infrastructures	Réaliser les projets en cours	En voie de réalisation	Réaliser les projets en cours
1.3 Développer un réseau de trains légers (SLR)			
-SLR axe A-10 et parc Jean Drapeau	Réaliser l'avant-projet	Avant-projet en cours	Décision de construire
-SLR du Parc et Vieux Montréal	Procéder aux études	Études en cours	Études terminées
1.4 Consolider et développer le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)			
Stationnements incitatifs	Ajout de 825 places	Ajout de 644 places	Ajout de 2200 places
Mesures préférentielles et voies réservées	Ajout de 12,5 km	Ajout de 11,0 km	Ajout de 6,0 km
Terminus	Ajout de 2 terminus	En cours	Ajout de 3 terminus
Express métropolitain	Ajout d'une express	Encours	Ajout d'une express
1.5 Mettre en place de nouvelles composantes de l'offre			
- Voies réservées au covoiturage	R-138	R-138	A-25 (Terrebonne)
- Véhicules électriques en libre-service	-	-	Projet-pilote au centre-ville
Approche intégration	Indicateur 2002	Atteinte 2002	Indicateur 2003
Interventions sur L'OFFRE			
2.1 Améliorer l'intégration des réseaux de transport			
	Réussir les projets d'intégration prévus pour 2002	Projets 2002 en cours	Réussir les projets d'intégration prévus pour 2003
2.2 Intégrer l'information et les services à la clientèle			
-Centre d'information métropolitain sur le transport urbain (CIMTU)	Avoir mis en place le CIMTU et le centre d'information	En cours	Poursuivre les travaux
-Enquêtes O-D	Répondre aux demandes, Préparer O/D 2003	En cours	Suivi Réaliser O/D 2003
-Billetteries et information à la clientèle	10 billetteries	9 en place	Mise en place d'une nouvelle billetterie
2.3 Améliorer l'intermodalité vélo/TC			
	Implanter les projets du Plan vélo prévus en 2002	Projets 2002 implantés, dont Vélobus des Moulins	Déployer les projets du Plan vélo prévus en 2003
2.4 Intégrer les services de transport adapté			
-Intégration des services sur tout le territoire	Élargir aux clients des CIT et OMIT	Élargissement en cours (2002-2003)	Compléter l'élargissement
-Révision des modes de fonctionnement	Réviser mode de fonctionnement	Pas fait	À faire
-Accessibilité des équipements et installations	-	Évaluation de l'ensemble des équipements et installations	Plan d'action, budget et échéancier à fixer

DÉFI TRANSPORT (suite)

Approche tarifaire		Indicateur 2002	Atteinte 2002	Indicateur 2003	
Interventions sur la DEMANDE	3.1 Améliorer et élargir la TRAM	Améliorer l'intégration tarifaire	Lien avec révision TC	Implanter ce qui est retenu	
	3.2 Implanter collectivement le système automatisé métropolitain de ventes des titres et de perception des recettes	Implanter un système complet intégré d'ici 2005	Appels d'offres en cours	Octroi du contrat (STM), mise en place d'ici 2005	
	3.3 Programme d' abonnement annuel aux titres de TC	Définition de l'expérience	Projet-pilote employés MTQ	2 projets-pilotes	
	Approche employeur				
	4.1 Implanter des programmes allégo selon l' approche individuelle	5 nouvelles initiatives	1 réalisée 4 en cours	5 nouvelles initiatives	
	4.2 Implanter des programmes allégo avec des regroupements d'employeurs	Appui aux 3 centres en opération	en cours	Nouvelle initiative	
	4.3 Promouvoir le covoiturage « citoyens-villes »	Relancer la démarche	en cours	Réussir les deux projets en cours	
	4.4 Développer des outils d'information	Guide, fascicules, CD rom	en cours	Terminés internet	
	Approche promotion				
	5.1 Promouvoir le transport collectif en général	Campagne sociétale, promotion des services	en cours	poursuivre	
5.2 Promouvoir des services TC ciblés	Marketing direct	en cours	Nouvelle initiative		

DÉFI AMÉNAGEMENT

Approche municipalités		Indicateur 2002	Atteinte 2002	Indicateur 2003
6.1	Élaborer avec les partenaires municipaux une politique du stationnement	Étude de faisabilité financière	Faite	Mettre sur pied un comité pour définir les orientations
6.2	Favoriser la densification de la périphérie des infrastructures lourdes de TC	Inventaire des occupations du sol	En partie fait	Œuvrer avec les villes
6.3	Assurer un meilleur partage de la voirie , notamment sur les artères commerciales	-	-	Un projet-pilote à démarrer

DÉFI FINANCEMENT

		Indicateur 2002	Atteinte 2002	Indicateur 2003
7.1	Contribuer à réviser le cadre financier du transport en commun	Bilan et perspectives	Fait Décision	Implantation
7.2	Optimiser la performance financière des activités de l'AMT	Avoir optimisé toutes les activités de l'AMT	En cours	Continu
7.3	Promouvoir les incitatifs fiscaux pour les usagers TC et les covoitureurs	Démarches à faire	En cours	À poursuivre

DÉFI MOBILISATION

		Indicateur 2002	Atteinte 2002	Indicateur 2003
8.1	Maintenir les groupes de travail en cours sur les différents dossiers relatifs au TC	Continu	Continu	Continu
8.2	Poursuivre le travail des comités par corridor	Continu	Continu	Continu
8.3	Sensibiliser les acteurs de la région aux enjeux du TC	Accroître	En cours	Poursuivre

*Le nombre de places de stationnement incitatif à rajouter inclut celles des gares du réseau de trains de banlieue et du RTMA.

Tableau 3.4
Indicateurs de performance réelle et 2003 pour chacun des axes d'intervention

INDICATEURS D'ACHALANDAGE	RÉEL 2000	RÉEL 2001	BUDGET 2002	RÉVISÉ 2002	BUDGET 2003	CIBLE 2003
INDICATEURS D'ACHALANDAGE						
Achalandage sur les réseaux des AOT	2,7 %	2,8 %	3,5 %	1 %	0 %	1,7 %
Métro	1,7 %	2,1 %	3,5 %	0,64 %	0 %	1,5 %
Trains de banlieue	8,6 %	1,7 %	5 %	4,5 %	1,5 %	5 %
Locaux - bus		3,6 %	5 %	0,9 %	0 %	1,0 %
Vente de titres						
TRAM 2	12,2 %	35,5 %	3 %	3,0 %	0 %	1,5 %
TRAM 3	4,2 %	5,0 %	1,5 %	(1,7 %)	0 %	1,5 %
TRAM 4 à 8	27,3 %	18,2 %	5 %	3,5 %	1,5 %	5 %
Titres train mensuels				13,4 %		
Titres locaux mensuels				3,2 %		
Titres locaux unitaires				(-3,3 %)		
Utilisation des stationnements incitatifs						
Trains de banlieue	91 %	95 %	92 %	90 %	90 %	90 %
Équipements métropolitains	61 %	64 %	60 %	65 %	70 %	70 %
INDICATEURS FINANCIERS						
Réaliser les projets prévus à l'intérieur des budgets autorisés	96 %	98 %	98 %	98 %	98 %	98 %
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	38,2 %	37,8 %	44 %	39 %	41 %	42 %
Diminution du coût par usager des équipements métropolitains	- 5 %	+ 2,8 %	- 5 %	0 %	0 %	0 %
Obtention de revenus de sources commerciales	1,1 M\$	1,4 M\$	1,5 M\$	1,0 M\$	1,2 M\$	1,3 M\$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS						
Réaliser des projets prévus en obtenant le consensus des groupes impliqués	Fait	Fait	90 %	90 %	90 %	95 %
Réaliser les projets à l'intérieur des échéanciers prévus	98 %	100 %	90 %	95 %	90 %	95 %
INDICATEURS DE SATISFACTION						
Degré de satisfaction des clientèles servies par l'AMT						
Pour les trains de banlieue	94 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %
Pour les équipements métropolitains	74 %	75 %	75 %	75 %	75 %	77 %
Degré de satisfaction du personnel de l'AMT	N.D.	80 %	85 %	85 %	85 %	85 %

4 LE BUDGET D'EXPLOITATION 2003

4.1 LES RESSOURCES DE L'AMT ET LEUR UTILISATION

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

- **Automobilistes** : Taxe de 1,5 ¢ du litre d'essence de même que le produit d'un droit de 30 \$ sur l'immatriculation, sur son territoire ;
- **Revenus des usagers** : Revenus provenant de la vente des titres du réseau de trains de banlieue et des titres de transport métropolitain TRAM ;
- **Municipalités** : Contributions des municipalités aux trains de banlieue et aux express métropolitains ;
- **Gouvernement** : Subvention pour les services de la dette des trains de banlieue et des équipements métropolitains ;
- **Autres** : Revenus d'intérêts, facturation des coûts des équipements métropolitains aux AOT et les revenus commerciaux.

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

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

Tableau 4.1
Fonds d'exploitation –
État des revenus et des dépenses

(en milliers \$)

	2000	2001	2002	2002	2003
<i>Revenus</i>	Réel	Réel	Budget	Prévision	Budget
Remises gouvernementales					
- Droit sur l'immatriculation	42 513	43 781	43 813	44 750	45 645
- Taxe sur l'essence	44 440	43 245	42 504	44 800	45 698
Recettes métropolitaines TRAM	39 570	43 908	49 952	44 833	45 120
Recettes des trains de banlieue	23 682	25 725	30 422	29 251	32 031
Contributions municipales aux trains de banlieue	19 995	21 407	23 986	24 161	27 524
Contributions MTQ aux trains de banlieue	-	147	2 842	2 686	267
Subvention MTQ pour le service de la dette	18 771	24 467	16 308	16 308	10 004
Programme d'aide - transport adapté	223	265	349	349	450
Programme d'aide - programmes-employeurs	-	153	200	100	100
Express métropolitains	1 036	1 459	2 199	1 538	1 669
Répartition des coûts des infrastructures	248	195	2 258	2 314	2 478
Autres	857	1 486	1 505	1 100	1 150
	191 335	206 238	216 338	212 190	212 136
<i>Dépenses</i>					
Aide métropolitaine et dépenses afférentes	54 356	51 426	55 478	55 700	56 050
Aide métropolitaine - support au développement	1 034	928	1 200	1 400	1 600
Aide métropolitaine - transport adapté	387	392	500	500	700
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM	5 871	4 132	5 000	5 000	5 100
Répartition des recettes métropolitaines TRAM	39 570	43 908	49 952	44 833	45 120
Répartition des recettes des trains de banlieue	2 875	2 746	2 964	3 301	3 535
Trains de banlieue	54 314	60 342	66 849	66 607	70 067
Équipements métropolitains	7 591	8 778	9 500	9 727	10 694
Service de la dette	20 452	25 074	16 772	16 772	10 402
Express métropolitains	1 550	2 711	2 187	2 300	2 268
Gestion de la demande - programmes-employeurs	-	153	400	400	600
Dépenses de fonctionnement - AMT	4 067	3 958	4 086	4 200	4 500
Réserve pour imprévus	-	-	500	500	500
Autres	949	926	950	950	1 000
	193 016	205 474	216 338	212 190	212 136
Résultat net de l'exercice	(1 681)	764	-	-	-
Réserve pour activités futures (déficit) au début de l'exercice	2 417	(764)	-	-	-
Subvention d'équilibre	1 500	-	-	-	-
Réserve pour activités futures (déficit) à la fin de l'exercice	(764)	-	-	-	-

Figure 4.1
Sources de financement

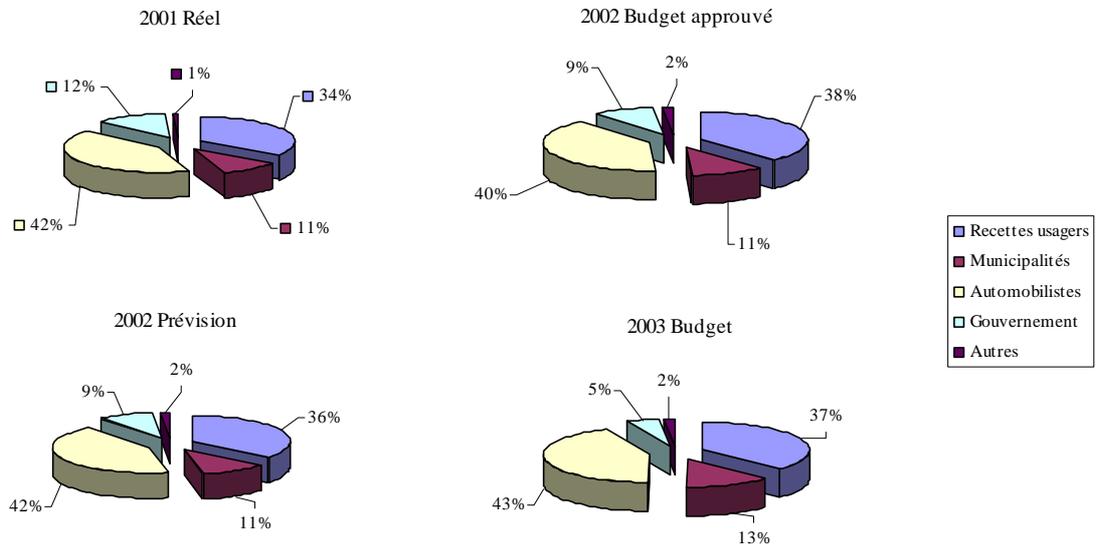
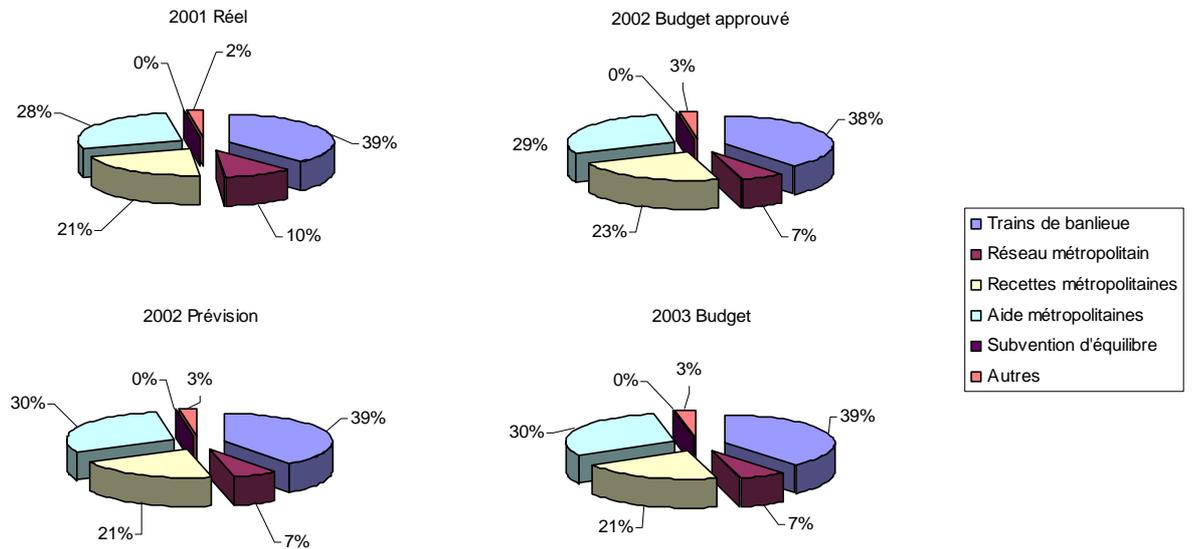


Figure 4.2
Responsabilités financières



4.2 DROIT SUR L'IMMATRICULATION

La prévision pour 2002 est de 44,7 M\$ grâce à l'augmentation du parc automobile observée pour les cinq premiers mois de 2002. Pour 2003, l'AMT prévoit une augmentation de 2,0 % les revenus.

