



## RÉVISION DU PLAN STRATÉGIQUE

## DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT MÉTROPOLITAIN



*« Partenaires, maintenant vers 2007, horizon 2012.  
Une vision métropolitaine. »*

## Présentation du document

En 1997, le premier « Plan stratégique de développement du transport métropolitain » était approuvé après une vaste consultation auprès de 500 décideurs. La région métropolitaine de Montréal se dotait ainsi, pour la première fois, d'un outil de développement et d'intégration des transports collectifs porteur d'une vision d'avenir.

Cinq ans plus tard, le temps est venu d'évaluer les efforts accomplis, de réactualiser, à la lumière de l'évolution du contexte métropolitain, les défis et les objectifs, et d'identifier de nouvelles pistes d'intervention pour y parvenir. Cette remise à jour permet de s'assurer que le Plan stratégique reflète l'évolution de la région, réponde toujours à ses attentes et continue d'encadrer et de soutenir le développement vigoureux des transports collectifs jusqu'en 2007, voire 2012 et au-delà.

Ce Plan stratégique révisé présente une vision intégrée de l'aménagement du territoire et du développement des transports collectifs pour contribuer ainsi à faire de la région métropolitaine de Montréal, une métropole solidaire, attrayante, compétitive, viable et reconnue internationalement pour son dynamisme et sa qualité de vie.

Ce document, transmis à la Communauté métropolitaine de Montréal pour approbation, vise à alimenter la réflexion qui mènera à l'adoption d'un premier schéma d'aménagement métropolitain.

Florence Junca-Adenot  
Présidente-directrice générale  
Agence métropolitaine de transport

James Byrns, ing.  
Vice-président  
Planification et développement

## PRÉFACE

Dans la foulée du Plan stratégique 1997-2007, le Plan stratégique révisé propose :

- un projet collectif métropolitain dont le succès dépend de la participation et de la coopération de tous les intervenants ;
- un guide d'actions réalistes et ordonnancées dans le temps ;
- une approche évolutive et active ;
- un ensemble de propositions dont les résultats, mesurés chaque année, assurent sa progression ;
- une démarche arrimée à celle de la révision du cadre financier du transport en commun.

Le Plan stratégique rassemble les idées, les forces et les actions pour atteindre des buts communs :

- augmenter l'utilisation des transports collectifs, tous modes confondus ;
- améliorer la mobilité des personnes dans la région métropolitaine dans un contexte d'accroissement des déplacements et de la congestion, en soutien à l'amélioration de la qualité de vie du cœur de Montréal et du développement économique de la région métropolitaine ;
- maintenir et développer un des réseaux de transport collectif les plus efficaces en Amérique du Nord ;
- restreindre la nécessité de construire ponts, autoroutes et routes ;
- utiliser des moyens économiques et respectueux de l'environnement pour gérer la congestion dans une société fortement « motorisée » ;
- soutenir le développement économique de la région, la préservation de la qualité de vie et la protection de l'environnement métropolitain.

Le Plan stratégique s'est appuyé sur :

- les différents rapports et études réalisés au cours des dernières années, particulièrement ceux du MTQ, du MAMM et de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) ;
- les travaux innovateurs et les réflexions animées par l'AMT à l'échelle métropolitaine aux fins de la révision du Plan stratégique ;
- les nombreux collaborateurs des organismes partenaires de la région ;
- une participation active du MTQ et des ministères concernés ;
- une large consultation positive ;
- l'équipe de l'AMT.

## Faits saillants

	Plan stratégique 1997-2007	Plan stratégique révisé 1997-2007, horizon 2012	
<b>Le contexte</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de l'AMT en 1996</li> <li>- Premier plan stratégique de développement du transport métropolitain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de la CMM en 2001, nouvelles villes</li> <li>- Plan de gestion des déplacements du MTQ 2000-2010</li> <li>- Cadre d'aménagement du MAMM 2001-2021</li> <li>- Protocole de Kyoto, Plan d'action du gouvernement québécois</li> <li>- Révision du cadre financier du transport en commun</li> </ul>	
<b>Le diagnostic</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispersion des lieux de résidence et d'emploi</li> <li>- Déclin de l'achalandage TC <b>(-0,9 % / an)</b></li> <li>- Érosion de la part modale TC</li> <li>- Sous-utilisation des infrastructures TC</li> <li>- Coût moyen TC par usager croissant</li> <li>- Congestion routière croissante</li> <li>- Manque de ressources en transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispersion des lieux de résidence et d'emploi, mais stabilisation démographique au centre</li> <li>- Reprise de l'achalandage TC <b>(+1,6 % / an)</b> particulièrement pour métro, trains de banlieue et circuits métropolitains (RTMA)</li> <li>- Maintien de la part modale TC dans les corridors métropolitains</li> <li>- Pressions sur les budgets d'exploitation en raison de l'achalandage accru</li> <li>- Expansion du TC freinée par ressources limitées</li> </ul>	
<b>La vision</b>			
	<i>Un réseau métropolitain de transport des personnes moderne, efficace et attrayant en soutien au développement de la région de Montréal.</i>	<i>Les transports collectifs comme instrument privilégié de développement d'une région métropolitaine solidaire, attrayante, compétitive et viable.</i>	
<b>Les défis</b>			
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Assurer des déplacements fluides</li> <li>2. Desservir les pôles d'activités</li> <li>3. Freiner le déclin du TC</li> <li>4. Améliorer les services de TC</li> <li>5. Améliorer le financement du TC</li> <li>6. Renforcer la concertation métropolitaine</li> <li>7. Intégrer aménagement et transport</li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b>TRANSPORT</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Offre</b></p> <p>Améliorer l'offre TC pour constituer une alternative efficace à l'automobile</p> <p style="text-align: center;"><b>Demande</b></p> <p>Influencer la demande de transport pour favoriser les modes alternatifs à l'automobile</p>	<p style="text-align: center;"><b>AMÉNAGEMENT</b></p> <p>Desservir les pôles d'activité et déployer une stratégie de développement urbain favorable au TC</p>
		<p style="text-align: center;"><b>MOBILISATION</b></p> <p>Mobiliser les forces vives de la région pour promouvoir le TC</p>	<p style="text-align: center;"><b>FINANCEMENT</b></p> <p>Assurer durablement la viabilité financière du TC</p>
<b>Les objectifs</b>			
Coiss. ann.	<b>+ 1,0 %</b>	Hypothèse moyenne: <b>+1,7 %</b>	Hypothèse forte: <b>+2,7 %</b>
Dépl. PAM	+51 000 (1993 – 2007)	+88 000 (1998 – 2012)	+147 000 (1998 – 2012)
%TC PAM	28% (2007)	26% (2012)	30% (2012)
<b>Les moyens</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interventions générales (gestion de la demande, maintien du patrimoine, équipements métropolitains, système tarifaire)</li> <li>- Développement de l'offre de service TC dans les neuf corridors métropolitains</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>TRANSPORT</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Offre</b></p> <p>APPROCHE GÉOGRAPHIQUE APPROCHE INTÉGRATION</p> <p style="text-align: center;"><b>Demande</b></p> <p>APPROCHE TARIFAIRE APPROCHE EMPLOYEUR APPROCHE PROMOTION</p>	<p style="text-align: center;"><b>AMÉNAGEMENT</b></p> <p>APPROCHE MUNICIPALITÉS</p> <p><i>Politique de stationnement</i> <i>Densification pôles et corridors TC</i> <i>Partage de la voirie</i></p>
		<p style="text-align: center;"><b>MOBILISATION</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>FINANCEMENT</b></p>
<b>Les ressources</b>			
Immobilisations (milliards de \$)			
	Réseau métropolitain: 1,049	Réseau métropolitain: 4,688	
	Réseaux locaux: 0,946	Réseaux locaux: 0,838	
	<b>1,995</b>	<b>5,526</b>	
Coûts d'exploitation annuels (milliards de \$)			
	<b>1,227 (2007)</b>	<b>1,281 (2010)</b>	

## Synthèse des immobilisations prévues en 1997, réalisées à ce jour et envisagées pour 2003-2012

### a) par composantes du réseau

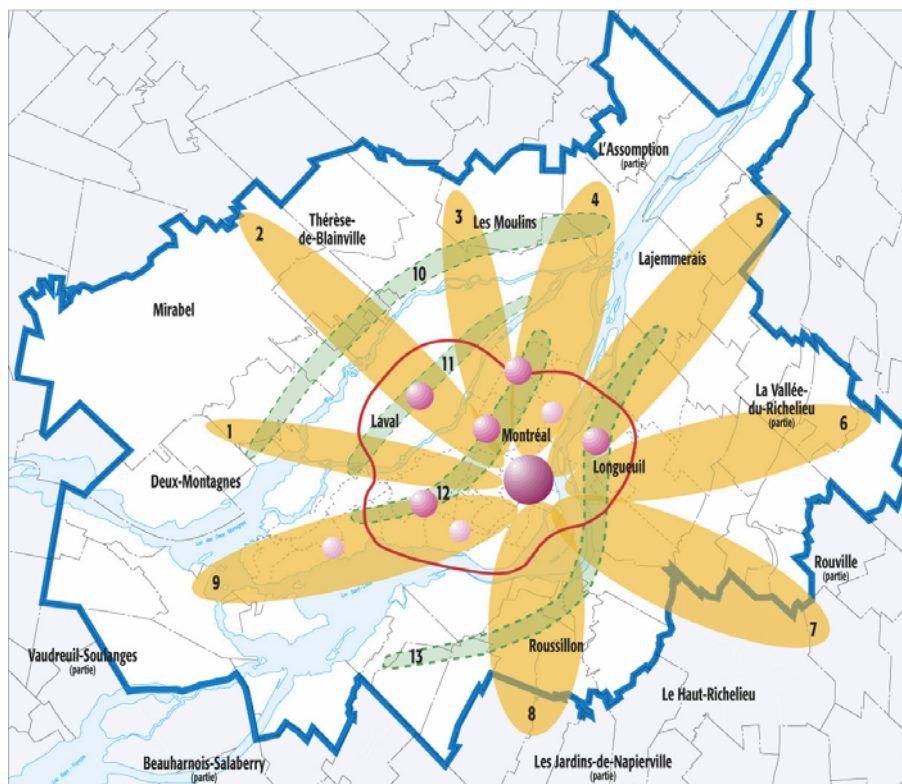
	Prévu Plan strat. 1997 1997-2006	Réalisé à ce jour 1997-2002	Plan stratégique - 2003 à 2012			
			Court terme	Moyen terme	Total	%
<b>RÉSEAU MÉTROPOLITAIN</b>						
<b>Méto</b>						
Maintien du patrimoine <sup>1</sup>	445,1	60,0	365,0	1 326,4	1 691,4	30,6%
Développement du réseau	40,8	68,6	452,8	1 109,9	1 562,7	28,3%
	<b>485,9</b>	<b>128,6</b>	<b>817,8</b>	<b>2 436,3</b>	<b>3 254,1</b>	<b>58,9%</b>
<b>Trains de banlieue</b>						
Maintien du patrimoine	40,6	41,4	103,3	24,0	127,3	2,3%
Amélioration et consolidation			125,7	69,8	195,5	3,5%
Développement du réseau	59,6	105,6	56,6	163,7	220,3	4,0%
	<b>100,2</b>	<b>146,9</b>	<b>285,6</b>	<b>257,5</b>	<b>543,1</b>	<b>9,8%</b>
<b>Trains légers (SLR)</b>						
Développement du réseau	0,0	13,0	14,6	641,0	655,6	11,9%
<b>Réseau de transport métropolitain par autobus</b>						
Amélioration et consolidation			107,8	30,9	138,6	2,5%
Développement du réseau			29,3	0,0	29,3	0,5%
	<b>378,0</b>	<b>123,9</b>	<b>137,1</b>	<b>30,9</b>	<b>168,0</b>	<b>3,0%</b>
<b>Autres projets divers</b>	<b>84,8</b>	<b>0,9</b>	<b>61,6</b>	<b>5,8</b>	<b>67,4</b>	<b>1,2%</b>
<b>TOTAL RÉSEAU MÉTROPOLITAIN</b>	<b>1 048,8</b>	<b>413,4</b>	<b>1 316,7</b>	<b>3 371,5</b>	<b>4 688,2</b>	<b>84,8%</b>
<b>RÉSEAUX LOCAUX D'AUTOBUS (STM, RTL, STL)</b>						
Maintien du patrimoine - autobus	454,2	392,2			586,1	10,6%
Maintien du patrimoine - autres	121,2	30,7			212,0	3,8%
Autres projets	370,8	57,4			40,0	0,7%
	<b>946,2</b>	<b>480,3</b>			<b>838,1</b>	<b>15,2%</b>
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>1 995,0</b>	<b>893,6</b>			<b>5 526,3</b>	<b>100,0%</b>

<sup>1</sup>Ces investissements font partie de la programmation de la STM.

## Synthèse des immobilisations prévues en 1997, réalisées à ce jour et envisagées pour 2003-2012

### b) par corridor métropolitain

Corridors métropolitains	Prévu Plan strat. 1997-2006	Réalisé à ce jour 1997-2002	Plan stratégique - 2003 à 2012			
			Court terme	Moyen terme	Total	%
1 Deux-Montagnes / Laval / Montréal		12,4	111,6	35,5	147,1	5%
2 Thérèse-de-Blainville / Laval / Montréal	81,2	122,1	446,2	173,4	619,6	21%
3 Les Moulins / Laval / Montréal		8,5	56,9	0,0	56,9	2%
4 L'Assomption / Montréal	9,1	21,2	37,3	0,0	37,3	1%
5 Lajemmerais / Longueuil / Montréal		1,7	5,9	9,8	15,7	1%
6 La Vallée-du-Richelieu / Long. / Montr.	150,3	65,2	46,2	524,3	570,5	20%
7 Rouville / Longueuil / Montréal		38,8	33,8	641,1	674,9	23%
8 Roussillon / Montréal	6,5	24,4	15,0	30,1	45,1	2%
9 Vaudreuil-Soulanges / Montréal	10,2	42,4	77,3	7,6	84,9	3%
10 Rive-Nord est-ouest	0,0	0,4	3,6	0,0	3,6	0%
11 Laval est-ouest	0,0	0,0	0,5	0,5	1,0	0%
12 Montréal est-ouest	216,0	4,9	35,3	595,6	630,9	22%
13 Rive-Sud est-ouest	0,0	1,6	0,7	0,5	1,2	0%
<b>Total des 13 corridors métropolitains</b>	<b>473,3</b>	<b>343,6</b>	<b>870,4</b>	<b>2 018,3</b>	<b>2 888,7</b>	<b>100,0%</b>
<b>Autres investissements métropolitains</b>	<b>575,6</b>	<b>69,7</b>			<b>1 799,5</b>	
<b>Réseaux locaux d'autobus</b>	<b>946,2</b>	<b>480,3</b>			<b>838,1</b>	
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>1 995,1</b>	<b>893,6</b>			<b>5 526,3</b>	



## Synthèse des interventions prévues en 1997, réalisées à ce jour et envisagées pour 2003-2012

DÉFI TRANSPORT				
	Objectifs 1997-2006	Réalisé en 2002	Objectifs 2003-2012	
			Court terme	Moyen terme
<b>Approche géographique</b>				
1.1 Consolider et développer le réseau du <b>méto</b>				
Maintien du patrimoine	445 M\$ à investir dans les voitures, équipements fixes, bâtiments et autres	60 M\$ investis dans Rénovations I	311 M\$ investis dans Rénovations	Remplacer MR-63 (896M\$) et terminer rénovation équipements (389 M\$)
Prolongement de la ligne 2 est à Laval	-	Avant-projet, construction en cours	Compléter travaux selon échéancier (2006) et budget	Optimiser intégration méto / train de banlieue / AOT
Prolongement de la ligne 4 à Longueuil	-	Études d'opportunité et de faisabilité	Entreprendre la réalisation, si autorisé	
Prolongement de la ligne 5 vers Anjou	Évaluer l'opportunité de prolonger jusqu'à Pie-IX	Études d'opportunité et de faisabilité jusqu'à Anjou	Entreprendre la réalisation, si autorisé	
Prolongement de la ligne 2 ouest vers Bois-Franc	Étude d'opportunité et de faisabilité jusqu'à Laval	-	Étude d'opportunité et de faisabilité jusqu'à Bois-Franc	Entreprendre la réalisation, si autorisé
1.2 Consolider et développer le réseau de <b>trains de banlieue</b>				
Maintien du patrimoine	40,6 M\$ à investir	40 M\$ investis	Réaliser les projets en cours	Maintenir la qualité des infrastructures et du matériel roulant
Ligne Deux-Montagnes	Augmenter la capacité (stationnement additionnel, nouvelles voitures, doublement de la voie)	2 500 nouvelles places de stat., signalisation et info usagers améliorés	Augmenter la capacité	Accroître l'achalandage
Ligne Dorion-Rigaud	Améliorer le service (fréquence, ponctualité, confort en voiture et dans les gares)	7 nouvelles locomotives, 400 nouvelles places de stat., nouvelle gare à Vaudreuil	Améliorer le service, achat de 22 nouvelles voitures	Accroître l'achalandage
Ligne Blainville	Évaluer projet pilote, prolonger jusqu'au centre-ville et à Saint-Jérôme	permanente jusqu'au centre-ville, 4 nouvelles locomotives, gares aménagées, 2 200 places de stat.	Prolonger vers Saint-Jérôme, augmenter la capacité	Accroître l'achalandage
Ligne Mont-Saint-Hilaire	Évaluation d'un service potentiel, mise en œuvre jusqu'à St-Bruno, puis St-Hilaire à long terme	Remise en service, 4 départs par pointe, 5 nouvelles gares, 1 000 places de stat.	Compléter aménagements permanents, 5 départs	Accroître l'achalandage
Ligne Delson	Évaluation d'un service potentiel après 2007	Mise en service, 4 départs par pointe, 4 nouvelles gares, 500 places de stat.	Évaluer projet-pilote	Permanence
Ligne Mascouche	-	Étude de faisabilité	Mettre en service	Permanence
Autres projets (aéroport Dorval, Repentigny, etc.)	-	Études d'opportunité	Analyser la faisabilité	Entreprendre la réalisation, si autorisés
1.3 Développer un réseau de <b>trains légers (SLR)</b>				
SLR axe A-10	Voie réservée pour autobus sur estacade	Études d'opportunité et de faisabilité, avant-projet en cours	Terminer l'avant-projet et entreprendre la réalisation, si autorisé	Optimiser intégration SLR / RTL / AOT Rive-Sud
SLR du Parc, Vieux-Montréal et parc Jean-Drapeau	-	Études d'opportunité et de faisabilité, étude d'intégration urbaine en cours	Terminer les études	Entreprendre la réalisation, si autorisés
1.4 Consolider et développer le réseau de <b>transport métropolitain par autobus (RTMA)</b>				
Déploiement du réseau	Soutien avec aide métropolitaine	Soutien avec aide métropolitaine	Réviser règles pour 2003	Déployer le réseau complet
Stationnements incitatifs	Environ 10 000 places RTMA et méto	6 800 places RTMA et 3 300 places méto	Ajout de 3 000 places (méto et RTMA)	Ajout de 8 000 places (méto et RTMA)
Mesures préférentielles et voies réservées	100 km de nouvelles voies réservées	70 km de voies réservées	Ajout de 40 km, dont Via-bus de l'Est	Ajout de 60 km
Terminus	3 terminus à moderniser, 8 à construire	2 terminus modernisés, 4 construits	Ajout de 3 terminus	Ajout de 3 terminus
Express métropolitains	-	Mise en service Express TCV et Express Le Carrefour	Mise en service Express de l'Est	Ajout de 2 express
1.5 Mettre en place de <b>nouvelles composantes</b> de l'offre				
Voies réservées au covoiturage	Évaluer sur A-40	R-138	A-25 (Terrebonne)	Ajouter de nouvelles voies là où c'est possible
Systèmes de transport intelligents (STI)	Système de repérage des autobus	-	Préparer plan directeur	Déployer plan directeur
Véhicules électriques en libre-service	-	-	Projet-pilote au centre-ville	Mise en place permanente

DÉFI TRANSPORT (suite)					
	Objectifs 1997-2006	Réalisé en 2002	Objectifs 2003-2012		
			Court terme	Moyen terme	
<b>Approche intégration</b>					
Interventions sur L'OFFRE (suite)	2.1 Améliorer l'intégration des réseaux de transport	Coordonner réseaux inter-territoires AOT	32 rabattements hors-territoire AOT autorisés, 288 circuits en rabattement aux gares	Poursuivre les efforts d'intégration en profitant de l'arrivée du métro à Laval, de la mise en place du Via-bus de l'Est et de la voie réservée de l'A-20	
	2.2 Intégrer l'information et les services à la clientèle Centre d'information métropolitain sur le transport urbain (CIMTU) Enquêtes O-D Billetteries et information à la clientèle	- EOD 1998 et diffusion régionale Élargir le réseau des billetteries métropolitaines	Premières phases CIMTU centre d'information EOD 1998 et diffusion régionale 9 billetteries métropolitaines en place	Mise en place complète Réaliser EOD 2003 et diffuser résultats Mise en place d'une nouvelle billetterie	Maintenir l'information à jour Enquête O-D continue Maintenir réseau de qualité
	2.3 Améliorer l'intermodalité vélo/TC	Améliorer accessibilité vélo aux gares et aux équipements métropolitains	Vélos autorisés sur train DM et Dorion-Rigaud, 1000 supports à vélo aux gares, projets VELO + TAXI et Vélobus	Poursuivre déploiement des projets du Plan vélo	
	2.4 Intégrer les services de transport adapté Intégration des services sur tout le territoire Révision des modes de fonctionnement Accessibilité des équipements et installations	Analyser intégration TC / transport adapté / transport scolaire - -	Intégration du transport adapté pour 3 sociétés de transport - -	Compléter élargissement aux clients des CIT et OMIT (2002-2003) Réviser modes de fonctionnement Évaluer besoins, établir plan d'action, budget et échéancier	Mieux intégrer avec le réseau scolaire et de la santé Mettre en place les projets identifiés au plan d'action
	<b>Approche tarifaire</b>				
Interventions sur la DEMANDE	3.1 Actualiser les tarifs et produits tarifaires métropolitains	Mettre en place un système tarifaire intégré sur tout le territoire métropolitain	Intégration tarifaire métropolitaine pour déplacements inter-réseaux, trains de banlieue et express métropolitains, nouveaux titres intermédiaires	Mettre en place des mécanismes d'abonnement aux titres métropolitains	Raffiner l'éventail des produits tarifaires métropolitains
	3.2 Ajuster les zones tarifaires métropolitaines			Ajuster le système tarifaire métropolitain aux nouvelles limites municipales	Élargir la portée du système tarifaire métropolitain
	3.3 Optimiser la tarification des services métropolitains			-	Poursuivre le raffinement de la tarification du réseau de trains de banlieue
	3.4 Automatiser la vente de titres et la perception des recettes	Œuvrer avec partenaires pour mettre en place système	Appels d'offre en cours (STM)	Avec STM, implanter un système complet intégré d'ici 2005	Tirer profit du système pour optimiser la tarification
	3.5 Raffiner les dispositions financières et administratives du système tarifaire métropolitain	-	Procédure systématique de partage des revenus du système tarifaire	Poursuivre le raffinement et l'adaptation des procédures en fonction de l'évolution du système tarifaire métropolitain	
<b>Approche employeur</b>					
Interventions sur la DEMANDE	4.1 Implanter des programmes allégo selon l'approche individuelle	Promouvoir la gestion de la demande: aide financière aux employeurs, mesures fiscales pour employés, gestion et tarification du stationnement, gestion des heures de travail	8 employeurs majeurs impliqués	15 nouvelles initiatives	Adhésion de 250 employeurs
	4.2 Implanter des programmes allégo avec des regroupements d'employeurs		Trois centres de gestion des déplacements créés (Multimédia/centre-ville, St-Laurent, RDP/PAT)	3 nouvelles initiatives	Création de 10 centres de gestion des déplacements
	4.3 Promouvoir le covoiturage «citoyens-villes»		CIT des Basses-Laurentides et Ville de Châteauguay	3 nouvelles initiatives	Adhésion d'une dizaine d'organismes
	4.4 Développer des outils techniques allégo		Guide, fascicules, cédérom	Création des outils	Mise à jour et diffusion continue
<b>Approche promotion</b>					
Interventions sur la DEMANDE	5.1 Promouvoir le transport collectif en général	1 % des revenus usagers consacrés à la promotion	Campagne sociétale annuelle mais budget inférieur à la cible de 1%	Campagne sociétale annuelle	Poursuivre annuellement, viser 1 % des revenus usagers
	5.2 Promouvoir des services TC ciblés		Promotion de nombreux services dont trains de banlieue et RTMA	Marketing direct, promotion des services	



### DÉFI AMÉNAGEMENT

	Objectifs 1997-2006	Réalisé en 2002	Objectifs 2003-2012	
			Court terme	Moyen terme
<b>Approche municipalités</b>				
6.1 Élaborer avec les partenaires municipaux une <b>politique du stationnement</b>	-	Étude de faisabilité financière	Mettre sur pied un comité, revoir les politiques existantes, définir les orientations	Mettre en œuvre la politique
6.2 Favoriser la <b>densification de la périphérie</b> des infrastructures lourdes de TC et développer des quartiers selon les principes du TOD	-	Inventaire partiel de l'occupations du sol aux abords du métro	Œuvrer avec les villes, projets pilotes TOD	Densifier les corridors du métro, des SLR et des lignes de train de banlieue
6.3 Assurer un meilleur <b>partage de la voirie</b> , notamment sur les <b>artères commerciales</b>	-	-	2 projets-pilotes à démarrer	Améliorer la position concurrentielle du TC sur les axes routiers majeurs

### DÉFI FINANCEMENT

	Objectifs 1997-2006	Réalisé en 2002	Objectifs 2003-2012	
			Court terme	Moyen terme
7.1 Contribuer à réviser le <b>cadre financier</b> du transport en commun	Réviser le cadre financier	Bilan et perspectives financières 1991-2010	Mettre en place le nouveau cadre financier	Assurer un financement durable à l'exploitation et au développement du TC
7.2 Optimiser la <b>performance financière des activités de l'AMT</b>	Avoir optimisé toutes les activités de l'AMT	Activités optimisés	Mesurer l'atteinte des objectifs à chaque année et ajuster les façons de faire en conséquence	
7.3 Promouvoir les <b>incitatifs fiscaux</b> pour les usagers TC et les covoitureurs	-	-	Animer le débat	Implanter les mesures choisies

### DÉFI MOBILISATION

	Objectifs 1997-2006	Réalisé en 2002	Objectifs 2003-2012	
			Court terme	Moyen terme
8.1 Maintenir les <b>groupes de travail</b> en cours sur les différents dossiers relatifs au TC	-	12 comités à l'œuvre	Effort continu	
8.2 Poursuivre le travail des <b>comités par corridor</b>	-	15 comités à l'œuvre pour corridors, lignes de train de banlieue et équipements métropolitains	Effort continu	
8.3 Sensibiliser les acteurs de la région aux enjeux du TC	-	Consultation sur budgets et PTI, organisation de nombreux colloques et séminaires, participation aux travaux et activités de nombreux organismes	Effort continu	

## Table des matières

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
1.1	PRÉSENTATION DE L'AMT.....	1
1.2	DÉMARCHE DU PLAN STRATÉGIQUE 1997-2007 .....	4
	<b>1.2.1 Un vaste effort de concertation métropolitaine .....</b>	<b>4</b>
	<b>1.2.2 Une démarche rigoureuse .....</b>	<b>4</b>
	<b>1.2.3 Un suivi annuel auprès des partenaires .....</b>	<b>5</b>
	<b>1.2.4 Des indicateurs de performance révélateurs .....</b>	<b>5</b>
1.3	UN BILAN APRÈS CINQ ANS.....	6
<b>2.</b>	<b>UN DIAGNOSTIC AJUSTÉ ET ENRICHÉ .....</b>	<b>7</b>
2.1	DIAGNOSTIC POSÉ EN 1997.....	7
2.2	DIAGNOSTIC RENOUVELÉ.....	7
	<b>2.2.1 Évolution de la demande de déplacements .....</b>	<b>8</b>
	<b>2.2.2 Évolution de l'offre de transport collectif.....</b>	<b>21</b>
	<b>2.2.3 Un financement à adapter.....</b>	<b>38</b>
2.3	DIAGNOSTIC CONSENSUEL .....	42
<b>3.</b>	<b>UNE VISION RENOUVELÉE .....</b>	<b>44</b>
3.1	UNE VISION POUR 1997-2007.....	44
3.2	CONTRIBUTION DU TRANSPORT COLLECTIF À LA VISION DE LA MÉTROPOLE DE 2012.....	45
<b>4.</b>	<b>DES DÉFIS ET ENJEUX TOUJOURS AUSSI PERTINENTS .....</b>	<b>47</b>
	<b>4.1.1 Défi transport.....</b>	<b>48</b>
	<b>4.1.2 Défi aménagement.....</b>	<b>50</b>
	<b>4.1.3 Défi financement.....</b>	<b>51</b>
	<b>4.1.4 Défi mobilisation.....</b>	<b>52</b>
<b>5.</b>	<b>DES OBJECTIFS À RENFORCER .....</b>	<b>54</b>
5.1	OBJECTIFS 1997-2007 DU PLAN STRATÉGIQUE .....	54
5.2	DES OBJECTIFS DÉJÀ PRESQUE ATTEINTS .....	54
5.3	DE NOUVEAUX OBJECTIFS PLUS AMBITIEUX.....	55
<b>6.</b>	<b>PLAN D'ACTION 2002-2012 : UNE APPROCHE COHÉRENTE ET INTÉGRÉE À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE .....</b>	<b>57</b>
6.1	DÉFI TRANSPORT.....	57
	<b>6.1.1 Approche géographique .....</b>	<b>57</b>
	<b>6.1.2 Approche intégration .....</b>	<b>61</b>
	<b>6.1.3 Approche tarifaire.....</b>	<b>66</b>
	<b>6.1.4 Approche employeur.....</b>	<b>71</b>
	<b>6.1.5 Approche promotion .....</b>	<b>74</b>
6.2	DÉFI AMÉNAGEMENT.....	75

6.3	DÉFI FINANCEMENT .....	77
6.4	DÉFI MOBILISATION .....	78
6.5	OBJECTIFS VISÉS PAR INTERVENTION.....	79
<b>7.</b>	<b>PROJETS POUR CHACUNE DES TROIS COMPOSANTES DU RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT COLLECTIF .....</b>	<b>83</b>
7.1	MÉTRO .....	83
	<b>7.1.1 Maintien du patrimoine .....</b>	<b>83</b>
	<b>7.1.2 Développement du réseau .....</b>	<b>83</b>
7.2	TRAINS DE BANLIEUE ET TRAINS LÉGERS (SLR).....	88
	<b>7.2.1 Maintien du patrimoine .....</b>	<b>88</b>
	<b>7.2.2 Développement du réseau – trains de banlieue.....</b>	<b>89</b>
	<b>7.2.3 Développement du réseau – trains légers (SLR) .....</b>	<b>92</b>
7.3	TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS (RTMA) .....	94
	<b>7.3.1 Déploiement du RTMA - services.....</b>	<b>94</b>
	<b>7.3.2 Déploiement du RTMA – nouvelles infrastructures à court terme..</b>	<b>95</b>
	<b>7.3.3 Développement du RTMA – Planification à moyen et long termes .</b>	<b>98</b>
7.4	SYNTHÈSE DES INVESTISSEMENTS.....	100
7.5	INTERVENTIONS DANS LES 13 CORRIDORS MÉTROPOLITAINS .....	102
<b>8.</b>	<b>FINANCEMENT .....</b>	<b>132</b>
8.1	IMMOBILISATIONS .....	132
	<b>8.1.1 Plan d’investissement.....</b>	<b>132</b>
	<b>8.1.2 Priorisation des investissements.....</b>	<b>134</b>
	<b>8.1.3 Service de la dette et contributions gouvernementales, étalement sur 10 ans.....</b>	<b>134</b>
	<b>8.1.4 Service de la dette et contributions gouvernementales, étalement sur 20 ans.....</b>	<b>135</b>
8.2	EXPLOITATION.....	137
	<b>8.2.1 Hypothèses de base.....</b>	<b>137</b>
	<b>8.2.2 Manque à gagner prévisible en 2010 .....</b>	<b>139</b>
	<b>8.2.3 Révision du cadre financier.....</b>	<b>139</b>
<b>9.</b>	<b>SYNTHÈSE ET CONCLUSION .....</b>	<b>141</b>
9.1	BILAN DU PLAN STRATÉGIQUE 1997-2007 .....	141
9.2	RÉVISION DU PLAN STRATÉGIQUE 1997-2007, HORIZON 2012 .....	142

### **Liste des tableaux**

Tableau 2.1	Répartition de la population de la région métropolitaine de Montréal.....	9
Tableau 2.2	Croissance démographique et répartition par grand secteur selon le recensement de 2001.....	10
Tableau 2.3	Évolution de la part du marché du transport en commun, 1987-1998.....	15
Tableau 2.4	Déclin du transport collectif au centre de l'agglomération.....	19
Tableau 2.5	Évolution de l'achalandage annuel des AOT de la région métropolitaine, 1996-2001.....	21
Tableau 2.6	Indicateurs de performance des trains de banlieue, 1996-2001.....	30
Tableau 2.7	Équipements métropolitains actuels et projetés du RTMA.....	36
Tableau 2.8	Évolution de l'offre de de stationnements incitatifs par grands réseaux, 1996-2001.....	38
Tableau 2.9	Immobilisations, 1997-2002.....	41
Tableau 5.1	Cibles du Plan stratégique et implications sur le nombre de déplacements par mode en 2012.....	56
Tableau 6.1	Schéma d'intervention de l'AMT.....	58
Tableau 6.2	Synthèse des interventions du Plan stratégique et objectifs 2003-2012....	80
Tableau 7.1	Immobilisations, réseau du métro.....	85
Tableau 7.2	Immobilisations, réseau des trains de banlieue.....	91
Tableau 7.3	Immobilisations, réseau de trains légers (SLR).....	92
Tableau 7.4	Synthèse des nouveaux équipements, réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA).....	99
Tableau 7.5	Immobilisations, réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA).	100
Tableau 7.6	Synthèse des immobilisations par composantes du réseau.....	101
Tableau 7.7	Corridors révisés.....	102
Tableau 7.8	Synthèse des immobilisations par corridor.....	104
Tableau 8.1	Comparaison des immobilisations du document « Bilan et perspectives » et du Plan stratégique.....	133
Tableau 8.2	Ordre de priorité des investissements.....	134
Tableau 8.3	Contributions gouvernementales projetées, scénario 3B « Bilan et perspectives », étalement des investissements sur 10 ans.....	135
Tableau 8.4	Immobilisations prévues, étalement des investissements sur 20 ans.....	136
Tableau 8.5	Hypothèses quant au taux annuel de croissance des paramètres.....	138
Tableau 8.6	Évolution de l'achalandage des AOT, 2001-2010.....	139
Tableau 8.7	Partage visé des contributions au financement du transport collectif.....	140

### **Liste des figures**

Figure 1.1	Territoire de l'AMT.....	3
Figure 1.2	Démarche du Plan stratégique.....	5
Figure 2.1	Découpage utilisé lors de l'enquête O-D de 1998.....	8
Figure 2.2	Évolution des déterminants de la demande de transport, 1987-1998.....	11
Figure 2.3	Évolution des déplacements par mode, 1987-1998.....	13
Figure 2.4	Évolution historique et prévue de la part de marché du transport en commun, 1982-2021.....	14
Figure 2.5	Part de marché du transport en comun.....	16
Figure 2.6	Répartition modale des déplacements (24 h) selon les grandes régions de l'espace métropolitain.....	17
Figure 2.7	Utilisation annuelle moyenne du transport collectif selon les grandes régions de l'espace métropolitain, 1987-1998.....	17

Figure 2.8	Motorisation des ménages selon les grandes régions de l'espace métropolitain .....	18
Figure 2.9	Évolution de l'achalandage annuel du transport en commun dans la région métropolitaine .....	20
Figure 2.10	Réseau de transport collectif métropolitain, 1996 .....	23
Figure 2.11	Réseau de métro, 2001 .....	27
Figure 2.12	Réseau de trains de banlieue, 2001 .....	29
Figure 2.13	Indicateurs de performance des trains de banlieue .....	31
Figure 2.14	Réseau de transport métropolitain par autobus, 2001 .....	35
Figure 2.15	Indicateurs de performance des équipements métropolitains .....	37
Figure 2.16	Évolution des coûts d'exploitation du transport en commun, 1991-2000 ...	39
Figure 2.17	Évolution des contributions municipales au transport en commun, 1991-2000 .....	39
Figure 2.18	Évolution des revenus des usagers du transport en commun .....	39
Figure 4.1	Défis et enjeux du Plan stratégique 2002-2012 .....	48
Figure 4.2	Stratégie de mobilisation métropolitaine autour du transport collectif .....	53
Figure 5.1	Cibles du Plan stratégique en période de pointe du matin et tendances 1995-2012 de l'achalandage TC .....	56
Figure 6.1	Organismes de transport adapté (OTA) .....	65
Figure 6.2	Zones tarifaires métropolitaines .....	69
Figure 6.3	Déploiement de la démarche allégo .....	73
Figure 7.1	Réseau de métro, 2002-2012 .....	87
Figure 7.2	Réseaux de trains de banlieue et SLR, 2002-2012 .....	93
Figure 7.3	Types de circuits du RTMA .....	94
Figure 7.4	Réseau de transport métropolitain par autobus, 2002-2012 .....	97
Figure 7.5	Corridors de déplacements métropolitains .....	102

## **1. INTRODUCTION**

### **1.1 PRÉSENTATION DE L'AMT**

L'Agence métropolitaine de transport (AMT), créée en 1995, exerce son mandat sur un territoire composé de 62 municipalités et de la réserve de Kahnawake (figure 1.1).

La mission de l'AMT est de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes et d'augmenter la qualité de vie dans la région métropolitaine de Montréal. L'AMT est au service des 3,4 millions de citoyens de la région et plus particulièrement des 750 000 usagers quotidiens du transport collectif.

L'AMT voit à la planification, à l'intégration et la promotion des divers modes de transport alternatifs à l'automobile-solo que sont le métro, les trains de banlieue, l'autobus, les trains légers (SLR), les taxibus, le covoiturage, les taxis, le transport adapté, ainsi que les modes non motorisés comme la marche et le vélo. L'AMT agit également comme autorité organisatrice du réseau de trains de banlieue et des express métropolitains par autobus. Enfin, l'AMT agit comme agent de redistribution financière auprès des AOT de la région et comme organisme finançant, de façon incitative, le développement du transport collectif.

L'AMT agit en concertation avec de nombreux partenaires oeuvrant sur son territoire, dont les 20 autorités organisatrices de transport (AOT) qui fournissent des services de transport en commun sur leur territoire respectif. En 2002, la région métropolitaine est desservie par trois sociétés de transport (STM, STL et RTL), 13 conseils intermunicipaux de transport (CIT), trois municipalités organisant seules leurs services de transport en commun (OMIT), un conseil régional de transport (Lanaudière) et, finalement, le réseau de trains de banlieue. Treize organismes (OTA) offrent également des services de transport adapté.

Les partenaires municipaux participent au développement et au financement du transport collectif dans la région. En 2002, ils regroupent la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les villes de Montréal, Laval et Longueuil, 22 municipalités sur la couronne Nord, 38 municipalités sur la couronne Sud, ainsi que 11 municipalités régionales de comté (MRC).

Les partenaires socio-économiques de l'AMT sont les conseils régionaux de développement, les chambres de commerce, les milieux syndical et associatif, ainsi que les entreprises et institutions qui apportent une contribution importante au développement d'une vision métropolitaine du transport collectif tout en pouvant influencer les habitudes de déplacements de leurs membres.

Les ministères des Transports (MTQ), des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM), des Finances (MF) et de l'Environnement (MENV) participent, chacun en fonction de ses responsabilités, aux travaux de l'AMT. Finalement, les citoyens, clientèle actuelle ou potentielle des services de transport collectif, constituent la raison d'être des efforts de l'AMT et de ses partenaires.



Figure 1.1 Territoire de l'AMT

La figure est disponible en annexe dans le site Internet.



## 1.2 DEMARCHE DU PLAN STRATEGIQUE 1997-2007

### 1.2.1 Un vaste effort de concertation métropolitaine

La Loi de l'AMT exige que l'Agence élabore un plan stratégique de développement du transport métropolitain sur un horizon de dix ans et le remette à jour tous les cinq ans. En 1997, peu après sa création, l'AMT a produit son Plan stratégique, intitulé « *Partenaires, maintenant vers 2007 - une vision métropolitaine* ». Ce travail a été le fruit d'un vaste processus de consultation et de planification intégrée ayant réuni l'ensemble des partenaires de la région métropolitaine de Montréal. Le plan a tenu compte et intégré les contributions :

- de nombreuses études, rapports et diagnostics produits notamment par le MTQ, les AOT, la Communauté urbaine de Montréal (CUM) et la table des préfets et des maires (TPM) ;
- des comités de représentants des AOT, dont les travaux, initiés en 1997, se sont poursuivis jusqu'à aujourd'hui, soit les comités de coordination du Plan stratégique, d'intégration tarifaire, d'automatisation de la vente et de la perception des titres et, finalement, du transport adapté ;
- de la CUM, des villes de Montréal et Laval, des 11 MRC de la région, des partenaires socio-économiques ou en transport.

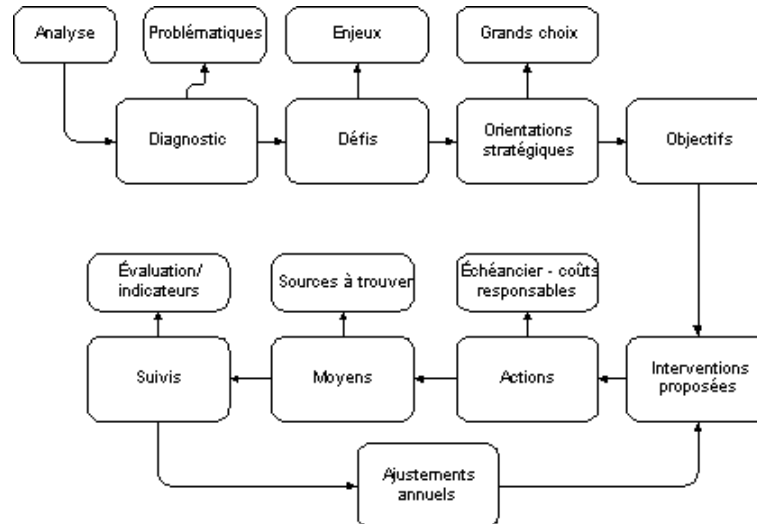
Plus de 500 décideurs locaux se sont dits favorables au Plan stratégique, qui a ensuite été adopté en novembre 1997 par le conseil d'administration de l'AMT, puis approuvé par la ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole.

### 1.2.2 Une démarche rigoureuse

Le Plan stratégique vise à encadrer et à orienter tous les efforts de soutien, de promotion et de développement du transport collectif métropolitain sur un horizon de dix ans. Le plan tient compte de l'évolution prévue de la demande de transport collectif et de ses déterminants, notamment la démographie, l'aménagement du territoire et les préférences modales.

Le Plan stratégique énonce un ensemble de défis à relever pour faire du transport collectif l'un des instruments privilégiés de l'efficacité, de la prospérité et de la qualité de vie de l'agglomération de Montréal. Tel qu'illustré à la figure 1.2, ces défis impliquent d'abord une série d'orientations stratégiques, des objectifs précis puis un plan d'action. Le plan d'action comprend des interventions permettant d'améliorer l'offre de transport collectif dans les grands corridors métropolitains de déplacements ainsi que des mesures plus larges visant à mobiliser les acteurs de la région, à augmenter le financement du transport collectif et à mettre en oeuvre une stratégie d'aménagement du territoire favorable au transport collectif.

**Figure 1.2**  
**Démarche du Plan stratégique**



### 1.2.3 Un suivi annuel auprès des partenaires

Les interventions du Plan stratégique sont mises en oeuvre par l'AMT ou par les partenaires concernés, soit généralement le MTQ, les AOT et les municipalités. Les interventions dépendent bien sûr des ressources disponibles. Le Plan stratégique est ajusté annuellement par le biais des consultations sur le budget et le programme triennal d'immobilisations (PTI) de l'AMT. Chaque année, tous les projets et leurs objectifs sont ainsi soumis aux villes de Montréal, Longueuil et Laval, aux MRC et aux AOT de la région métropolitaine, ainsi qu'aux autres acteurs socio-économiques de la région. Tel que requis par sa Loi, l'AMT dispose ainsi d'un mécanisme de réajustement annuel de ses objectifs, plans d'actions et résultats.

Par leur propre budget, les partenaires de l'AMT peuvent également s'assurer que les interventions prévues au Plan stratégique sont celles qui répondent toujours le mieux à leurs besoins.

### 1.2.4 Des indicateurs de performance révélateurs

Tel que prévu dans la loi sur l'Administration financière, l'atteinte des résultats est mesurée, chaque année, par des indicateurs de performance précis comme l'achalandage, le ratio d'auto-financement, les dépenses par passager-km, la ponctualité des services ou le taux de satisfaction des usagers métropolitains.

De plus, l'AMT rend compte annuellement de ses activités à l'Assemblée nationale du Québec et à ses partenaires, par le biais de son rapport annuel et, en 1999, par l'évaluation de la mise en oeuvre de la Loi sur l'AMT. Ces documents ont permis à la

majorité des décideurs de l'agglomération de suivre régulièrement les résultats du Plan stratégique de 1997-2007.

### 1.3 UN BILAN APRÈS CINQ ANS

Cinq ans après l'adoption du Plan stratégique 1997-2007, l'AMT a évalué systématiquement l'ensemble de ses réalisations pour mesurer l'atteinte des résultats et remettre à jour son plan d'action pour les dix prochaines années. Un comité, composé de représentants de la CMM, des villes de Montréal, Longueuil et Laval, des AOT de la région métropolitaine, du MTQ et du MAMM, a accompagné la préparation de ce bilan et la remise à jour du Plan stratégique de l'AMT en 2001-2002. Le bilan a intégré les résultats de l'enquête origine-destination de 1998, les orientations les plus récentes des ministères (Cadre d'aménagement du MAMM, Plan de gestion des déplacements du MTQ, protocole de Kyoto), des municipalités et des organismes socio-économiques. Ce bilan a permis de constater que près de 80 % des objectifs fixés par l'AMT pour 2007 sont aujourd'hui déjà atteints ou en voie de l'être et que l'achalandage du transport collectif, après avoir augmenté de 13 % depuis 1996, atteint maintenant des niveaux inégalés depuis plus de vingt ans.

Au terme de cet exercice, l'AMT a fait parvenir en avril 2002 à tous les décideurs de la région métropolitaine un document intitulé « *Bilan 2002 et perspectives 2007, horizon 2012* ». Ce document, en plus de présenter le bilan de la mise en œuvre des cinq premières années du Plan stratégique, dressait un portrait de l'évolution de la demande de transport, de ses déterminants et du contexte institutionnel depuis 1997. Le document évoquait également les principales perspectives de développement du transport collectif métropolitain d'ici les dix prochaines années. Les partenaires de l'AMT ont émis des commentaires sur ce document et ont proposé de nombreuses suggestions qui ont alimenté la mise à jour du Plan stratégique de l'AMT, dans le but d'assurer le développement du transport collectif d'ici 2007, avec un horizon 2012.

## 2. UN DIAGNOSTIC AJUSTE ET ENRICHIS

Ce chapitre rappelle le diagnostic posé en 1997 et l'enrichit, tant au niveau de la demande que de l'offre de transport, à la lumière de données plus récentes sur l'évolution de la demande de déplacements et sur le déploiement du réseau métropolitain de transport collectif.

### 2.1 DIAGNOSTIC POSE EN 1997

Le Plan stratégique de 1997 reposait sur un diagnostic formulé à partir de l'enquête origine-destination (O-D) de 1993. Le constat posé alors était que les tendances lourdes de la démographie et du développement de l'agglomération semblaient mener vers un déclin inéluctable du transport collectif. En effet, le vieillissement de la population, la réduction du nombre de jeunes et la dispersion des origines des déplacements et des destinations favorisaient tous une baisse de l'achalandage du transport en commun qui se traduisait par une sous-utilisation des infrastructures existantes et une augmentation du coût moyen par usager. De plus, la mobilité croissante, l'augmentation de la motorisation et de la part de marché de l'automobile, combinées à des déplacements sur de plus longues distances ainsi qu'à l'explosion du camionnage, contribuaient à augmenter de façon significative la congestion routière.

Le transport en commun souffrait d'une baisse marquée de son financement suite à la réforme de la fiscalité municipale de 1992. Cette baisse de ressources risquait d'accélérer le déclin prévu du TC. Comme le réseau routier disposait lui aussi de budgets d'expansion limités, des problèmes importants freinant le développement de la région métropolitaine étaient à prévoir. Ce diagnostic avait conduit à proposer des interventions rigoureuses pour relancer le transport collectif.

### 2.2 DIAGNOSTIC RENOUVELE

Le diagnostic renouvelé s'appuie à la fois sur l'évolution de la demande de déplacements dans la région et sur celle de l'offre de transport collectif métropolitain. L'évolution de la demande est présentée avant tout à partir des résultats déjà publiés de l'enquête O-D de 1998 mais intègre également les données les plus récentes de l'achalandage du transport en commun et de la population de la région selon le recensement de 2001. Le diagnostic de l'offre évalue la performance des trois composantes du réseau transport collectif métropolitain, en plus de rappeler l'évolution du financement du transport collectif dans la région.

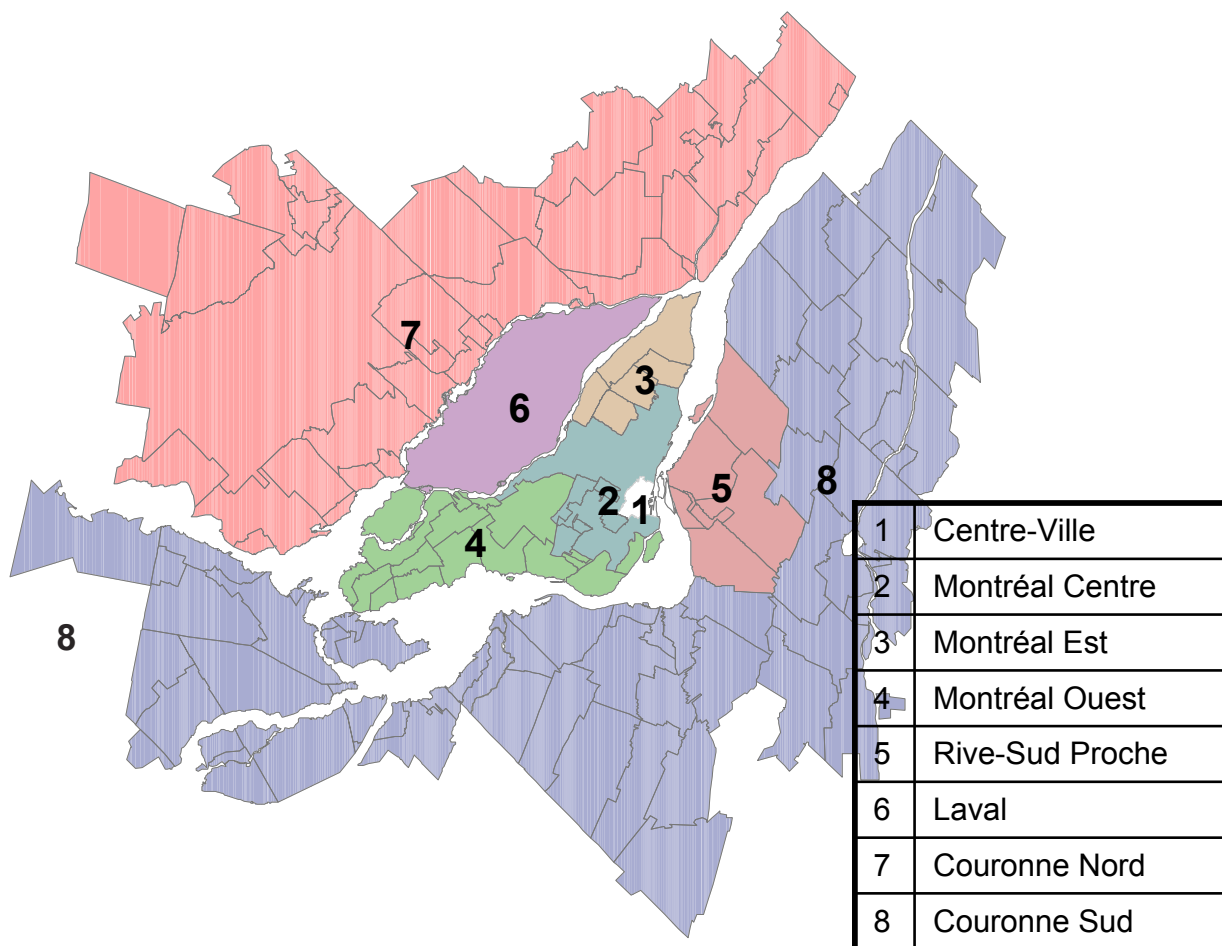
## 2.2.1 Évolution de la demande de déplacements

### 2.2.1.1 Résultats de l'enquête O-D 1998

Les résultats de l'enquête O-D de l'automne 1998, tenue moins d'un an après l'adoption du Plan stratégique de 1997, renforçaient le diagnostic posé en 1997 quant au déclin de la part de marché du TC. Ces résultats sont présentés ici selon le découpage administratif illustré à la figure 2.1, qui comprend huit sous-régions d'analyse, soit :

- |                          |                  |
|--------------------------|------------------|
| 1. Montréal centre-ville | 5. Rive-sud      |
| 2. Montréal centre       | 6. Laval         |
| 3. Montréal est          | 7. Couronne nord |
| 4. Montréal ouest        | 8. Couronne sud  |

**Figure 2.1**  
**Découpage utilisé lors de l'enquête O-D de 1998**



## Évolution des déterminants de la demande de transport<sup>1</sup>

**Croissance et vieillissement de la population** – La population du territoire de l'enquête O-D 1998 était de 3 499 000 habitants, selon le recensement de Statistique Canada de 1996. À territoire comparable, la population a crû de 10 % entre 1987 et 1998, soit 7 % pour la période de 1987 à 1993, et 3 % pour la période de 1993 à 1998. En termes d'âge, le groupe des 5-29 ans a diminué de 2 % alors que les groupes de 30-49 ans et 50 et + ont augmenté respectivement de 17 % et 19 % entre 1987 et 1998. La vague des « baby-boomers » a contribué à ce vieillissement, l'effectif s'étant déplacé de la cohorte des 30-45 ans à celle des 40-55 ans.

**Diminution de la taille des ménages** – Le nombre de ménages a atteint 1 434 000 en 1998, soit une hausse de 14 % entre 1987 et 1998. En revanche, la taille moyenne des ménages a diminué de 5 % pour atteindre 2,48 en 1998.

**Urbanisation du territoire** – La population de l'île de Montréal était de 1 776 000 en 1998 alors que la croissance observée de 1987 à 1998 a été inférieure à 1 %. Cette stabilité démographique a masqué cependant une décroissance de la partie centrale de l'île au profit des extrémités est et ouest. La croissance de la population de la banlieue (figure 2.2) a été de 8 % pour la Rive-sud, de 16 % pour Laval, de 32 % pour la couronne sud et de 43 % pour la couronne nord. En valeur absolue, la croissance de la population de la banlieue a atteint 276 000 personnes entre 1987 et 1998 (pour le territoire de l'enquête de 1987). Le tableau 2.1 présente l'évolution du poids démographique de l'île de Montréal par rapport au reste de la région métropolitaine.

**Tableau 2.1**  
**Répartition de la population de la région métropolitaine de Montréal<sup>2</sup>**

	Ile de Montréal	Hors Montréal
1986	60 %	40 %
1991	57 %	43 %
1996	55 %	45 %
2001	55 %	45 %

Les données récentes du recensement de 2001 semblent indiquer que l'érosion du poids démographique de l'île de Montréal s'est stabilisé. En effet, le tableau 2.2 compare la répartition de la croissance démographique des cinq dernières années (1996-2001) à celle présentée avec la comparaison des enquêtes O-D de 1987 et 1998 (1986-1996). La situation de Montréal s'est très significativement améliorée au cours des cinq dernières années, alors que la croissance démographique de Longueuil et des couronnes a ralenti. Les données de 2001 font également état d'un ralentissement de la croissance démographique de l'ensemble de la région métropolitaine. Le traitement des

<sup>1</sup>Le territoire de l'enquête O-D de 1998 comprenait 135 municipalités. Toutefois, pour fins de comparaison avec les enquêtes antérieures, les résultats sont présentés ici selon le territoire de l'enquête O-D de 1987, qui ne couvrait que 109 de ces 135 municipalités.

<sup>2</sup>Selon le territoire de l'enquête O-D de 1987.

données du recensement 2001 n'étant pas complété, le présent document limite son analyse à l'enquête O-D de 1998 et au recensement de 1996.

**Tableau 2.2**  
**Croissance démographique et répartition**  
**par grand secteur selon le recensement de 2001**

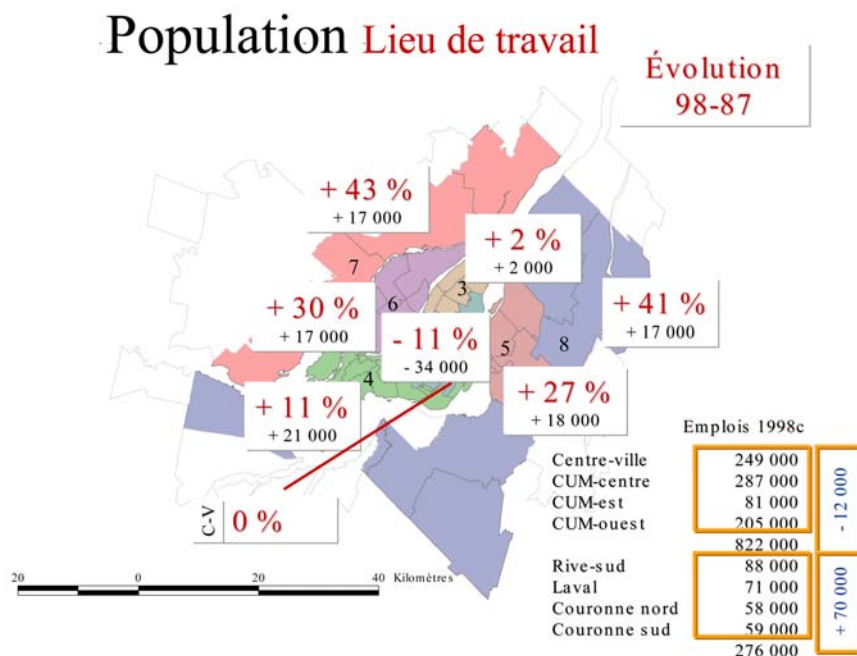
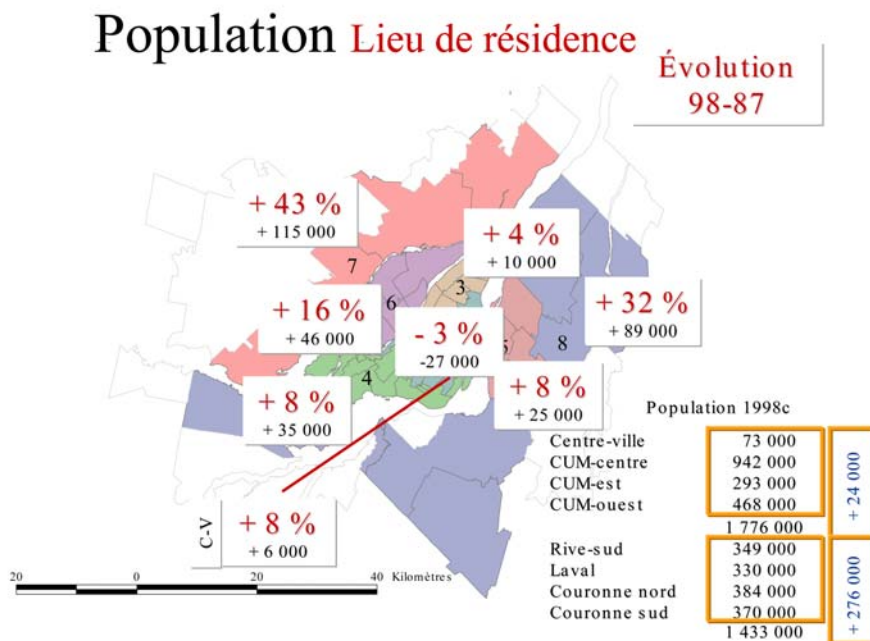
	1986-1996		1996-2001	
Montréal	23 700	7,3 %	36 900	39,3 %
Laval	46 200	14,3 %	12 600	13,4 %
Longueuil	25 700	8,0 %	-1 100	-1,1 %
Couronne nord	128 800	39,9 %	27 000	28,8 %
Couronne sud	98 400	30,5 %	18 400	19,6 %
	<b>322 800</b>	<b>100,0 %</b>	<b>93 800</b>	<b>100,0 %</b>

Source: Statistiques Canada 2002, territoire constant AMT 2002

**Activité économique** – Entre 1987 et 1998, le nombre de travailleurs, tel que révélé par la nature des déplacements des personnes, a augmenté de 6 % pour atteindre 1 204 000 en 1998, dont 254 000 au centre-ville de Montréal, 844 000 sur toute l'île de Montréal et 360 000 en banlieue. La relative stabilité de Montréal a masqué une décroissance de la partie centrale de l'île au profit des extrémités est et ouest. De 1987 à 1998, l'emploi a décliné de 1 % (-43 000) sur l'île de Montréal alors qu'il a augmenté de 34 % (+101 000) en banlieue. L'île de Montréal regroupait en 1998 75 % des emplois de la région contre 80 % en 1987.