L'accroissement de 1996 à 2003 (7 ans), avant l'élargissement du territoire, est de 11,8 % et de 14,3 % après l'élargissement du territoire.

Tableau 4.2
Évolution du droit sur l'immatriculation

(en millions \$)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2002	2003
Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Budget approuvé	Prévisions	Budget
39,9	40,4	41,6	42,2	42,5	43,8	43,8	44,7	45,6

4.3 TAXE SUR L'ESSENCE

La prévision de 2002 tient compte de l'augmentation de la consommation d'essence depuis le début de l'année.

En 2003, l'AMT prévoit une progression des revenus de 2,0 %.

N'eut été de l'effet de l'agrandissement du territoire, les revenus de la taxe sur l'essence se situeraient presque au même niveau que ceux observés en 1996.

L'accroissement de 1996 à 2003 (7 ans) avant l'élargissement du territoire est de 2,3 % et de 4,6 % après l'élargissement du territoire.

Tableau 4.3
Évolution de la taxe sur l'essence

(en millions \$)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2002	2003
Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Réel	Budget approuvé	Prévisions	Budget
43,2	46,1	44,9	44,6	44,4	43,2	42,5	44,8	45,7

4.4 RECETTES MÉTROPOLITAINES (TRAM) – RÉPARTITION ET DÉPENSES AFFÉRENTES

La stratégie tarifaire métropolitaine, présentée à l'annexe B, comprend pour 2003 les sept éléments suivants :

- la mise en place d'une TRAM 1 ;
- l'ajustement annuel des tarifs métropolitains et trains de 1,6 % (moyenne de l'indice des prix à la consommation de juin 2001 à mai 2002) ;
- une promotion ciblée pour la TRAM ;
- l'ajustement du rabais du tarif réduit tel que prévu ;
- une expérience-pilote en marketing direct pour les titres métropolitains ;
- une expérience-pilote d'abonnement annuel avec les employés du MTQ ;
- la continuité de l'abonnement postal ;
- la modification de la structure tarifaire zonale des lignes de trains de banlieue pour 2003 :
 - nouvelles gares de Mirabel et Saint-Jérôme en zone 7 sur la ligne Montréal / Blainville (si décidées) ;
 - nouvelles gares d'Edna-Maricourt en zone 3 et Saint-Basile-le-Grand en zone 5 sur les lignes Montréal/Mont-Saint-Hilaire (si construites) ;
 - nouvelle gare à Vaudreuil en zone 5 sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.
- des réflexions à poursuivre sur la révision de l'intégration tarifaire et sur une tarification mieux intégrée sur le territoire des trois sociétés de transport.

4.4.1 Recettes métropolitaines (TRAM)

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

Le tableau intitulé « Vente de titres de transport métropolitain » à l'annexe A indique la vente de titres TRAM 2 à 8 au budget 2002, la prévision 2002 et celle prévue au budget 2003 (TRAM 1 à 8).

Les recettes métropolitaines à partager en 2003 sont estimées à 45,1 M\$, une fois affectées les ventes de TRAM aux trains et aux express métropolitains.

Tableau 4.4
Recettes métropolitaines

	(en milliers \$)				
	Réel 2000	Réel 2001	Budget 2002	Prévision 2002	Budget 2003
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Recettes métropolitaines	56 032	62 214	68 457	64 889	66 445
Montant affecté aux trains de banlieue	16 223	17 702	17 636	19 438	20 660
Montant affecté aux express	239	604	869	618	665
Recettes métropolitaines nettes	39 570	43 908	49 952	44 833	45 120

Le budget 2003 des recettes métropolitaines totales représente une augmentation des revenus de 1,9 % par rapport aux prévisions budgétaires de 2002 et s'explique par :

- une indexation des tarifs de 1,6 % ;
- des augmentations prévues de 1,5 % pour la vente de la TRAM des zones 4 à 8 et le maintien des ventes des TRAM des zones 2 à 3 au même niveau que pour la prévision 2002, et la TRAM 1 au même niveau que les ventes de CAM de 2002.

Les recettes nettes, après déduction des dépenses afférentes de 0,3 M\$ en 2002 et 0,5 M\$ en 2003 sont redistribuées intégralement aux organismes de transport

La croissance des recettes métropolitaines de 1996 à 2003 (7 ans) a été de 31,9 % malgré le plafonnement de l'aide métropolitaine depuis 2000 en raison de la limitation des ressources. Elle témoigne de la forte augmentation d'achalandage observée sur les circuits qui relient les secteurs périphériques au cœur du territoire de l'Île de Montréal et qui ont fait l'objet d'importants efforts de développement des services par les AOT concernées et l'AMT.

Tableau 4.5
Évolution des recettes métropolitaines

(en millions \$)

1996 Réal	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	2001 Réal	2002 Budget approuvé	2002 Prévisions	2003 Budget
34,8	30,9	33,0	36,7	39,6	43,9	50,0	44,8	45,1

La grille tarifaire à l'annexe C présente les tarifs métropolitains, les tarifs sur les services de trains de banlieue et les tarifs sur les express métropolitains pour l'année 2003.

Tendances 2002 des ventes de titres métropolitains

Pendant les six premiers mois d'opération en 2002, les ventes de TRAM 2 à 8 sont aux mêmes niveaux qu'en 2001. La principale explication repose sur l'explosion des ventes d'autos qui se sont accrues de 13,7 % par rapport aux mêmes mois en 2001.

On observe cependant :

- une diminution des ventes en zone 3 (réseaux STL, RTL, AMT-Train et STM), 4 et 8;
- une légère augmentation des ventes pour les zones 2, 5, 6 et 7.

En zone 3, la baisse des ventes est à peu près la même dans les points de vente de Longueuil et de Laval.

Tableau 4.6
Ventes de titres métropolitains par zone

Variation	2	3	4	5	6	7	8	Total
2001-2002 (6 mois)	3,0 %	- 1,7 %	- 6,2 %	3,5 %	7,6 %	4,6 %	-0,2 %	0,0 %

4.4.2 Répartition des recettes métropolitaines (TRAM)

La méthode de partage des recettes depuis 2001 est ajustée afin d'atténuer la distorsion géographique des zones tarifaires sur le territoire de l'AMT.

Cet ajustement avait aussi pour but de mieux arrimer la mesure d'utilisation des réseaux à la structure des coûts d'exploitation et de simplifier la méthode.

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

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

Les recettes métropolitaines à partager selon la prévision 2002 sont estimées à 44,8 M\$, une fois affectées la part des ventes de TRAM aux trains et aux express métropolitains.

Pour 2003, les recettes métropolitaines sont évaluées à 66,4 M\$, soit une hausse de 2,4 % par rapport à la prévision 2002. De ce montant, 20,7 M\$ des ventes de titres TRAM sont affectés aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,6 M\$ des ventes de titres TRAM est affecté aux recettes des dessertes métropolitaines. Les recettes métropolitaines à répartir entre les AOT sont de 45,1 M\$.

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

Tableau 4.7
Évolution du partage des recettes aux AOT

(en milliers \$)

	Réel 2000 (1) TRAM	Réel 2001 (2) TRAM	Budget 2002 (3) TRAM	Prévision 2002 (4) TRAM	Budget 2003 (5) TRAM
STM	15 921	18 185	19 865	18 533	18 692
RTL	11 270	12 048	13 239	12 009	12 189
STL	6 083	6 631	7 614	6 747	6 843
OMIT	6 296	7 044	9 234	7 544	7 396
Sous-total	39 570	43 908	49 952	44 833	45 120
AMT - Express métropolitains	239	604	869	618	665
Recettes trains de banlieue					
- STM	1 788	1 965	2 118	2 094	2 117
- AMT	10 962	13 456	13 092	14 411	15 977
Sous-total	12 750	15 421	15 210	16 505	18 094
Recettes CAM ou TRAM 1 attribuées aux trains					
- CAM (TRAM 1) STM	1 087	781	846	1 380	790
- CAM (TRAM 1) AMT-Trains	2 386	1 500	1 580	1 553	1 776
Sous-total	3 473	2 281	2 426	2 933	2 566
Total	56 032	62 214	68 457	64 889	66 445

Usagers hors territoire

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

Dépenses afférentes

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

- les frais d'impression et de distribution des titres : 0,3 M\$ en 2002 et 2003 ;
- les frais de sondage et de traitement de l'information nécessaires au partage des recettes : 0,04 M\$ en 2002 et 0,15 M\$ en 2003 ;
- la commission versée pour la vente des titres de transport métropolitain : pour les titres TRAM zones 1 à 3, un taux de commission de 1 % sur les ventes des titres de transport métropolitain et pour les autres zones, le taux réel de commission payée sans excéder 3 %.

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

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

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

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

Pour 2002, l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire ne peut excéder 5,0 M\$ et s'applique aux zones 2 à 8. Pour 2003, l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire ne peut excéder 5,1 M\$ et s'applique aux zones 1 à 8.

4.5 REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE

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

4.5.1 Recettes des lignes de trains de banlieue

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

- Une indexation des tarifs de 1,6 % pour 2003 ;
- structure tarifaire basée sur le service rendu et les distances parcourues ;

- structure tarifaire limitée par le tarif uniforme contraignant sur le territoire de Montréal.

Les recettes des cinq lignes des trains de banlieue passent de 29,3 M\$ à la prévision 2002 à 32,0 M\$ au budget 2003, soit une augmentation de 9,2 %. Pour la ligne de trains Montréal/Dorion-Rigaud, les recettes des usagers ont augmentées de 2,1 M\$ durant la période de 1996 à 2003, soit une hausse de 52,2 %.

L'annexe A présente la planification intégrée des trains de banlieue de 1996 à 2003 pour chacune des lignes.

4.5.2 Contributions municipales

L'AMT répartit 40 % des coûts d'exploitation et de gestion entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon le nombre de trains-kilomètres ou de départ à chaque gare, pour chaque tronçon (Ville de Montréal et tronçons hors de la Ville de Montréal). Les municipalités d'un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon au prorata de leur richesse foncière uniformisée. Pour les municipalités qui faisaient partie du territoire de la CUM, l'AMT facture la nouvelle ville de Montréal.

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

Pour la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, comme il s'agit d'une mesure d'atténuation, il n'y a aucun coût facturé aux municipalités en 2000, 2001 et en 2002 jusqu'au 31 août 2002, date à laquelle le service complet est offert. Suite à la création de la nouvelle ville de Longueuil qui intègre l'ancienne ville de Saint-Bruno, la répartition des coûts est de 50%-50% pour Longueuil et la couronne sud.

Pour le service de Montréal/Delton, une contribution des municipalités est prévue dès sa mise en place. La proportion des départs-station est de 25 % pour le territoire de la nouvelle Ville de Montréal et 75 % pour les municipalités de la Rive-Sud. Exceptionnellement, le gouvernement contribue à une partie de la part des villes, comme mesure d'atténuation jusqu'en juin 2003.

4.5.3 Contribution du MTQ – lignes de trains de banlieue Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Delton – mesures d'atténuation

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

4.5.4 Ristourne aux municipalités desservies par les trains de banlieue

Pendant la durée d'une expérience-pilote, lorsque la somme des recettes tarifaires nettes attribuées aux trains et les contributions municipales (40 %) excèdent 70 % des coûts de gestion et d'exploitation des trains, l'excédent est partagé en deux parts égales entre les municipalités desservies par cette ligne de trains et l'AMT. Cette formule incitative favorise l'augmentation de l'achalandage et améliore la performance de l'exploitation des trains, telle qu'expérimenté lors du lancement de la ligne de Montréal/Blainville. Il s'agit d'une formule qui partage le déficit entre l'AMT et les villes desservies.

Le cadre financier du transport en commun, examiné en 2002, pourrait introduire une formule basée sur le partage des déficits qui s'apparente à la formule incitative.

Pour 2002 et 2003, la formule incitative s'applique aux lignes de trains Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Delton.

4.5.5 Dépenses des lignes de trains de banlieue

Les dépenses des lignes de trains de banlieue sont composées des coûts de gestion et d'exploitation.

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

4.5.6 Répartition des recettes des lignes de trains de banlieue

Ce poste représente les recettes des lignes de trains, remises aux AOT, pour les usagers qui achètent des titres intégrés et qui utilisent le train et le réseau des AOT. La répartition s'effectue à la suite d'un sondage qui détermine les passagers-km. Le budget prévu pour 2002 et pour 2003 est respectivement de 3,4 M\$ et 3,5 M\$ et est affecté en majorité à la STM.

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

Ligne de trains Montréal/Deux-Montagnes

Recettes

Pour 2002, les recettes annuelles sont évaluées à 15,4 M\$, soit 12,7 % de plus qu'en 2001.

En 2003, les recettes annuelles sont établies à 15,7 M\$, soit 1,9 % d'augmentation qui s'explique comme suit :

- l'implantation de la TRAM 1 ;
- une indexation des tarifs de 1,6 % ;
- le maintien de l'achalandage puisque la capacité d'accueil maximale est atteinte.

Dépenses

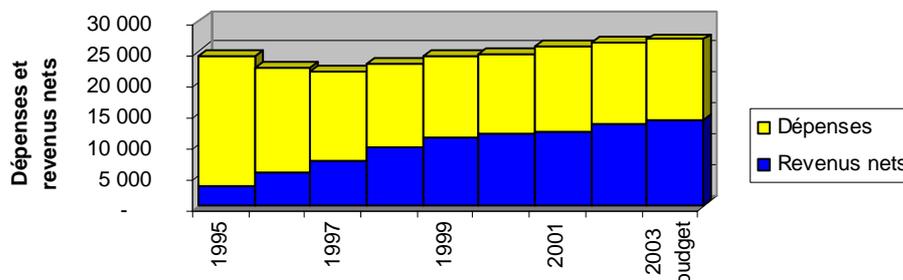
Pour 2002, l'AMT prévoit terminer l'année à 26,4 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit le montant au budget approuvé pour cette ligne de trains, et ce, malgré une forte hausse de l'indexation du contrat d'exploitation.

En 2003, avec les hausses contractuelles (clauses escalatoires), l'AMT prévoit augmenter ses dépenses d'exploitation et de gestion de 2,4 % par rapport à la prévision de 2002, soit à 27,1 M\$ pour Montréal/Deux-Montagnes.