**Parc automobile** – Le parc automobile recensé par l'enquête O-D 1998 est estimé à 1 659 000 véhicules, soit près de 300 000 de plus à territoire comparable (+24 %) qu'en 1987. La hausse de la motorisation a été nettement plus prononcée dans les couronnes (+56 %) que dans les quartiers centraux (+4 %).

**Figure 2.2**  
**Évolution des déterminants de la demande de transport, 1987-1998**





## Évolution de la mobilité

**Plus de 7 000 000 de déplacements chaque jour** – En 1998, les résidents de la région métropolitaine effectuaient quotidiennement plus de 7 031 000 déplacements motorisés, dont 1 746 000 (25 %) en période de pointe du matin. Par rapport à 1987, les déplacements motorisés affichaient une croissance de 21 % pour une journée complète et de 17 % pour le matin. Au niveau individuel, la mobilité des personnes a augmenté de 8 %, passant de 2,3 déplacements quotidiens en 1987 à 2,5 en 1998.

**Augmentation des déplacements pour motif de travail et d'études** – Le travail est demeuré le principal motif de déplacement et représentait 32 % des déplacements quotidiens en 1998. Les autres motifs se répartissaient comme suit : 18 % des déplacements pour étude, 15 % pour loisirs, 17 % pour magasinage et 19 % pour tout autre motif (incluant aller chercher ou reconduire quelqu'un). De 1987 à 1998, les déplacements pour motif travail ont augmenté d'environ 9 % contre 2 % pour ceux dont l'étude est le motif. Depuis 1987, les déplacements pour motifs loisirs, magasinage et autre ont pris une expansion importante.

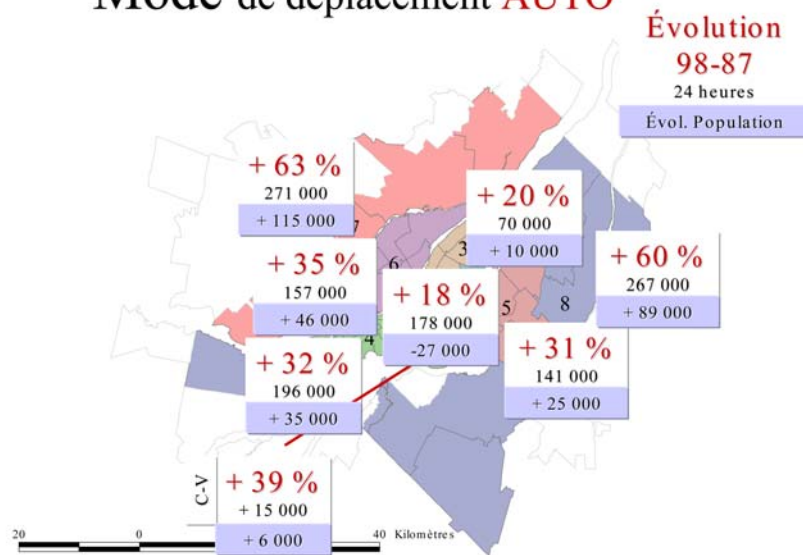
**Une nouvelle géométrie des déplacements** - De 1987 à 1998, les déplacements motorisés ont crû de 17 % en période de pointe du matin. Les déplacements internes à l'île de Montréal n'ont augmenté que de 6 % alors que les déplacements des banlieues vers l'île de Montréal ont augmenté de 17 % et que les déplacements de banlieue à banlieue ont augmenté de 45 %.

**Forte progression du nombre de déplacements en auto** – Les déplacements en auto (conducteurs et passagers) ont crû de 34 % de 1987 à 1998 pour atteindre 5 546 000. Cette augmentation représentait près de 1 275 000 déplacements quotidiens de plus en auto dont près de 283 000 en période de pointe du matin. Le taux d'augmentation dans les couronnes nord et sud (62 %) a été près du double de celui observé à Laval (35 %) ou sur la Rive-sud (31 %) et près du triple de celui des résidents de l'île de Montréal (22 %).

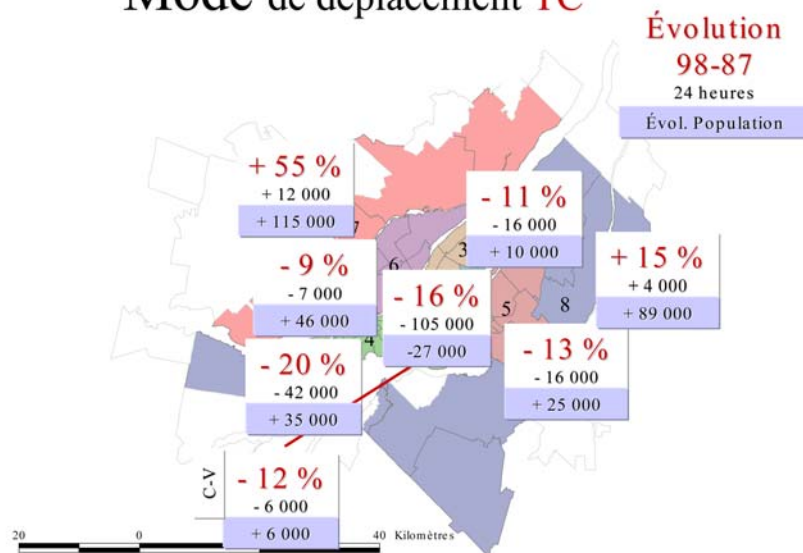
**Décroissance du nombre de déplacement en transport en commun** – Entre 1987 et 1998, les déplacements quotidiens en transport en commun ont chuté de 13 %, soit 163 000 déplacements de moins. Cependant, l'essentiel de cette décroissance a été observée de 1987 à 1993, où les déplacements en transport en commun ont diminué de 11 %. De 1993 à 1998, la situation s'est partiellement redressée. En effet, la diminution s'est nettement atténuée pour atteindre 3 %. Globalement, le nombre de déplacements quotidiens en transport en commun atteignait en 1998 1 159 000, dont 346 000 le matin. Le nombre de déplacements en transport en commun (figure 2.3) a diminué de 16 % pour les résidents de Montréal, de 9 % pour ceux de Laval et de 13 % pour la Rive-Sud. Dans les couronnes, l'usage du transport en commun a augmenté respectivement de 55 % et 15 %. Négligeables en valeur absolue au niveau de l'ensemble métropolitain, ces hausses masquaient cependant la très forte augmentation des déplacements en autos dans des couronnes peu desservies par le transport en commun.

**Figure 2.3**  
**Évolution des déplacements par mode, 1987-1998**

**Mode de déplacement AUTO**



**Mode de déplacement TC**

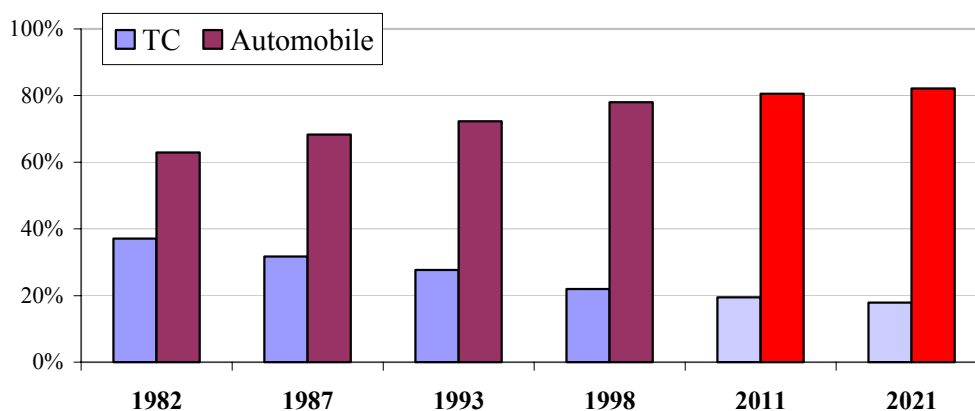


### 2.2.1.2 Analyse de la part de marché du transport collectif

Au-delà des résultats déjà publiés de l'enquête O-D de 1998, cette section présente une analyse plus raffinée de la part de marché du transport collectif, de ses déterminants et de leur évolution dans le temps et dans l'espace.

Comme dans la plupart des villes des pays industrialisés, la part de marché du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal a connu une lente érosion qui a débuté dans les années d'après-guerre avec l'accès généralisé à l'automobile, l'explosion démographique des banlieues et la mise en place du réseau autoroutier métropolitain. La figure 2.4 illustre les impacts de ces tendances lourdes sur la part de marché du TC de 1982 à aujourd'hui et jusqu'en 2021 selon le scénario prévisionnel tendanciel du MTQ (2001). Alors qu'en 1982 près de 40 % des déplacements motorisés en période de pointe du matin étaient effectués en transport en commun, cette proportion pourrait chuter à moins de 20 % si les tendances historiques se maintiennent. Le tableau 2.3 présente plus précisément comment la part de marché du TC a décliné de 1987 à 1998, à la fois dans toute l'agglomération, mais aussi pour les résidents de Montréal et pour les déplacements vers le centre-ville.

**Figure 2.4**  
**Évolution historique et prévue de la part de marché**  
**du transport en commun, 1982-2021**



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

**Tableau 2.3**  
**Évolution de la part du marché du transport en commun, 1987-1998**

	Territoire complet		Résidents de Montréal		Vers le centre-ville	
	PAM	24 h	PAM	24 h	PAM	24 h
<b>1987</b>	28 %	24 %	39 %	34 %	59 %	55 %
<b>1993</b>	24 %	<sup>3</sup>	36 %		56 %	
<b>1998</b>	21 %	17 %	32 %	26 %	51 %	43 %

Tel qu'illustré à la figure 2.5, la part de marché du transport collectif varie grandement selon les différentes régions de l'espace métropolitain. L'analyse du taux d'utilisation du TC impose de distinguer entre trois grandes régions, soit le centre de l'agglomération, formé du centre-ville, des quartiers centraux et des premières banlieues, puis la périphérie et finalement la couronne. Cette définition d'un centre de l'agglomération qui déborde les découpages administratifs habituels en regroupant le Vieux-Longueuil et le centre de Laval avec le centre de Montréal, correspond en tout point à celle du Plan de gestion des déplacements du MTQ et du Cadre d'aménagement du MAMM.

La figure 2.6 illustre les parts de marché de l'automobile, du transport en commun et de la marche/vélo dans ces différentes régions de l'espace métropolitain<sup>4</sup>. La part de marché du transport en commun, qui est de 36,9 % au centre-ville, décroît graduellement avec la distance par rapport au centre pour n'être plus que de 2,5 % en couronne. Environ le quart des déplacements (25,2 %) observés dans les quartiers centraux de Montréal sont effectués en transport en commun.

<sup>3</sup>La méthodologie permettant d'estimer la part modale sur 24 h avec l'enquête O-D de 1993 n'est pas cohérente avec celle des enquêtes de 1987 et 1998.

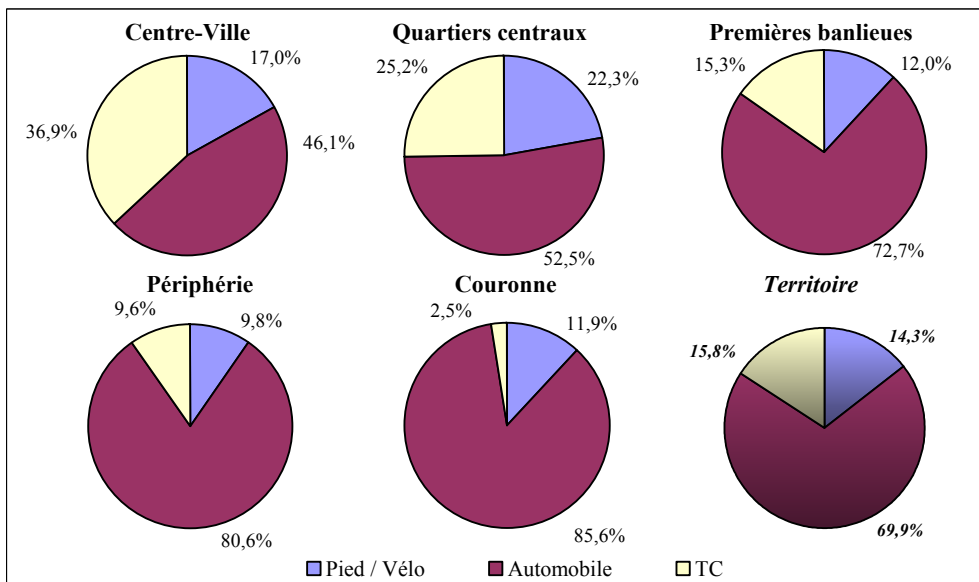
<sup>4</sup>La part de marché selon les différentes régions est calculée en prenant en compte tous les déplacements originant ou se destinant dans chacun des quartiers.

Figure 2.5 Répartition spatiale de la part de marché du transport en commun

La figure est disponible en annexe dans le site Internet

**Figure 2.6**

**Répartition modale des déplacements (24 h)  
selon les grandes régions de l'espace métropolitain**

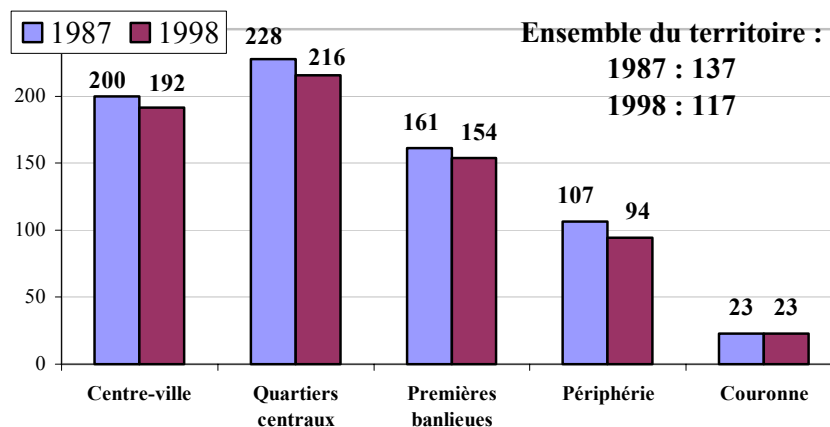


Enquête O-D 1998, territoire constant EOD 1987

Les résidents des quartiers centraux utilisent donc le transport collectif de façon plus intensive que ceux des autres régions de l'espace métropolitain. Tel qu'illustré à la figure 2.7, un résident des quartiers centraux de Montréal se déplace en moyenne dix fois plus fréquemment en transport collectif qu'un résident des couronnes, ce qui correspond à environ 200 déplacements TC de plus par année.

**Figure 2.7**

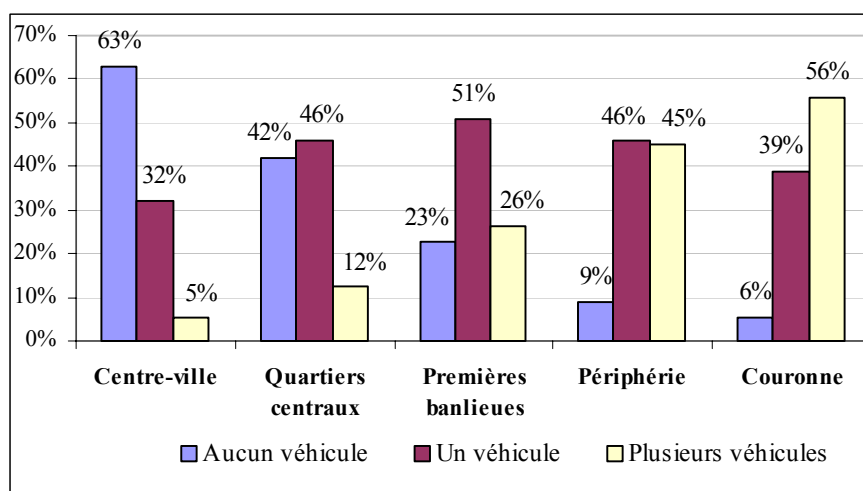
**Utilisation annuelle moyenne du transport collectif  
selon les grandes régions de l'espace métropolitain, 1987-1998**



Source : Enquêtes O-D 1987 et 1998, territoire constant de 1987, compilation AMT

L'utilisation du transport collectif plus intense au centre de l'agglomération est un reflet du taux de motorisation plus faible que l'on y observe. Comme l'illustre la figure 2.8, près des deux tiers (63 %) des ménages du centre-ville ne disposent d'aucun véhicule. Dans les premières banlieues la majorité (51 %) des ménages dispose d'un véhicule seulement alors qu'en couronne, plus de la moitié des ménages (56 %) ont deux véhicules ou plus. Le taux de motorisation des ménages en couronne est donc quatre fois supérieur à celui du centre-ville.

**Figure 2.8**  
**Motorisation des ménages selon les grandes régions de l'espace métropolitain**



Source : Enquêtes O-D 1987 et 1998, territoire constant de 1987, compilation AMT

Ces données démontrent à quel point le centre de l'agglomération demeure le principal bastion du transport collectif dans la région métropolitaine. Cependant, tel que présenté au tableau 2.4, ce même centre de l'agglomération a été responsable de la presque totalité du déclin du transport collectif entre 1987 et 1998. Ainsi, les déplacements quotidiens en transport collectif ont reculé de 162 000 déplacements au centre de l'agglomération alors qu'ils ont peu varié entre la périphérie-couronne et le centre ou à l'intérieur de la périphérie et de la couronne.

**Tableau 2.4**  
**Déclin du transport collectif au centre de l'agglomération**

	1987		1998		Diff. 1998-1987
	Dépl. TC (24 h)	Part modale (dépl. motorisés)	Dépl. TC (24 h)	Part modale (dépl. motorisés)	
Internes au centre de l'agglomération	1 031 000	37,7 %	869 000	28,8 %	-162 000
Entre périphérie-couronne et centre	222 000	17,4 %	225 000	15,1 %	+3 000
Internes à la périphérie-couronne	55 000	5,0 %	50 000	2,9 %	-5 000
	<b>1 308 000</b>	<b>25,7 %</b>	<b>1 144 000</b>	<b>18,4 %</b>	<b>-164 000</b>

Les déplacements TC entre la périphérie-couronne et le centre de l'agglomération ont légèrement augmenté entre 1987 et 1998, bien que leur part modale ait faiblement décliné. En fait, de 1993 à 1998, la part modale du transport collectif s'est maintenue dans les corridors de déplacement métropolitains.

Cette brève analyse permet de conclure que toute stratégie efficace de relance du transport collectif doit combiner :

- des mesures vigoureuses pour freiner le déclin du TC dans son bastion du centre de l'agglomération, en agissant particulièrement sur la croissance des résidents et de l'emploi.
- le déploiement d'une offre de service TC concurrentielle dans les grands corridors métropolitains de déplacements entre la couronne, la périphérie et le centre de l'agglomération.



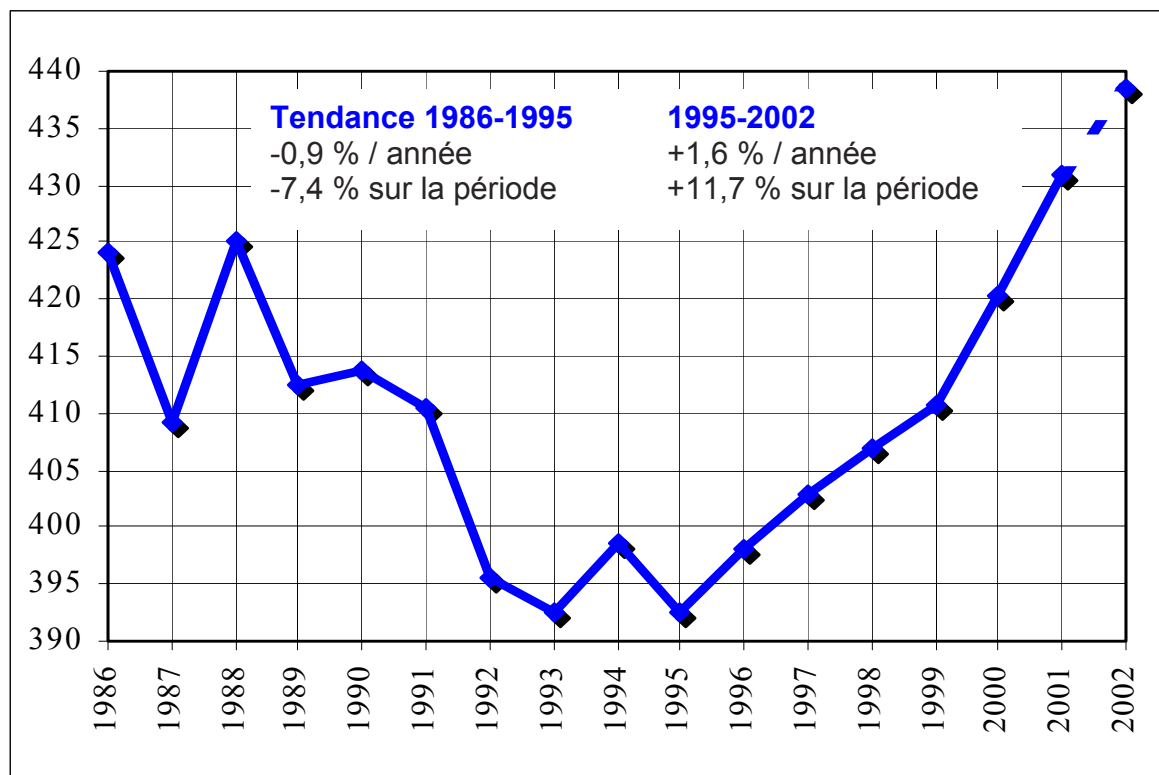
### 2.2.1.3 Croissance récente de l'achalandage des organismes de transport (AOT)

L'enquête origine-destination de 1998 a eu lieu trop tôt pour qu'on puisse y déceler les impacts des projets de développement mis en œuvre progressivement par l'AMT et ses partenaires entre 1997 et 2002.

Tel qu'illustré à la figure 2.9, les tendances récentes au niveau de l'achalandage des AOT font état d'une reprise du transport collectif lors des dernières années. Alors que l'achalandage déclinait de près de 1 % par année entre 1986 et 1995, il a plutôt crû de 1,6 % par année entre 1995 et 2001. Ces données témoignent de la réussite des efforts collectifs de relance du transport en commun de l'AMT et de ses partenaires 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 renversées au moyen d'une stratégie concertée de relance du transport collectif et de services accrus et mieux adaptés.

**Figure 2.9**  
**Évolution de l'achalandage annuel du transport en commun**  
**dans la région métropolitaine, 1986-2001**

(en millions de passages)



**Tableau 2.5**  
**Évolution de l'achalandage annuel des AOT de la région métropolitaine, 1996-2001**

(en millions de passages)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>STM</b>	337,0	339,7 +0,8%	340,3 +0,2%	342,3 +0,6%	347,8 +1,6%	354,9 +2,0%
dont métro	194,0	195,3 +0,7%	202,7 +3,8%	205,9 +1,6%	209,4 +1,7%	214,6 +2,5%
<b>RTL</b>	26,8	27,0 +0,6%	27,5 +1,9%	28,4 +3,1%	29,0 +2,3%	30,4 +4,9%
<b>STL</b>	16,0	16,3 +2,1%	16,6 +1,8%	16,4 -1,4%	16,8 +2,9%	17,7 +5,0%
<b>CIT/OMIT</b>	11,4	11,9 +4,4%	12,5 +5,3%	12,5 +0,0%	14,2 +13,3%	15,2 +7,0%
<b>AMT-train</b>	6,9	8,1 +17,1%	10,0 +23,4%	11,0 +10,1%	12,0 +8,6%	12,2 +1,7%
<b>AMT-bus</b>			0,1	0,3	0,4 +58,2%	0,6 +57,0%
<b>Total</b>	<b>398,1</b>	<b>403,0 +1,2%</b>	<b>407,0 +1,0%</b>	<b>410,8 +0,9%</b>	<b>420,2 +2,3%</b>	<b>431,0 +2,6%</b>

Source : Données historiques révisées, Budget 2003 de l'AMT, oct. 2002

## 2.2.2 Évolution de l'offre de transport collectif

Après avoir brossé un tableau de l'évolution de la demande de déplacements, cette section présente maintenant l'évolution de l'offre de transport collectif depuis la création de l'AMT et la mise en œuvre de son Plan stratégique de 1997.

### 2.2.2.1 Évolution du réseau métropolitain de transport collectif

La figure 2.10 illustre le réseau métropolitain de transport collectif tel qu'il était en 1996 lors de la création de l'AMT. Ce réseau a été graduellement amélioré par l'AMT et ses partenaires et est aujourd'hui formé :

- d'un réseau de métro de 65 km, 65 stations et 760 voitures, avec trois nouvelles stations en construction à Laval et des prolongements à l'étude vers Anjou, Longueuil et Saint-Laurent ;
- 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;
- d'un réseau de transport métropolitain par autobus grandement amélioré avec 20 voies réservées d'une longueur totale de plus de 70 km, parcourus par quelque 200 circuits d'autobus métropolitains;
- de 10 terminus métropolitains comportant 159 quais capables d'accueillir plus de 240 circuits d'autobus;
- de 52 parcs de stationnement incitatif comprenant près de 21 000 cases ;
- de deux express métropolitains par autobus (Express TCV et Le Carrefour) qui transportent quotidiennement plus de 3 250 passagers;
- 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.

Ce réseau métropolitain est complété par les 450 circuits des réseaux locaux d'autobus qui sont parcourus par près de 2 500 véhicules de la STM, du RTL, de la STL ainsi que des CIT et OMIT.



Figure 2.10 Réseau de transport collectif métropolitain, 1996

La figure est disponible en annexe dans le site Internet

Les efforts d'amélioration du réseau de transport collectif ont eu **un impact très net entre 1996 et 2001** :

- 20,6 millions de déplacements annuels de plus dans le métro, soit une augmentation de 11 %;
- une croissance de l'achalandage de 6 % pour les trois sociétés de transport (STM, RTL, STL) et de 33 % pour les CIT et OMIT;
- une croissance de 76 % de l'achalandage des trains de banlieue, qui est passé de 6,9 à 12,2 millions de passagers;
- une croissance de 121 % du nombre d'utilisateurs des stationnements incitatifs, qui est passé de 548 000 à 1 213 000;
- une croissance de 9 % de l'achalandage des voies réservées, qui est passé de 24,2 à 26,3 millions;
- une croissance de 30 % de l'achalandage des terminus métropolitains, qui est passé de moins de 40 millions à 51,8 millions;
- une promotion intensive du covoiturage avec huit employeurs majeurs impliqués, trois centres de gestion des déplacements mis sur pied et deux initiatives « citoyens-ville ».

Ces résultats fort positifs semblent indiquer que la stratégie d'amélioration de l'offre TC, mise de l'avant dans le Plan stratégique de l'AMT, a porté fruit et mérite d'être poursuivie.

Les quatre sections suivantes détaillent le bilan des interventions de l'AMT sur chacune des trois composantes du réseau métropolitain de transport collectif, soit le métro, les trains de banlieue et le transport métropolitain par autobus. Le bilan des stationnements incitatifs pour ces trois réseaux complète ce diagnostic de l'évolution de l'offre de transport.

#### 2.2.2.2 Réseau du métro

Le métro de Montréal, avec 65 stations réparties sur 65 km, constitue l'ossature du système métropolitain de transport collectif. Le réseau de métro dessert actuellement très bien le centre-ville de Montréal, en plus de desservir d'autres grandes destinations de la région telles que Ahuntsic et Saint-Laurent.

Le métro a transporté **215 millions de passagers en 2001**, soit **11 % de plus** que les 194 millions de passagers de 1996. Cette bonne performance a été possible malgré une réduction de l'offre de service (véh-km) de 5,8 % entre 1995 et 2000.

Cinq terminus métropolitains exploités par l'AMT sont rattachés au réseau de métro, soit les terminus Centre-ville (TCV), Angrignon, Radisson, Henri-Bourassa et Longueuil ainsi que quatre parcs de stationnement incitatif aux stations Angrignon, Radisson, Namur et Longueuil (figure 2.11).

Le métro représente un actif considérable pour la région, sa valeur de remplacement étant évaluée à **plus de 5,5 milliards de dollars** (G\$). Le maintien du patrimoine du métro, qui constituait une des priorités du Plan stratégique 1997-2007 de l'AMT, s'est vu attribué des **investissements totaux de 60 millions de dollars** (M\$) entre 1997 et 2002. Ces investissements ont permis de rénover certaines stations du réseau initial, dans le cadre de la phase I du programme Réno-stations. L'AMT, qui a financé le quart (15 M\$) de ces coûts, contribuera également au programme Réno-système à hauteur de 12,5 % (39 M\$) des coûts évalués à 311 M\$.

L'AMT contribue au financement des coûts d'exploitation du métro par le versement d'une aide métropolitaine de plus de 40 M\$ par année. De 1996 à 2001, l'AMT a versé une contribution totale de **plus de 240 M\$** au réseau de métro.



Figure 2.11 Réseau de métro, 2001

La figure est disponible en annexe dans le site Internet.



### 2.2.2.3 Réseau des trains de banlieue

Alimenté par de nombreux parcs de stationnement incitatif, le réseau de trains de banlieue dessert une clientèle de travailleurs et d'étudiants se déplaçant en période de pointe vers le centre de l'île de Montréal.

Au moment de la création de l'AMT en 1996, le réseau de trains de banlieue ne comprenait que deux lignes, soit celles de Dorion-Rigaud et de Deux-Montagnes (figure 2.10). Aujourd'hui, avec le déploiement des lignes de Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson, **ce réseau compte cinq lignes** (figure 2.12). Un effort particulier a également été consacré pour rabattre les autobus vers les gares : **288 circuits se rabattent en 2001 par rapport à 125 circuits en 1996**. Un total de **147 M\$ a été investi** en immobilisations en cinq ans pour développer et consolider le réseau de trains de banlieue.