Tableau 4.8
Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Lignes de trains	Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Budget approuvé 2002	Prévisions 2002	Budget 2003
Deux Montagnes									
Recettes usagers	5 869	8 585	11 112	12 462	13 398	13 619	14 791	15 417	15 661
Contributions municipales	8 911	8 667	9 238	9 713	9 883	10 388	10 568	10 568	10 824
Dette - subvention	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	14 221	8 624
Répartition des recettes trains de banlieue	(370)	(1 485)	(1 724)	(2 387)	(1 573)	(1 604)	(1 654)	(1 953)	(2 108)
Dépenses	(22 277)	(21 670)	(23 096)	(24 282)	(24 709)	(25 970)	(26 419)	(26 419)	(27 060)
Dette - dépenses	(18 102)	(22 205)	(22 035)	(20 858)	(15 891)	(15 252)	(14 224)	(14 221)	(8 624)
Contribution de l' AMT	(7 867)	(5 964)	(4 512)	(4 528)	(3 001)	(3 567)	(2 717)	(2 387)	(2 683)

Figure 4.3
Dépenses d'exploitation et de gestion et
revenus nets des titres
Ligne Montréal/Deux-Montagnes



Ligne de trains Montréal/Dorion-Rigaud

Recettes

Les recettes annuelles prévues, en 2002, sont évaluées à 6,1 M\$, soit une augmentation de 0,3 % par rapport à 2001.

Pour 2003, les recettes annuelles sont établies à 6,2 M\$, soit une hausse de 2,0 % qui s'explique comme suit :

- l'implantation de la TRAM 1 ;
- une indexation des tarifs de 1,6 % ;
- une amélioration des services pour consolider la clientèle qui résulte de :
 - campagne de promotion sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud ;
 - programme incitatif pour l'accroissement de l'achalandage hors pointe.

Dépenses

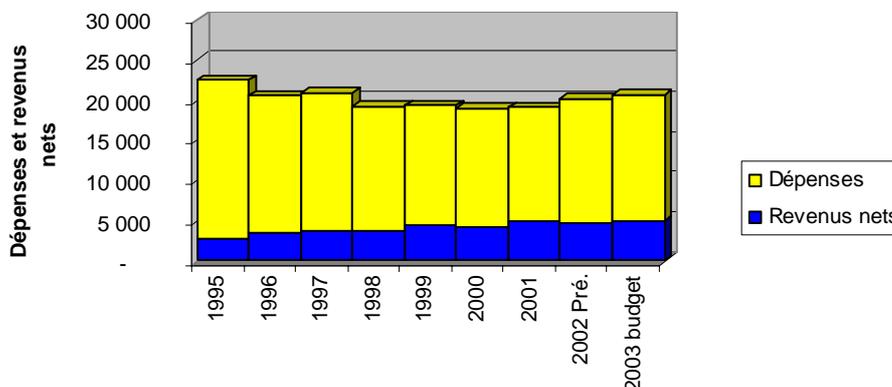
Pour 2002, l'AMT prévoit terminer l'année à 20,0 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit le niveau équivalent au budget approuvé, et ce, malgré une forte hausse des coûts du carburant et de l'indexation du contrat d'exploitation.

En 2003, avec les hausses contractuelles (clauses escalatoires), l'AMT prévoit augmenter ses dépenses d'exploitation et de gestion de 2,4 % par rapport à la prévision de 2002, soit 20,5 M\$ pour Montréal/Dorion-Rigaud.

Tableau 4.9
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

Lignes de trains	Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Budget approuvé 2002	Prévisions 2002	Budget 2003
Dorion-Rigaud									
Recettes usagers	4 078	4 627	4 808	5 713	5 502	6 060	6 323	6 083	6 205
Contributions municipales	8 225	8 340	7 674	7 743	7 785	7 852	8 142	8 257	8 431
Répartition des recettes trains de banlieue	(461)	(1 161)	(1 115)	(1 326)	(1 237)	(1 126)	(1 240)	(1 319)	(1 390)
Dépenses	(20 564)	(20 788)	(19 142)	(19 324)	(18 990)	(18 976)	(19 985)	(19 988)	(20 460)
Dette - dépenses		(61)	(42)	(34)	(102)	(151)	(150)	(150)	(150)
Contribution de l'AMT	(8 722)	(9 043)	(7 817)	(7 228)	(7 042)	(6 341)	(6 910)	(7 117)	(7 364)

Figure 4.4
Dépenses d'exploitation et de gestion et
revenus nets des titres
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud



Ligne de trains Montréal/Blainville

Recettes

Les recettes annuelles prévues en 2002 sont évaluées à 5,1 M\$, soit une augmentation de 0,9 % par rapport à l'année 2001. On compte plus de 3 750 usagers en pointe du matin et la capacité d'accueil maximale de cette ligne est atteinte. Un accroissement de la capacité est prévu pour l'automne 2002.

Pour 2003, les recettes annuelles sont établies à 5,2 M\$, soit une hausse de 2,0 % qui s'explique comme suit :

- une indexation des tarifs de 1,6 % ;
- une hausse de l'achalandage qui résulte de l'accroissement de la capacité de la ligne.

Dépenses

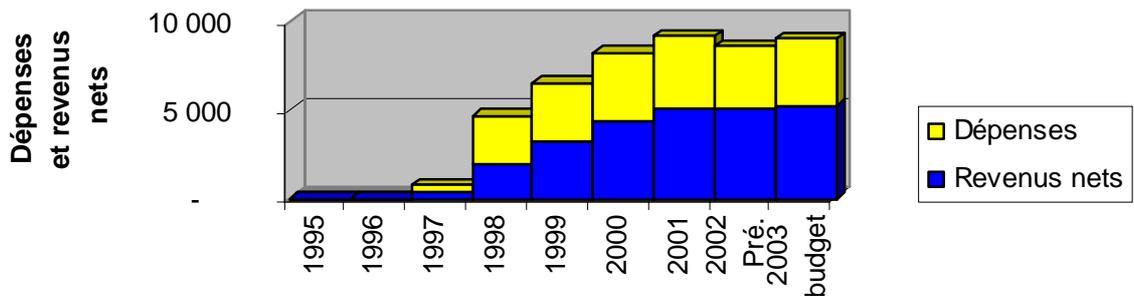
Pour 2002, les coûts d'exploitation et de gestion annuels sont établis à 8,5 M\$. Ils comprennent la hausse du prix du carburant.

En 2003, ils sont estimés à 8,8 M\$, soit une augmentation équivalente aux autres lignes de trains.

Tableau 4.10
Ligne Montréal/Blainville

Lignes de trains	Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Budget approuvé 2002	Prévisions 2002	Budget 2003
Blainville									
Recettes usagers		381	1 973	3 154	4 419	5 070	5 403	5 114	5 216
Contributions municipales			915	2 592	3 275	2 968	3 415	3 415	3 520
Ristourne			(153)	(605)	(948)				
Répartition des recettes trains de banlieue			(36)		(65)	(13)	(70)	(14)	(14)
Dépenses		(784)	(4 666)	(7 283)	(8 188)	(9 089)	(8 537)	(8 537)	(8 800)
Contribution de l'AMT		(403)	(1 967)	(2 142)	(1 507)	(1 064)	211	(22)	(78)

Figure 4.5
Dépenses d'exploitation et de gestion et
revenus nets des titres
Ligne Montréal/Blainville



Ligne de trains Montréal/Mont-Saint-Hilaire

Recettes

Depuis juin 2000, un train le matin et deux le soir contribuent à diminuer la congestion des ponts de la Rive-Sud et du centre de Montréal. En septembre 2001, un deuxième train a été ajouté le matin et un troisième le soir. À partir de septembre 2002, le service complet sera implanté progressivement avec quatre départs le matin et quatre retours le soir augmenté à cinq départs le matin et le soir lorsque l'achalandage le permettra. La mise en place des gares Edna-Maricourt et Saint-Basile est prévue pour 2003. Les prévisions de revenus pour les années 2002 et 2003 sont respectivement de 2,0 M\$ et 3,6 M\$, soit 80 % d'augmentation.

Ristourne

Pour 2003, l'AMT prévoit verser une ristourne pouvant atteindre 305 000 \$ aux municipalités desservies compte tenu de la performance prévue de la ligne.

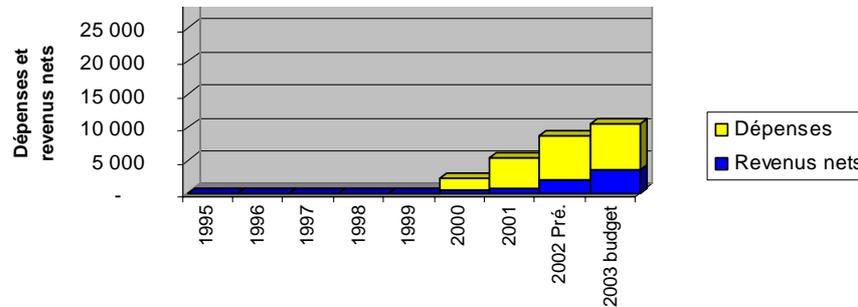
Dépenses

Les coûts de gestion et d'exploitation prévus sont de 8,7 M\$ en 2002 et de 9,9 M\$ en 2003, soit 14 % d'augmentation. Les municipalités participent à partir du 1^{er} septembre 2002 au financement des coûts de cette ligne tel que prévu par la loi.

Tableau 4.11
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

Lignes de trains	Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Budget approuvé 2002	Prévisions 2002	Budget 2003
Mont-Saint-Hilaire									
Recettes usagers					363	808	3 007	2 000	3 600
Contributions municipales							1 335	1 264	3 988
Contributions MTQ							2 200	2 200	
Ristourne									(305)
Répartition									
Dépenses					(2 353)	(5 294)	(8 837)	(8 660)	(9 970)
Contribution de l'AMT					(1 990)	(4 486)	(2 295)	(3 196)	(2 687)

Figure 4.6
Dépenses d'exploitation et de gestion & revenus nets des titres
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire



Ligne de trains Montréal/Delton

Recettes

Le service de Delton, deux départs le matin, dont un à une heure trop matinale, et deux retours le soir, a été mis en place en septembre 2001. Suite à plusieurs rencontres avec les représentants des milieux locaux depuis le début de 2002, un service amélioré de quatre départs le matin et quatre retours le soir sera mis en place dès septembre 2002. Ce service sera maintenu tout au long de l'année 2003, sous réserve des décisions qui seront prises en juin 2003, suite à l'évaluation de l'expérience-pilote.

Les revenus estimés pour 2002 et 2003 sont respectivement de 0,6 M\$ et 1,3 M\$.

Ristourne

Pour 2003, l'AMT prévoit verser une ristourne aux municipalités desservies pouvant atteindre 119 000 \$ compte tenu de la performance de la ligne.

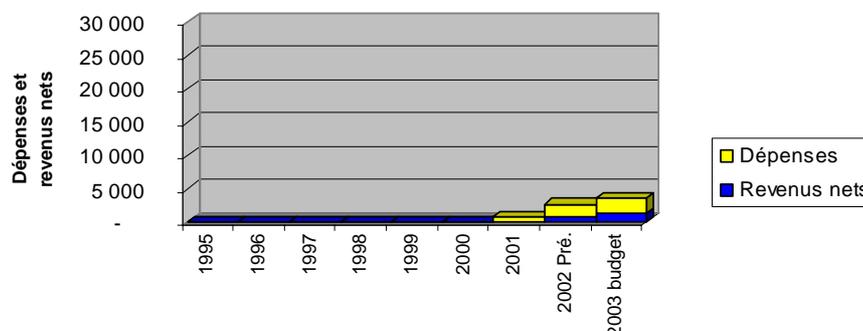
Dépenses

Les coûts d'exploitation et de gestion du service de trains sont évalués à 2,9 M\$ pour un service de deux départs le matin et deux retours le soir jusqu'en septembre 2002, et de quatre départs le matin et le soir par la suite. Pour l'année 2003, les coûts sont évalués à 3,6 M\$ pour un service de quatre départs le matin et quatre retours le soir.

Tableau 4.12
Dépenses – Ligne Montréal/Delton

Lignes de trains	Réel 1996	Réel 1997	Réel 1998	Réel 1999	Réel 2000	Réel 2001	Budget approuvé 2002	Prévisions 2002	Budget 2003
Delton									
Recettes usagers						168	898	637	1 349
Contributions municipales						199	526	657	1 185
Contributions MTQ						147	642	486	267
Ristourne									(119)
Répartition						(2)		(15)	(23)
Dépenses						(866)	(2 921)	(2 856)	(3 630)
Contribution de l' AMT						(354)	(855)	(1 091)	(971)

Figure 4.7
Dépenses d'exploitation et de gestion & revenus nets des titres
Ligne Montréal/Delton



Comité de suivi

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

4.6 SERVICE DE LA DETTE

▪ Subventions du MTQ

L'AMT reçoit les subventions du MTQ pour le service de la dette antérieure à 1996, des trains de banlieue et des équipements métropolitains. Cette subvention est remise entièrement aux sociétés de transport (STM, RTL et STL) qui sont les sociétés émettrices de la dette originale afférente au financement de la modernisation de la ligne Montréal/Deux-Montagnes pour 8,6 M\$ en 2003 et pour les équipements décrétés métropolitains en 1996 de 1,4 M\$.

▪ Remboursement du service de dette

Ce poste inclut :

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

4.7 SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ

Le MTQ finance l'AMT à 75 % pour le projet d'intégration des services de transport adapté dans la région métropolitaine depuis 1998. L'aide est établie à 0,3 M\$ pour 2002 et à 0,5 M\$ pour 2003. Ce projet supporte l'intégration des services de transport adapté sur le territoire de la STM, du RTL et de la STL actuellement en opération et l'implantation progressive de l'élargissement de l'intégration aux couronnes à partir du 1^{er} janvier 2003. Le coût est de 0,7 M\$, en 2003.

4.8 PROGRAMMES ALLÉGO

Dans le Plan stratégique de l'AMT 1997-2007 et le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine du MTQ, le programme allégo est une des voies d'actions privilégiées pour réduire les déplacements automobiles. Pour la période 2000-2005, le MTQ a réservé un budget de l'ordre de 10,3 M\$ pour aider la mise en place de programmes allégo dans les entreprises et les institutions. L'AMT est mandatée pour assurer le déploiement des programmes allégo dans la région métropolitaine de Montréal, avec ses partenaires.

Depuis deux ans, l'AMT a signé une entente avec 19 employeurs et organismes pour la réalisation de projets-pilotes en matière de programmes allégo. L'AMT a présenté une demande de subvention au MTQ totalisant 0,640 M\$ pour l'année 2001 et 0,500 M\$ pour l'année 2002. La subvention est versée directement à chacun des employeurs et des organismes liés par une entente avec l'AMT. Pour 2003, l'AMT prévoit signer de nouvelles ententes et présenter des demandes de subventions pour un montant de 0,800 M\$.

Pour réaliser les outils techniques, l'AMT a fait une demande de subvention au MTQ de 0,1 M\$ pour les années 2002 et 2003.

Le coût prévu pour 2003 pour des programmes allégo en cours et pour accueillir la conférence internationale de TMA est de 0,6 M\$ comparativement à 0,4 M\$ en 2002.