Les trains de banlieue transportent aujourd'hui plus de **50 000 personnes par jour**, ce qui correspond à 3 % de l'achalandage quotidien du transport en commun dans la région métropolitaine et 6 % de l'achalandage en période de pointe du matin. **L'achalandage est passé de 6,9 millions de déplacements annuels en 1996 à 12,2 millions en 2001**, soit une **augmentation considérable de 76 % en cinq ans**. Puisque plus des trois quarts des usagers du train de banlieue accèdent aux gares en voiture, l'augmentation de l'achalandage des trains depuis 1996 permet de retirer quotidiennement **6 500 voitures des routes** en période de pointe du matin, ce qui contribue à limiter la congestion sur le réseau routier régional et au centre-ville.

Depuis sa création, l'AMT a pu réduire sa contribution annuelle au déficit des trains de banlieue, qui est passée de 16,6 M\$ en 1996 à 15,8 M\$ en 2001.

Le tableau 2.6 présente les indicateurs de performance pour chacune des cinq lignes de train de banlieue alors que la figure 2.13 illustre les indicateurs de performance de l'ensemble du réseau. La croissance continue de l'achalandage, le contrôle des coûts d'exploitation, l'augmentation des revenus et l'amélioration constante du ratio d'autofinancement constituent un succès qui dépasse les attentes du Plan stratégique de 1997.

Figure 2.12 Réseau de trains de banlieue, 2001

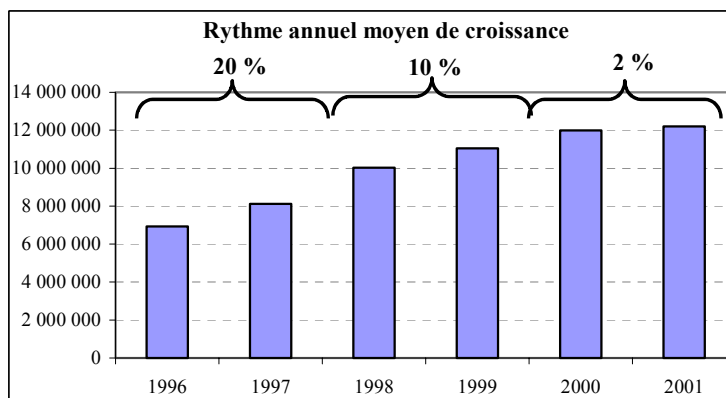
La figure est disponible en annexe dans le site Internet.

**Tableau 2.6**  
**Indicateurs de performance des trains de banlieue, 1996-2001**

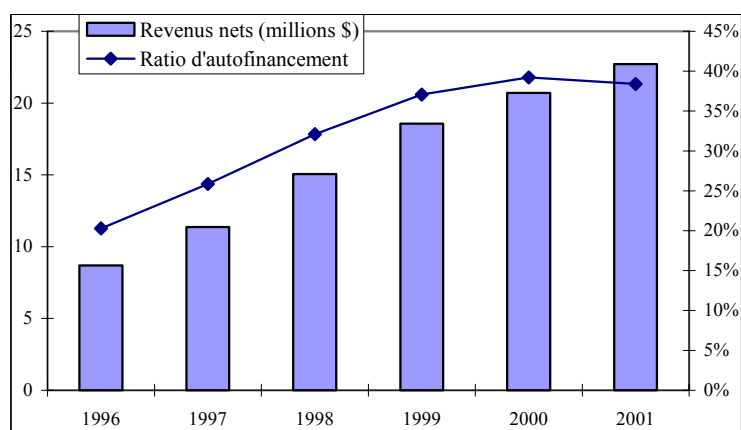
Ligne / Indicateur	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>Deux-Montagnes</b>						
Coûts d'exploitation	22 277 222 \$	21 669 288 \$	23 096 361 \$	24 282 000 \$	24 708 718 \$	25 970 000 \$
Achalandage	4 033 000	5 172 000	6 423 000	6 791 217	7 219 607	7 023 300
Revenus nets	5 307 733 \$	7 341 158 \$	9 388 565 \$	11 032 218 \$	11 736 641 \$	12 213 000 \$
Ratio d'autofinancement	23,83%	33,88%	40,65%	45,43%	47,50%	47,03%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,31 \$	0,23 \$	0,20 \$	0,20 \$	0,19 \$	0,21 \$
<b>Dorion-Rigaud</b>						
Coûts d'exploitation	20 563 590 \$	20 843 386 \$	19 184 290 \$	19 358 000 \$	18 990 426 \$	18 976 000 \$
Achalandage	2 907 000	2 908 000	2 932 000	3 045 248	3 029 537	3 137 200
Revenus nets	3 379 965 \$	3 653 044 \$	3 692 657 \$	4 387 393 \$	4 264 812 \$	4 740 000 \$
Ratio d'autofinancement	16,44%	17,53%	19,25%	22,66%	22,46%	24,98%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,34 \$	0,34 \$	0,31 \$	0,30 \$	0,30 \$	0,29 \$
<b>Blainville</b>						
Coûts d'exploitation		784 000 \$	4 666 054 \$	7 283 000 \$	8 188 090 \$	8 079 000 \$
Achalandage		252 000	790 000	1 204 790	1 611 430	1 715 700
Revenus nets		381 000 \$	1 986 464 \$	3 153 402 \$	4 353 509 \$	4 793 000 \$
Ratio d'autofinancement		48,60%	42,57%	48,66%	53,17%	59,33%
Coûts d'exploitation par pass-km		-	0,28 \$	0,28 \$	0,24 \$	0,22 \$
<b>Mont-Saint-Hilaire</b>						
Coûts d'exploitation					2 353 094 \$	5 294 000 \$
Achalandage					131 820	263 300
Revenus nets					362 694 \$	808 000 \$
Ratio d'autofinancement					15,41%	15,26%
Coûts d'exploitation par pass-km					-	-
<b>Delson</b>						
Coûts d'exploitation						866 000 \$
Achalandage						56 300
Revenus nets						164 000 \$
Ratio d'autofinancement						18,94%
Coûts d'exploitation par pass-km						-

**Figure 2.13**  
Indicateurs de performance des trains de banlieue, 1996-2001

### Achalandage annuel



### Revenus nets et ratio d'autofinancement



### Déficit d'exploitation par passager

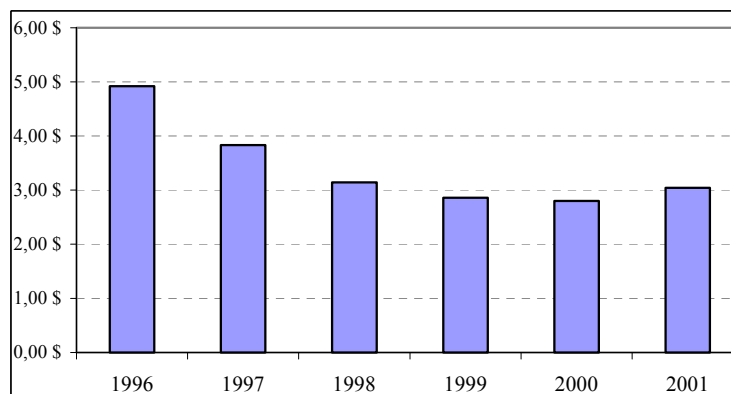
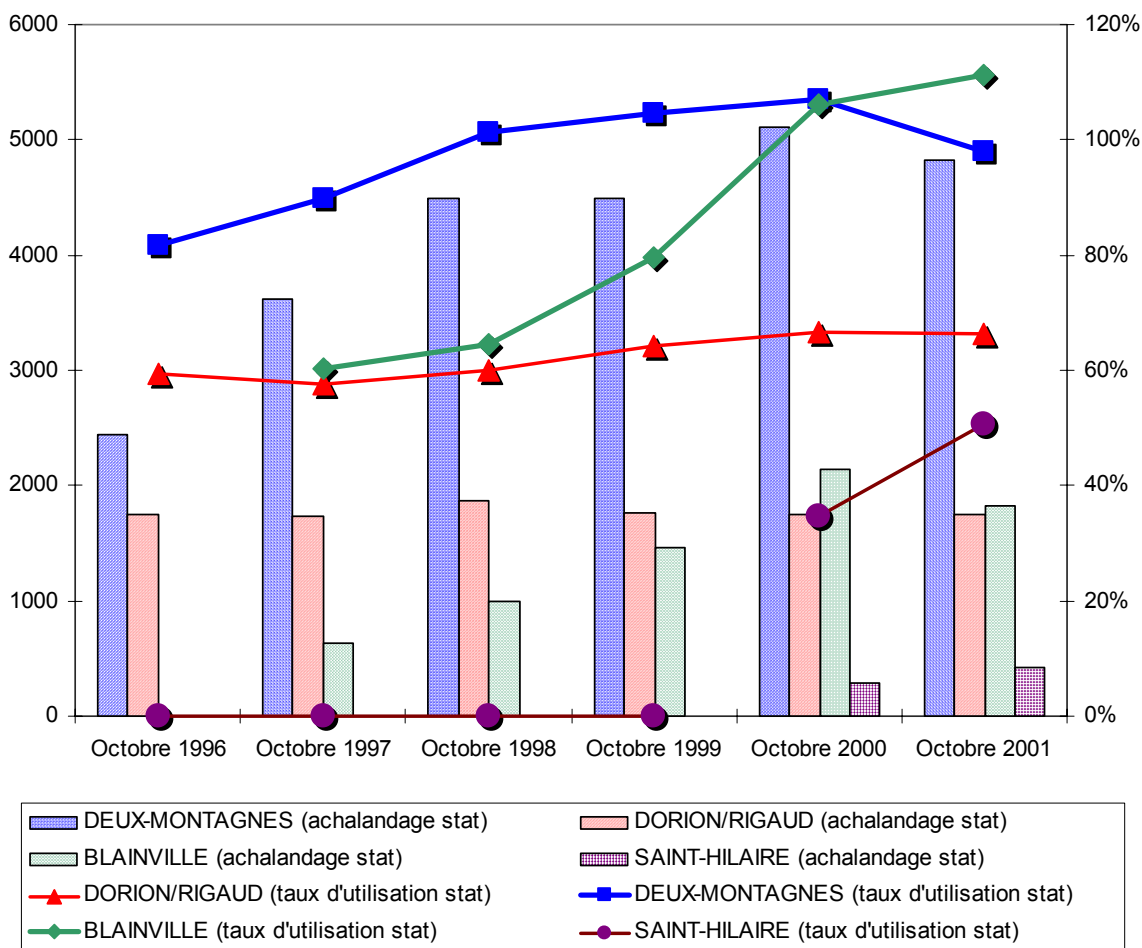


Figure 2.13 (suite)  
Indicateurs de performance des trains de banlieue, 1996-2001

Taux d'utilisation et achalandage des stationnements incitatifs des trains de banlieue



2.2.2.4 Réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)

Le réseau de transport métropolitain par autobus permet de desservir efficacement tous les secteurs géographiques à faible densité de la région ainsi que la plupart des axes routiers majeurs. Tel qu'illustré à la figure 2.14, ce réseau est aujourd'hui desservi par quelque **250 circuits d'autobus convergeant vers onze terminus métropolitains**, généralement localisés à proximité d'une station de métro ou d'une gare de trains de banlieue. Ces circuits d'autobus circulent sur près de 70 km de voie réservée et sont alimentés par près de 7 000 places de stationnement incitatif. Le tableau 2.7 identifie les

équipements actuels ou prévus alors que les principaux indicateurs de performance sont illustrés à la figure 2.15.

Les voies réservées et mesures préférentielles visent à réduire et à régulariser les temps de parcours des autobus, ce qui se traduit en gains de temps pour les usagers et en réduction de coûts d'exploitation pour les AOT. Les voies réservées améliorent la position concurrentielle du transport collectif par rapport à l'automobile, ce qui permet un transfert modal et une hausse de l'achalandage TC. Les parcs de stationnement incitatif visent à intercepter les automobilistes en provenance de secteurs moins bien desservis par le transport collectif et à leur offrir un accès direct à un service d'autobus à plus haute fréquence offert à partir d'un point de convergence du réseau.

Depuis la création de l'AMT, près de **124 M\$ ont été investis** en immobilisations pour développer ou améliorer les équipements du RTMA. Quatre terminus métropolitains ont été construits ou modernisés, pour un total de onze terminus en 2001. L'AMT a également plus que doublé le nombre de places de stationnement incitatif disponibles tout en ajoutant ou prolongeant de nombreux tronçons de voies réservées, faisant passer **le réseau de 35 km en 1996 à 70 km en 2001**. De plus, **deux nouveaux express métropolitains** ont été créés, soit l'Express TCV entre Brossard et le centre-ville de Montréal et l'Express Le Carrefour entre le terminus Le Carrefour et la station de métro Côte-Vertu (figure 2.14).

Le RTMA transporte aujourd'hui environ **105 000 passagers par jour**, soit **9 % de plus** qu'en 1996. À eux seuls, les parcs de stationnement incitatif alimentant ce réseau permettent de **retirer des routes près de 6 000 automobiles en période de pointe du matin**.

Au moyen de l'aide métropolitaine, l'AMT verse plus de 12 M\$ par année aux AOT pour appuyer l'exploitation du RTMA. De 1996 à 2001, l'AMT a versé un total de **plus de 73 M\$ en soutien aux circuits métropolitains d'autobus**.

De plus, l'AMT a toujours attaché une grande importance à l'intégration des réseaux des différentes AOT de la région de Montréal, dans le but d'offrir aux usagers un réseau de transport collectif intégré. L'AMT a autorisé depuis sa création 32 points de rabattements hors-territoire afin d'éliminer ou de faciliter les correspondances des usagers entre les réseaux de différentes AOT. Un de ces rabattements, celui de trois circuits de la STL vers l'arrondissement Saint-Laurent et la station de métro Côte-Vertu, a nécessité un passage devant les tribunaux. L'AMT a finalement obtenu gain de cause dans ce dossier, au bénéfice des nombreux résidents de Laval qui se déplacent vers Saint-Laurent et la partie ouest de Montréal.



Figure 2.14 Réseau de transport métropolitain par autobus, 2001

La figure est disponible en annexe dans le site Internet.



**Tableau 2.7**  
**Équipements métropolitains actuels (2001) et projetés du RTMA**

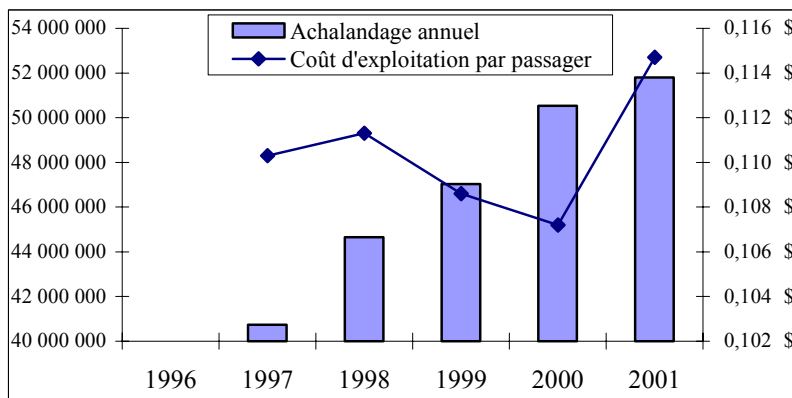
<b>Terminus</b>	
<b>Existants</b>	<b>Réalisés ou reconnus en 2001</b>
Angrignon	Sainte-Thérèse
Henri-Bourassa sud	
Henri-Bourassa nord	<b>En voie de réalisation</b>
Brossard/Panama	Côte-Vertu
Radisson	Sainte-Julie
TCV (Centre-ville)	
Longueuil	
Le Carrefour	
Terrebonne	
Repentigny	

<b>Voies réservées</b>	
<b>Existants</b>	<b>Réalisés ou reconnus en 2001</b>
Pont Champlain	Bretelle Mercier – Axe route 132/138
Bretelle Taschereau (Longueuil)	Autoroute 20 (Boucherville)
Lapinière	Autoroute 25
Viau / des Laurentides	
Pont Lachapelle	<b>En voie de réalisation</b>
Avenue du Parc	Route 138 (prolongement Châteauguay)
Côte-des-Neiges	Marcel-Laurin / Côte-Vertu
René-Lévesque	Prolongement de Sherbrooke est
Henri-Bourassa	Route 116
Pie-IX	Rue Notre-Dame à Repentigny
Route 132 / 138 (pont Mercier)	Pont Le Gardeur à Repentigny
Sherbrooke	Pont Lepage (axe A25)
Newman	Route 132 à Boucherville
Saint-Charles / Riverside	Prolongement Taschereau
Chomedey / Le Carrefour	Accès alternatif TCV
Autoroute 10 (Brossard)	Via-Bus de l'Est
Taschereau (Brossard)	

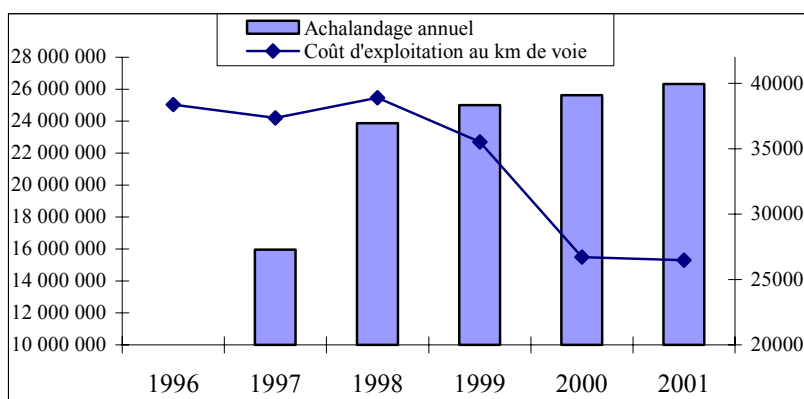
<b>Stationnements incitatifs</b>	
<b>Existants</b>	<b>Réalisés en 2001</b>
Sherbrooke Est	Agrandissement Delson
Angrignon	Agrandissement Châteauguay
Brossard/Panama	Agrandissement Terrebonne
Delson	
Mercier	<b>En voie de réalisation</b>
Sainte-Julie	<b>ou de reconnaissance</b>
De Mortagne	Longueuil
Namur	Boucherville
Brossard / Chevrier	Varenes
La Prairie	
Châteauguay	
Saint-Bruno	
Chambly	
Radisson	
Repentigny	
Terrebonne	
Le Carrefour	

**Figure 2.15**  
**Indicateurs de performance des équipements métropolitains, 1996-2001**

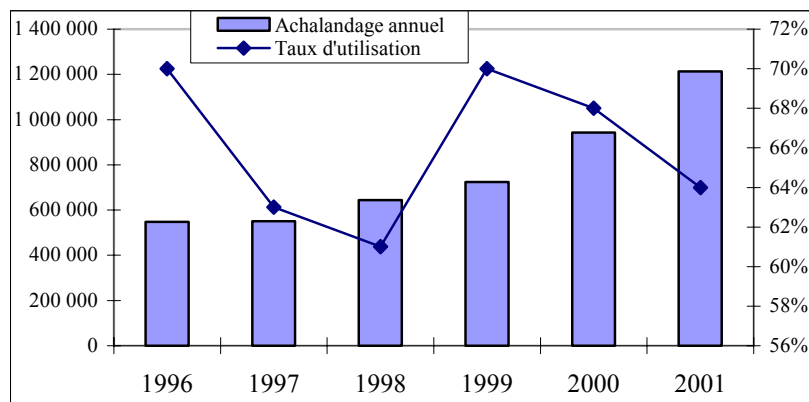
**Terminus**



**Voies réservées**



**Stationnements incitatifs**



## Bilan des parcs de stationnement incitatif

Le tableau 2.8 résume, pour chacune des trois composantes du réseau, l'évolution de l'offre de stationnements incitatifs métropolitains et de leur utilisation depuis 1996. Près de 12 000 cases de stationnement incitatif ont été rajoutées par l'AMT, dont environ la moitié pour le réseau des trains de banlieue. Plus de 15 000 véhicules utilisent quotidiennement ces parcs de stationnement incitatif, soit 9 400 de plus qu'en 1996. L'augmentation de l'offre de stationnement incitatif a donc permis à elle seule de retirer 9 400 véhicules de la route depuis 1996 et donc d'augmenter l'achalandage du transport en commun d'environ 11 000 personnes en période de pointe. Cette augmentation du nombre de cases de stationnement incitatif aura permis au transport en commun de s'adapter à la dispersion des points d'origine et à l'augmentation de la motorisation de la clientèle.

**Tableau 2.8**  
**Évolution de l'offre de stationnements incitatifs par grands réseaux, 1996-2001**

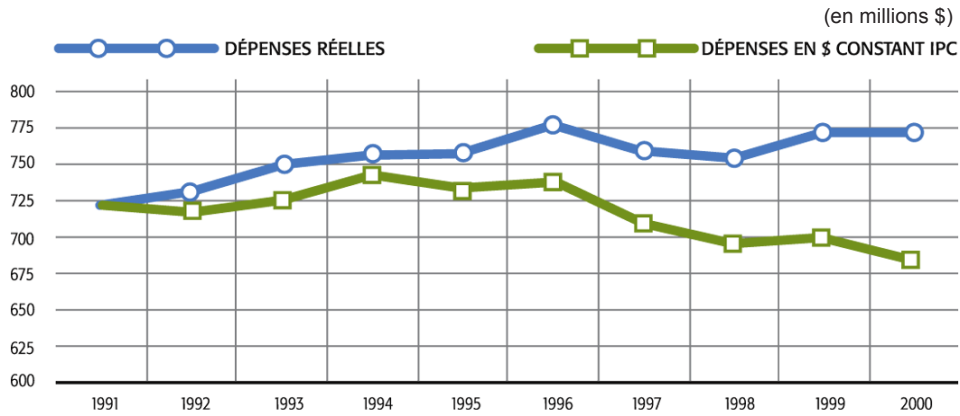
	1996		2001		Différence 1996-2001	
	Capacité	Utilisation	Capacité	Utilisation	Capacité	Utilisation
Métro	1 780	780 44 %	3 250	2 360 73 %	+1 470	+1 580
Train de banlieue	4 980	3 540 71 %	10 840	9 320 86 %	+5 860	+5 780
Autobus	2 480	1 620 65 %	6 830	3 670 54 %	+4 350	+2 050
	<b>9 240</b>	<b>5 940 64 %</b>	<b>20 920</b>	<b>15 350 73 %</b>	<b>+11 680</b>	<b>+9 410</b>

### 2.2.3 Un financement à adapter

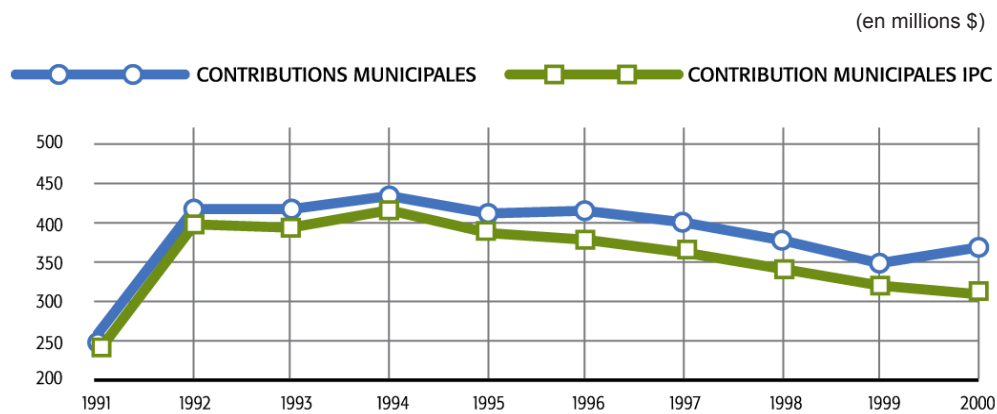
#### 2.2.3.1 Exploitation

Durant la décennie 1991-2000, les budgets d'exploitation du transport en commun ont été réduits, d'abord par la diminution importante de la contribution du gouvernement du Québec en 1992, qui n'a pas été entièrement compensée par les contributions des automobilistes, puis par la réduction graduelle des contributions municipales. Les AOT ont dû réduire les services offerts, ce qui a diminué les effectifs de 10,1 % et les véh.-km sur le réseau d'autobus de 2,3 %. Les AOT sont ainsi parvenues durant les années 1990 à limiter les coûts d'exploitation du transport en commun, qui sont passés en dollars constants de 721 M\$ en 1991 à 685 M\$ en 2000 (figure 2.16). Les compensations municipales, qui avaient augmenté de 167 M\$ en 1992 pour faire face au retrait du gouvernement ont depuis été réduites (figure 2.17), à l'exception de celles de la Ville de Laval. Les usagers, quant à eux, ont vu leur contribution augmenter (figure 2.18) et compensent maintenant 39,4 % des coûts d'exploitation.

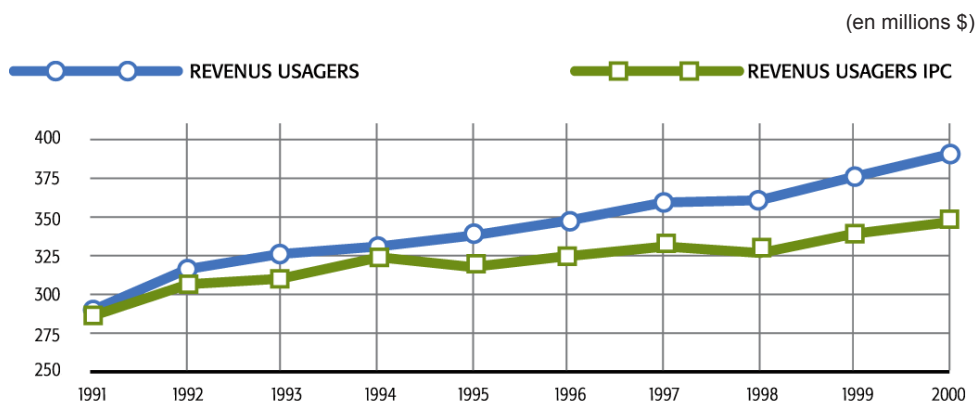
**Figure 2.16**  
**Évolution des coûts d'exploitation du transport en commun, 1991-2000**



**Figure 2.17**  
**Évolution des contributions municipales au transport en commun, 1991-2000**



**Figure 2.18**  
**Évolution des revenus des usagers du transport en commun, 1991-2000**



Les sources de financement à l'exploitation de l'AMT proviennent d'une taxe de 1,5 ¢ par litre d'essence vendu sur son territoire et de 30 \$ de droits d'immatriculation. Ces sources ont généré 86 M\$ en 2001, soit seulement 3,8 M\$ de plus qu'en 1996. Depuis 1999, ces sources ne suffisent plus à soutenir le développement du réseau métropolitain de transport collectif. Seules les hausses importantes des revenus générés par les trains de banlieue ont permis à l'AMT d'absorber les coûts liés au développement du réseau. La hausse de l'achalandage du métro et du RTMA crée une pression à la hausse sur l'aide métropolitaine aux AOT, qui doit maintenant être plafonnée en fonction des ressources disponibles annuellement. De plus, l'AMT a dû mettre fin à l'utilisation gratuite des équipements métropolitains par les AOT. Par ailleurs, certaines lignes de train de banlieue ont atteint leur capacité et voient leur expansion freinée par des budgets d'exploitation limités.

Ces contraintes financières rendent difficile toute augmentation de l'offre de transport collectif car on ne peut exiger un effort financier additionnel des AOT, qui ont fortement rationalisé les dépenses, ni des usagers, dont la contribution a augmenté.

Les problèmes de financement du transport collectif doivent toutefois être mis en perspective avec l'évolution du budget transport des ménages de la région métropolitaine de Montréal. En effet, depuis 1990, les ménages de la région ont augmenté significativement leur budget transport, augmentation qui a été presque totalement consacrée à l'automobile. Les dépenses annuelles des ménages de la région métropolitaine de Montréal liées à l'automobile sont ainsi passées de 9 G\$ en 1990 à plus de 12 G\$ aujourd'hui. Une fraction seulement de cette augmentation de dépenses volontairement consentie pour l'automobile suffirait à doter le transport collectif de ressources considérables.

### 2.2.3.2 Immobilisations

Le tableau 2.9 compare les immobilisations envisagées par le Plan stratégique de l'AMT de 1997 (1997-2006) aux dépenses qui ont réellement été engagées depuis (1997-2002).

Depuis sa création, l'AMT a investi environ 413 M\$ dans le maintien du patrimoine et le développement du réseau métropolitain de transport collectif, soit environ 39 % des 1,049 G\$ envisagés en 1997 pour la période 1997-2006. Tel que mentionné plus tôt, 129 M\$ d'immobilisations ont été investis dans le métro, 147 M\$ dans le réseau des trains de banlieue et 124 M\$ dans le réseau de transport métropolitain par autobus. Ces projets ont été financés par le gouvernement du Québec et, dans certains cas, à hauteur de 25 % par le fonds d'immobilisation métropolitain de l'AMT. Ce fonds est financé par une contribution annuelle de 1 ¢ par 100 \$ de richesse foncière. En 2001, le fonds d'immobilisation a généré des ressources de 14,9 M\$, ce qui est inférieur aux prévisions de 17 M\$ fixées lors de la création de l'AMT. Tout comme pour l'exploitation, les sources de financement des immobilisations se révèlent insuffisantes pour assurer le développement des transports collectifs métropolitains et devront être revues à la hausse dans le cadre du processus actuel de révision du cadre financier du transport en commun.

**Tableau 2.9**  
**Immobilisations, 1997-2002**

(en millions \$)<sup>5</sup>

	Prévu Plan strat. 1997 1997-2006	Réalisé à ce jour 1997-2002	% du montant prévu en 1997
<b>RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT COLLECTIF</b>			
<b>Métro</b>			
Maintien du patrimoine <sup>(1)</sup>	445,1	60,0	13%
Développement du réseau	40,8	68,6	168%
	<b>485,9</b>	<b>128,6</b>	<b>26%</b>
<b>Trains de banlieue</b>			
Maintien du patrimoine	40,6	41,4	102%
Développement du réseau	59,6	105,6	177%
	<b>100,2</b>	<b>146,9</b>	<b>147%</b>
<b>Trains légers (SLR)</b>			
Développement du réseau	<b>0,0</b>	<b>13,0</b>	-
<b>Réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)</b>			
Terminus	35,7	36,6	103%
Stationnements incitatifs	57,7	22,5	39%
Voies réservées et mes. préf.	279,6	60,7	22%
Autres	5,0	4,1	82%
	<b>378,0</b>	<b>123,9</b>	<b>33%</b>
<b>Réserve projets métropolitains</b>	<b>84,8</b>	<b>0,0</b>	
<b>Ventes et perception métropolit.</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>	
<b>TOTAL RÉSEAU MÉTROPOLITAIN</b>			
Maintien du patrimoine	485,7	101,4	21%
Développement du réseau	563,1	312,0	55%
	<b>1 048,8</b>	<b>413,4</b>	<b>39%</b>
<b>RÉSEAUX LOCAUX (STM, RTL, STL)<sup>(2)</sup></b>			
Maintien du patrimoine - autobus	454,2	392,2	86%
Maintien du patrimoine - autres	121,2	30,7	25%
Autres projets	281,8	57,4	20%
Ventes et perception	89,0	0,0	0%
	<b>946,2</b>	<b>480,3</b>	<b>51%</b>
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>1 995,0</b>	<b>893,6</b>	<b>45%</b>

<sup>1</sup>La contribution de l'AMT à la phase I du programme Réno-Stations a été de 12,5 M\$.

<sup>2</sup>Estimation AMT

<sup>5</sup>Les montants prévus en 1997 sont en dollars de 1997 alors que les sommes dépensées de 1997 à 2002 sont en dollars courants. Une partie de la différence entre les deux colonnes est simplement attribuable à l'inflation et aux frais de financement des projets.

Par ailleurs, durant la même période, la STM, la STL et le RTL ont investi environ 480 M\$ dans le maintien du patrimoine, la consolidation et le développement des réseaux locaux d'autobus. Les sociétés de transport ont investi dans leur flotte d'autobus, dans les équipements, l'outillage et les systèmes d'information, ce qui a permis d'accroître l'efficacité et l'efficacité de leur processus administratif et opérationnel.

### 2.3 DIAGNOSTIC CONSENSUEL

Depuis l'adoption du Plan stratégique 1997-2007 de l'AMT, les institutions et le contexte de la planification du transport collectif ont beaucoup évolué dans la région de Montréal. La réforme municipale du gouvernement du Québec a créé les nouvelles villes de Montréal et de Longueuil ainsi que la CMM, dont le territoire est aujourd'hui le même que celui de l'AMT.

En juin 2000, le MTQ a dévoilé son Plan de gestion des déplacements 2000-2010 (PGDM) qui retient le même diagnostic que l'AMT et intègre deux éléments de son Plan stratégique, soit l'augmentation significative de l'offre de TC et la gestion de la demande. Reconnaissant le bien fondé du Plan stratégique de 1997 de l'AMT, le PGDM a inclus tous ses projets et prévoit des investissements majeurs de près de 2 G\$ sur dix ans pour le transport collectif, auxquels pourraient s'ajouter 1,6 G\$ d'investissements supplémentaires pour des décisions à prendre. Les mesures de gestion de la demande mises de l'avant par le PGDM reprennent celles du Plan stratégique, soit les programmes-employeurs, les incitatifs fiscaux favorables au TC et une politique régionale de gestion du stationnement. Par ailleurs, le PGDM innove en présentant le concept de « centre de l'agglomération de Montréal » qui recoupe tous les pôles de développement identifiés dans le Plan stratégique de l'AMT de 1997.

Au même moment, le gouvernement du Québec a présenté son Plan d'action 2000-2002 sur les changements climatiques. Puis, en 2001, le MAMM a déposé le Cadre d'aménagement métropolitain 2001-2021 qui encadre toutes les interventions en matière d'aménagement et de développement urbain pour la région métropolitaine de Montréal et donne la priorité au transport collectif dans ses stratégies de développement urbain durable.

La révision du Plan stratégique 2002 de l'AMT s'inscrit donc dans un contexte favorable au développement du transport collectif et à l'arrimage entre les politiques de transport, d'aménagement et de développement économique. En effet, la réforme municipale a permis de doter la région d'un premier gouvernement régional et de villes fortes, ce qui devrait faciliter l'émergence d'une vision commune du développement de la Métropole et permettre de consolider le centre de l'agglomération tout en balisant l'étalement urbain. Le Plan de gestion des déplacements du MTQ a clairement donné la priorité au transport collectif comme solution aux problèmes de mobilité de personnes dans la région.

Le Cadre d'aménagement propose un nouveau modèle de développement urbain articulé autour des infrastructures lourdes de transport collectif, faisant ainsi des réseaux de transport collectif l'armature du développement futur de la région. Finalement, le plan

d'action québécois sur les changements climatiques reconnaît la contribution essentielle du transport collectif et du contrôle de l'étalement urbain dans l'atteinte des objectifs gouvernementaux sur les gaz à effet de serre (GES) tout en entrevoyant de nouveaux modes d'évaluation des projets permettant de tirer pleinement profit des avantages environnementaux du transport collectif.



### 3. UNE VISION RENOUVELÉE

Le Plan stratégique 1997-2007 énonçait une vision pour le réseau de transport collectif métropolitain. La portée de cette vision aujourd'hui s'élargit pour tenir compte de l'évolution du contexte et pour refléter l'importance croissante des principes du développement durable parmi les intervenants de la région.

#### 3.1 UNE VISION POUR 1997-2007

Des services de transport de personnes ajustés aux besoins des clients, efficaces, intégrés, attrayants, économiques, équitables et accessibles. Un réseau métropolitain de transport évolutif, moderne, multimodal, favorisant l'utilisation du transport en commun, pour soutenir et stimuler le développement de la région métropolitaine de Montréal.

**Cette vision avait conduit en 1997 à définir les résultats souhaitables à atteindre en 2007, évidemment tributaires de décisions et plans d'action cohérents.**

- **l'agglomération métropolitaine montréalaise se sera dotée de priorités**, en matière de développement économique et culturel, d'aménagement du territoire, de préservation environnementale et de qualité de vie. Ces priorités, et les interventions en découlant, assureront à la métropole une place incontournable dans le réseau des régions métropolitaines prospères;
- **les noyaux urbanisés se seront développés et consolidés** grâce à des choix d'aménagement plus compacts. Ils permettront un choix plus varié et mieux équilibré de services de transport accessibles, modernes, efficaces et abordables pour les personnes et les marchandises. Ils faciliteront les déplacements des cyclistes et des piétons;
- **la part du marché des déplacements par transport en commun se sera stabilisée**; le nombre des utilisateurs du transport en commun aura augmenté et le pourcentage d'automobiles circulant sans passager aura diminué. Les parcs de stationnement dans les centres urbanisés auront décru au profit des espaces verts; aucun nouveau pont n'aura été nécessaire;
- **le développement des transports collectifs sera assuré**, sous toutes ses formes, grâce, d'une part, aux services axés sur les besoins des clientèles tels que la diminution de la durée des déplacements en heure de pointe, la ponctualité des transporteurs, des voies réservées, en rive ou en site propre, dédiées au transport en commun, et d'autre part, à une stratégie de stationnement mise en application à l'échelle métropolitaine, aux services automatisés de vente et de perception, aux formules de covoiturage, etc. ;
- **le système de transport métropolitain sera performant** grâce à la planification

intégrée et modernisée des infrastructures et des services de transport, à la desserte efficace du centre-ville et des pôles prioritaires d'activités ainsi qu'à une politique d'intégration tarifaire assurant l'accès facile et efficace à tous les réseaux de transport en commun. Des systèmes métropolitains d'information aux usagers et de gestion des données de transport pour les organismes de transport assureront le support efficace et nécessaire au réseau de transport qui aura été instauré;

- **les infrastructures et les services de transport en commun seront financés adéquatement** à partir de sources de recettes et d'économies prévisibles, stables et durables.

La vision proposée pour 2012 reprend chacun de ces objectifs, tout en intégrant les efforts accomplis depuis lors pour définir ce que pourrait être une métropole viable à l'horizon 2012.

### 3.2 CONTRIBUTION DU TRANSPORT COLLECTIF A LA VISION DE LA METROPOLE DE 2012

La région métropolitaine de Montréal représente le principal bassin de population et le cœur économique du Québec. Elle constitue le milieu de vie de 3,4 millions de personnes, tout en étant la vitrine commerciale et touristique du Québec. En conséquence, le développement harmonieux de la région métropolitaine est non seulement essentiel à la qualité de vie de près de la moitié de la population québécoise, mais constitue également un enjeu stratégique pour l'avancement du Québec dans son ensemble.

En cohérence avec le Cadre d'aménagement 2001-2021 du MAMM et avec les objectifs des municipalités, l'AMT retient l'énoncé de vision suivant pour le développement de la région de Montréal et de son réseau de transport. Cette vision 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 à développer une métropole solidaire, attrayante, compétitive et viable.

Dans la région de Montréal en 2012 :

*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 grande 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.

#### 4. DES DEFIS ET ENJEUX TOUJOURS AUSSI PERTINENTS

**Les défis identifiés au Plan stratégique 1997-2007 sont rappelés ici. Ces six défis convergeaient vers un objectif commun, soit celui d'accroître vigoureusement l'usage des transports collectifs, tous modes confondus.**

**Défi 1 :** Planifier de façon intégrée, à l'échelle de la région et à l'échelle locale, l'aménagement du territoire et les transports afin de réduire les besoins de déplacement et les impacts environnementaux.

**Défi 2 :** Renforcer la desserte TC des pôles de développement identifiés au plan de 1997, et trouver les façons de répondre aux nouveaux besoins de dessertes identifiés par l'enquête O-D 1998.

**Défi 3 :** Modifier la mobilité et les formes de mobilité des personnes, afin de diminuer la congestion routière et celle paralysant le centre de l'agglomération.

**Défi 4 :** Améliorer l'efficacité, l'efficience et l'intégration des services de transport en commun.

**Défi 5 :** Assurer des ressources financières pour l'exploitation et les immobilisations, suffisantes, stables, prédictibles et équitables.

**Défi 6 :** Renforcer la mobilisation de tous les acteurs de la région métropolitaine autour de la priorité du développement des transports collectifs et des projets qui la soutiennent.

**Cinq ans plus tard, ces défis demeurent toujours pertinents et peuvent être synthétisés plus simplement en quatre défis ou enjeux centraux : le transport, l'aménagement du territoire, le financement et la mobilisation.**

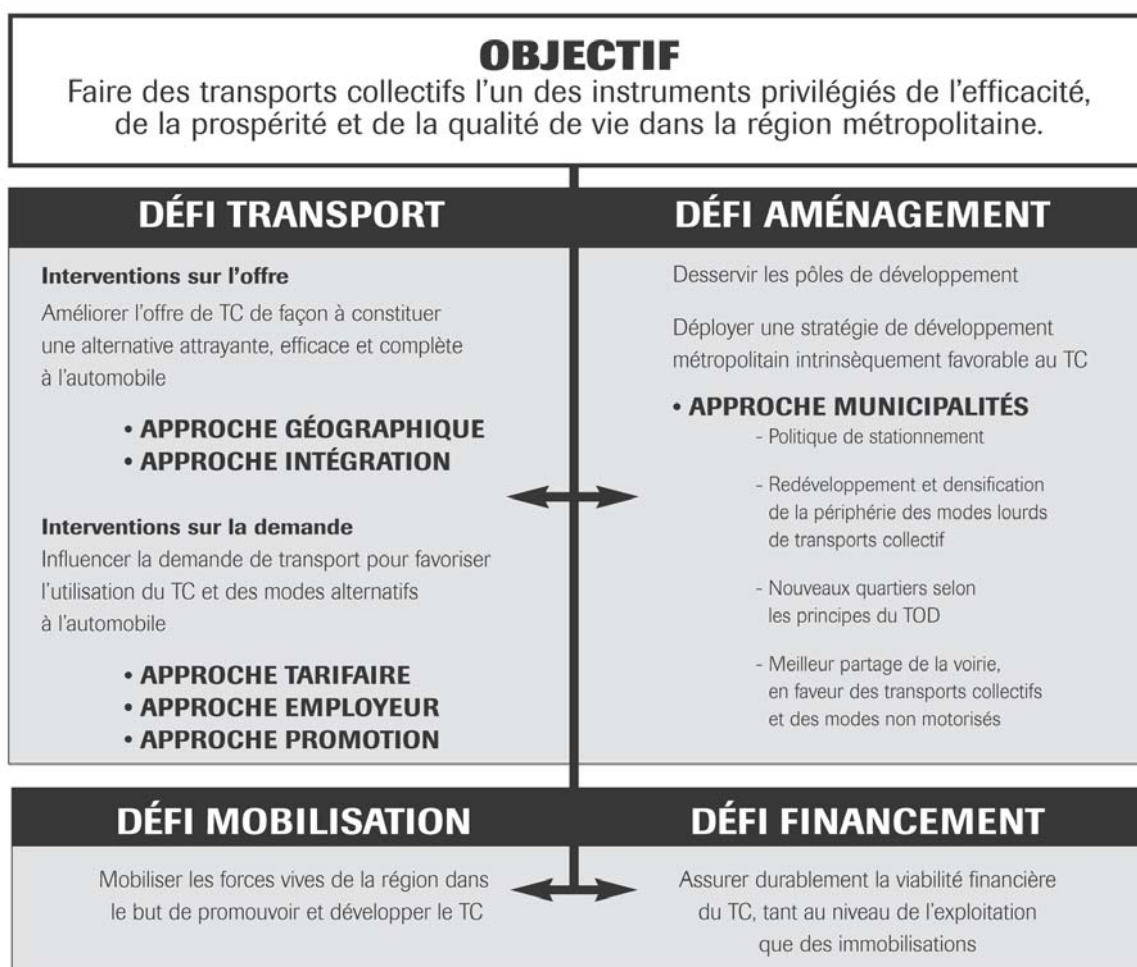
L'objectif premier du Plan stratégique de l'AMT est de faire du transport collectif l'un des instruments privilégiés de l'efficacité, de la prospérité et de la qualité de vie de l'agglomération de Montréal. La figure 4.1 illustre les quatre défis qui doivent être relevés pour atteindre cet objectif. L'interdépendance étroite entre la planification du transport et l'aménagement du territoire impose de traiter simultanément ces deux volets pour maximiser le développement du transport collectif. De même, un financement adéquat et la mobilisation des forces vives de la région en faveur du transport collectif sont nécessaires pour atteindre les objectifs du Plan stratégique.

Ces quatre défis centraux intègrent, sous une nouvelle structure, les six défis du Plan stratégique 1997-2007. Ainsi, **le défi de la relance du transport collectif est maintenant plus simplement énoncé comme étant l'objectif principal du Plan stratégique.** Tel que mentionné plus tôt, l'atteinte de cet objectif requiert la mobilisation des partenaires de la région (ce qui correspondait au défi 6) et la mise en place de mécanismes de financement efficaces (défi 5).

Le défi 2, qui visait la desserte des pôles en développement, ne peut être relevé que par

deux stratégies complémentaires : l'amélioration de l'offre en transport collectif vers les pôles (défi transport) et un aménagement urbain permettant leur desserte efficace (défi aménagement). Le défi 4 qui visait l'amélioration et l'intégration de l'offre de transport collectif est maintenant intégré au défi transport alors que le défi 1 qui traitait de l'aménagement devient son pendant au niveau de l'aménagement. Le défi 3 qui visait à réduire la congestion routière est inhérent à l'objectif même du Plan stratégique.

**Figure 4.1**  
**Défis et enjeux du Plan stratégique 2002-2012**



#### 4.1.1 Défi transport

Ce défi vise, d'une part, à **améliorer l'offre de transport collectif** de façon à constituer une alternative attrayante, efficace et complète à l'automobile et, d'autre part, à **influencer la demande de transport** pour favoriser l'utilisation du transport en commun et des modes alternatifs à l'automobile.

#### 4.1.1.1 Interventions sur l'offre de transport

L'amélioration de l'offre vise à déployer un **réseau de transport collectif intégré et compétitif à l'automobile** au niveau des destinations desservies, de la fréquence du service, du temps de parcours, de la fiabilité, du confort et de l'image. Ce réseau peut être défini comme suit :

*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. Le réseau du métro est bien intégré aux axes piétonniers et cyclables, particulièrement avec le réseau souterrain du centre-ville de Montréal, unique en Amérique du Nord. Le métro est 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 assurent la fiabilité du réseau d'autobus et offrent 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 complètent le service d'autobus dans les secteurs où la densité est trop faible pour assurer une desserte économique. Des tramways urbains offrent une capacité et un niveau de service accrus dans les axes les plus achalandés, permettant à la fois la correspondance avec 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 sont assurés par un réseau performant de trains de banlieue, de trains légers (SLR) régionaux et d'autobus express circulant en site propre ou en voies réservées sur le réseau routier supérieur. Alimenté par de nombreux parcs de stationnement incitatif, ce réseau dessert une clientèle d'automobilistes se déplaçant en période de pointe vers le centre de l'agglomération, ce qui contribue à limiter la congestion sur le réseau routier régional. Ce réseau TC métropolitain est également alimenté par des réseaux d'autobus locaux et par des axes piétonniers et cyclistes convergeant vers des terminus fonctionnels et conviviaux, qui sont appelés à devenir des pôles d'activité dans les milieux qu'ils desservent. Le réseau métropolitain est 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 la Rive-Nord. Les voies réservées aux autobus sont accessibles, partout où c'est possible, aux taxis et au covoiturage.*

Deux approches sont déployées par l'AMT pour améliorer l'offre de transport collectif, soit l'approche **géographique** et celle de l'**intégration**.

### L'APPROCHE GÉOGRAPHIQUE comprend :

- le maintien des infrastructures, des équipements et du matériel roulant actuels, afin d'assurer un service alliant efficacité, ponctualité, sécurité et confort;
- l'amélioration de l'offre de transport collectif au cœur de l'agglomération et dans chacun des 13 grands corridors de déplacements métropolitains;
- la mise en place d'une nouvelle offre de transport collectif dans les axes où la demande, l'analyse économique et les priorités de développement le justifient;
- l'introduction de nouvelles composantes de l'offre comme alternatives en transport public sur l'ensemble de la chaîne de déplacements.

**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 l'amélioration de l'intégration tarifaire, 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 TC, le vélo et le taxi ainsi que des améliorations au transport adapté.

#### 4.1.1.2 Interventions sur la demande

Les interventions sur la demande de transport forment un ensemble intégré de mesures visant à **modifier les comportements individuels** de déplacement pour favoriser l'utilisation du transport en commun et des modes alternatifs à l'auto-solo. Trois approches sont déployées par l'AMT pour influencer la demande de transport :

**L'APPROCHE TARIFAIRE** vise la coordination et l'intégration des tarifs et des titres de transport. Cette approche comprend notamment l'automatisation de la vente des titres de transport et de la perception des recettes ainsi que la mise en marché de nouveaux titres susceptibles d'augmenter et de fidéliser la clientèle.

**L'APPROCHE EMPLOYEUR** regroupe l'ensemble des mesures de gestion de la demande déployées par les employeurs, les institutions et les autres intervenants locaux pour réduire les déplacements en automobile de leurs employés, étudiants et usagers.

**L'APPROCHE PROMOTION** vise à valoriser l'image du transport collectif par des campagnes promotionnelles sociétales et par la promotion de services ciblés.

#### 4.1.2 Défi aménagement

Ce défi consiste à mettre en place une stratégie active de développement urbain favorable au transport collectif. La gestion du stationnement, la densification et le redéveloppement de la périphérie immédiate des infrastructures lourdes de transport collectif, la mise en place de nouveaux quartiers selon les principes du *Transit Oriented Development* (TOD), un meilleur partage de la voirie et le redéveloppement des artères commerciales sont cinq enjeux cruciaux au cœur du défi aménagement.

Bien que l'AMT n'ait pas de responsabilités directes en matière d'aménagement du territoire, ses interventions ont souvent un impact structurant sur les territoires desservis. De plus, la faible croissance démographique des prochaines années et les ressources financières limitées du gouvernement imposent de canaliser le développement urbain vers les secteurs déjà bien pourvus en infrastructures, en conformité avec les orientations du Cadre d'aménagement 2001-2021 du MAMM. L'AMT invite donc tous les partenaires du monde municipal à collaborer pour mettre en œuvre une stratégie de développement urbain favorable au transport collectif.

Par le biais de son **APPROCHE MUNICIPALITÉS**, l'AMT entreprendra les interventions suivantes pour relever le défi aménagement :

- soutien à la CMM dans la préparation d'un *Énoncé de vision stratégique* et d'un *Schéma d'aménagement et de développement métropolitain* intégrant les orientations du Cadre d'aménagement ;
- soutien aux nouvelles villes de Montréal et de Longueuil et aux autres municipalités dans la préparation de leurs plans d'urbanisme ;
- développement d'outils techniques à l'intention des municipalités précisant comment déployer une stratégie de développement urbain articulée autour des infrastructures de TC et comment maximiser l'usage du TC ;
- soutien promotionnel ou tarifaire aux projets immobiliers favorables au transport collectif (TOD) ;
- collaboration à la mise en œuvre de projets-pilotes de revitalisation d'artères commerciales, de partage de la voirie ou de modération de la circulation aux abords des infrastructures lourdes de transport collectif.

#### 4.1.3 Défi financement

Ce défi consiste à assurer un financement stable, suffisant, équitable et prévisible au transport collectif. Le débat sur le financement du transport collectif doit s'inscrire dans le contexte de l'investissement gouvernemental dans les infrastructures publiques, tout en y intégrant les dépenses en transport des ménages de la région métropolitaine de Montréal. En effet, les ménages de la région ont volontairement consenti une augmentation importante de leur budget transport depuis 1996, augmentation qui a été presque exclusivement consacrée à l'automobile. Une fraction seulement de cette augmentation suffirait à doter le transport collectif de ressources considérables. Il serait donc souhaitable que soient mis en place des mécanismes de financement croisés permettant aux automobilistes de mieux soutenir et développer le transport collectif. Par ailleurs, les négociations devraient se poursuivre avec les gouvernements pour que les usagers du TC et les covoitureurs puissent bénéficier d'avantages fiscaux.

La révision actuelle du cadre financier du transport en commun constitue une occasion unique de relever le défi financement et d'augmenter les ressources dédiées au transport collectif. Cette révision a en effet pour objectif de :



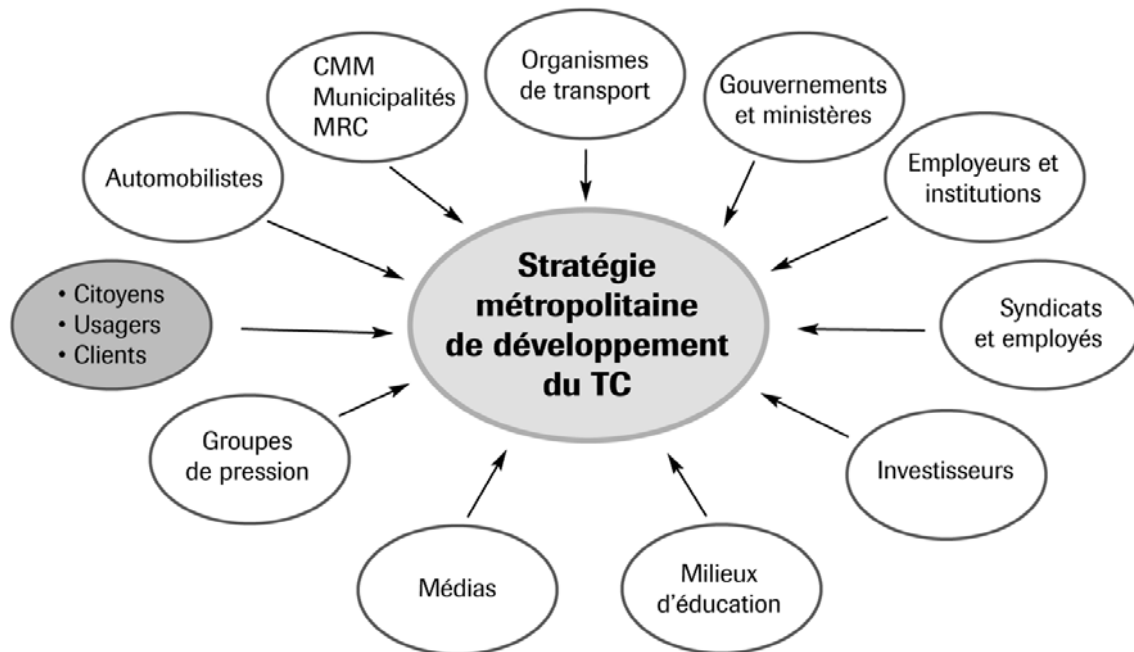
- déterminer la quantité de ressources financières à allouer au financement des transports collectifs et identifier des nouvelles sources de financement ;
- mieux équilibrer les contributions financières des usagers, des automobilistes, du gouvernement et des municipalités en tenant compte des retombées dont chacun bénéficie.
- Ajuster certaines règles de partage des coûts d'exploitation et d'immobilisations entre les bénéficiaires qui, à l'usage, méritent d'être révisées dont :
  - le partage des coûts d'exploitation des trains de banlieue ;
  - le financement du réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) ;
  - la compensation et l'amélioration de l'intégration tarifaire ;
  - le financement métropolitain du métro.

#### **4.1.4 Défi mobilisation**

Au niveau de la mobilisation, le défi consiste essentiellement à poursuivre la stratégie métropolitaine de développement du transport collectif de l'AMT, qui fait appel à toutes les forces vives de la région favorables au transport collectif (figure 4.2), autant au niveau des orientations qu'à celui de l'implication de chacun dans les projets qui les concernent. L'effort de mobilisation vise à ce que chaque partenaire se sente à la fois concerné et désireux d'apporter sa contribution.

Des gouvernements et ministères dépendent la cohérence de l'approche de développement promue, sa relation avec le transport et les autres grandes fonctions urbaines, certaines modifications requises aux lois et règlements, ainsi que l'essentiel de l'effort financier à déployer. À tous ces égards, le gouvernement du Québec a pris des engagements très clairs : Plan de gestion des déplacements 2000-2010, Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques, Cadre d'aménagement gouvernemental pour la région métropolitaine de Montréal. En ce qui concerne la contribution fédérale, elle demeure au stade actuel plus incertaine.

**Figure 4.2**  
**Stratégie de mobilisation métropolitaine autour du transport collectif**



De la Communauté métropolitaine de Montréal dépend l'élaboration d'un schéma d'aménagement et d'autres politiques favorables au transport collectif. Des MRC et municipalités dépend la mise en œuvre aux niveaux régional et local d'orientations et d'actions de développement plus favorables au TC et aux autres alternatives à l'automobile solo. Des promoteurs et investisseurs dépend ensuite la traduction physique de ces orientations et actions en projets immobiliers attrayants. Des employeurs et institutions dépendent, d'une part, des choix de localisation avisés, dont les conséquences se feront sentir sur plusieurs dizaines d'années et, d'autre part, la promotion quotidienne de l'accessibilité par TC et autres alternatives à l'automobile. Des syndicats et employés dépend, en large partie, l'acceptation par le plus grand nombre de cette accessibilité alternative. Des milieux d'éducation dépend la sensibilisation accrue des jeunes qui, dans cinq, dix ou quinze ans, seraient susceptibles de former les nouvelles cohortes d'automobilistes. Des groupes de pression dépend une part significative de l'effort créatif et promotionnel à déployer. Des médias dépendent les efforts de sensibilisation et de diffusion des nouvelles pratiques.

La population en général est interpellée à la fois au niveau du citoyen appelé à soutenir le financement du transport collectif par des fonds publics et à celui du client appelé à utiliser quotidiennement les services de transport collectif. Finalement, l'AMT elle-même joue un rôle d'intégrateur et de catalyseur permettant aux acteurs concernés de se rencontrer, de prendre conscience du rôle qu'ils peuvent jouer et de s'impliquer à mettre en œuvre les éléments de la stratégie qui les concernent.

## 5. DES OBJECTIFS À RENFORCER

L'objectif central du Plan stratégique 1997-2007 était d'accroître l'achalandage du transport collectif après des années de déclin, dans un contexte de croissance des déplacements motorisés et de diminution de la part de marché du TC.

### 5.1 OBJECTIFS 1997-2007 DU PLAN STRATEGIQUE

Plus spécifiquement, le plan envisageait alors les cibles suivantes :

- **Accroître de 51 000 les déplacements en transport en commun** en période de pointe du matin, c'est-à-dire passer de 345 000 déplacements TC en 1993 à 396 000 déplacements en 2007 (+11,6 % en 13 ans). La part du marché du transport en commun se serait ainsi stabilisée, passant de 27 % en 1993 à 28 % en 2007. Comme une baisse de 6 % était prévue si rien n'était fait, l'effort réel proposé par le Plan stratégique était de +17,6 %, soit 72 000 déplacements TC additionnels.
- Générer ces nouveaux déplacements à partir du **marché des déplacements métropolitains** qui représentaient 41 % du total des déplacements, en période de pointe du matin. Les déplacements métropolitains représentaient 519 000 déplacements, dont 120 000 seulement étaient en transport collectif.
- **Augmenter le taux d'occupation des véhicules** de 1,20 en 1997 à 1,23 en 2007 en favorisant le covoiturage, ce qui correspondait à une diminution de 32 000 déplacements autos.
- **Stabiliser la part de marché des déplacements locaux** en transport en commun.

### 5.2 DES OBJECTIFS DEJA PRESQUE ATTEINTS

**Les objectifs d'achalandage du TC fixés en 1997 pour 2007 sont déjà sur le point d'être atteints.** En effet, tel que mentionné plus tôt, l'achalandage total annuel des AOT de la région a atteint 431 millions de déplacements en 2001, soit une augmentation de **10 % depuis 1996**. Ce sont donc environ **34 000 nouveaux usagers** qui, en cinq ans, ont opté pour le transport en commun par rapport aux **51 000 prévus sur 13 ans**.

Ces résultats d'achalandage n'indiquent toutefois pas si la part modale du transport collectif s'est maintenue ou même améliorée. L'enquête O-D de 2003, qui mesurera l'évolution du nombre de déplacements en automobile, permettra d'évaluer précisément l'atteinte des objectifs de maintien de la part modale du TC. Similairement, l'atteinte des objectifs de covoiturage, difficile à quantifier actuellement, pourra être vérifiée avec l'enquête O-D de 2003.

### 5.3 DE NOUVEAUX OBJECTIFS PLUS AMBITIEUX

Les priorités de développement durable mises de l'avant par les acteurs de la région, les engagements gouvernementaux quant aux GES, l'évolution du contexte institutionnel métropolitain, le regain démographique récent du cœur de l'agglomération et la relance marquée de l'achalandage du transport collectif observée depuis 1996 sont autant d'éléments qui imposent de réviser à la hausse les objectifs fixés en 1997. Les nouvelles cibles correspondant à ces objectifs plus ambitieux sont proposées selon deux hypothèses de croissance, l'une moyenne et l'autre forte. Avec l'hypothèse moyenne, **un accroissement de l'achalandage TC de 1,7 % par année** est ciblé pour les dix prochaines années, **comparativement à l'objectif de 1,0 % par année du Plan stratégique 1997-2007**. Le comité des finances, regroupant toutes les AOT de la région, a d'ailleurs utilisé cette hypothèse de 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. **L'hypothèse forte vise plutôt une augmentation annuelle de l'achalandage du transport en commun de 2,7 %**, qui implique 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 et reprise par l'AMT.