4.9 EXPRESS METROPOLITAINS DE L'AMT

La contribution de l'AMT au déficit des express métropolitains est constituée des recettes usagers, des contributions municipales et de l'aide métropolitaine associée aux express, déduction faite des coûts d'exploitation et de gestion de ces express.

▪ Recettes

Les recettes tarifaires des express métropolitains proviennent des ventes de titres mensuels métropolitains (TRAM 3, 5 et 6) partagés avec les AOT de la région et des titres unitaires locaux partagés avec les AOT locales. Pour 2003, les éléments suivants ont été considérés :

- hausse moyenne de la valeur des ventes des titres mensuels métropolitains de 1,6 % ;
- maintien des ventes des titres unitaires locaux avec une hausse moyenne de leur valeur de 1,6 % ;
- hausse de l'achalandage sur les services de l'Express Le Carrefour (4,0 %) et de l'Express TCV (15,0 %) avec ajustements des services en conséquence ;
- mise en service du Via-bus de l'Est, à titre de première phase vers la station Radisson.

▪ Contributions municipales

Lorsqu'elle exploite une ligne de transport métropolitain par autobus à titre d'AOT, l'AMT facture les municipalités dont le territoire est desservi, à défaut d'une entente de partage des coûts à l'effet contraire, selon les services rendus, déduction faite des recettes générées par le service et de toute subvention à laquelle il est admissible.

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

- L'AMT conserve les recettes et fait un partage, si plus d'un réseau est utilisé;
- L'AMT conserve l'aide métropolitaine de 0,50 \$ par déplacement, pendant les périodes de pointe;
- Le déficit résiduel d'exploitation est assumé par les AOT selon l'utilisation faite par leurs résidents. Seules les AOT dont le taux d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent au déficit.

Ce déficit résiduel assumé par les villes est calculé en soustrayant du coût du service offert :

- l'aide métropolitaine de 50 ¢ par déplacement, pendant les périodes de pointe;
- une aide au développement du service de 11,5 ¢ par passager-km.

▪ **Coûts de gestion et d'exploitation**

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

Les coûts des services des express métropolitains s'élèvent à 2,3 M\$ pour 2003. Ces coûts comprennent les frais du service d'autobus et les frais directs tels l'impression des horaires, les frais pour les activités de promotion et les frais pour les relevés opérationnels. Une réserve de 0,100 M\$ a été maintenue pour la mise en place en 2003 du service Via-bus de l'Est approuvé en 2002 et du service express A-20 nouvellement proposé pour 2003.

Le tableau 4.14 résume la progression des dépenses et des revenus relatifs à l'exploitation des express métropolitains depuis 1998.

Tableau 4.13
Contribution de l'AMT aux express métropolitains

	2000 Réal	2001 Réal	2002 Budget	2002 Prévision	2003 Budget
Express métropolitains					
Express TCV					
<i>Achalandage annuel</i>	304 477	359 731	411 500	448 944	516 286
Revenus usagers	615 000 \$	641 031 \$	950 000 \$	725 387 \$	859 000 \$
Contributions municipales	92 000 \$	- \$			
Dépenses	1 058 000 \$	1 427 938 \$	1 250 000 \$	1 368 462 \$	1 483 000 \$
Déficit net avant l'aide	(351 000) \$	(786 907) \$	(300 000) \$	(643 075) \$	(624 000) \$
Ratio d'autofinancement	58,13%	44,89%	76,00%	53,01%	57,92%
Aide métropolitaine	139 736 \$	160 045 \$	210 000 \$	188 200 \$	216 500 \$
Déficit assumé par l'AMT	(211 264) \$	(626 862) \$	(90 000) \$	(454 875) \$	(407 500) \$
Express Le Carrefour					
<i>Achalandage annuel</i>	103 464	277 468	212 000	300 654	312 680
Revenus usagers	118 000 \$	278 119 \$	316 000 \$	310 000 \$	333 317 \$
Contributions municipales	53 000 \$	300 000 \$	333 000 \$	221 500 \$	162 852 \$
Dépenses	492 000 \$	1 283 134 \$	847 000 \$	931 633 \$	685 000 \$
Déficit net avant l'aide	(321 000) \$	(705 015) \$	(198 000) \$	(400 133) \$	(188 831) \$
Ratio d'autofinancement	23,98%	21,67%	37,31%	33,27%	48,66%
Aide métropolitaine	18 412 \$	80 206 \$	107 000 \$	93 300 \$	97 050 \$
Déficit assumé par l'AMT	(302 588) \$	(624 809) \$	(91 000) \$	(306 833) \$	(91 781) \$
Express			(90 000) \$		(100 000) \$
Total déficit assumé par l'AMT	(513 852) \$	(1 251 672) \$	(271 000) \$	(761 708) \$	(599 281) \$
Sommaire des express métropolitains					
Revenus usagers + aide métropolitaine	891 148 \$	1 159 401 \$	1 583 000 \$	1 316 887 \$	1 505 867 \$
Contributions municipales	145 000 \$	300 000 \$	333 000 \$	221 500 \$	162 852 \$
Dépenses + réserve pour Express futurs	1 550 000 \$	2 711 073 \$	2 187 000 \$	2 300 095 \$	2 268 000 \$
Déficit net	(513 852) \$	(1 251 672) \$	(271 000) \$	(761 708) \$	(599 281) \$

4.10 ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS DU RTMA

▪ Facturation des équipements métropolitains aux AOT

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

À partir de 2002, compte tenu de son manque de ressources financières, l'AMT facture aux AOT les coûts d'exploitation et de gestion des équipements métropolitains (terminus et voies réservées) en fonction de leur utilisation, de façon progressive. **Pour 2003, l'AMT plafonne la facturation à 25 % (niveau 2002) des coûts bruts au lieu des 30 % annoncés; ce qui équivaut à un gain de 500 000 \$ pour les AOT.**

Année	Prévu	Retenu
2001	0 %	0 %
2002	25 %	25 %
2003	30 %	25 %
2004	40 %	30 %
2005	50 %	40 %
2006	50 %	50 %

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

Les revenus générés par la facturation représentent 2,3 M\$ pour 2002 et 2,5 M\$ pour 2003 (voir distribution entre AOT à l'annexe F).

Lors des rencontres avec les AOT en juin 2002, l'AMT a proposé que l'utilisation des équipements métropolitains, les modalités opérationnelles et la facturation des coûts d'exploitation et de gestion fassent l'objet d'une seule convention de services, avec chacune des AOT, utilisant les équipements du RTMA.

Le service de la dette ainsi que les coûts d'amortissement des immobilisations ne rentrent pas dans les coûts de facturation. La facturation prend ainsi en compte:

- les coûts de délégation d'opération des équipements métropolitains ;
- les coûts des services et utilités (balisage, marquage, entretien, communications, loyer, taxes, électricités) ;
- les coûts des travaux et d'améliorations ;
- les coûts d'exploitation des billetteries ;
- les frais de gestion.

Les coûts attribuables aux utilisateurs d'équipements métropolitains qui n'offrent pas un service de transport en commun sont déduits des coûts d'exploitation et de gestion de chaque équipement.

Méthode de facturation des terminus

Le mode de facturation des coûts d'exploitation et de gestion des terminus est basé sur le taux d'utilisation des quais par chaque organisme de transport (AOT et transporteurs privés).

La base de référence est l'horaire d'utilisation d'une semaine type de septembre de l'année précédant celle de facturation. En fin d'année, un ajustement est effectué en fonction de l'horaire réel pour une semaine type de septembre de l'année courante.

La facturation est établie sur la base du budget annuel. À la fin de l'année, l'AOT est facturée en fonction des coûts réels.

Méthode de facturation des billetteries

La répartition des coûts d'exploitation des billetteries entre les AOT est effectuée en appliquant les clés de partage des recettes des titres métropolitains et ce, pour chacune des billetteries, sur la base du volume de ventes de chaque AOT, de l'année précédente. La facturation est établie sur la base du budget annuel et révisée en fonction des coûts réels.

En fin d'année, un ajustement est effectué en fonction du partage des recettes réelles de l'année courante et les coûts réels.

Méthode de facturation des voies réservées

Le mode de facturation des coûts des voies réservées est basé sur les véhicules-kilomètres des voies réservées et tient compte de la longueur parcourue sur la voie par les AOT.

Seuls sont facturés les véhicules dont le circuit emprunte une voie réservée sur une longueur de plus d'un kilomètre ou sur son entièreté durant les heures d'opération de la voie.

La base de référence est l'horaire d'une journée type de septembre de l'année courante. Un ajustement est effectué en fin d'année en fonction des coûts réels.

▪ Dépenses des équipements métropolitains

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

Le premier réseau de transport métropolitain par autobus fut établi par le gouvernement du Québec en mai 1996. Quatre décrets ont modifié le RTMA qui est constitué de quatorze (14) axes supportant 250 circuits, soit :

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

Suite à une décision du conseil d'administration de l'AMT en 2001, les axes suivants sont en cours de reconnaissance:

- L'axe de l'Autoroute 20, entre les boulevards De Mortagne et Marie-Victorin, dans l'arrondissement Boucherville ;
- L'axe de l'Autoroute 25, entre les boulevards des Mille-Îles et Marcel-Villeneuve, sur le territoire de Laval ;
- le prolongement de l'axe du Pont Mercier afin d'inclure le tronçon entre la rue Airlie, le boulevard Newman et le Pont Mercier dans l'arrondissement Lasalle.

Pour 2003, les reconnaissances suivantes sont recommandées :

- prolonger l'axe Sherbrooke Est pour y inclure les mesures préférentielles à l'intersection avec la rue Marien, à Montréal, et celles sur le Pont Le Gardeur, entre Montréal et Repentigny ;
- prolonger l'axe Taschereau, dans l'arrondissement Brossard à Longueuil, afin d'y inclure les mesures préférentielles additionnelles à la rue Auguste et celles à la rue Rome ;
- inclure les mesures préférentielles à aménager sur la bretelle Tellier, à Montréal, dans l'axe de l'Autoroute 20 ;
- prolonger l'axe sur le boulevard Des Laurentides, à Laval ;
- prolonger l'axe sur l'Autoroute 10 afin d'y inclure les mesures préférentielles aux approches du TCV à Montréal (travaux en cours) ;
- inclure la voie réservée sur le boulevard Côte-Vertu (en cours d'étude) ;
- prolongement de l'axe A-25 du boulevard des Mille-Îles jusqu'au boulevard des Seigneurs ;
- inclure les mesures préférentielles sur la Route 132 à l'est du boulevard Montbrun ;
- prolonger la voie réservée René-Lévesque jusqu' à Repentigny, à travers Notre-Dame et le Via-bus ;
- inclure les mesures préférentielles à aménager sur la Route 116, en direction est de l'Autoroute 30 au boulevard Seigneural, et en direction ouest du boulevard des Cèdres au boulevard Seigneural.

Les axes de transport du RTMA dans les corridors de déplacements sont bornés par des équipements de transport structurants (terminus et stationnements incitatifs) ponctués de points de services définis (arrêts). De même, des mesures préférentielles pour autobus telles des voies réservées peuvent y être aménagées afin de diminuer les temps de parcours et d'assurer une régularité du service.

La reconnaissance du statut métropolitain d'un équipement (terminus, stationnements, voies réservées ou autres mesures préférentielles) est basée sur sa nature métropolitaine et son apport au RTMA, au même titre que les équipements métropolitains associés au réseau des trains de banlieue et à ceux associés au réseau du métro.

De 1996 à 2003, le nombre d'axes de transport est passé de 9 à 19 ; le nombre de terminus métropolitains, de 6 à 13; le nombre de kilomètres de voies réservées métropolitaines, de 35,2 km à 83,5 km; et les places dans les stationnements incitatifs métropolitains pour autobus, de 4 263 places à 11 038 places.

L'AMT s'est efforcée d'uniformiser les façons de faire et de réduire les coûts afin d'améliorer la qualité des services offerts et d'optimiser l'utilisation des ressources. Le conseil d'administration de l'AMT a retenu d'octroyer, par appel d'offres, l'exploitation des équipements métropolitains. La révision des ententes de délégation de gestion et de celles d'exploitation sera donc poursuivie en 2003.

Pour ce qui touche l'entretien des voies réservées métropolitaines, l'application de la politique d'exploitation adoptée par le conseil d'administration permet de cerner et de partager les responsabilités respectives de l'AMT et des gestionnaires des chemins publics (gouvernements, municipalités et services publics). L'AMT souhaite toujours retenir les services des AOT pour les voies réservées dont l'opération de la voie et l'opération des services de transport sont intimement liées et dépendantes, en particulier

pour la voie réservée Pie-IX, la voie réservée Pont Viau/Des Laurentides et la voie réservée du Pont Champlain.

Pour ce qui est de l'entretien des nouveaux terminus métropolitains, un appel d'offres sera lancé pour les terminus Saint-Eustache, Côte-Vertu, Panama et Sainte-Julie/stationnement, pour débiter le 1^{er} novembre 2003.

Enfin, pour ce qui est des stationnements incitatifs métropolitains, un appel d'offres sera lancé pour les stationnements Chevrier et De Mortagne et les nouveaux stationnements Boucherville/Varenes, pour également débiter le mandat le 1^{er} novembre 2003.

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains sont estimés pour 2002 à 9,7 M\$ et pour 2003 à 10,7 M\$, afin de considérer la hausse de ventes de titres aux billetteries (frais de commissions haussés de 0,075 M\$) ainsi que les nouveaux équipements et les modifications apportées aux équipements existants (0,635 M\$), en particulier :

- voie réservée A-25 ;
- voie réservée Route 138 ;
- voie réservée Sherbrooke/Le Gardeur ;
- voie réservée Saint-Charles/Riverside ;
- mesures préférentielles Route 132/Montbrun ;
- mesures préférentielles à l'approche du TCV ;
- diverses mesures préférentielles additionnelles sur le RTMA (Tellier, Auguste, Rome, Laurentides, etc.) ;
- terminus Longueuil (aménagements paysagers, système de refroidissement) ;
- terminus Côte-Vertu ;
- terminus Saint-Eustache ;
- stationnement Rive-Nord Est phase II (Charlemagne) ;
- stationnement Radisson (agrandissement et réaménagement) ;
- centre de contrôle et caméras dans les stationnements.

Tableau 4.14
Évolution des coûts d'exploitation et de gestion des équipements métropolitains

1996 Réel	1997 Réel	1998 Réel	1999 Réel	2000 Réel	2001 Réel	2002 Budget approuvé	2002 Prévisions	2003 Budget
6,1	6,2	7,2	7,7	7,6	8,8	9,5	9,7	10,7

4.11 AIDE MÉTROPOLITAINE DE BASE AUX PASSAGERS DU MÉTRO ET DU RTMA

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

Tableau 4.15
Évolution de l'aide métropolitaine

(en millions \$)

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

Pour 2003, l'aide métropolitaine se répartira de la façon suivante :

- 0,20 \$ par passager qui utilise le service du réseau du méto déterminé selon le relevé des tourniquets du réseau du méto. Cette portion de l'aide est plafonnée à 42,8 M\$, soit 1,8 % de plus qu'en 2002 ;
- 0,50 \$ par passager qui utilise un service de transport métropolitain par autobus sur le RTMA à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, pour un montant plafonné à 13,0 M\$.

L'aide métropolitaine est versée, déduction faite des coûts rattachés aux divers comptages nécessaires pour l'établir. Pour les quelque 250 circuits d'autobus du RTMA, l'AMT procède à un comptage en pointe du matin et du soir, ceci afin de s'assurer d'avoir un décompte plus précis des passagers à bord des autobus, pour trois périodes de l'année (mars/avril, juillet/août et octobre). Les coûts de ces derniers sont évalués à 0,2 M\$ en 2003.

Les projections pour 2003 ont été établies selon les mêmes règles que celles de 2002 en tenant compte de l'accroissement de l'achalandage suivant : aucune croissance pour la STM, le RTL et la STL, et croissance de 1,5 % pour les CIT/OMIT, et ce, selon le plafonnement établi.

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

Tableau 4.16
Aide métropolitaine et aide aux tarifs réduit et intermédiaire

(en milliers \$)

	2000		2001		2002		2003	
	Aide versée	Achalandage réel	Aide versée	Achalandage réel	Plafond	Prévu**	Plafond	Prévu**
Méto	41 800	41 881	39 032	42 926	42 100	43 200	42 850	43 200
Autobus	12 500	12 807	12 217	13 159	13 400	12 840	13 000	12 840
Total plafond aide métropolitaine	54 300	54 688	51 249	56 085	55 500	56 040	55 850	56 040
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	5 871	4 819	4 132	5 841	5 000	5 731	5 100	5 731
Total	60 171	59 507	55 381	61 926	60 500	61 771	60 950	61 771

* Montant calculé en fonction de la méthode 2002

** Montant requis selon l'achalandage prévu

Les principes retenus depuis 1996 s'appliquent toujours pour 2003, mais leur actualisation s'avère nécessaire à la lumière des besoins actuels.

4.12 AIDE MÉTROPOLITAINE – SUPPORT AU DÉVELOPPEMENT

Pour 2002, un montant de 1,4 M\$ a été accordé pour supporter le plan de promotion sociétale, le développement du CIMTU, et deux expériences de marketing (carte postale et marketing direct) et études de marché.

Pour 2003, un montant de 1,6 M\$ est prévu dans le budget pour financer les projets suivants :

- la continuité du plan de promotion sociétale du transport en commun et les publicités ciblées ;
- le développement et l'implantation du CIMTU (phase III) ;
- l'enquête O-D 1998 : produits de diffusion et traitement spécialisé et O/D en continu ;
- la réalisation de l'enquête OD-2003 : 0,2 pour l'AMT, s'ajoutant aux contributions de 1,1 M\$ des partenaires ;
- les interventions, prévues pour 2003, à la politique sur l'intermodalité vélo/transport en commun/taxi adoptée en 1999 ;
- les expériences de marketing direct prévues ;
- l'abonnement annuel étendu à deux organisations additionnelles ;
- la carte postale.

4.13 DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DE L'AMT

Les prévisions des dépenses de fonctionnement de l'AMT s'élèvent à 4,2 M\$ pour 2002, soit un niveau équivalent à celui prévu lors de la création de l'AMT en 1995. Pour 2003, les dépenses de fonctionnement sont estimées à 4,5 M\$, soit environ 2 % du budget d'exploitation de l'AMT (ou 1 % du total de ses budgets d'exploitation et d'immobilisations).

Ces prévisions tiennent compte des augmentations salariales, pour 2002 de 2,5 %, et pour 2003 de 2,0 % et une augmentation au mérite dont le total ne peut excéder 3 % de la masse salariale de l'AMT pour 2002. Le montant d'augmentation salariale représente 55 % de l'augmentation des dépenses de fonctionnement; le reste étant dû au loyer et à l'achat d'équipements informatiques.

Le tableau 4.17 présente la composition des dépenses de fonctionnement alors que le tableau 4.19 montre l'évolution de ces dépenses depuis 1996. Le plan d'effectif ne s'accroît pas.

Tableau 4.17
Répartition des dépenses de fonctionnement

(en milliers \$)

	2000	2001	2002	2002	2003 Budget
	Réel	Réel	Budget approuvé	Prévisions	
Rémunération du personnel	1 974	2 043	2 152	2 200	2 340
Avantages sociaux	332	318	362	440	460
Sous-total	2 306	2 361	2 514	2 640	2 800
Autres dépenses	614	460	441	410	450
Honoraires professionnels	524	428	445	450	450
Immobilisations (mobilier et équipements)	107	154	100	100	150
Loyer et améliorations locatives	225	225	185	200	250
Promotion, publicité et information à la clientèle	291	330	400	400	400
Total	4 067	3 958	4 085	4 200	4 500

Tableau 4.18
Évolution des dépenses de fonctionnement

(en millions \$)

1995 Prévu à la création de l'AMT	1996 (6 mois)	1997 Réal	1998 Réal	1999 Réal	2000 Réal	2001 Réal	2002 Budget approuvé	2002 Prévisions	2003 Budget
3,5	1,4	3,2	3,3	3,6	4,1	4,0	4,1	4,2	4,5

4.14 AUTRES REVENUS ET AUTRES DÉPENSES

Les autres revenus sont constitués principalement des revenus commerciaux et divers revenus autonomes et sont établis à 1,1 M\$ pour 2002 et à 1,2 M\$ pour 2003.

Les frais d'administration et de perception du droit sur l'immatriculation pour la SAAQ constituent les autres dépenses.

4.15 RÉSERVE POUR IMPRÉVUS

Afin de pallier les fluctuations des revenus, l'AMT a prévu une réserve pour imprévus en 2002 et 2003 de 0,5 M\$, qui représente 0,25 % du budget.

4.16 CONCLUSION

En 2002 et 2003, le budget de l'AMT est en équilibre. L'AMT ne dispose cependant pas de marge de manœuvre pour supporter les développements autres que ceux prévus.

Dans le contexte du cadre financier actuel, l'AMT ne dispose pas des ressources suffisantes pour soutenir le développement des services du transport en commun et l'accroissement de l'achalandage (voir section 5.4), requis pour contrer la motorisation en expansion :

- droit sur l'immatriculation = + 14,3% en 7 ans (incluant l'élargissement du territoire) ;
- taxe sur l'essence = + 4,6 % en 7 ans (incluant l'élargissement du territoire) ;
- revenus des trains = potentiel limité compte tenu de la capacité d'accueil atteinte sur certaines lignes et des limites imposées à leur accroissement en raison de la tarification uniforme sur le territoire de la nouvelle ville de Montréal ;

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

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

4.17 RÉVISION DU CADRE FINANCIER DU TRANSPORT EN COMMUN

L'AMT, en concertation avec ses partenaires, poursuit, entre autres, les objectifs suivants :

- accroître l'achalandage et supporter le développement du transport en commun ;
- assurer un financement prévisible, stable, suffisant et dédié au transport en commun ;
- réviser certaines règles de partage afin d'introduire une meilleure équité.

L'accroissement de l'achalandage et des investissements se traduit par une hausse des coûts d'exploitation et du service de la dette qui crée un manque à gagner qui doit être assumé par une hausse des contributions des municipalités, des usagers ou des automobilistes.

Le rapport conjoint de l'AMT-STM-RTL-STL-CIT/OMIT, intitulé «Bilan et perspectives financières du transport en commun 1991-2010», a identifié le manque à gagner pour la période 2001-2010 pouvant totaliser jusqu'à 160,3 M\$. Il représente l'écart entre les besoins et les ressources disponibles selon les règles du cadre financier actuel et selon les hypothèses retenues pour bâtir ce scénario en 10 ans : croissance continue de l'achalandage, projets d'investissements prévus qui se réalisent, inflation et l'indexation annuelle de 3 %. Il est donc nécessaire de réviser le cadre financier du transport en commun afin d'assurer un financement suffisant, durable et équitable, autant sur le plan local que métropolitain et de corriger certains problèmes de partage de coûts.

Selon le ministre des Transports, qui a lancé en juillet 2002, l'exercice de la révision du cadre financier en ces termes : «la nécessité d'assurer le maintien et le développement des services du transport en commun, les limites des sources actuelles de financement, l'existence de certains problèmes notamment en matière de partage des coûts, tout cela nous impose cet exercice de consultation et de révision qui permettra de jeter les bases d'un nouveau financement équilibré, efficace, durable et équitable. »

Le mandat confié au mandataire du gouvernement pour la révision du cadre financier couvre les aspects suivants :

- analyse et évaluation du cadre financier actuel du transport en commun ;
- analyse et évaluation de la performance des organismes de transport ;
- analyse et évaluation des besoins en investissement pour assurer le maintien en bon état des actifs et des services existants ainsi que le développement ;
- analyse et évaluation des besoins en exploitation pour financer les nouveaux services ;
- recommandation des paramètres du nouveau cadre financier du transport en commun.

Pour la région de Montréal, les paramètres du nouveau cadre financier devront porter également sur :

- les règles de financement, notamment du métro, des trains de banlieue, des dessertes métropolitaines d'autobus et des équipements régionaux ;
- les règles d'utilisation des sources de financement régionales ;
- les règles de financement des services hors territoire et de leur utilisation.

Le nouveau cadre financier doit notamment, selon le mandat du ministre des transports, tenir compte des enjeux suivants :

- l'équilibre entre les modes de transport, en particulier entre l'automobile et le transport en commun, mais également entre les différents modes de transport collectif ;
- l'équité du soutien gouvernemental et régional aux modes et aux organismes de transport ;

- l'équité des contributions municipales compte tenu des bénéfices reçus, dans une perspective d'amélioration de l'équité entre la ville centrale et les autres composantes des agglomérations ;
- le poids de la fonction transport en commun dans les budgets municipaux, l'équilibre entre les sources de financement municipal et la possibilités de diversifier ces sources de financement (assiette foncière, tarification, taxe dédiée, etc.) ;
- l'autonomie budgétaire des organismes de transport et l'imputabilité financière des décideurs ;
- la capacité du cadre financier à maintenir les actifs, à soutenir la viabilité financière des réseaux régionaux et des réseaux locaux d'autobus et la réalisation des plans de transport ;
- le déséquilibre fiscal entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec en matière de financement des transports et le respect des champs respectifs de compétence.

En vue de cette révision, le conseil d'administration de l'AMT a adopté le 22 juin 2001 des principes directeurs et des orientations financières pour la préparation de son avis à déposer d'ici le début de l'automne 2002.

Principes et orientations retenues par le conseil d'administration de 2001:

Financement du manque à gagner : principes directeurs proposés

Pour choisir les sources de financement les plus appropriées, certains principes directeurs sont utiles :

- les sources de financement retenues devraient être prévisibles, stables, suffisantes et autonomes ;
- les sources de financement additionnelles retenues devraient permettre d'établir un équilibre dans les contributions entre les partenaires ;
- toute nouvelle source de financement devrait être facile à gérer administrativement ;
- les sources retenues devraient être exportables aux autres régions du Québec.

Orientations financières en matière d'équité entre les sources de financement

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

La révision prochaine du cadre financier devrait permettre de déterminer la quantité de ressources à allouer aux transports collectifs, sa répartition et les règles de partage à modifier.

	Répartition actuelle	Statu quo projeté	Proposition d'orientations
	2001	2010	2010
	%	%	%
Usagers	39,1	37,4	39,0
Automobilistes	7,8	5,1	10,0
Gouvernement	16,1	19,3	16,0
Municipalités	37,0	38,2	35,0
	100 %	100 %	100 %

Les travaux de révision du cadre financier devraient viser un meilleur équilibre entre les contributions financières des usagers, des automobilistes, du gouvernement et des municipalités et ainsi tenir compte des retombées dont chacun bénéficie. La croissance des besoins financiers pour soutenir le développement du transport en commun et le maintien du patrimoine pour lesquels des efforts importants sont prévus requièrent un effort collectif imaginatif, auquel le secteur privé pourrait être aussi convié.

Les travaux de révision du cadre financier devront aussi ajuster certaines règles de partage du cadre financier de la Loi de l'AMT qui, à l'usage, méritent d'être révisées.

- partage des coûts des trains ;
- contributions révisées à l'intégration tarifaire ;
- partage des coûts du métro ;
- financement du RTMA ;
- financement des immobilisations prévues.

Par-delà l'atteinte d'un cadre financier efficace et équitable, le développement et l'utilisation accrue du transport en commun présentent des avantages importants pour la société, principalement en ce qui a trait à la vitalité économique de la région métropolitaine de Montréal, à la protection de l'environnement et à la qualité de vie de son milieu.

Le développement des transports collectifs est, en ce sens, une orientation prioritaire en matière de transport pour les décideurs et les citoyens et dont les investissements sont aussi porteurs de retombées économiques importantes. S'il ne se passe rien, les municipalités risquent, face à leurs différents besoins, de faire porter à nouveau leurs efforts financiers, en partie, sur des diminutions de services, allant ainsi à l'encontre de l'objectif de développement de l'achalandage qui est visé.

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

Ce chapitre présente les projets du programme d'immobilisations de l'AMT et plus spécifiquement les investissements des trois prochaines années (PTI 2003-2004-2005). Ces projets résultent des priorités énoncées par le Plan stratégique de l'AMT 1997-2007, des décisions du conseil d'administration de l'AMT et du Plan de gestion des déplacements du MTQ, tout en tenant compte des demandes spécifiques des partenaires ainsi que de l'évaluation faite par l'AMT des différents projets.

Les subventions accordées antérieurement par le MTQ ont permis à l'AMT de réaliser ou d'amorcer un grand nombre de projets. Le PTI proposé est un PTI de consolidation avec très peu de nouvelles initiatives.

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

Le tableau 5.1 résume les investissements du programme d'immobilisation de l'AMT et ceux du PTI 2003-2004-2005.

Tableau 5.1
Faits saillants - Programme d'immobilisations de l'AMT et PTI 2003-2004-2005

Programmation AMT : 2 117,1 M\$ (2003-2004-2005 et suivantes)

- 2 040,1 M\$ en projets autorisés ou proposés (dont 1 631,1 M\$ pour les prolongements de métro, les études de SLR et les grands projets)
- 77,0 M\$ en nouvelles initiatives (dont 46,2 M\$ pour les prolongements de métro, les études de SLR et les grands projets)

PTI – AMT 2003-2004-2005 : 818,5 M\$

- 753,3 M\$ en projets autorisés ou en voie d'autorisation financière (dont 434,4 M\$ pour les prolongements de métro, les études SLR et les grands projets)
- 65,2 M\$ en nouvelles initiatives

5.1 CONTRIBUTION AU FONDS D'IMMOBILISATIONS DE L'AMT

Les contributions municipales de 15,6 M\$ au fonds d'immobilisations, prévues pour 2003, sont inférieures aux prévisions initiales de 1995 (17 M\$). L'agrandissement du territoire de l'AMT à celui de la CMM ajoute 0,1 M\$ en 2002, 0,2 M\$ en 2003 et 0,3 M\$ en 2004 et années suivantes, et ne suffit pas à compenser la diminution des valeurs foncières, qui devrait d'ailleurs se poursuivre avec le dégel des rôles d'évaluation.