Pour placer ces objectifs en perspective, le scénario prévisionnel tendanciel du MTQ (2001) prévoit que l'achalandage du transport collectif décroîtra de 0,4 % par année si rien n'est fait pour renverser les tendances lourdes. Par ailleurs, pour maintenir simplement jusqu'en 2012 les parts modales observées en 1998, l'achalandage du TC devrait augmenter de 0,6 % par année. Pour atteindre les engagements 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, ce qui suppose **une croissance annuelle moyenne de 5 % de l'achalandage TC**. Cependant, des technologies plus efficaces seront probablement également mises à contribution pour respecter les engagements de Kyoto.

Le tableau 5.1 résume les implications des objectifs de l'AMT sur les déplacements par mode dans la région alors que la figure 5.1 illustre ces cibles en fonction des tendances de l'achalandage du transport en commun à partir de 1995. Le tableau 5.1 compare également les cibles du Plan stratégique avec celles requises pour respecter les engagements de Kyoto.

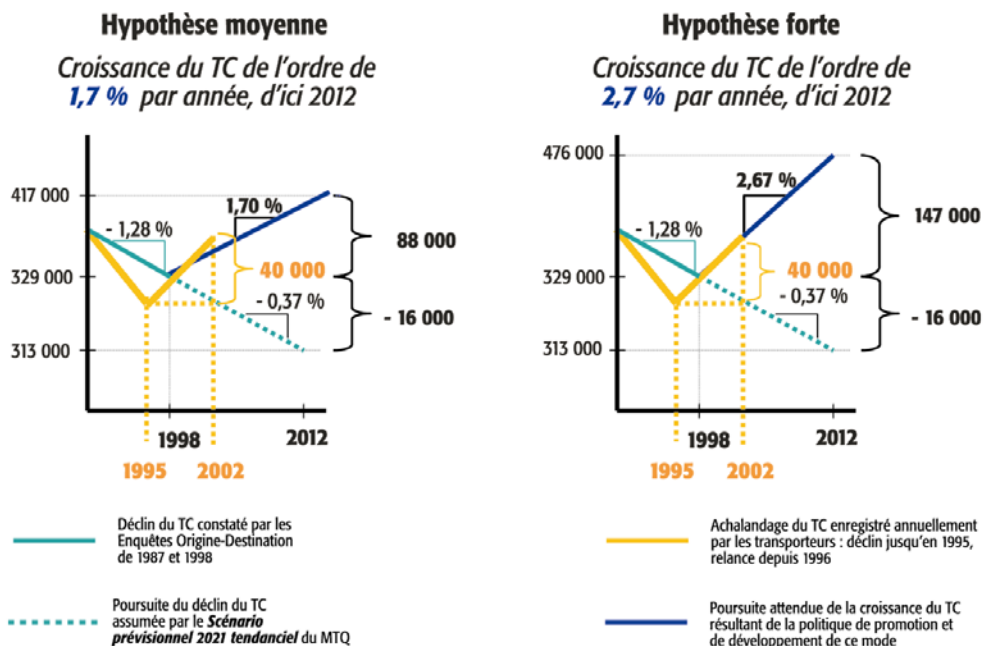
Les cibles visées par l'AMT représentent une augmentation importante de l'achalandage TC sur dix ans. Avec l'hypothèse moyenne, 88 000 nouveaux déplacements TC s'ajouteraient en période de pointe du matin d'ici 2012, soit une augmentation de 27 % par rapport à 1998. Avec l'hypothèse forte, l'augmentation de l'achalandage TC en période de pointe du matin serait de 147 000 déplacements (+45 % par rapport à 1998).

**Tableau 5.1**  
**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*				Estimation de la part modale (dépl. motorisés)*	
		Pointe du matin		24 h		PAM	24 h
<b>Hypothèse moyenne</b>							
TC	<b>+1,7%</b>	<b>+88 000</b>	+27 %	+305 000	+27 %	26 %	20 %
Automobile		+21 000	+2 %	+275 000	+5 %	74 %	80 %
Marche, vélo		+11 000	+6 %	+142 000	+13 %		
<b>Hypothèse forte</b>							
TC	<b>+2,7%</b>	<b>+147 000</b>	+45 %	+510 000	+45 %	30 %	23 %
Automobile		-56 000	-5 %	+47 000	+1 %	70 %	77 %
Marche, vélo		+29 000	+15 %	+166 000	+14 %		
<b>Hypothèse Kyoto</b>							
TC	<b>+5,0%</b>	<b>+309 000</b>	+94 %	+1 444 000	+126 %	41 %	38 %
Automobile		-266 000	-23 %	-1 330 000	-24 %	59 %	62 %
Marche, vélo		+77 000	+39 %	+564 000	+51 %		

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

**Figure 5.1**  
**Cibles du Plan stratégique en période de pointe du matin**  
**et tendances 1995-2012 de l'achalandage TC**



## 6. PLAN D'ACTION 2002-2012 : UNE APPROCHE COHÉRENTE ET INTÉGRÉE À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Le tableau 6.1 présente les axes d'intervention choisis par l'AMT pour concrétiser les orientations du Plan stratégique de l'AMT et du PGDM du MTQ. Les axes d'intervention visent à relever les quatre défis identifiés au chapitre précédent, soit ceux du transport, de l'aménagement, du financement et de la mobilisation. Pour les défis du transport et de l'aménagement, les axes d'intervention sont regroupés selon les grandes approches d'intervention. Chaque année, ces axes d'intervention sont ajustés en fonction des priorités des partenaires. Les budgets d'exploitation de l'AMT et son PTI concrétisent ces choix.

Les axes d'interventions sont présentés ici alors que les projets d'immobilisation font l'objet du chapitre suivant.

### 6.1 DEFI TRANSPORT

Le défi transport comprend, d'une part, l'amélioration de l'offre de transport collectif par le biais des approches **GÉOGRAPHIQUE** et **INTÉGRATION** puis, d'autre part, des mesures influençant la demande de déplacements grâce aux approches **TARIFAIRE**, **EMPLOYEUR** et **PROMOTION**.

#### 6.1.1 Approche géographique

**L'APPROCHE GÉOGRAPHIQUE** comprend cinq axes d'intervention visant à maintenir, consolider et développer le réseau métropolitain de transport collectif formé du métro, des trains de banlieue, des trains légers (SLR) et du transport métropolitain par autobus.

Depuis le Plan stratégique de 1997, les interventions de l'approche géographique sont déployées dans les grands corridors métropolitains de déplacement, définis d'après les grands mouvements de population, les grandes destinations et les priorités en matière d'aménagement du territoire. À l'intérieur de chacun de ces corridors, les services de transport collectif s'articulent autour d'axes de transport qui relient les bassins d'origine des déplacements aux grandes destinations de la région, particulièrement le centre-ville.

**Tableau 6.1**  
**Schéma d'intervention de l'AMT**

<b>DÉFI TRANSPORT</b>			
<b>Interventions sur L'OFFRE</b>	<p><b>Approche géographique</b></p> <p>1.1 Consolider et développer le réseau du <b>métro</b></p> <p>1.2 Consolider et développer le réseau de <b>train de banlieue</b></p> <p>1.3 Développer un réseau de <b>trains légers (SLR)</b></p> <p>1.4 Consolider et développer le réseau de <b>transport métropolitain par autobus (RTMA)</b></p> <p>1.5 Mettre en place de <b>nouvelles composantes</b> de l'offre</p>		
	<p><b>Approche intégration</b></p> <p>2.1 Améliorer l'intégration des <b>réseaux de transport</b></p> <p>2.2 Intégrer l'information et les <b>services à la clientèle</b></p> <p>2.3 Améliorer l'intermodalité <b>vélo/TC</b></p> <p>2.4 Intégrer les services de <b>transport adapté</b></p>		
	<b>Interventions sur la DEMANDE</b>	<p><b>Approche tarifaire</b></p> <p>3.1 Actualiser les <b>tarifs</b> et produits tarifaires métropolitains</p> <p>3.2 Ajuster les <b>zones tarifaires</b> métropolitaines</p> <p>3.3 Optimiser la tarification des <b>services métropolitains</b></p> <p>3.4 Automatiser la <b>vente de titres et la perception des recettes</b></p> <p>3.5 Raffiner les <b>dispositions financières et administratives</b> du système tarifaire métropolitain</p>	
		<p><b>Approche employeur</b></p> <p>4.1 Implanter des programmes allégo selon l'<b>approche individuelle</b></p> <p>4.2 Implanter des programmes allégo avec des <b>regroupements d'employeurs</b></p> <p>4.3 Promouvoir le covoiturage avec l'approche "<b>citoyens-villes</b>"</p> <p>4.4 Développer des <b>outils techniques</b></p>	
		<p><b>Approche promotion</b></p> <p>5.1 <b>Promouvoir le transport collectif</b> en général</p> <p>5.2 Promouvoir des <b>services TC ciblés</b></p>	
		<b>DÉFI AMÉNAGEMENT</b>	
		<p><b>Approche municipalités</b></p> <p>6.1 Élaborer avec les partenaires municipaux une <b>politique du stationnement</b></p> <p>6.2 Favoriser la <b>densification de la périphérie</b> des infrastructures lourdes de TC et développer des quartiers selon les principes du TOD</p> <p>6.3 Assurer un meilleur <b>partage de la voirie</b>, notamment sur les <b>artères commerciales</b></p>	
		<b>DÉFI FINANCEMENT</b>	
<p>7.1 Ajuster le <b>cadre financier</b> du transport en commun</p> <p>7.2 Optimiser la <b>performance financière des activités de l'AMT</b></p> <p>7.3 Promouvoir les <b>incitatifs fiscaux</b> pour les usagers TC et les covoitureurs</p>			
<b>DÉFI MOBILISATION</b>			
<p>8.1 Maintenir les <b>groupes de travail</b> en cours sur les différents dossiers relatifs au TC</p> <p>8.2 Poursuivre le travail des <b>comités par corridor</b></p> <p>8.3 Sensibiliser les acteurs de la région aux enjeux relatifs au TC</p>			

En plus de cette segmentation du territoire par corridor, l'organisation hiérarchique des services de transport collectif de la région de Montréal distingue :

- le réseau de métro qui canalise la forte concentration de déplacement des secteurs centraux ;
- le futur réseau de tramway urbain qui complète le réseau de métro en canalisant de grandes concentrations de déplacements dans de grands axes densément urbanisés ;
- les réseaux péri-urbains par trains de banlieue, trains légers (SLR) et autobus qui canalisent les déplacements à destination des grandes destinations de la région métropolitaine ;
- le réseau ramifié d'autobus qui assure l'accès aux services de transport collectif et la desserte de la plus grande partie du territoire urbanisé de la région métropolitaine.

Les interventions visant à maintenir, consolider et développer ces réseaux sont résumées ici et exposées en détail au chapitre 7, qui traite des projets.

#### **Intervention 1.1 Consolider et développer le réseau du métro**

Le métro de Montréal représente un actif considérable pour la région et doit être maintenu et renouvelé pour assurer le bon fonctionnement du système. Des investissements substantiels de près de 1,6 G\$ sont requis d'ici les dix prochaines années pour rénover les différents systèmes (programme Réno-Systèmes), les stations (phase II du programme Réno-stations) et le matériel roulant qui date de 1963.

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\$) à court terme. 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 en 2001 par l'AMT et la STM. Ces prolongements de métro nécessiteront l'achat de nouveau matériel roulant. Finalement, à plus long terme, la ligne 2 ouest pourrait être prolongée entre la station Côte-Vertu et la gare Bois-Franc dans l'arrondissement Saint-Laurent.

#### **Intervention 1.2 Consolider et développer le réseau de trains de banlieue**

Tout comme pour le métro, des investissements importants devront être consentis au maintien du patrimoine des cinq lignes de train de banlieue actuelles, notamment pour remplacer les voitures 800 de la ligne de Dorion-Rigaud, qui datent de 1953.

Par ailleurs, l'expansion vigoureuse du réseau de trains de banlieue qu'a connue la région se poursuivra lors des dix prochaines années. La capacité des lignes de Deux-Montagnes et de Blainville sera augmentée, alors que de nombreux projets permettront d'améliorer le service et la performance des 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 le prolongement vers Saint-Jérôme de la ligne de Blainville et la mise en place d'une nouvelle desserte ferroviaire vers Mascouche. 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, Varennes et Saint-Jean-sur-Richelieu.

### **Intervention 1.3 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 fédéral 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 tramway urbain à Montréal et au centre de Longueuil.

### **Intervention 1.4 Consolider et développer le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)**

Le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) est formé des circuits d'autobus desservant les grands axes de transport dans chaque corridor métropolitain de déplacement. Pour soutenir l'offre de service sur ce réseau, l'AMT combine deux approches. Elle octroie, d'une part, une aide métropolitaine aux AOT qui contribuent à cette offre de service et, d'autre part, met en place et exploite par elle-même des circuits express métropolitains.

Afin de répondre aux objectifs du Plan stratégique, le RTMA doit être progressivement élargi pour rejoindre tous les bassins de population de la région qui ne sont pas desservis par un mode lourd de transport collectif. L'élargissement du RTMA vise à augmenter la part de marché du transport collectif parmi les navetteurs motorisés se déplaçant quotidiennement entre leur lieu de résidence en couronne ou en périphérie et leur lieu d'activité au centre de l'agglomération. À cette fin, la consolidation et le développement du RTMA impliquent :

- la définition de nouveaux axes à desservir ;
- le déploiement d'équipements métropolitains et mesures préférentielles qui consolident et structurent l'offre de service sur les axes du RTMA ;
- l'actualisation des mécanismes financiers de soutien à l'offre de service offert par le RTMA.

Le déploiement du RTMA sera un processus graduel par lequel de nouveaux axes et de nouveaux services s'ajouteront à chaque année en fonction des ressources financières disponibles. Le déploiement complet du RTMA implique d'ajuster le mécanisme d'aide métropolitaine, ce qui nécessite l'obtention de nouvelles sources de financement par le biais de la révision actuelle du cadre financier du transport en commun.

Tous les nouveaux équipements métropolitains déployés lors des dix prochaines années seront situés sur les axes du RTMA et viseront à le consolider. À court terme,

trois nouveaux terminus métropolitains, 2 200 places additionnelles de stationnement incitatif et 6 km de nouvelles voies réservées viendront renforcer ce réseau.

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

La mise en place de nouvelles composantes de l'offre de transport vise à bonifier les alternatives à l'auto-solo. Ces nouvelles composantes peuvent inclure la mise en place de voies réservées au covoiturage, le déploiement de systèmes métropolitains de transport intelligent (STI) et l'introduction de véhicules en libre-service.

L'AMT vise rendre accessibles au covoiturage les voies réservées pour autobus, dans les cas où la demande le justifie et où les conditions le permettent. 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 à court terme sur la N-138 est, entre Châteauguay et le pont Honoré-Mercier, et sur l'A-25, entre Laval et Terrebonne. D'autres voies réservées au covoiturage pourraient s'ajouter à moyen terme.

Les systèmes de transports intelligents (STI) offrent le potentiel d'améliorer grandement le service aux usagers du transport collectif tout en réduisant les coûts d'exploitation. L'AMT est actuellement à préparer un plan directeur de déploiement des STI qui abordera notamment les éléments suivants : information dynamique aux usagers, préemption aux feux de circulation pour autobus ou tramways urbains, localisation automatique des rames de train ou autobus, système de décompte des passagers, outils d'aide à la planification et à l'exploitation, gestion de la flotte, etc. Ces nouvelles technologies pourraient faciliter autant la planification des réseaux que leur exploitation. Les nouvelles technologies permettront aussi d'offrir aux usagers de l'information dynamique sur toutes les options de déplacements, ce qui pourrait éventuellement influencer les choix modaux.

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, le MTQ, Environnement Canada, Transports Canada, Hydro-Québec, le CEVEQ et l'AMT ont présenté une demande de subvention au programme fédéral de réduction des GES. S'il est autorisé, ce projet-pilote de trois ans mettra en service une flotte de 120 véhicules, dont 100 au centre-ville de Montréal et 20 dans divers environnements urbains et contextes d'utilisation.

Les projets de l'approche géographique forment l'essentiel des investissements du Plan stratégique révisé et sont donc présentés en détail au chapitre 7.

### **6.1.2 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 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 32 autorisations données par l'AMT aux AOT pour la desserte de points à l'extérieur de leur territoire, sont des exemples d'intégration de réseaux qui auront permis d'améliorer les services offerts aux usagers.

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

- l'autorisation pour les autobus de la Rive-Sud de desservir la Cité Multimédia à Montréal, dans le cadre du projet d'amélioration de 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 améliorera l'intégration des services de la ligne de train de banlieue Montréal/Blainville, de la STL et du CIT des Basses-Laurentides avec le métro ;
- l'harmonisation des horaires des autobus avec ceux des trains de banlieue ;
- le développement du RTMA ;
- la multiplication de navettes desservant les grands employeurs et institutions, par le biais des programmes allégo.

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

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.

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

- de centres d'information innovateurs sur les transports collectifs métropolitains ;
- d'un site internet intégré, dynamique et personnalisable ;
- d'un centre de contrôle des services de transport en commun métropolitain ;
- de points de services intégrés aux principaux lieux de transit des usagers des services de transport en commun métropolitains.

Au plan des technologies de l'information, le CIMTU vise à arrimer progressivement les expertises des AOT de la région métropolitaine quant :

- aux données sur la clientèle et les réseaux ;

- aux systèmes d'aide à l'exploitation ou à la planification ;
- aux services d'information à la clientèle.

### **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 représentants des cyclistes. Ce plan d'action comporte les projets suivants, implantés en collaboration avec les AOT, les municipalités, les organismes gouvernementaux et les représentants des cyclistes :

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

### **Intervention 2.4 Intégrer les services de transport adapté**

Grâce à la collaboration de ses partenaires, l'AMT a mis sur pied, en 1998, un projet permettant aux usagers du transport adapté d'avoir accès à des services intégrés sur les territoires de la STM, de la STL et du RTL. L'élargissement aux 12 organismes de transport adapté (OTA) des couronnes nord et sud (figure 6.1) devrait se réaliser en 2002-2003, grâce à des points de correspondance supplémentaires.

L'AMT complétera au début de 2003 un inventaire systématique des équipements afin de déterminer leur capacité à accueillir les personnes à mobilité réduite. Suite à cet inventaire, un plan d'action sera établi en 2003 pour déterminer les interventions prioritaires, un budget et un échéancier permettant d'améliorer l'accessibilité aux équipements de l'AMT.

L'AMT propose d'entreprendre avec ses partenaires une réflexion sur les services de transport adapté et sur leur intégration avec les réseaux de transport scolaire et de la santé.



Figure 6.1 Organismes de transport adapté (OTA)

La figure est disponible en annexe dans le site Internet

### 6.1.3 Approche tarifaire

L'APPROCHE TARIFAIRE poursuivie par l'AMT depuis 1997 vise à :

- 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.

Les objectifs spécifiques poursuivis par cette approche sont notamment :

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

Pour répondre à ces objectifs, les axes d'interventions portent sur :

- les tarifs et produits tarifaires métropolitains ;
- les zones tarifaires métropolitaines ;
- la tarification des services métropolitains ;
- les équipements de ventes de titres et de perception des recettes ;
- les dispositions financières et administratives du système tarifaire métropolitain.

Le cadre financier du transport en commun et la tarification locale des AOT balisent le système tarifaire métropolitain. Dans ce contexte, un comité tarifaire métropolitain formé de représentants de tous les organismes de transport appuie les efforts de l'AMT à l'égard du système tarifaire métropolitain.

#### **Intervention 3.1 : Actualiser les tarifs et les produits tarifaires métropolitains**

Un mécanisme d'ajustement prévoit l'**indexation annuelle des tarifs** à l'indice des prix à la consommation. Ce mécanisme, qui permet de maintenir l'efficacité du système tarifaire, est retenu par la plupart des AOT de la région.

Des **rabais tarifaires** de 20 % et 40 % sont offerts aux personnes admissibles aux tarifs intermédiaires et réduits. Ces rabais ont pour objectifs de favoriser l'utilisation des services de transport collectifs par des clientèles sensibles au transfert modal ou de faciliter l'accès à ces services pour certaines clientèles à plus faible revenu. Les conditions d'admissibilité à ces rabais tarifaires ont été définies de manière à préserver l'équilibre, l'équité et l'efficacité du système tarifaire métropolitain depuis 2000.

Les différents **produits tarifaires** proposés visent à favoriser l'usage des services de transport collectifs en facilitant l'accès à ces services, en fidélisant les usagers actuels et en attirant de nouveaux usagers. La définition des produits tarifaires doit aussi préserver

l'efficacité du système tarifaire au niveau des recettes perçues. La mise en place d'un projet-pilote d'abonnement annuel auprès des employeurs, l'opportunité et la faisabilité de créer des titres métropolitains hebdomadaires et journaliers ainsi que la mise en place de titres métropolitains inter-zones seront notamment abordées à compter de 2003.

### **Intervention 3.2 : Ajuster les zones tarifaires métropolitaines**

Huit zones métropolitaines définissent les conditions tarifaires appliquées aux déplacements inter-réseaux ou aux services métropolitains (figure 6.2). La configuration de ces zones tarifaires fixe les conditions d'**équité entre les usagers** à l'égard du bénéfice reçu (distance parcourue) et d'**efficacité du système tarifaire** quant aux recettes perçues. Ces zones sont établies sur une base territoriale et s'appliquent à tous les modes de transport en commun (train, autobus, métro).

La définition des zones 4 à 8 a fait l'objet d'un effort important qui a pu rallier tous les organismes impliqués aux conditions prescrites par le cadre métropolitain. Aucune autre modification que celles qui ont pour objet d'intégrer de nouvelles municipalités à ce territoire ne sont donc nécessaires pour ces zones.

La zone 3 inclut Laval et six des sept arrondissements de la nouvelle ville de Longueuil. Les zones 1 et 2 comprennent les arrondissements de Montréal. Lorsque appliqués à ce territoire, les critères qui ont guidé la définition des zones tarifaires métropolitaines 4 à 8 révèlent d'importantes distorsions au niveau des tarifs appliqués et de la distance parcourue. Pour pallier à ces distorsions, le découpage de ce territoire en différentes zones tarifaires a été analysé maintes fois. La définition optimale de ces zones demeure cependant limitée par les politiques tarifaires locales en vigueur sur ce territoire.

L'AMT ne peut se substituer aux décideurs locaux en ces matières mais soumet cette problématique à la réflexion collective afin de faire évoluer les solutions aux difficultés rencontrées, particulièrement les problèmes de sous-financement et de glissement des usagers depuis les zones éloignées vers les territoires centraux de l'agglomération. Ainsi, 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 du transport en commun.

### **Intervention 3.3 Optimiser la tarification des services métropolitains**

En plus de la tarification inter-réseaux, les zones tarifaires métropolitaines définissent aussi les conditions tarifaires appliquées aux services métropolitains.

Pour le réseau métropolitain de trains de banlieue, d'importantes mesures de redressement de la tarification ont permis, depuis 1996, d'améliorer l'efficacité et l'équité de celle-ci. Pour l'avenir, l'harmonisation des tarifs unitaires de la zone 2 en fonction des règles appliquées dans les autres zones sera abordée, de même que l'opportunité et la faisabilité d'élargir à toutes les zones tarifaires les titres mensuels trains.





## Figure 6.2 Zones tarifaires métropolitaines

La figure est disponible en annexe dans le site Internet.

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

Pour le réseau de métro de la région métropolitaine, les stations sont situées dans les zones tarifaires métropolitaines 1, 2 et 3. Par contre la grille tarifaire de ce réseau, considéré métropolitain à divers égards, n'est pas restreinte aux titres métropolitains comme le sont les autres services métropolitains. Outre les diverses distorsions aux niveaux de la gestion des déplacements et l'organisation des services d'autobus et de trains dans les secteurs concernés, la présence d'une tarification uniforme dans le réseau de métro crée aussi d'importantes iniquités entre les usagers. L'ouverture, en 2006, de trois nouvelles stations de métro à Laval amplifiera ces distorsions, déjà observées à Longueuil, notamment. Dans le cadre des réflexions qui entourent la révision du cadre financier métropolitain et des travaux de modernisation et d'automatisation des équipements de vente de titres et perception des recettes, l'AMT propose de mieux arrimer la tarification du réseau de métro et la tarification métropolitaine.

#### **Intervention 3.4 Automatiser la vente de titres et la perception des recettes**

L'AMT et ses partenaires métropolitains 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 jusqu'à la mise en service.

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.

#### **Intervention 3.5 Raffiner les dispositions financières et administratives du système tarifaire métropolitain**

L'AMT établit les titres de transport métropolitains et partage avec les autorités organisatrices de transport les revenus provenant de la vente de ces titres selon l'utilisation par les usagers de leurs réseaux respectifs.

À cette fin, l'AMT applique une méthode de partage des recettes intégrant toutes les dispositions prévues par la Loi sur l'AMT et tenant compte des commentaires émis par les organismes de transport impliqués. Cette méthode de partage de recettes s'intègre ainsi dans un processus d'amélioration en continu et s'adapte aux diverses évolutions du système tarifaire métropolitain.

#### 6.1.4 Approche employeur

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

L'AMT soutient toute entreprise ou institution désirant entreprendre un programme allégo et l'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. À ce jour, huit ententes ont été signées avec des employeurs pour la réalisation de programmes allégo. L'objectif est d'impliquer **15 nouveaux employeurs d'ici 2005** et un total de **250 employeurs d'ici 2012** dans la mise en place de programmes individuels.

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

L'AMT appuie la mise en place de centres de gestion des déplacements qui, à l'instar des *Transportation Management Associations* (TMA) américains, regroupent des employeurs des secteurs privé et public, des promoteurs et des gestionnaires immobiliers. Ces centres de gestion ont pour mission de développer, avec la collaboration des partenaires, des alternatives viables à l'auto-solo dans des zones d'emploi. 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.

L'AMT a signé trois ententes avec des organisations locales parrainant la création de tels centres. De plus, une étude avec la STL et la Chambre de commerce et d'industrie de Laval est en cours actuellement en vue de développer un plan d'action spécifique à Laval. L'objectif est de créer **trois nouveaux centres de gestion des déplacements d'ici 2005** et **dix d'ici 2012**.

##### **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.

La Ville de Châteauguay et les dix villes du CIT des Basses-Laurentides ont signé avec l'AMT une entente pour mettre en place d'un service de covoiturage pour leurs résidents. L'objectif est d'avoir étendu l'expérience à **trois nouveaux organismes d'ici 2005** et à un total d'**une dizaine d'organismes d'ici 2012**.

#### **Intervention 4.4 Développer les outils techniques allégo**

L'AMT développe pour ses partenaires allégo des outils 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 suivants seront disponibles d'ici 2003 :

- un guide pratique et sept fascicules décrivant les étapes de la démarche allégo dans un lieu de travail ou d'études et proposant des solutions simples pour mettre en place et 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 Internet comme outil de sensibilisation simple, efficace et facilement accessible sur les mesures allégo;
- un cours de formation pour les coordonnateurs en transport désignés par les employeurs pour la mise en place de mesures 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 faisant 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 la gestion efficace des déplacements de leurs employés.

La figure 6.3 illustre la localisation des différentes interventions de l'approche employeur.

Figure 6.3 Déploiement de la démarche allégo

La figure est disponible en annexe dans le site Internet.

### 6.1.5 Approche promotion

L'APPROCHE PROMOTION vise à valoriser l'image des transports collectifs et à attirer de nouveaux clients au moyen de campagnes promotionnelles sociétales et de promotion de services de transport collectif ciblés. Tout comme lors de son Plan stratégique de 1997, l'AMT vise allouer 1 % des revenus des usagers aux efforts de promotion et de publicité.

#### **Intervention 5.1 Promouvoir les transports collectifs en général**

Les campagnes sociétales annuelles de promotion de l'AMT et de ses partenaires mettent en évidence la diversité des modes de transport offerts aux usagers, chaque mode de transport ayant son utilité, en temps et lieu. Le message de la prochaine campagne visera avant tout à bien faire comprendre la notion de transports collectifs, en 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 de la campagne sociétale sont de :

- 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 de la campagne comprennent :

- les 3,4 millions de citoyens de la région métropolitaine, avec comme cibles principales les non-utilisateurs des transports collectifs ou les utilisateurs occasionnels ayant le profil suivant : personnes âgées de 25 à 49 ans, avec au moins un enfant de 3 à 12 ans, salaire moyen, habitant la région métropolitaine de Montréal, actifs, ouverts d'esprit, pas ou peu familiers avec les transports collectifs ;
- les leaders d'opinions et les regroupements associés aux transports collectifs ;
- les médias (comme public et comme relais).

Cette campagne s'appuie sur une amélioration constante des services de transports collectifs offerts aux usagers.

#### **Intervention 5.2 Promouvoir des services TC ciblés**

En plus de réaliser des campagnes sociétales de promotion des transports collectifs, 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, 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, au service des différentes AOT.

## 6.2 DEFI AMENAGEMENT

L'AMT invite tous les partenaires du monde municipal à collaborer pour mettre en œuvre une stratégie de développement urbain favorable au transport collectif. Les quatre axes d'intervention à privilégier sont la gestion du stationnement, la densification de la périphérie immédiate des infrastructures lourdes de transport collectif, la mise en place de nouveaux quartiers selon les principes du TOD et un meilleur partage de la voirie, notamment sur les artères commerciales.

<b>Intervention 6.1</b>	<b>Élaborer avec les partenaires municipaux une politique du stationnement</b>
-------------------------	--

La disponibilité du stationnement à destination est l'un des éléments les plus déterminants du choix modal. La mise en place d'une politique métropolitaine de gestion du stationnement par les partenaires municipaux pourrait augmenter significativement l'utilisation du transport collectif et mieux rentabiliser les investissements consentis par le MTQ et l'AMT dans les modes lourds.

La politique de stationnement viserait à diminuer l'offre de stationnement de longue durée ou à augmenter sa tarification dans les secteurs les mieux desservis par transport collectif. Des dispositions fiscales pourraient également inciter les employeurs à fournir des titres de TC à leurs employés plutôt que de leur fournir gratuitement du stationnement. 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. Cette réduction permettrait de traduire les avantages du programme allégo en économies directes pour les participants.

<b>Intervention 6.2</b>	<b>Favoriser la densification de la périphérie des infrastructures lourdes de TC et développer des quartiers selon les principes du TOD</b>
-------------------------	---

Puisque le taux d'utilisation du transport collectif diminue rapidement 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 et optimiser les investissements consentis par le MTQ et l'AMT dans les modes lourds. La localisation des grands générateurs de déplacements à proximité des infrastructures de transport collectif est particulièrement importante.