5.2 PROJETS DES QUATRE COMPOSANTES DU RESEAU METROPOLITAIN DE TRANSPORT COLLECTIF

5.2.1 Métro

5.2.1.1 Maintien du patrimoine

Le métro de Montréal représente un actif considérable pour la région, sa valeur de remplacement étant évaluée à 5,3 milliards de dollars en 1997. Cet actif doit être maintenu et renouvelé pour assurer le bon fonctionnement du système. C'est pourquoi des investissements substantiels de près de 1,6 milliards de dollars sont requis dans les années à venir pour rénover les stations, les différents systèmes et le matériel roulant qui date de 1963.

Réno-systèmes – phase I constitue la deuxième phase du Programme de maintien du patrimoine du métro. Ce projet de 311 M\$ sur cinq ans comprend la réfection du câblage, des systèmes de télécommunications et de ventilation du métro. Sous la responsabilité de la STM, Réno-systèmes - phase I est financé par le gouvernement du Québec (41,7 % ou 127,5 M\$), le gouvernement fédéral (33,3 % ou 103,6 M\$), l'AMT et la STM (12,5 % ou 38,9 M\$ chacune). Après avoir contribué à la rénovation des stations du réseau initial, l'AMT dépensera près de 39 M\$ pour Réno-systèmes. Puisque ces travaux ont été devancés, la part de l'AMT pour les trois prochaines années représente près de 34 M\$, dont 11 M\$ sont inscrits au PTI 2003-2004-2005. Pour le solde, soit 23 M\$, l'AMT évaluera la pertinence de financer ce montant par un service de dette, si les disponibilités du fonds d'immobilisations sont insuffisantes.

5.2.1.2 Développement du réseau

Le développement du réseau du métro est amorcé avec le prolongement de la ligne 2 est vers Laval qui entrera en service en 2006. Trois nouvelles stations sont prévues à Laval, soit Cartier, de la Concorde et Montmorency. Les stations Cartier et Montmorency seront alimentées par des parcs de stationnement incitatif d'une capacité totale de plus de 3 200 véhicules ainsi que par de nombreux circuits d'autobus, ce qui nécessitera la construction de deux nouveaux terminus. La station de la Concorde permettra la correspondance avec la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville. Le nouveau tronçon sera utilisé par environ 50 000 passagers par jour. Suite à l'avant-projet réalisé par l'AMT et ses partenaires en 1999-2001, le projet a reçu le feu vert du gouvernement du Québec, qui finance entièrement ses coûts de 378 M\$. Une formule innovatrice a été retenue par l'AMT pour la mise en œuvre, soit celle d'un mandat unique d'ingénierie, d'approvisionnement, de gestion et de construction (IAGC). Les travaux de construction ont débuté récemment.

Par ailleurs, les études de faisabilité et d'opportunité du prolongement de la ligne 5 vers Anjou et de la ligne 4 vers Longueuil ont été réalisées en 2000 et 2001 par l'AMT et ses partenaires au coût de 6,8 M\$. Le prolongement vers Anjou comprendrait six nouvelles stations sur 6,2 km au coût de 626,9 M\$ alors que celui vers Longueuil comprendrait quatre nouvelles stations sur 4,7 km pour un coût de 541,4 M\$. Les résultats des études ont été transmis au gouvernement du Québec pour décision.

Dans le prochain PTI, l'AMT prévoit d'amorcer l'étude de prolongement du métro de Côte-Vertu à Bois-Franc.

Le tableau 5.2 résume les investissements totaux prévus pour le réseau du métro par tous les partenaires. Les tableaux 5.3, 5.4 et 5.5, qui présentent les investissements pour chacune des composantes du réseau métropolitain de transport collectif, utilisent les mêmes horizons temporels. La première colonne présente les montants dépensés de 1996 à 2002 inclusivement. La colonne PTI 2003-2004-2005 représente le total des investissements prévus pour ces trois années alors que la colonne « engagements ultérieurs » comprend les sommes visant à compléter après 2005 les projets qui seront déjà initiés à cette date.

Tableau 5.2
Immobilisations, réseau du métro

(en milliers \$)

Titre du projet	Antérieur à 2003	PTI 2003-2004-2005	Engagement ultérieur à 2005	Total
Maintien du patrimoine				
Réno-station I	60 000,0	-	0	60 000,0
Réno-systèmes*	-	88 000,0	223 000,0	311 000,0
Total Maintien du patrimoine (Note 1)	60 000,0	88 000,0	223 000,0	371 000,0
Développement du réseau				
Métro Laval**	57 583,0	344 017,0	0,0	401 600,0
Métro Anjou	3 400,0	27 100,0	599 800,0	630 300,0
Métro Longueuil	3 400,0	31 300,0	510 100,0	544 800,0
Étude métro Laval ouest (Note 2)	0,0	800,0	0,0	800,0
Total Développement du réseau	64 383,0	402 417,0	1 109 900,0	1 576 700,0
Total métro	124 383,0	490 417,0	1 332 900,0	1 947 700,0

* La participation financière de l'AMT dans le projet Réno-systèmes est de 38,875 M\$, soit 12,5 % de 311 M\$

** Une somme de 22,8 M\$ autofinancée s'ajoutant aux travaux prévus de 378,8 M\$.

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

Note 2: Études gare Bois-Franc : 800 000 \$

5.2.2 Trains de banlieue

Depuis la création de l'AMT, l'achalandage du réseau de trains de banlieue est passé de 6,9 millions en 1996 à 12,2 millions de passagers en 2001, soit une augmentation de 76 %. Cette croissance est attribuable notamment à la modernisation du service sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes, à la mise en place de la ligne Montréal/Blainville, dont l'achalandage a atteint la capacité de la ligne en période de pointe, ainsi qu'à l'ouverture de nouvelles lignes vers Mont-Saint-Hilaire et Delson.

Tout comme pour le métro, les investissements consentis au réseau de trains de banlieue dont l'AMT est propriétaire et exploitante pour la période 2003-2004-2005 concernent à la fois le maintien du patrimoine et le développement du réseau.

5.2.2.1 Maintien du patrimoine

Le maintien du patrimoine des trains de banlieue comprend les projets suivants :

- des réparations majeures aux infrastructures ferroviaires (4,4 M\$), aux gares (1,6 M\$) et au matériel roulant (3,6 M\$), dont les travaux sont entrepris ;
- sur la ligne de Dorion-Rigaud, l'acquisition de 22 nouvelles voitures en remplacement des voitures 800 (65,6 M\$), actuellement en appel d'offres, la relocalisation des activités de la cour Glen pour faire place au Centre universitaire de santé McGill (57,4 M\$) et l'allongement des quais à certaines gares (1,2 M\$) ;
- sur la ligne de Deux-Montagnes, la correction en cours des interférences électromagnétiques (9,3 M\$) et l'étagement de la jonction de l'est (13 M\$, dont 6,5 M\$ par le CN), à réaliser ;
- le remplacement des roues des voitures 1000 en fonction de la nouvelle réglementation (1,3 M\$).

5.2.2.2 Développement du réseau – PTI 2003-2004-2005

Des projets, pour la plupart autorisés, sont prévus au PTI 2003-2004-2005 pour poursuivre le développement du réseau de trains de banlieue et accroître la capacité des lignes de Deux-Montagnes et de Blainville, qui sont saturées en période de pointe. L'AMT prévoit investir plus de 6 M \$ pour augmenter la capacité de la ligne de Blainville et ajouter une gare à Chabanel à Montréal. Le nouveau garage à Saint-Antoine devrait ouvrir ses portes en 2003. Sur la ligne de Mont-Saint-Hilaire, l'AMT vise réaliser, en 2003, les gares Edna-Maricourt (Longueuil) et Saint-Basile-le-Grand. Sur la ligne de Dorion-Rigaud, des sommes sont également prévues en 2003 pour compléter le nouveau garage et la nouvelle gare de Vaudreuil, consolider les gares de l'Île-Perrot et augmenter la capacité des autres stationnements incitatifs.

Si le gouvernement du Québec en autorise le financement, le réseau de trains de banlieue sur la Rive-Nord connaîtra une expansion importante dès 2004, avec la mise en place d'une nouvelle desserte ferroviaire vers Mascouche et le prolongement vers Saint-Jérôme de la ligne de Blainville. La nouvelle ligne vers Mascouche prévoit trois nouvelles gares à Mascouche, Terrebonne et Laval. Le prolongement jusqu'à Saint-Jérôme est prévu avec financement par cette dernière.

De plus, des études de faisabilité sont en cours pour mieux estimer les coûts de nouvelles lignes de train de banlieue vers Repentigny et Varennes. Le service vers Repentigny utiliserait la voie ferrée du CN au nord-est de Montréal.

5.2.2.3 Développement du réseau – Planification à long terme

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

La mise en place d'une nouvelle liaison ferroviaire rapide entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville de Montréal a fait l'objet d'une étude conjointe entre Aéroports de Montréal (ADM) et l'AMT. L'étude a permis de conclure unanimement en l'utilité de cette nouvelle desserte, par la ligne actuelle de Deux-Montagnes, pour améliorer l'accessibilité de l'aéroport et des arrondissements du nord-ouest de Montréal au coût préliminaire de 140 M \$ (\$ 1998). Trois millions de dollars sont demandés dans le PTI pour réaliser l'avant-projet.

À long terme, les lignes de Delson et de Mascouche pourraient être aménagées de façon permanente, si leur évaluation est positive.

Finalement, l'acquisition de certaines emprises ferroviaires utilisées par les trains de banlieue, la révision des processus d'entretien du matériel roulant et la reconnaissance pour l'AMT du statut d'exploitant ferroviaire pourraient améliorer la performance des trains de banlieue.

Le tableau 5.3 présente les montants dépensés à ce jour et les investissements prévus pour chacune des lignes actuelles ou futures du réseau de trains de banlieue, en utilisant les mêmes horizons que ceux du tableau 5.2 (métro).

Tableau 5.3
Immobilisations, réseau des trains de banlieue

(en milliers \$)

Trains de banlieue	Antérieur à 2003	PTI 2003-2004-2005	Engagement ultérieur à 2005	Total
Ligne Montréal/Deux-Montagnes				
Maintien du patrimoine	2 299,0	23 326,0	-	25 625,0
Développement du réseau	9 022,0	84 414,0	26 690,0	120 126,0
Total Ligne Montréal/Deux-Montagnes	11 321,0	107 740,0	26 690,0	145 751,0
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud				
Maintien du patrimoine	34 493,0	122 214,0	0,0	156 707,0
Développement du réseau	10 716,0	3 927,0	0,0	14 643,0
Total Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	45 209,0	126 141,0	0,0	171 350,0
Ligne Montréal/Blainville				
Maintien du patrimoine	2 773,0	3 195,0	0,0	5 968,0
Développement du réseau	45 122,0	26 850,0	0,0	71 972,0
Total Montréal/Blainville	47 895,0	30 045,0	0,0	77 940,0
Ligne Montréal/Saint-Hilaire				
Maintien du patrimoine	765,0	1 649,0	0,0	2 414,0
Développement du réseau	34 911,0	4 000,0	0,0	38 911,0
Total Montréal/Saint-Hilaire	35 676,0	5 649,0	0,0	41 325,0
Ligne Montréal/Delson				
Développement du réseau	10 474,0	0,0	0,0	10 474,0
Ligne Montréal/Mascouche				
Développement du réseau	311,0	39 800,0	0,0	40 111,0
Ligne Montréal/Repentigny				
Développement du réseau (étude)	59,0	241,0	0,0	300,0
Navette aéroport Dorval				
Développement du réseau (étude)	212,0	3 000,0	0,0	3 212,0
Total : Maintien du patrimoine	40 330,0	150 384,0	0,0	190 714,0
Total : Développement du réseau	110 827,0	162 232,0	26 690,0	299 749,0
Total Trains de banlieue	151 157,0	312 616,0	26 690,0	490 463,0

La réalisation de tous ces projets permettrait d'accroître l'achalandage annuel du réseau de trains de banlieue à près de 21 millions de passagers en 2006 et à 25,5 millions en 2010, ce qui représente des augmentations par rapport à 1996 respectivement de près de 200 % et de 270 %.

5.2.3 Trains légers (SLR)

Le Plan stratégique de l'AMT de 1997 entrevoyait le développement de nouveaux modes de transport structurants, modernes et moins coûteux que le métro dans les axes d'autobus ayant un achalandage élevé. Des études d'opportunité, de faisabilité et d'évaluation des expériences étrangères étaient prévues sur dix ans. L'AMT s'est vue confier, par le gouvernement du Québec, l'étude d'insertion d'un SLR en réseau dans les axes A-10, du Parc (Montréal), Henri-Bourassa (Montréal) et Roland-Therrien (Longueuil) au coût de 2,7 M \$, en 1999.

Suite à ces études, l'avant-projet de SLR sur l'A-10 a été autorisé (14 M \$) pour fins de résultats en 2003. Ce projet de 640 M \$, si autorisé, se réaliserait en cinq ans et pourrait être partagé entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec, si l'avant-projet confirme l'utilité du projet. Le SLR envisagé pour relier la Rive-Sud au centre-ville de Montréal, en partant de Brossard et en passant par l'Île des Sœurs, constitue un axe de transport offrant à une clientèle en croissance un service de transport englobant toutes les qualités d'un système de transport ultramoderne. Il répond au besoin urgent d'intervention afin d'atténuer la congestion sur l'ensemble des ponts de la Rive-Sud et au centre-ville de Montréal tout en soutenant le développement économique et la localisation des investissements, notamment du sud-ouest de l'île de Montréal.

Par ailleurs, l'étude de SLR et de réorganisation urbaine de l'avenue du Parc (600 000 \$), entreprise par l'AMT et ses partenaires en 2002, pourrait être l'amorce d'un véritable plan de SLR urbain à Montréal et au centre de Longueuil, à l'image des expériences réussies dans les métropoles européennes et américaines, qui ont eu une influence significative sur la décongestion, le rehaussement de la qualité de vie urbaine et l'essor économique.

Le tableau 5.4 présente les montants dépensés à ce jour et les investissements, en études, prévus pour le réseau de SLR, toujours selon les mêmes horizons.

Tableau 5.4
Immobilisations, réseau de trains légers (SLR)

(en milliers \$)

SLR	Antérieur à 2003	PTI 2003-2004-2005	Engagement ultérieur à 2005	Total
A-10/Estacade	12 730,0	3 970,0	-	16 700,0
Axe du Parc	300,0	300,0	-	600,0
Centre-ville	-	2 000,0	-	2 000,0
Total SLR	13 030,0	6 270,0	-	19 300,0

5.2.4 Transport métropolitain par autobus (RTMA)

Avec plus de 50 millions d'usagers par année dans les terminus (en hausse de 25 % par rapport à 1997), plus de 26 millions de passagers TC, dans 250 circuits d'autobus, empruntant ses voies réservées (+ 65 % par rapport à 1997) et 1,25 millions d'automobilistes utilisant les stationnements incitatifs (+ 125 % depuis 1996), les équipements métropolitains du RTMA jouent un rôle crucial dans le développement du transport en commun dans la région métropolitaine.

Compte tenu de sa grande efficacité et de ses coûts modérés, le RTMA demeure l'une des grandes priorités de l'AMT en 2003-2004-2005. Tel que décrit au chapitre 4, le RTMA actuel s'élargit progressivement pour mieux desservir les grandes destinations de l'agglomération (RTMA).

5.2.4.1 PTI 2003-2004-2005

Dans l'axe Thérèse-de-Blainville/Laval/Montréal, la voie réservée Marcel-Laurin sera complétée par l'ajout de deux courts tronçons, en direction sud au niveau du carrefour avec le chemin de la Côte-Vertu et en direction nord au niveau du carrefour avec le boulevard Henri-Bourassa. Les travaux de construction du terminus Côte-Vertu débuteront en 2003. Par ailleurs, l'AMT, en collaboration avec la STM, prévoit mettre en place une voie réservée en rive sur le boulevard Côte-Vertu.

Dans l'axe du pont Champlain, après la mise en place de mesures préférentielles pour l'accès au terminus Centre-ville (TCV) à la fin de 2002, les efforts les plus importants de 2003 à 2005 seront consentis à l'insertion d'une voie réservée dans l'échangeur A-10 / Taschereau avec accès direct vers le terminus Panama. Ce terminus sera réaménagé pour tirer profit de la nouvelle configuration de l'échangeur et permettre la venue d'un futur SLR. À Montréal, divers scénarios seront étudiés pour augmenter la capacité du TCV, alors que des mesures de gestion seront implantées pour réduire le temps de parcours des autobus vers la Rive-Sud, l'après-midi.

Les travaux de construction du Via-bus de l'Est ont commencé, ce qui permettra une mise en service progressive jusqu'en 2004, en y ajoutant des parcs de stationnement incitatif à Montréal et à Repentigny pour alimenter les services du Via-bus. De plus, la voie réservée sur la rue Notre-Dame à Repentigny sera prolongée et des mesures préférentielles seront mises en place au carrefour Sherbrooke / Marien à Montréal. Le PTI prévoit également des sommes pour la construction d'un stationnement incitatif, déjà autorisé, dans le secteur Charlemagne / Lachenaie ainsi que pour relocaliser et agrandir le stationnement incitatif Sherbrooke Est.

Le nouveau terminus de Saint-Eustache sera complété en 2003, ce qui permettra d'améliorer le niveau de service sur la Rive-Nord pour les déplacements est-ouest ou vers Laval.

Sur l'A-25, les travaux d'élargissement du pont Lepage seront finalisés en 2003, ce qui permettra de compléter la voie réservée jusqu'au terminus Terrebonne. Un concept sera également développé pour le prolongement de cette voie réservée entre la Montée Saint-François et le boulevard Marcel-Villeneuve. Pour la voie réservée Pie-IX, les interventions se poursuivront pour améliorer la sécurité. De plus, la faisabilité et l'opportunité de mettre en place des aménagements permanents sur l'axe Pie-IX seront analysées.

Sur la Rive-Sud, les aménagements améliorant l'accès au terminus Longueuil ainsi qu'à la voie réservée sur la Route 116 au niveau du boulevard Seigneurial seront complétés en 2003. Un nouveau parc de stationnement incitatif sera construit à Boucherville dans l'axe de la Route 132. Un échancier précis de déploiement sera mis en place pour l'ensemble des interventions du corridor de l'A-20, soit la voie réservée vers Montréal, le terminus Sainte-Julie, les stationnements incitatifs Mortagne et Montarville à Boucherville. Finalement, suite à l'ouverture de la voie réservée entre Châteauguay et le pont Honoré-Mercier à la fin de 2002, des travaux mineurs auront lieu en 2003.

Par ailleurs, au centre-ville de Montréal, de nouvelles mesures préférentielles permettront d'améliorer la fluidité des autobus entre la voie réservée René-Lévesque et celle de l'avenue du Parc.

Pour améliorer les services aux usagers des équipements métropolitains, l'AMT poursuivra les améliorations en cours aux billetteries, à la signalisation, au mobilier urbain et au transport adapté. De nouvelles caméras de surveillance seront installées pour améliorer la sécurité des usagers, parallèlement au développement du centre de contrôle.

5.2.4.2 Développement du réseau – Planification à moyen terme

Une fois complétés, les projets du PTI 2003-2004-2005, les efforts à plus long terme viseront à consolider les axes du RTMA dans lesquels le service ne sera pas remplacé par un mode plus lourd.

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

Un corridor efficace des transports collectifs sera mis en place dans l'axe de l'A-20 entre Sainte-Julie et le pont-tunnel L.-H.-LaFontaine. Cet axe, alimenté par les parcs de stationnement incitatif Sainte-Julie, Montarville et de Mortagne, pourra desservir le centre-ville de Montréal via la rue Notre-Dame modernisée et la station de métro Radisson. Le service pourrait même être offert jusqu'à la future station Anjou du prolongement de la ligne 5, et pourrait continuer sur la voie réservée de l'A-25, si décidée.

En fonction des résultats des études prévues au PTI 2003-2004-2005, les services d'autobus des axes Pie-IX, Henri-Bourassa et A-40 pourraient bénéficier de réaménagements majeurs de la voirie. Finalement, dans l'axe de l'A-40, des aménagements similaires pourraient améliorer la performance du TC et augmenter sa part de marché dans cet axe stratégique pour toute la région métropolitaine.

Enfin, des projets-pilotes de réaménagements d'artères et de dessertes dédiées sur rues commerciales pourront être mis de l'avant par les municipalités intéressées, avec le soutien de l'AMT.

Le tableau 5.5 présente les montants dépensés à ce jour et les investissements prévus pour chacun des éléments du RTMA, soit les parcs de stationnement incitatif, les terminus, les voies réservées métropolitaines et les projets-pilotes de réaménagement de la voirie.

Tableau 5.5
Immobilisations, réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)

(en milliers de \$)

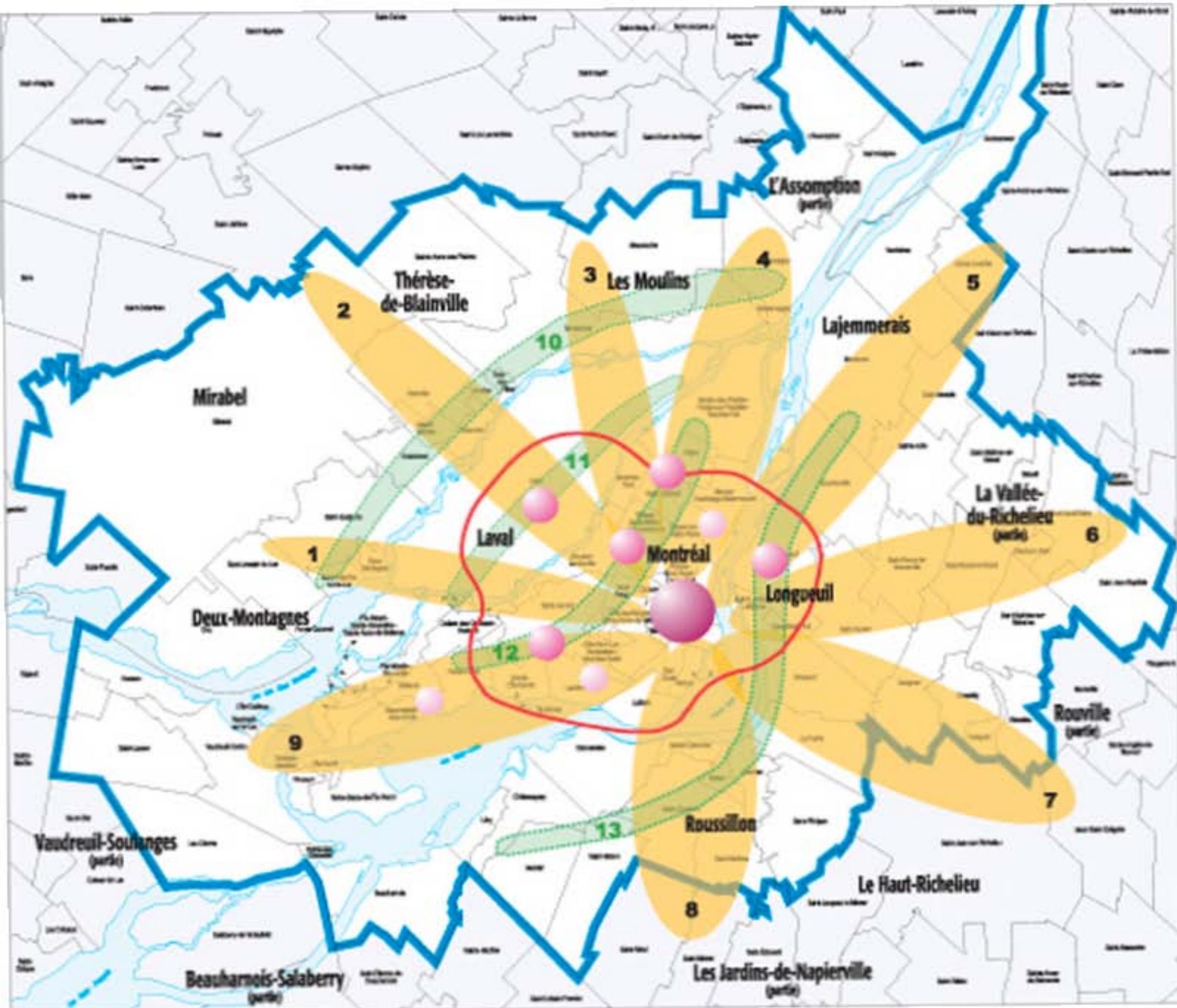
Équipements métropolitains	Antérieur à 2003	PTI 2003-2004-2005	Engagement ultérieur à 2005	Total
Terminus	37 396,0	14 306,0	0,0	51 702,0
Stationnements incitatifs	21 362,0	13 422,0	0,0	34 784,0
Voies réservées et mesures préférentielles	61 003,0	40 700,0	9 890,0	111 593,0
Divers (sécurité, information aux usagers, transport adapté)	4 113,0	9 188,0	1 000,0	14 301,0
Réaménagement d'artères	0,0	4 500,0	0,0	4 500,0
Équipement de vente et perception	902,0	3 290,0	5 808,0	10 000,0
Total Équipements métropolitains	124 776,0	85 406,0	16 698,0	226 880,0

5.3 INTERVENTIONS DANS LES CORRIDORS MÉTROPOLITAINS

Depuis le Plan stratégique 1997-2007, les interventions de l'AMT sont déployées dans les corridors prioritaires de déplacements métropolitains, dans le but d'offrir une alternative en transport collectif performante vers le centre de l'agglomération et dans les axes est-ouest.

Les fiches de l'annexe G- exposent, par corridor, les interventions complétées à ce jour, les projets inscrits au PTI 2003-2004-2005 ainsi que ceux prévus à long terme. Chaque fiche présente également l'évolution des déplacements TC dans le corridor entre 1993 et 1998. Dans plusieurs corridors, les interventions permettant d'améliorer l'offre de TC ont été mises en œuvre après 1998. L'enquête O-D de 2003 permettra de bien mesurer les impacts des interventions de l'AMT et de ses partenaires des organismes de transport dans les corridors.

Pôles et corridors de déplacements métropolitains



Corridors vers le centre de l'agglomération

- 1 Deux-Montagnes / Laval / Montréal
- 2 Thérèse-de-Blainville / Laval / Montréal
- 3 Des Moulins / Laval / Montréal
- 4 L'Assomption / Montréal
- 5 Lajemmerais / Longueuil / Montréal
- 6 La Vallée-du-Richelieu / Longueuil / Montréal
- 7 Rouville / Longueuil / Montréal
- 8 Roussillon / Montréal
- 9 Vaudreuil-Soulanges / Montréal

Corridors est-ouest

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

- Destination principale
- Grandes destinations
- Autres destinations

LIMITES

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

0 5 10 km

5.4 AUTRES PROJETS MÉTROPOLITAINS EN SOUTIEN AUX RÉSEAUX LOCAUX

En plus de l'amélioration de l'offre de transports collectifs dans les 13 corridors métropolitains de déplacements, l'AMT investira plus de 15 M \$ au cours des trois prochaines années pour améliorer, à l'échelle de toute la région, les services aux usagers, la signalisation, la sécurité dans ses installations et les équipements de vente et de perception, dont une brève description est faite ci-dessous.

Équipements de vente et de perception

L'AMT et les AOT de la région métropolitaine ont confié, dans le cadre d'un protocole, le mandat à la STM d'acquérir, d'implanter et de mettre en service pour eux et pour la STM le nouveau système automatisé de vente et perception qui reposera sur la carte à puce. L'appel d'offres a été lancé en juillet 2002 pour un dépôt des soumissions prévu au 28 octobre 2002 et une adjudication au cours du premier trimestre 2003. La mise en service du système est prévue en 2005.

L'AMT a toujours appuyé ce projet pour son caractère métropolitain, car il s'adresse à toutes les AOT et met à sa disposition un formidable outil d'intégration tarifaire, de coordination des services, de collecte des données de transport et d'accessibilité au transport collectif. L'AMT assumera donc certains coûts liés à l'acquisition du système de vente et de perception, selon les principes suivants :

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

Sur la base de ces principes, les dépenses identifiées sont les suivantes :

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

Ces dépenses seront totalement ou partiellement prises en charge.

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

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

2. Dépenses de développement des logiciels

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

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

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

4. Prise en charge d'une partie des coûts liés à l'acquisition du système central

Plus de 80 % des transactions traitées par le système central seront des transactions relatives aux déplacements locaux sur le réseau de la STM. Environ 13,5 % des transactions seront relatives à des déplacements métropolitains. Les 7 % restants seront relatifs à des déplacements locaux réalisés sur les réseaux des autres AOT dont celui des trains de banlieue. L'AMT prendra en charge les coûts d'acquisition du système central au prorata de l'achalandage métropolitain, selon une formule à établir.

5.5 LES PRINCIPES ET CRITÈRES DE SÉLECTION DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS MÉTROPOLITAINS

▪ Les principes

Les principes suivants encadrent les choix :

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

▪ Les critères de sélection

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

a) Achalandage :

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

b) Aménagement du territoire :

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

c) Urgences :

- sécurité ;
- bris ;
- conservation du patrimoine.

d) Finances :

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

e) Économie :

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

f) Portée métropolitaine :

g) Impacts environnementaux :

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

▪ **Règles encadrant l'usage du fonds d'immobilisations de l'AMT**

- Contribuer au financement d'équipements qualifiés de métropolitains. Les impacts financiers sont sur le fonds d'immobilisations de l'AMT et sur le budget d'exploitation (volet : aide métropolitaine et exploitation d'équipements métropolitains). L'AMT recherche l'acquisition d'actifs à titre gratuit et un partenariat financier avec les intervenants concernés.
- Contribuer au financement d'équipements ou de mesures que l'AMT juge utiles, en fonction de ses critères, sans que cela ne l'engage à reconnaître ces équipements comme métropolitains. L'impact est alors uniquement sur le fonds d'immobilisations de l'AMT.
- Financer seule des projets à partir du fonds d'immobilisations.