L'AMT, qui n'a aucune juridiction directe sur l'aménagement du territoire, invite la CMM, les MRC et les municipalités à unir leurs efforts pour que la densification de la périphérie des modes lourds de TC devienne une priorité lors de la révision des schémas d'aménagement et plans d'urbanisme, conformément aux orientations du Cadre



d'aménagement 2001-2021 du MAMM pour la région métropolitaine de Montréal. L'AMT pourra entreprendre par elle-même les interventions suivantes :

- soutien à la CMM dans la préparation d'un *Énoncé de vision stratégique* et d'un *Schéma d'aménagement et de développement métropolitain* intégrant les orientations du Cadre d'aménagement ;
- soutien aux nouvelles Villes de Montréal et de Longueuil et aux autres municipalités pour la préparation de leurs plans d'urbanisme ;
- développement d'outils techniques à l'intention des municipalités précisant comment déployer une stratégie de développement urbain articulée autour des infrastructures de TC et comment maximiser l'usage du TC.

Par ailleurs, l'utilisation du transport collectif dans les nouveaux quartiers augmente beaucoup lorsque ceux-ci sont conçus en respectant certains principes favorables au TC, tels que la densité, la plurifonctionnalité, la continuité du réseau routier, l'accessibilité des infrastructures TC, etc. Les nouveaux quartiers développés selon de tels principes sont connus sous le vocable anglais *Transit Oriented Development* ou TOD. L'achalandage accru généré par de tels quartiers permet de rentabiliser les investissements consentis par le MTQ ou l'AMT pour les desservir en transport collectif.

L'AMT, qui n'a aucune juridiction directe sur l'aménagement du territoire, lance une invitation à la CMM, aux MRC, municipalités et promoteurs immobiliers à unir leurs efforts pour favoriser le développement de nouveaux quartiers selon les principes du TOD. De tels projets immobiliers sont actuellement en phase de conception à Brossard (Chevrier), Mont-Saint-Hilaire, Sainte-Thérèse et dans le quartier d'Innopôle. Les principes du TOD pourraient également guider certains projets immobiliers de la Société du Havre de Montréal ainsi que d'autres projets à Vaudreuil-Dorion ou Saint-Constant.

Afin de favoriser leur développement, l'AMT propose d'offrir un soutien promotionnel ou tarifaire aux projets immobiliers favorables au transport collectif (TOD).

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

Les coûts d'exploitation des circuits d'autobus et leur niveau d'achalandage dépendent directement des temps de parcours offerts aux usagers. Ces temps de parcours peuvent être grandement améliorés lorsque les autobus peuvent circuler en site propre ou bénéficier d'autres mesures préférentielles. Les circuits d'autobus les plus performants et attrayants se retrouvent généralement sur les rues, artères et routes régionales qui ont été conçues dès le départ pour favoriser le transport collectif et comprennent des voies réservées, des mesures préférentielles pour autobus aux feux de circulation, des arrêts d'autobus spacieux et confortables, un mobilier urbain attrayant et des aménagements paysagers.

La réfection d'un axe routier offre de nombreuses occasions de mieux partager la voirie afin de favoriser le transport collectif et les modes non motorisés. De plus, sur les

artères commerciales déjà établies, une réfection des infrastructures et de la voirie peut constituer une occasion unique non seulement pour offrir plus d'espace au TC, mais également pour mettre en place des services TC dédiés, en soutien à l'activité commerciale. De tels services sur rues commerciales ont été mis en place avec succès dans plusieurs villes d'Europe et d'Amérique du Nord (dont Denver) et ont grandement stimulé la revitalisation de ces artères.

L'AMT, qui n'a aucune juridiction sur le réseau routier, invite le MTQ, la CMM et les municipalités à profiter des nombreux projets de réfection routière à venir pour mieux partager la voirie en faveur du transport collectif. L'AMT offre aux gestionnaires du réseau routier une participation technique et financière aux projets de réfection qui amélioreront les temps de parcours et la qualité du service de transport collectif métropolitain.

### 6.3 DEFI FINANCEMENT

#### **Intervention 7.1 Ajuster le cadre financier du transport en commun**

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

L'AMT participera activement à cette importante réflexion puisque le cadre financier examiné est celui inscrit dans sa Loi, qui a été mise en œuvre depuis 1996. L'AMT fera valoir l'importance :

- d'identifier de nouvelles sources de financement stables et prévisibles pour assurer l'exploitation des nouveaux services et équipements déployés dans le cadre du Plan stratégique de l'AMT et du Plan de gestion des déplacements du MTQ ;
- d'offrir un financement suffisant pour assurer une augmentation de l'achalandage du transport collectif de 1,7 % par année ;
- de viser un meilleur équilibre entre les contributions financières des usagers, des automobilistes, du gouvernement et des municipalités en tenant compte des retombées dont chacun bénéficie ;
- d'ajuster certaines règles de partage des coûts d'exploitation et d'immobilisations entre les bénéficiaires qui, à l'usage, méritent d'être révisées dont :
  - le partage des coûts d'exploitation des trains de banlieue ;
  - le financement du réseau de transport métropolitain par autobus ;
  - la compensation et l'amélioration de l'intégration tarifaire ;
  - le financement métropolitain du métro.

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

Depuis sa création en 1996, l'AMT se fixe des priorités et des objectifs et y associe des indicateurs qui lui permettent d'en mesurer les résultats. Des indicateurs d'achalandage sont utilisés pour mesurer les accroissements d'achalandage sur les réseaux des AOT et évaluer l'utilisation des stationnements incitatifs et des terminus métropolitains. Des indicateurs financiers et administratifs assurent que les projets d'investissements sont réalisés à l'intérieur des budgets autorisés et des échéanciers prévus. Au niveau de l'exploitation, le ratio d'autofinancement net des trains de banlieue et le coût par usager des équipements métropolitains sont contrôlés pour optimiser les performances financières. La satisfaction de la clientèle et du personnel de l'AMT est mesurée annuellement par le biais de divers indicateurs ou sondages. L'AMT continuera d'évaluer sa performance par des indicateurs précis afin de maximiser l'efficacité des décisions et les services offerts à la clientèle.

### **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, dans le but de favoriser les transports collectifs.

## **6.4 DEFI MOBILISATION**

### **Intervention 8.1 Intensifier les activités des groupes de travail en cours sur les différents dossiers relatifs au 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.

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

- Plan stratégique;
- intégration tarifaire et des services;
- politique tarifaire;
- promotion des transports collectifs;
- partage des recettes;
- information aux usagers des transports collectifs;
- automatisation métropolitaine des systèmes de vente de titres et de perception des recettes;

- enquêtes origine-destination (comité directeur et comité technique);
- transport adapté.

### **Intervention 8.2 Poursuivre le travail des comités par corridor**

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 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 ;
- Rive-Nord / Laval centre / Montréal ;
- Pie-IX / A-25 ;
- Chacune des cinq lignes de trains de banlieue ;
- Équipements métropolitains

### **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 l'organisation de séminaires et conférences tels les « Mercredis de l'AMT ». De plus, l'AMT participera 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'Association des transports du Canada (ATC), l'Ordre des urbanistes du Québec, l'Association des administrateurs municipaux, les chambres de commerce, etc.

## 6.5 OBJECTIFS VISÉS PAR INTERVENTION

Le tableau 6.2 résume, pour chacune des interventions présentées :

- les objectifs que s'était fixés l'AMT lors du Plan stratégique de 1997 ;
- les résultats atteints jusqu'à ce jour, tel que détaillés dans le document du Bilan du Plan stratégique d'avril 2002 ;
- les nouveaux objectifs à court terme (2003-2004-2005) et à moyen terme (2006-2012).

**Tableau 6.2**  
**Synthèse des interventions du Plan stratégique et objectifs 2003-2012**

DÉFI TRANSPORT				
	Objectifs 1997-2006	Réalisé en 2002	Objectifs 2003-2012	
			Court terme	Moyen terme
<b>Approche géographique</b>				
<b>1.1 Consolider et développer le réseau du métro</b>				
Maintien du patrimoine	445 M\$ à investir dans les voitures, équipements fixes, bâtiments et autres	60 M\$ investis dans Réno-stations I	311 M\$ investis dans Réno-systèmes	Remplacer MR-63 (896M\$) et terminer rénovation équipements (389 M\$)
Prolongement de la ligne 2 est à Laval	-	Avant-projet, construction en cours	Compléter travaux selon échéancier (2006) et budget	Optimiser intégration métro / train de banlieue / AOT
Prolongement de la ligne 4 à Longueuil	-	Études d'opportunité et de faisabilité	Entreprendre la réalisation, si autorisé	
Prolongement de la ligne 5 vers Anjou	Évaluer l'opportunité de prolonger jusqu'à Pie-IX	Études d'opportunité et de faisabilité jusqu'à Anjou	Entreprendre la réalisation, si autorisé	
Prolongement de la ligne 2 ouest vers Bois-Franc	Étude d'opportunité et de faisabilité jusqu'à Laval	-	Étude d'opportunité et de faisabilité jusqu'à Bois-Franc	Entreprendre la réalisation, si autorisé
<b>1.2 Consolider et développer le réseau de trains de banlieue</b>				
Maintien du patrimoine	40,6 M\$ à investir	40 M\$ investis	Réaliser les projets en cours	Maintenir la qualité des infrastructures et du matériel roulant
Ligne Deux-Montagnes	Augmenter la capacité (stationnement additionnel, nouvelles voitures, doublement de la voie) Améliorer le service (fréquence, ponctualité, confort en voiture et dans les gares)	2 500 nouvelles places de stat., signalisation et info usagers améliorés	Augmenter la capacité	Accroître l'achalandage
Ligne Dorion-Rigaud		7 nouvelles locomotives, 400 nouvelles places de stat., nouvelle gare à Vaudreuil	Améliorer le service, achat de 22 nouvelles voitures	Accroître l'achalandage
Ligne Blainville	Évaluer projet pilote, prolonger jusqu'au centre-ville et à Saint-Jérôme	Mise en service permanente jusqu'au centre-ville, 4 nouvelles locomotives, gares aménagées, 2 200 places de stat.	Prolonger vers Saint-Jérôme, augmenter la capacité	Accroître l'achalandage
Ligne Mont-Saint-Hilaire	Évaluation d'un service potentiel, mise en œuvre jusqu'à St-Bruno, puis St-Hilaire à long terme	Remise en service, 4 départs par pointe, 5 nouvelles gares, 1 000 places de stat.	Compléter aménagements permanents, 5 départs	Accroître l'achalandage
Ligne Delson	Évaluation d'un service potentiel après 2007	Mise en service, 4 départs par pointe, 4 nouvelles gares, 500 places de stat.	Évaluer projet-pilote	Permanence
Ligne Mascouche	-	Étude de faisabilité	Mettre en service	Permanence
Autres projets (aéroport Dorval, Repentigny, etc.)	-	Études d'opportunité	Analyser la faisabilité	Entreprendre la réalisation, si autorisés
<b>1.3 Développer un réseau de trains légers (SLR)</b>				
SLR axe A-10	Voie réservée pour autobus sur estacade	Études d'opportunité et de faisabilité, avant-projet en cours	Terminer l'avant-projet et entreprendre la réalisation, si autorisé	Optimiser intégration SLR / RTL / AOT Rive-Sud
SLR du Parc, Vieux-Montréal et parc Jean-Drapeau	-	Études d'opportunité et de faisabilité, étude d'intégration urbaine en cours	Terminer les études	Entreprendre la réalisation, si autorisés
<b>1.4 Consolider et développer le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)</b>				
Déploiement du réseau	Soutien avec aide métropolitaine	Soutien avec aide métropolitaine	Réviser règles pour 2003	Déployer le réseau complet
Stationnements incitatifs	Environ 10 000 places RTMA et métro	6 800 places RTMA et 3 300 places métro	Ajout de 3 000 places (métro et RTMA)	Ajout de 8 000 places (métro et RTMA)
Mesures préférentielles et voies réservées	100 km de nouvelles voies réservées	70 km de voies réservées	Ajout de 40 km, dont Viabus de l'Est	Ajout de 60 km
Terminus	3 terminus à moderniser, 8 à construire	2 terminus modernisés, 4 construits	Ajout de 3 terminus	Ajout de 3 terminus
Express métropolitains	-	Mise en service Express TCV et Express Le Carrefour	Mise en service Express de l'Est	Ajout de 2 express
<b>1.5 Mettre en place de nouvelles composantes de l'offre</b>				
Voies réservées au covoiturage	Évaluer sur A-40	R-138	A-25 (Terrebonne)	Ajouter de nouvelles voies là où c'est possible
Systèmes de transport intelligents (STI)	Système de repérage des autobus	-	Préparer plan directeur	Déployer plan directeur
Véhicules électriques en libre-service	-	-	Projet-pilote au centre-ville	Mise en place permanente

DÉFI TRANSPORT (suite)					
	Objectifs 1997-2006	Réalisé en 2002	Objectifs 2003-2012		
			Court terme	Moyen terme	
<b>Approche intégration</b>					
Interventions sur L'OFFRE (suite)	2.1 Améliorer l'intégration des réseaux de transport	Coordonner réseaux inter-territoires AOT	32 rabattements hors-territoire AOT autorisés, 288 circuits en rabattement aux gares	Poursuivre les efforts d'intégration en profitant de l'arrivée du métro à Laval, de la mise en place du Via-bus de l'Est et de la voie réservée de l'A-20	
	2.2 Intégrer l'information et les services à la clientèle Centre d'information métropolitain sur le transport urbain (CIMTU) Enquêtes O-D Billetteries et information à la clientèle	- EOD 1998 et diffusion régionale Élargir le réseau des billetteries métropolitaines	Premières phases CIMTU centre d'information EOD 1998 et diffusion régionale 9 billetteries métropolitaines en place	Mise en place complète Réaliser EOD 2003 et diffuser résultats Mise en place d'une nouvelle billetterie	Maintenir l'information à jour Enquête O-D continue Maintenir réseau de qualité
	2.3 Améliorer l'intermodalité vélo/TC	Améliorer accessibilité vélo aux gares et aux équipements métropolitains	Vélos autorisés sur train DM et Dorion-Rigaud, 1000 supports à vélo aux gares, projets VELO +TAXI et Vélobus	Poursuivre déploiement des projets du Plan vélo	
	2.4 Intégrer les services de transport adapté Intégration des services sur tout le territoire Révision des modes de fonctionnement Accessibilité des équipements et installations	Analyser intégration TC / transport adapté / transport scolaire - -	Intégration du transport adapté pour 3 sociétés de transport - -	Compléter élargissement aux clients des CIT et OMIT (2002-2003) Réviser modes de fonctionnement Évaluer besoins, établir plan d'action, budget et échéancier	Mieux intégrer avec le réseau scolaire et de la santé Mettre en place les projets identifiés au plan d'action
<b>Approche tarifaire</b>					
Interventions sur la DEMANDE	3.1 Actualiser les tarifs et produits tarifaires métropolitains	Mettre en place un système tarifaire intégré sur tout le territoire métropolitain	Intégration tarifaire métropolitaine pour déplacements inter-réseaux, trains de banlieue et express métropolitains, nouveaux titres intermédiaires	Mettre en place des mécanismes d'abonnement aux titres métropolitains	Raffiner l'éventail des produits tarifaires métropolitains
	3.2 Ajuster les zones tarifaires métropolitaines			Ajuster le système tarifaire métropolitain aux nouvelles limites municipales	Élargir la portée du système tarifaire métropolitain
	3.3 Optimiser la tarification des services métropolitains	-	Poursuivre le raffinement de la tarification du réseau de trains de banlieue	Optimiser la tarification des autres réseaux métropolitains de TC	
	3.4 Automatiser la vente de titres et la perception des recettes	Œuvrer avec partenaires pour mettre en place système	Appels d'offre en cours (STM)	Avec STM, implanter un système complet intégré d'ici 2005	Tirer profit du système pour optimiser la tarification
	3.5 Raffiner les dispositions financières et administratives du système tarifaire métropolitain	-	Procédure systématique de partage des revenus du système tarifaire	Poursuivre le raffinement et l'adaptation des procédures en fonction de l'évolution du système tarifaire métropolitain	
<b>Approche employeur</b>					
Interventions sur la DEMANDE	4.1 Implanter des programmes allégo selon l'approche individuelle	Promouvoir la gestion de la demande: aide financière aux employeurs, mesures fiscales pour employés, gestion et tarification du stationnement, gestion des heures de travail	8 employeurs majeurs impliqués	15 nouvelles initiatives	Adhésion de 250 employeurs
	4.2 Implanter des programmes allégo avec des regroupements d'employeurs		Trois centres de gestion des déplacements créés (Multimédia/centre-ville, St-Laurent, RDP/PAT)	3 nouvelles initiatives	Création de 10 centres de gestion des déplacements
	4.3 Promouvoir le covoiturage «citoyens-villes»		CIT des Basses-Laurentides et Ville de Châteauguay	3 nouvelles initiatives	Adhésion d'une dizaine d'organismes
	4.4 Développer des outils techniques allégo		Guide, fascicules, cédérom	Création des outils	Mise à jour et diffusion continue
<b>Approche promotion</b>					
Interventions sur la DEMANDE	5.1 Promouvoir le transport collectif en général	1 % des revenus usagers consacrés à la promotion	Campagne sociétale annuelle mais budget inférieur à la cible de 1%	Campagne sociétale annuelle	Poursuivre annuellement, viser 1 % des revenus usagers
	5.2 Promouvoir des services TC ciblés		Promotion de nombreux services dont trains de banlieue et RTMA	Marketing direct, promotion des services	

### DÉFI AMÉNAGEMENT

	Objectifs 1997-2006	Réalisé en 2002	Objectifs 2003-2012	
			Court terme	Moyen terme
<b>Approche municipalités</b>				
6.1 Élaborer avec les partenaires municipaux une <b>politique du stationnement</b>	-	Étude de faisabilité financière	Mettre sur pied un comité, revoir les politiques existantes, définir les orientations	Mettre en œuvre la politique
6.2 Favoriser la <b>densification de la périphérie</b> des infrastructures lourdes de TC et développer des quartiers selon les principes du TOD	-	Inventaire partiel de l'occupations du sol aux abords du métro	Œuvrer avec les villes, projets pilotes TOD	Densifier les corridors du métro, des SLR et des lignes de train de banlieue
6.3 Assurer un meilleur <b>partage de la voirie</b> , notamment sur les <b>artères commerciales</b>	-	-	2 projets-pilotes à démarrer	Améliorer la position concurrentielle du TC sur les axes routiers majeurs

### DÉFI FINANCEMENT

	Objectifs 1997-2006	Réalisé en 2002	Objectifs 2003-2012	
			Court terme	Moyen terme
7.1 Contribuer à réviser le <b>cadre financier</b> du transport en commun	Réviser le cadre financier	Bilan et perspectives financières 1991-2010	Mettre en place le nouveau cadre financier	Assurer un financement durable à l'exploitation et au développement du TC
7.2 Optimiser la <b>performance financière des activités de l'AMT</b>	Avoir optimisé toutes les activités de l'AMT	Activités optimisés	Mesurer l'atteinte des objectifs à chaque année et ajuster les façons de faire en conséquence	
7.3 Promouvoir les <b>incitatifs fiscaux</b> pour les usagers TC et les covoitureurs	-	-	Animer le débat	Implanter les mesures choisies

### DÉFI MOBILISATION

	Objectifs 1997-2006	Réalisé en 2002	Objectifs 2003-2012	
			Court terme	Moyen terme
8.1 Maintenir les <b>groupes de travail</b> en cours sur les différents dossiers relatifs au TC	-	12 comités à l'œuvre	Effort continu	
8.2 Poursuivre le travail des <b>comités par corridor</b>	-	15 comités à l'œuvre pour corridors, lignes de train de banlieue et équipements métropolitains	Effort continu	
8.3 Sensibiliser les acteurs de la région aux enjeux du TC	-	Consultation sur budgets et PTI, organisation de nombreux colloques et séminaires, participation aux travaux et activités de nombreux organismes	Effort continu	

## **7. PROJETS POUR CHACUNE DES TROIS COMPOSANTES DU RESEAU METROPOLITAIN DE TRANSPORT COLLECTIF**

Ce chapitre présente les projets prévus pour chacune des trois composantes du réseau métropolitain de transport collectif, soit :

- le métro ;
- les trains de banlieue et trains légers (SLR) ;
- le transport métropolitain par autobus.

La plupart de ces projets font partie du Plan de gestion des déplacements du MTQ.

### **7.1 MÉTRO**

Les investissements consentis au métro visent, d'une part, à maintenir et moderniser le réseau actuel, et, d'autre part, à le prolonger pour desservir toutes les grandes destinations de la région.

#### **7.1.1 Maintien du patrimoine**

Le métro de Montréal représente un actif considérable pour la région, sa valeur de remplacement étant évaluée à plus de 5,5 G\$. 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 G\$ sont requis dans les années à venir pour rénover les différents systèmes, les stations et le matériel roulant.

Réno-système constitue la première phase du Programme de maintien du patrimoine des équipements fixes 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-système est financé par le gouvernement du Québec (41,7 %), le gouvernement fédéral (33,3 %), l'AMT et la STM à 12,5 % chacun. Après avoir contribué à la rénovation des stations du réseau initial, l'AMT investira près de 39 M\$ dans le programme Réno-système.

Le maintien du patrimoine du métro comprend également la deuxième phase du projet Réno-stations (81 M\$) qui vise à rénover les stations du réseau initial. De plus, le matériel roulant utilisé sur la ligne verte (MR-63), qui date de 1963, a bientôt atteint sa durée de vie utile et devra être remplacé, ce qui implique un investissement majeur de 872 M\$. Le nouveau matériel roulant permettra de réduire substantiellement les coûts d'entretien et d'augmenter la fiabilité du réseau.

#### **7.1.2 Développement du réseau**

La figure 7.1 illustre le réseau de métro projeté d'ici 2012. Le développement du réseau est déjà amorcé avec le prolongement de la ligne 2 est vers Laval qui entrera en service dès 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\$ (incluant les taxes). 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 et se poursuivront jusqu'à la mise en service en 2006.

Par ailleurs, des 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, la STM et leurs partenaires au coût de 6,8 M\$. Le prolongement vers Anjou comprendrait six nouvelles stations sur 6,2 km et nécessiterait l'acquisition de 72 voitures, pour un coût total de projet de 627 M\$<sup>6</sup>. Le prolongement vers Longueuil comprendrait quatre nouvelles stations sur 4,7 km et requerrait 63 nouvelles voitures, pour un coût total de 541 M\$<sup>6</sup>. Les résultats des études ont été transmis au gouvernement du Québec pour décision. À plus long terme, la ligne 2 ouest pourrait également être prolongée entre la station Côte-Vertu et la gare Bois-Franc dans l'arrondissement Saint-Laurent. Les études d'opportunité et de faisabilité pour ce projet seront mises à jour sous peu, au coût de 0,8 M\$.

Le tableau 7.1 résume les investissements totaux prévus pour le réseau du métro par tous les partenaires. Les investissements à court terme représentent généralement les montants qui seront dépensés en 2003, 2004 ou 2005 alors que les investissements à moyen terme présentent les montants prévus pour la période 2006-2012.

---

<sup>6</sup> En dollars de 2001, excluant les taxes, les frais de financement et l'inflation.

**Tableau 7.1**  
**Immobilisations, réseau du métro**

(en millions \$)

<b>Métro</b>	<b>Plan stratégique - 2003 à 2012</b>		
	<b>Court terme</b>	<b>Moyen terme</b>	<b>Total</b>
<b>Maintien du patrimoine<sup>1</sup></b>			
Réno-systèmes <sup>2</sup>	311,0	264,8	575,8
Réno-stations II	0,0	81,4	81,4
Infrastructures - Entret. périodique	14,4	28,9	43,3
Matériel roulant - Entret. périodique	7,9	15,9	23,8
Matériel roulant - MR-63	0,0	872,2	872,2
Autres	31,7	63,3	95,0
<b>Total Maintien du patrimoine</b>	<b>365,0</b>	<b>1 326,4</b>	<b>1 691,4</b>
<b>Développement du réseau</b>			
Prolongement ligne 2 est Laval <sup>3</sup>	386,8	0,0	386,8
Prolongement ligne 5 Anjou	34,7	595,6	630,3
Prolongement ligne 4 Longueuil	30,5	514,3	544,8
Étude ligne 2 ouest Bois-Franc	0,8	0,0	0,8
<b>Total Développement du réseau</b>	<b>452,8</b>	<b>1 109,9</b>	<b>1 562,7</b>
<b>Total métro</b>	<b>817,8</b>	<b>2 436,3</b>	<b>3 254,1</b>

<sup>1</sup>Ces investissements font partie de la programmation de la STM.

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

<sup>3</sup>Soit les 378,8 M\$ prévus et 8,0 M\$ pour adapter le garage en fonction du prolongement de la ligne 5.

<sup>4</sup>En dollars de 2001, excluant les taxes, les frais de financement et l'inflation.



Figure 7.1 Réseau de métro, 2002-2012

La figure est disponible en annexe dans le site Internet.

## 7.2 TRAINS DE BANLIEUE ET TRAINS LÉGERS (SLR)

Depuis la création de l'AMT, l'achalandage du réseau de trains de banlieue est passé de 6,9 millions de passagers en 1996 à 12,2 millions 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 la mise en place de nouvelles lignes vers Mont-Saint-Hilaire et Delson.

Tout comme pour le métro, les investissements consentis au réseau de trains de banlieue concernent à la fois le maintien du patrimoine et le développement du réseau.

### 7.2.1 Maintien du patrimoine

L'AMT est propriétaire et exploitante du réseau de trains de banlieue et doit s'assurer du maintien en bon état du matériel roulant, des équipements et des gares afin d'offrir un service efficace, ponctuel, sécuritaire et confortable.

La flotte actuelle de l'AMT est composée à la fois de matériel roulant à alimentation électrique utilisé sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes et de matériel roulant conventionnel (diesel) utilisé sur les quatre autres lignes. Le matériel roulant à alimentation électrique comprend 29 éléments doubles formés chacun d'une voiture automotrice et d'une remorque (MR-90). Le matériel roulant conventionnel comprend 20 locomotives diesel de trois modèles (GC-418, F-40 et F-59), six voitures d'alimentation électrique et un total de 143 voitures remorquées de quatre modèles, dont 24 avec loges de conduite permettant la circulation des trains en mode réversible. La valeur actuelle (dépréciée) de la flotte de l'AMT est estimée à environ 270 M\$ alors que sa valeur à neuf atteint 510 M\$.

En vue d'optimiser la performance du réseau et de minimiser les coûts d'immobilisations et d'exploitation, les principes suivants guideront le renouvellement du matériel roulant :

- Uniformiser la flotte en réduisant le nombre de modèles de locomotives et de voitures, ce qui augmente la souplesse d'exploitation entre les différentes lignes, réduit le parc de pièces de rechange et minimise les coûts d'entretien ;
- Opter pour du matériel roulant couramment utilisé sur les autres réseaux de trains de banlieue en Amérique du Nord, ce qui réduit les coûts d'acquisition et assure la disponibilité de matériel roulant et de pièces ;
- Opter pour des voitures plus légères, offrant une meilleure capacité et des temps d'accès courts ; ces trois éléments permettent de minimiser les temps de parcours et d'améliorer la compétitivité du train de banlieue face à l'automobile.

Ces principes se traduisent concrètement de la façon suivante:

- Pour le matériel conventionnel (diesel), viser à long terme une flotte uniforme composée de locomotives de modèle F-59 et de voitures légères à deux étages avec deux portes doubles par côté ;

- Pour le matériel à alimentation électrique, viser une flotte uniforme d'éléments MR-90.

#### 7.2.1.1 Court terme

D'ici les trois prochaines années, l'AMT entreprendra les projets suivants de maintien du patrimoine des trains de banlieue :

- des réparations majeures aux infrastructures ferroviaires (3,3 M\$), aux gares (1,2 M\$) et au matériel roulant (2,8 M\$) ;
- sur la ligne de Dorion-Rigaud, l'acquisition de 22 nouvelles voitures en remplacement des voitures 800 qui datent de 1952 (65,6 M\$), 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 des interférences électromagnétiques (9,3 M\$) et l'étagement de la jonction de l'Est (13 M\$, dont 6,5 M\$ par le CN).

#### 7.2.1.2 Moyen et long termes

D'ici cinq ans, les quatre locomotives de modèle GC-418 en service sur les lignes de Mont-Saint-Hilaire et de Delson devront être remplacées en raison de leur âge avancé. Advenant la permanence du service sur chacune de ces lignes, cinq nouvelles locomotives de modèle F-59 devront être acquises pour la ligne de Mont-Saint-Hilaire (18,5 M\$), trois sur la ligne de Delson (11,1 M\$) et quatre sur la future ligne de Mascouche (14,8 M\$). De plus, si le service sur la ligne de Mascouche est d'abord offert avec des voitures usagées simplement remises en état de marche, un montant de 13,4 M\$ devra être prévu pour compléter leur rénovation. Finalement, un montant de 7 M\$ doit être prévu pour des réparations majeures sur l'ensemble de la flotte.

Si l'augmentation de la demande oblige à augmenter la capacité sur les lignes actuelles, de nouvelles rames composées d'une locomotive F-59 et de huit voitures à deux étages devront être ajoutées, ce qui représente un investissement de 28 M\$ par ligne.

### 7.2.2 Développement du réseau – trains de banlieue

La figure 7.2 illustre le réseau de trains de banlieue et de trains légers (SLR) envisagé d'ici 2012.

#### 7.2.2.1 Court terme

Des projets d'immobilisations importants sont prévus à court terme 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 investira 6 M\$ pour augmenter la capacité de la ligne de Blainville, avec l'ajout notamment d'une gare au niveau de la rue Chabanel à Montréal et la construction d'un garage à Saint-Jérôme (Saint-Antoine). Sur la ligne de Mont-Saint-Hilaire, l'AMT vise débuter en 2003 la mise en place des gares Edna-Maricourt à 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 parcs de stationnement incitatif à d'autres gares sur la ligne.

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 (40 M\$) et le prolongement vers Saint-Jérôme de la ligne de Blainville (6 M\$). La nouvelle ligne vers Mascouche utilisera les voies ferrées actuelles du CP et comprendra la mise en place de trois nouvelles gares à Mascouche, Terrebonne et Laval. Le prolongement jusqu'à Saint-Jérôme comprendra la construction de deux nouvelles gares à Saint-Jérôme et Mirabel.

De plus, des études de faisabilité auront lieu pour mieux estimer les coûts de nouvelles lignes de train de banlieue vers Repentigny et Varennes. Le service vers Repentigny, de type bimode, utiliserait la voie ferrée du CN au nord-est de Montréal ainsi que le tunnel sous le mont Royal de la ligne de Deux-Montagnes.

#### 7.2.2.2 *Moyen et long termes*

À plus long terme, le développement du réseau de trains de banlieue se poursuivra en fonction des orientations du Plan stratégique 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 d'Aéroports de Montréal (ADM) et de l'AMT. L'étude a permis de conclure en l'utilité de cette nouvelle desserte, par la ligne actuelle vers Deux-Montagnes, pour améliorer l'accessibilité de l'aéroport et des arrondissements du nord-ouest de Montréal. Ce projet de 153 M\$ est en attente de décisions gouvernementales.