- Trouver de nouvelles sources de financement pour réaliser le programme d'immobilisations qu'elle propose.
- Payer comptant, de préférence aux emprunts, la part que l'AMT doit assumer à partir de son fonds d'immobilisations métropolitain.

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS (PTI) 2003-2004-2005

	Taux de subvention du MTQ	ANTÉRIEUR AU 1 JANVIER 2003				2003				2004				2005				Total 2003-04-05	Engag. ultér 2005 et plus	Total
		AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total	AMT	MTQ	Autres	Total			
		A. Maintien du patrimoine																		
Projets autorisés																				
Méto Réno-systèmes - phase I Note (1)	0%	0,0	0,0	0,0	0,0	3 000,0	0,0	0,0	3 000,0	4 000,0	0,0	0,0	4 000,0	4 000,0	0,0	0,0	4 000,0	11 000,0	27 875,0	38 875,0
Refroidissement de l'air de ventilation du terminus Longueuil	75%	50,0	150,0	0,0	200,0	137,5	412,5	0,0	550,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	550,0	0,0	750,0
Remplacement de 22 voitures (remplacement des voitures 800) - Ligne Montréal / Dorion-Rigaud	100%	0,0	200,0	0,0	200,0	0,0	15 855,0	0,0	15 855,0	0,0	32 913,0	0,0	32 913,0	0,0	16 868,0	0,0	16 868,0	65 636,0	0,0	65 836,0
Signalisation ferroviaire - Ligne Montréal / Blainville	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	1 507,0	4 521,0	0,0	6 028,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6 028,0	0,0	6 028,0
Modification aux 26 voitures - Ligne Montréal / Blainville	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	240,0	720,0	0,0	960,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	960,0	0,0	960,0
Réparations majeures aux infrastructures - Trains (5 lignes)	0%	1 100,0	0,0	0,0	1 100,0	1 100,0	0,0	0,0	1 100,0	1 100,0	0,0	0,0	1 100,0	1 100,0	0,0	0,0	1 100,0	3 300,0	0,0	4 400,0
Réparations majeures aux gares - Trains (5 lignes)	0%	415,0	0,0	0,0	415,0	415,0	0,0	0,0	415,0	415,0	0,0	0,0	415,0	415,0	0,0	0,0	415,0	1 245,0	0,0	1 660,0
Réparations majeures-matériel roulant - Trains (5 lignes)	0%	1 543,0	0,0	0,0	1 543,0	666,0	0,0	0,0	666,0	683,0	0,0	0,0	683,0	700,0	0,0	0,0	700,0	2 049,0	0,0	3 592,0
Remplacement des roues selon la nouvelle réglementation - Voitures 1000	0%	825,0	0,0	0,0	825,0	500,0	0,0	0,0	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	500,0	0,0	1 325,0
Allongement des quais - Ligne Montréal / Dorion - Rigaud	75%	12,5	37,5	0,0	50,0	283,5	850,5	0,0	1 134,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 134,0	0,0	1 184,0
Entretien majeur des équipements métropolitains	0%	400,0	0,0	0,0	400,0	400,0	0,0	0,0	400,0	400,0	0,0	0,0	400,0	400,0	0,0	0,0	400,0	1 200,0	0,0	1 600,0
Étagement de la jonction de l'est - Ligne Montréal / Deux-Montagnes	38%	0,0	0,0	0,0	0,0	125,0	375,0	500,0	1 000,0	775,0	2 325,0	3 100,0	6 200,0	725,0	2 175,0	2 900,0	5 800,0	13 000,0	0,0	13 000,0
Nouvelles initiatives																				
Réfection des quais à la gare Lucien L'Allier	75%	0,0	0,0	0,0	0,0	125,0	375,0	0,0	500,0	103,8	311,3	0,0	415,0	0,0	0,0	0,0	0,0	915,0	0,0	915,0
Acquisition d'emprises ferroviaires Note(2)	75%	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)	note(2)
Total maintien du patrimoine		4 345,5	387,5	0,0	4 733,0	8 499,0	23 109,0	500,0	32 108,0	7 476,8	35 549,3	3 100,0	46 126,0	7 340,0	19 043,0	2 900,0	29 283,0	107 517,0	27 875,0	140 125,0

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

Note (2) Ce projet est en cours de négociations

* Projets autorisés dans le PTI 2002-2003-2004 de l'AMT et en processus d'autorisation financière gouvernementale.

PTI page 2

PTI page 3

PTI page 4

PTI page 5

PTI page 6

5.6 L'ORDRE DE PRIORITÉ DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS DE L'AMT

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

Priorité 1 : Maintien du patrimoine

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

Projets autorisés ou en cours d'autorisation par le gouvernement du Québec* par ordre de priorité :

- métro Réno-systèmes - phase I ;
- signalisation ferroviaire et modification aux 26 voitures – Ligne Montréal/Blainville ;
- remplacement de 22 voitures – ligne Montréal/Dorion-Rigaud* ;
- refroidissement de l'air de ventilation du terminus Longueuil ;
- réparations majeures aux infrastructures – trains (5 lignes) ;
- réparations majeures aux gares – trains (5 lignes) ;
- réparations majeures – matériel roulant – trains (5 lignes) ;
- remplacement des roues selon la nouvelle réglementation – voiture 1000 ;
- allongement des quais – ligne Montréal/Dorion-Rigaud ;
- étagement de la jonction de l'est – ligne Montréal / Deux-Montagnes ;
- entretien majeur des équipements métropolitains.

Nouvelles initiatives au PTI 2003-2004-2005 par ordre de priorité* :

- réfection des quais à la gare Lucien-L'Allier (nouvelle initiative) ;
- acquisition d'emprises ferroviaires (autofinancé).

Pour cet ensemble de projets, l'AMT prévoit un coût total de 140,125 M\$ réparti comme suit :

Année	Montant Projets autorisés	Montant Nouvelles initiatives
Antérieures à 2003	4,733 M\$	-
2003	31,608 M\$	0,500 M\$
2004	45,711 M\$	0,415 M\$
2005	29,283 M\$	-
Années suivantes	27,875 M\$	-

Financé de la façon suivante :		
AMT	55,308 M\$	0,229 M\$
MTQ	77,402 M\$	0,686 M\$
Autres sources	6,500 M\$	-

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

Priorité 2 : Consolidation des axes du réseau

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

1. Les voies réservées

Projets autorisés ou en cours d'autorisation financière* par ordre de priorité :

- voie réservée boul. René-Lévesque ;
- voie réservée Marcel-Laurin/Côte-Vertu ;
- mesures préférentielles et voie réservée Côte-Vertu ;
- voie réservée - échangeur Taschereau ;
- voie réservée A-25 (pont Lepage) – phase I ;
- étude - prolongement de la voie réservée A-20 ;
- voie réservée Taschereau – phase II (de la rue Mario au boulevard Rome).

Nouvelles initiatives au PTI 2003-2004-2005 par ordre de priorité* :

- mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame/Repentigny – phase II ;
- voie réservée Saint-Charles Ouest – phase I ;
- amélioration de la voie réservée Côte-des-Neiges / René-Lévesque / Parc ;
- voie réservée A-25 – phase II ;
- prolongement de la voie réservée A-20.

2. Les terminus

Projets autorisés ou en cours d'autorisation financière* par ordre de priorité :

- place d'accueil – terminus Longueuil ;
- terminus Côte-Vertu ;
- terminus Saint-Eustache – phase I ;
- terminus Terrebonne – phase II* ;
- réorganisation du terminus et stationnement Brossard/Panama* ;
- terminus et stationnement Sainte-Julie.

Nouvelles initiatives au PTI 2003-2004-2005 par ordre de priorité* :

- augmentation de la capacité au terminus Centre-ville ;
- terminus Côte-Vertu – aménagement complémentaire.

3. Les stationnements incitatifs

Projets autorisés ou en cours d'autorisation financière* par ordre de priorité :

- stationnement - gare Sainte-Dorothée – phase II ;
- relocalisation et agrandissement - stationnement Sherbrooke Est ;
- stationnement Rive-Nord Est – phase II ;
- stationnement Lachine – ligne Montréal/Dorion-Rigaud ;
- relocalisation du stationnement incitatif Delson ;
- stationnement Route 132 – Varennes ;
- stationnement incitatif Montarville ;
- stationnement A-440/A-13* ;
- stationnement boulevard A-440/A-25* ;
- stationnement – Boucherville*.

Nouvelles initiatives au PTI 2003-2004-2005 par ordre de priorité* :

- stationnements incitatifs aux abords du Via-bus ;
- stationnement Route 138/A-30 (Châteauguay).

4. Les trains de banlieue

Projets autorisés ou en cours d'autorisation financière* par ordre de priorité :

- doublement de la voie ferrée entre Bois-Franc et A-13 ;
- accroissement de la capacité – ligne Montréal/Deux-Montagnes* ;
- étude d'opportunité – gares McGill, Édouard-Montpetit ;
- gare intermodale Vaudreuil-Dorion ;
- consolidation des gares de l'Île-Perrot ;
- étude – desserte du parc industriel de Mirabel ;
- aménagement permanent des gares et des infrastructures - ligne Montréal/Blainville* ;
- gare Saint-Basile-le-Grand ;
- construction – gare Edna-Maricourt* ;
- actualisation de l'étude de trains de banlieue de Repentigny et du nord de Montréal.

Nouvelles initiatives au PTI 2003-2004-2005 par ordre de priorité* :

- gare Chabanel ;
- gare Concorde.

Pour cet ensemble de projets, l'AMT prévoit un coût total de 190,686 M\$ réparti comme suit :

Année	Montant Projets autorisés	Montant Nouvelles initiatives
Antérieures à 2003	12,531 M\$	-
2003	37,549 M\$	2,275 M\$
2004	36,821 M\$	6,170 M\$
2005	57,060 M\$	1,700 M\$
Années suivantes	26,790 M\$	9,790 M\$

Financé de la façon suivante :

AMT	25,164 M\$	4,984 M\$
MTQ	145,587 M\$	14,951 M\$
Autres sources	-	-

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

Priorité 3 : Mesures préférentielles en soutien aux réseaux locaux

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

Projets autorisés ou en cours d'autorisation financière* par ordre de priorité :

- amélioration de la sécurité – voie réservée Pie-IX et système de diffusion vocale;
- voie réservée Pie-IX – mesures préférentielles aux intersections et en tronçon – phases I et II ;
- gestion de la circulation aux approches du terminus Centre-ville ;
- mesures préférentielles – voie réservée Route 116 – phase I ;
- étude sur l'axe Henri-Bourassa ;
- équipement de vente et de perception ;
- signalisation dynamique terminus Angrignon/Henri-Bourassa/Radisson ;
- harmonisation des horaires des AOT ;
- service téléphonique à la clientèle et outils d'information ;
- sécurité – système de caméras dans les stationnements ;
- mesures préférentielles sur le réseau de transport métropolitain et local ;
- transfert des actifs des sociétés de transport ;
- amélioration des équipements métropolitains ;
- signalétique en gare ;
- mesures préférentielles - Route 132 / Montbrun ;
- sécurité – centre de contrôle ;
- système de réservation pour les utilisateurs du transport adapté ;
- études diverses à la demande des partenaires ;
- mesures préférentielles à l'approche de la voie réservée pont Champlain – direction sud (Montréal)* ;
- signalisation dynamique aux usagers en gare* ;
- mesures préférentielles chemin Chambly – phase II*.

Nouvelles initiatives au PTI 2003-2004-2005 par ordre de priorité* :

- voie réservée Pie-IX – mesures préférentielles aux intersections et en tronçons – phase III ;
- terminus, stationnement et gares – services complémentaires ;
- étude pour l'implantation de mesures préférentielles sur A-40 ;
- études et projet-pilote de mesures favorisant l'accessibilité aux abords des gares de trains et des stations du métro ;
- étude de dessertes dédiées – rues commerciales ;
- étude et projets-pilotes de réaménagement d'artères dans les corridors métropolitains (Rive-Nord, Rive-Sud et Laval) ;
- mesures préférentielles – voie réservée Route 116 – phase II.

Pour cet ensemble de projets, l'AMT prévoit un coût total de 42,381 M\$ réparti comme suit :

Année	Montant Projets autorisés	Montant Nouvelles initiatives
Antérieures à 2003	7,225 M\$	0,600 M\$
2003	7,876 M\$	2,650 M\$
2004	5,850 M\$	5,100 M\$
2005	5,671 M\$	0,600 M\$
Années suivantes	5,809 M\$	1,000 M\$

Financé de la façon suivante :		
AMT	24,529 M\$	1,688 M\$
MTQ	7,652 M\$	6,062 M\$
Autres sources	0,250 M\$	2,200 M\$

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

Priorité 4 : Développement du réseau de transport métropolitain

Projets autorisés ou en cours d'autorisation financière* par ordre de priorité :

- prolongement du métro vers Laval ;
- avant-projet – SLR/A-10 et réalisation sous réserve de décision ;
- étude SLR – axe avenue du Parc ;
- étude SLR – axe Vieux-Port de Montréal ;
- étude SLR – axe Parc Jean-Drapeau / Centre-ville ;
- Via-bus de l'Est en site propre ;
- mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke ;
- mesures préférentielles sur Notre-Dame/Repentigny ;
- prolongement du métro, ligne 5 est Anjou* ;
- prolongement du métro, ligne 4 Longueuil* ;
- prolongement de la ligne de trains Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme*.

Nouvelles initiatives au PTI 2003-2004-2005 par ordre de priorité* :

- étude d'aménagement permanent – voie réservée Pie-IX ;
- avant-projet – navette Dorval ;
- trains – ligne Montréal / Mascouche ;
- étude d'un réseau SLR au centre de l'agglomération ;
- étude – prolongement du métro – ligne 2 ouest.

Le coût total prévu de ces projets est de 1 677,253 M\$ réparti comme suit :

Année	Montant Projets autorisés	Montant Nouvelles initiatives
Antérieures à 2003	86,791 M\$	0,400 M\$
2003	172,307 M\$	4,700 M\$
2004	124,638 M\$	20,100 M\$
2005	137,417 M\$	21,000 M\$
Années suivantes	1,109,900 M\$	-

Financé de la façon suivante :		
AMT	286,058 M\$	10,050 M\$
MTQ	1,320,940 M\$	34,550 M\$
Autres sources	24,055 M\$	1,600 M\$

Priorité 5 : Autres projets incontournables

Projets autorisés ou en cours d'autorisation par le gouvernement du Québec* par ordre de priorité :

- Relocalisation de la cour Glen* ;
- Correction des interfaces électromagnétiques.

Le coût total prévu de ces projets est de 66,636 M\$ réparti comme suit :

Année	Montant Projets autorisés	Montant Nouvelles initiatives
Antérieures à 2003	5,079 M\$	-
2003	35,117 M\$	-
2004	26,440 M\$	-
2005	-	-
Années suivantes	-	-
Financé de la façon suivante :		
AMT	-	-
MTQ	9,256 M\$	-
Autres sources	57,380 M\$	-

--