À long terme, les lignes de Delson et de Mascouche pourraient être aménagées de façon permanente, alors qu'une ligne desservant Repentigny et les arrondissements du nord-est de Montréal pourrait être mise en place sur la voie ferrée du CN reliée au tunnel sous le mont Royal.

Si des décisions favorables sont prises, 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 à long terme la performance des trains de banlieue.

Au-delà de l'horizon 2012, l'opportunité de l'électrification de la ligne de Blainville sera analysée de nouveau et comparée au coût de renouvellement du matériel roulant de la ligne, qui aura alors atteint la fin de sa vie utile. Le projet d'électrification de la ligne de Blainville permettrait de rendre cette ligne aussi compétitive que celle de Deux-Montagnes, ce qui représente une solution au problème de capacité à long terme des services sur ces deux lignes. Le projet d'électrification de la ligne de Blainville desservirait plus efficacement le principal bassin de la majorité des déplacements vers le centre-ville de Montréal, tout en alimentant efficacement le prolongement du métro à Laval.

Le tableau 7.2 présente les investissements prévus pour chacune des lignes actuelles ou futures du réseau de trains de banlieue. La catégorie « amélioration et consolidation du réseau » comprend les projets visant à améliorer et à augmenter la capacité des lignes actuelles alors que la catégorie « développement » comprend les prolongements ou les nouvelles lignes.

**Tableau 7.2**  
**Immobilisations, réseau des trains de banlieue**  
(en millions \$)

Trains de banlieue	Plan stratégique - 2003 à 2012		
	Court terme	Moyen terme	Total
<b>Ligne Montréal/Deux-Montagnes</b>			
Maintien du patrimoine	24,4	8,8	33,2
Amélioration et consolidation	84,6	26,7	111,3
<b>Total</b>	<b>109,1</b>	<b>35,5</b>	<b>144,5</b>
<b>Ligne Montréal/Dorion-Rigaud</b>			
Maintien du patrimoine	70,9	7,6	78,4
Amélioration et consolidation	6,4	0,0	6,4
<b>Total</b>	<b>77,3</b>	<b>7,6</b>	<b>84,9</b>
<b>Ligne Montréal/Blainville</b>			
Maintien du patrimoine	5,6	7,7	13,3
Amélioration et consolidation	28,3	16,0	44,2
Développement du réseau	13,7	0,0	13,7
<b>Total</b>	<b>47,6</b>	<b>23,7</b>	<b>71,2</b>
<b>Ligne Montréal/Saint-Hilaire</b>			
Maintien du patrimoine	2,4	0,0	2,4
Amélioration et consolidation	6,4	10,0	16,4
<b>Total</b>	<b>8,8</b>	<b>10,0</b>	<b>18,8</b>
<b>Ligne Montréal/Delson</b>			
Amélioration et consolidation	0,0	17,1	17,1
Développement du réseau	0,0	13,0	13,0
<b>Total</b>	<b>0,0</b>	<b>30,1</b>	<b>30,1</b>
<b>Ligne Montréal/Mascouche</b>			
Développement du réseau	39,8	0,0	39,8
<b>Total</b>	<b>39,8</b>	<b>0,0</b>	<b>39,8</b>
<b>Ligne Montréal/Repentigny</b>			
Étude - développement	0,1	0,0	0,1
<b>Total</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>
<b>Navette aéroport Dorval</b>			
Développement du réseau	3,0	150,7	153,7
<b>Total</b>	<b>3,0</b>	<b>150,7</b>	<b>153,7</b>
<b>Total Trains de banlieue</b>			
Maintien du patrimoine	103,3	24,0	127,3
Amélioration et consolidation	125,7	69,8	195,5
Développement du réseau	56,6	163,7	220,3
<b>Total</b>	<b>285,6</b>	<b>257,5</b>	<b>543,1</b>



La réalisation de tous ces projets permettrait d'accroître l'achalandage annuel du réseau de trains de banlieue de 12 millions de passagers en 2002 à 21 millions (+75 %) en 2006 et à 25,5 millions(+113 %) en 2010.

### 7.2.3 Développement du réseau – trains légers (SLR)

Par ailleurs, 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 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 par les gouvernements fédéral et du Québec, se réaliserait en cinq ans. Un montant de 155 M\$ pour la mise en place d'une voie réservée pour autobus sur l'estacade est prévu au PGDM, jusqu'à ce que les études SLR soient terminées. 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 ultramoderne et répondant au besoin urgent d'intervention afin d'atténuer la congestion sur l'ensemble des ponts de la Rive-Sud tout en soutenant le développement économique du centre-ville de Montréal.

Par ailleurs, l'étude de SLR et de réorganisation urbaine de l'avenue du Parc (0,6 M\$), entreprise par l'AMT et ses partenaires en 2002, pourrait être l'amorce d'un véritable plan de nouveau tramway 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 le rehaussement de la qualité de vie urbaine et de l'essor économique. À cet égard, le Plan stratégique prévoit évaluer l'opportunité et la faisabilité de mettre en place un réseau de tramway urbain au centre-ville de Montréal, dans une perspective de développement urbain durable.

Le tableau 7.3 présente les investissements prévus pour le réseau de trains légers.

**Tableau 7.3**  
**Immobilisations, réseau de trains légers (SLR)**

(en millions \$)

Trains légers (SLR)	Plan stratégique - 2003 à 2012		
	Court terme	Moyen terme	Total
<b>Développement du réseau</b>			
Axe A-10/estacade <sup>1</sup>	13,2	641,0	654,2
Axe avenue du Parc <sup>2</sup>	0,6	0,0	0,6
Autres (parc Jean-Drapeau, centre-ville)	0,9	0,0	0,9
<b>Total</b>	<b>14,6</b>	<b>641,0</b>	<b>655,6</b>

<sup>1</sup>Ce projet est financé à 50% par le gouvernement du Québec et 50% par le gouvernement fédéral.

<sup>2</sup>Le coût du projet n'est pas encore connu.

Figure 7.2 Réseau de trains de banlieue et SLR, 2002-2012

La figure est disponible en annexe dans le site Internet.

### 7.3 TRANSPORT METROPOLITAIN 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 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.

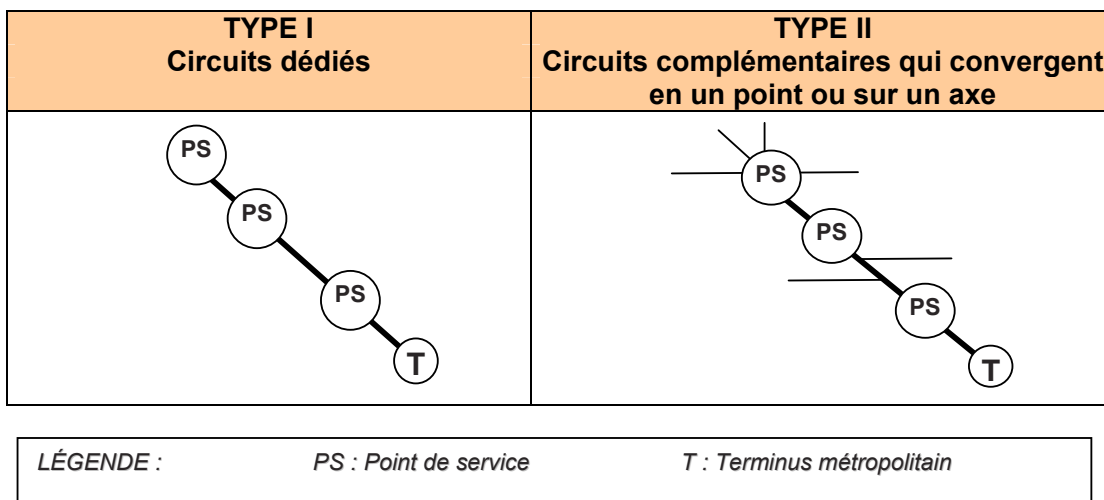
Compte tenu de sa grande efficacité et de ses coûts modérés, le développement du RTMA constitue l’une des grandes priorités du Plan stratégique. Tel que décrit au chapitre 6, le réseau de transport métropolitain par autobus actuel sera élargi en fonction du service offert par les AOT sur une série de grands axes stratégiques desservant les grandes destinations de l’agglomération. Tous les nouveaux équipements métropolitains prévus au Plan stratégique sont situés sur les axes du RTMA actuel projeté et visent donc à soutenir la mise en place graduelle de ce réseau élargi.

#### 7.3.1 Déploiement du RTMA - services

Tel que résumé au chapitre 6, le RTMA est constitué, pour chaque corridor de déplacement, d’axes de transport sur lesquels sont offerts des services de transport métropolitain par autobus. La définition du RTMA implique donc l’identification des axes de transport à desservir puis la reconnaissance des circuits qui contribuent à l’offre de service dans ces axes. Deux types de circuits (figure 7.3) peuvent être reconnus comme contribuant à l’offre de service du RTMA dans un axe donné :

- des circuits dédiés qui assurent une liaison rapide et directe entre de grands équipements de transport (type I);
- des circuits complémentaires qui comportent une première portion ramifiée offrant des services de proximité et qui contribuent ensuite à l’offre de service dans l’axe en le parcourant à partir d’un point intermédiaire (type II).

**Figure 7.3**  
**Types de circuits du RTMA**



La majorité des circuits du RTMA sont offerts par les AOT et financés en partie par l'AMT, qui reconnaît l'apport au RTMA par le biais de l'aide métropolitaine. De plus certains circuits sont exploités directement par l'AMT, soit les express métropolitains. Pour s'arrimer aux réseaux locaux, le RTMA est défini en fonction des réseaux supérieurs et locaux des différentes AOT.

Tel qu'illustré à la figure 7.4, le RTMA élargi comprendra 30 axes bornés par des équipements de transport structurant (44 gares, 11 terminus et 52 stationnements incitatifs) ou par des arrêts métropolitains. Les axes comprennent aussi des mesures préférentielles pour autobus telles que des voies réservées afin de diminuer les temps de parcours et d'assurer la régularité des services.

Au cours des prochaines années, le RTMA s'étendra et de nouveaux circuits s'ajouteront pour accroître l'offre de service dans chaque corridor métropolitain de déplacement, tant vers le centre de l'agglomération que dans les axes-est-ouest.

### **7.3.2 Déploiement du RTMA – nouvelles infrastructures à court terme**

De nombreux projets se réaliseront d'ici les trois prochaines années pour soutenir le RTMA. Ces projets comprennent surtout des voies réservées et des mesures préférentielles mais également des terminus et stationnements incitatifs.

Dans l'arrondissement Saint-Laurent, 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, alors que l'Express Le Carrefour sera maintenu et son niveau de service ajusté à la demande observée. 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 au réaménagement de l'échangeur A-10 / Taschereau. Lorsque le projet sera complété, une voie réservée permanente sera implantée au centre de l'A-10 avec un 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 optimiser la capacité du TCV à court terme, alors que des mesures de gestion seront implantées pour réduire le temps de parcours des autobus vers la Rive-Sud l'après-midi.

Un nouvel express métropolitain entrera en service dès 2003 entre Repentigny et le centre-ville de Montréal. Les travaux de construction du Via-bus de l'Est débuteront en 2003, ce qui permettra une mise en service en septembre 2004. 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.



Figure 7.4 Réseau de transport métropolitain par autobus, 2002-2012

La figure est disponible en annexe dans le site Internet.

Des sommes sont également prévues pour construire un stationnement incitatif dans le secteur Charlemagne / Lachenaie ainsi que pour relocaliser et agrandir le stationnement incitatif Sherbrooke Est. Finalement, l'AMT analysera l'opportunité d'ajouter d'autres parcs de stationnement incitatif à Montréal pour alimenter le service dans l'axe du Via-bus.

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 à Laval. Pour la voie réservée Pie-IX, les interventions se poursuivront pour améliorer la sécurité et offrir de l'information aux usagers dans les abribus. De plus, en étroite collaboration avec la STM, l'opportunité d'implanter des aménagements fixes sur l'axe Pie-IX sera analysée.

Sur la Rive-Sud, l'accès au terminus Longueuil sera amélioré en 2003 et une voie réservée sur la route 116 sera construite de façon permanente au carrefour du boulevard Seigneurial dans l'arrondissement Saint-Bruno-de-Montarville de Longueuil. De plus, un nouveau parc de stationnement incitatif sera construit à Boucherville dans l'axe de la route 132. Un échéancier 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 dans l'arrondissement Boucherville de Longueuil. Un nouvel express métropolitain pourrait ainsi être mis en service à court terme dans l'axe de l'A-20. 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 pour finaliser les aménagements.

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.

Dans le but d'améliorer le niveau de service des 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.

### **7.3.3 Développement du RTMA – Planification à moyen et long termes**

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 au-delà de 2005, avec la modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le MTQ et la Ville de Montréal. De plus, en fonction des résultats des études, des parcs de stationnement incitatif pourront être construits pour alimenter le service du Via-bus.

Un corridor efficace de transport collectif 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.

De plus, 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. Dans l'axe Pie-IX, des aménagements fixes permettraient d'offrir un meilleur partage de la voirie aux usagers du transport collectif, de réduire les coûts d'exploitation de la voie réservée actuelle et d'améliorer la sécurité des usagers de la route. Dans l'axe Henri-Bourassa, des aménagements fixes dédiés au transport collectif pourraient fiabiliser et réduire le temps de parcours des nombreux circuits d'autobus de la STM, de la STL et du CIT des Moulins. 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.

Par ailleurs, 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 technique et financier de l'AMT.

Le tableau 7.4 résume l'évolution prévue des équipements du RTMA. D'ici l'horizon 2012, 11 000 nouvelles places de stationnement incitatif seront construites, 100 km de nouvelles voies réservées seront déployées, six terminus seront construits et trois nouveaux express métropolitains seront mis en place. Ces projets permettront de maintenir le rythme d'augmentation rapide de l'achalandage qu'a connu le RTMA depuis 1996. Le tableau 7.5 présente les immobilisations prévues pour chacun de ces éléments du RTMA.

**Tableau 7.4**  
**Synthèse des nouveaux équipements,**  
**réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)**

		<b>Actuel (2001)</b>	<b>Court terme (2005)</b>	<b>Moyen terme (2012)</b>
Stationnements incitatifs (métro et RTMA)	places	10 000	13 000	21 000
Voies réservées	km	70	110	170
Terminus métropolitains		11	14	17
Express métropolitains		2	3	5



**Tableau 7.5**  
**Immobilisations, réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)**

(en millions de \$)

RTMA	Plan stratégique - 2003 à 2012		
	Court terme	Moyen terme	Total
<b>Maintien du patrimoine</b>			
Terminus	0,8	0,0	<b>0,8</b>
<b>Amélioration et consolidation</b>			
Terminus	17,2	10,0	27,2
Stationnements incitatifs	22,3	10,0	32,3
Voies réservées et mesures préférentielles	53,7	9,9	63,6
Divers (sécurité, information aux usagers, transport adapté)	13,8	1,0	14,8
	<b>107,0</b>	<b>30,9</b>	<b>137,9</b>
<b>Développement du réseau</b>			
Voies réservées et mesures préférentielles	29,3	0,0	<b>29,3</b>
<b>Total RTMA</b>	<b>137,1</b>	<b>30,9</b>	<b>168,0</b>
Ventes et perception	4,2	5,8	10,0

#### 7.4 SYNTHÈSE DES INVESTISSEMENTS

Le tableau 7.6 résume les investissements totaux pour chacune des composantes du réseau métropolitain de transport collectif ainsi que pour les réseaux locaux d'autobus. Le financement de ces projets fait l'objet du chapitre 8.

**Tableau 7.6**  
**Synthèse des immobilisations par composante du réseau**

(en millions de \$)

	Plan stratégique - 2003 à 2012			
	Court terme	Moyen terme	Total	%
<b>RÉSEAU MÉTROPOLITAIN</b>				
<b>Méto</b>				
Maintien du patrimoine <sup>1</sup>	365,0	1 326,4	1 691,4	30,6%
Développement du réseau	452,8	1 109,9	1 562,7	28,3%
	<b>817,8</b>	<b>2 436,3</b>	<b>3 254,1</b>	<b>58,9%</b>
<b>Trains de banlieue</b>				
Maintien du patrimoine	103,3	24,0	127,3	2,3%
Amélioration et consolidation	125,7	69,8	195,5	3,5%
Développement du réseau	56,6	163,7	220,3	4,0%
	<b>285,6</b>	<b>257,5</b>	<b>543,1</b>	<b>9,8%</b>
<b>Trains légers (SLR)</b>				
Développement du réseau	14,6	641,0	655,6	11,9%
<b>Réseau de transport métropolitain par autobus</b>				
Maintien du patrimoine	0,8	0,0	0,8	0,0%
Amélioration et consolidation	107,0	30,9	137,9	2,5%
Développement du réseau	29,3	0,0	29,3	0,5%
	<b>137,1</b>	<b>30,9</b>	<b>168,0</b>	<b>3,0%</b>
<b>Ventes et perception métropolitain</b>	<b>4,2</b>	<b>5,8</b>	<b>10,0</b>	<b>0,2%</b>
<b>TOTAL RÉSEAU MÉTROPOLITAIN</b>	<b>1 259,3</b>	<b>3 371,4</b>	<b>4 630,8</b>	<b>83,8%</b>
<b>CUSMcGill - Relocalisation de la cour Glen</b>			<b>57,4</b>	<b>1,0%</b>
<b>RÉSEAUX LOCAUX D'AUTOBUS (STM, RTL, STL)</b>				
Matériel roulant	STM		419,0	7,6%
	STL		59,4	1,1%
	RTL		107,7	1,9%
			<b>586,1</b>	<b>10,6%</b>
Infrastructures	STM		148,0	2,7%
	STL		22,3	0,4%
	RTL		41,7	0,8%
			<b>212,0</b>	<b>3,8%</b>
Autres	STM		<b>40,0</b>	<b>0,7%</b>
<b>TOTAL RÉSEAUX LOCAUX</b>			<b>838,1</b>	<b>15,2%</b>
<b>GRAND TOTAL</b>			<b>5 526,3</b>	<b>100,0%</b>

<sup>1</sup>Ces investissements font partie de la programmation de la STM.

## 7.5 INTERVENTIONS DANS LES 13 CORRIDORS METROPOLITAINS

Depuis le Plan stratégique 1997-2007, les interventions de l'AMT sont déployées dans neuf corridors prioritaires de déplacements métropolitains, dans le but d'offrir une alternative performante en transport collectif vers le centre de l'agglomération à partir de n'importe quelle origine en périphérie ou en couronne. Cette approche connaît beaucoup de succès et est donc maintenue. Toutefois, l'évolution de la demande de déplacements, mesurée par l'enquête origine-destination de 1998, et la notion d'un centre de l'agglomération élargi imposent de définir quatre corridors est-ouest, sur la Rive-Nord, à Laval, Montréal et sur la Rive-Sud. De plus, la nomenclature des neuf corridors actuels vers le centre de l'agglomération a été uniformisée selon le nom des MRC desservies pour en faciliter l'identification. Le tableau 7.7 résume les changements apportés aux corridors alors que la figure 7.5 illustre les nouveaux corridors.

**Tableau 7.7**  
**Corridors révisés**

Corridors du PTI 2002-2003-2004	Corridors révisés du Plan stratégique
<b>Corridors vers le centre de l'agglomération</b>	
1 Deux-Montagnes	1 Deux-Montagnes / Laval / Montréal
2 Marcel-Laurin	2 Thérèse-de-Blainville / Laval / Montréal
3 des Laurentides	
4 A-25 / Pie-IX	3 Les Moulins / Laval / Montréal
5 Rive-Nord Est	4 L'Assomption / Montréal
6 Rive-Sud Est	5 Lajemmerais / Longueuil / Montréal
7 Champlain	6 La-Vallée-du-Richelieu / Longueuil / Montréal
8 Rive-Sud Ouest	7 Rouville / Longueuil / Montréal
9 Vaudreuil-Soulanges	8 Roussillon / Montréal
	9 Vaudreuil-Soulanges / Montréal
<b>Corridors est-ouest :</b>	
	10 Rive-Nord est-ouest
	11 Laval est-ouest
	12 Montréal est-ouest
	13 Rive-Sud est-ouest

Figure 7.5 Part de marché du transport en commun dans les corridors de déplacements métropolitains

La figure est disponible en annexe dans le site Internet.

Le tableau 7.8 résume les investissements prévus pour chacun des 13 corridors métropolitains.

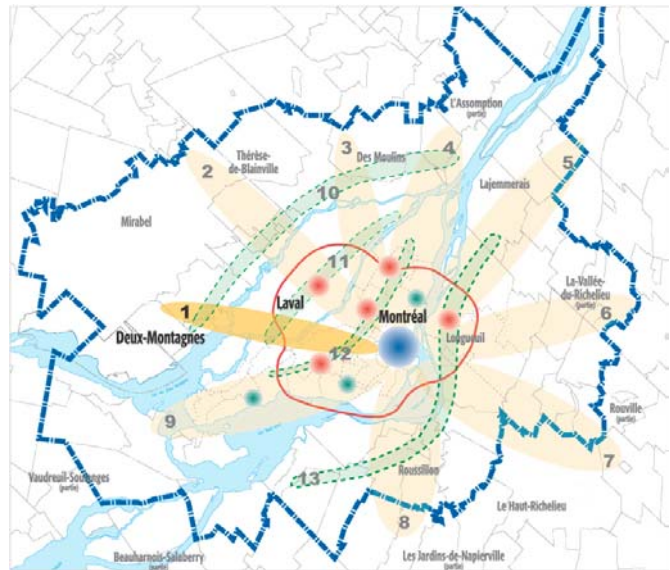
**Tableau 7.8**  
**Synthèse des immobilisations par corridor**

Corridors métropolitains	Plan stratégique - 2003 à 2012			
	Court terme	Moyen terme	Total	%
1 Deux-Montagnes / Laval / Montréal	111,6	35,5	147,1	5%
2 Thérèse-de-Blainville / Laval / Montréal	446,2	173,4	619,6	21%
3 Les Moulins / Laval / Montréal	56,9	0,0	56,9	2%
4 L'Assomption / Montréal	37,3	0,0	37,3	1%
5 Lajemmerais / Longueuil / Montréal	5,9	9,8	15,7	1%
6 La Vallée-du-Richelieu / Longueuil / Montréal	46,2	524,3	570,5	20%
7 Rouville / Longueuil / Montréal	33,8	641,1	674,9	23%
8 Roussillon / Montréal	15,0	30,1	45,1	2%
9 Vaudreuil-Soulanges / Montréal	77,3	7,6	84,9	3%
10 Rive-Nord est-ouest	3,6	0,0	3,6	0%
11 Laval est-ouest	0,5	0,5	1,0	0%
12 Montréal est-ouest	35,3	595,6	630,9	22%
13 Rive-Sud est-ouest	0,7	0,5	1,2	0%
<b>Total des 13 corridors métropolitains</b>	<b>870,4</b>	<b>2 018,3</b>	<b>2 888,7</b>	<b>100%</b>
<b>Autres investissements métropolitains</b>			<b>1 799,5</b>	
<b>Réseaux locaux d'autobus (STM, RTL, STL)</b>			<b>838,1</b>	
<b>GRAND TOTAL</b>			<b>5 526,3</b>	

Les 13 fiches suivantes exposent, par corridor, les interventions complétées à ce jour, les projets à court terme (inscrits au PTI 2003-2004-2005 de l'AMT) ainsi que ceux prévus à moyen terme (2006-2012) ou long terme.

## **Corridor 1**

### **Deux-Montagnes / Laval / Montréal**



La ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes, inaugurée en 1925 et dont la modernisation a été complétée en 1995, constitue l'épine dorsale de tout le corridor. L'achalandage de cette ligne a augmenté de 75 % depuis sa modernisation, passant de 4,0 millions d'usagers en 1996 à 7,0 millions en 2001, ce qui correspond à 30 000 passagers par jour.

#### **Réalisations 1997-2002**

L'augmentation de l'achalandage a été accompagnée par l'ajout graduel de 2 500 places de stationnement incitatif aux gares, dont 700 cases à la gare Deux-Montagnes, 600 cases à la gare Sainte-Dorothée et près de 700 cases à la gare du Ruisseau. La signalisation et l'information aux usagers ont été améliorées alors que divers travaux de réparation ont été complétés aux gares et à l'infrastructure ferroviaire.

Des études sont en cours pour analyser l'opportunité d'augmenter la capacité de la ligne de Deux-Montagnes ou celle de la ligne de Blainville. Par ailleurs, l'étude d'une future desserte ferroviaire de l'aéroport de Dorval a permis de conclure qu'il serait plus avantageux de l'intégrer à la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes, à la fois pour l'accessibilité de l'aéroport, pour la desserte du Technoparc à Saint-Laurent et pour une meilleure connectivité du réseau de transport collectif métropolitain.

#### **Planification à court terme**

D'ici 2005, les investissements les plus importants visent à maintenir le patrimoine de la ligne avec les projets suivants :

- correction des interférences électromagnétiques (9,3 M\$);
- étagement de la jonction de l'Est (13 M\$, dont 6,5 M\$ par le CN).

Plusieurs interventions sont inscrites au PTI 2003-2004-2005 pour augmenter la capacité de la ligne Deux-Montagnes, qui est saturée en période de pointe :

- agrandissement du parc de stationnement de la gare Sainte-Dorothée dès 2003 (0,6 M\$);
- doublement de la voie ferrée entre les gares Roxboro et Bois-Franc (11,1 M\$)
- achat de 22 voitures supplémentaires pour mettre en service deux rames additionnelles et aménagement de deux nouvelles gares, l'une à la hauteur de l'A-13 et l'autre au nord de l'A-640 à Saint-Eustache (93,3 M\$).

L'avant-projet sera entrepris en vue de mettre en place la desserte ferroviaire de l'aéroport Dorval via la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes. Finalement, des études d'opportunité et de faisabilité seront entreprises ou remises à jour pour de nouvelles gares à Montréal permettant la correspondance avec les stations de métro Édouard-Montpetit (ligne 5) et McGill (ligne 1).

Pour les équipements métropolitains<sup>7</sup>, les interventions suivantes sont prévues :

- aménagement d'un parc de stationnement incitatif pour le covoiturage (A-440 / A-13) et mise en place de navettes vers les secteurs industriels;
- étude d'opportunité et de faisabilité d'une voie réservée pour le TC et le covoiturage sur l'A-13, afin de mieux desservir les destinations de l'ouest de l'île.

Finalement, par le biais du centre de gestion des déplacements de Saint-Laurent, l'accessibilité des secteurs industriels de Saint-Laurent sera améliorée graduellement au moyen de diverses mesures favorisant les alternatives à l'auto-solo.

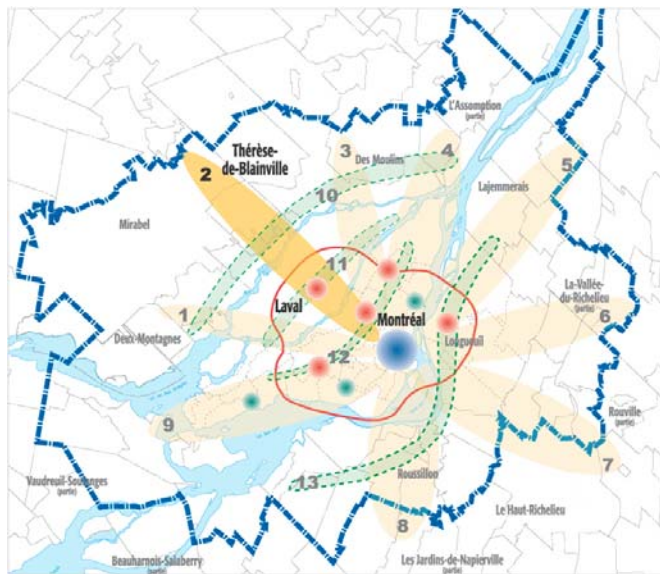
### **Planification à moyen et long termes**

Une fois amorcé le projet d'augmentation de la capacité de la ligne de Deux-Montagnes, la navette ferroviaire entre l'aéroport Dorval et le centre-ville pourrait être mise en place. De plus, en fonction du résultat des études d'opportunité et de faisabilité, une voie réservée pour covoiturage pourrait être implantée sur l'A-13, ainsi que de nouvelles gares au niveau des stations Édouard-Montpetit et McGill.

---

<sup>7</sup>La construction d'un nouveau terminus à Saint-Eustache fait partie des interventions du corridor 10 (Est-ouest Rive-Nord)

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



Ce corridor comprend trois axes importants de déplacements en transport collectif, soit la ligne de train de banlieue de Blainville et les voies réservées Chomedey / Marcel-Laurin et des Laurentides qui relient Laval aux stations de métro Côte-Vertu et Henri-Bourassa respectivement. L'achalandage du train de banlieue de Blainville a atteint 1,7 million de déplacements en 2001 alors que l'Express Le Carrefour a transporté près de 300 000 usagers durant la même année. La Société de transport de Laval et le CIT des Basses-Laurentides ont également connu des hausses appréciables d'achalandage depuis 1997.

### **Réalisations 1997-2002**

La ligne de train de banlieue de Blainville, démarrée en 1997 à titre de mesure de mitigation lors de la réfection du pont Marius-Dufresne, est aujourd'hui devenue permanente. Quatre locomotives neuves ont été mises en service, les gares ont été complétées et près de 2 200 places de stationnement incitatif ont été aménagées. Un terminus intermodal de 12 quais a également été construit à la gare de Sainte-Thérèse afin de faciliter les rabattements des autobus du CIT des Basses-Laurentides vers le train. Le parcours du train a été prolongé de la gare Parc vers la gare Lucien-L'Allier, ce qui permet à quatre des six départs en période de pointe du matin de se rendre directement au centre-ville. Les passagers descendant à la gare Parc peuvent utiliser soit le métro, soit l'Express 935 vers le centre-ville.

En plus des circuits 144 et 151 de la STL desservant maintenant la station de métro Côte-Vertu dans l'arrondissement Saint-Laurent, l'Express Le Carrefour a été mis en place en 2000 à partir d'un nouveau terminus à proximité du centre commercial du Carrefour Laval. Le nouveau terminus Le Carrefour comprend 14 quais et 478 cases de stationnement incitatif. Une voie réservée en rive a également été implantée sur les boulevards Chomedey à Laval, Laurentien à Cartierville et Marcel-Laurin à Saint-Laurent. Finalement, plusieurs études préliminaires ont permis de mettre au point un



concept pour la construction d'un nouveau terminus métropolitain à la station Côte-Vertu.

Par ailleurs, l'avant-projet du prolongement du métro à Laval a été complété. Le terminus Henri-Bourassa Nord a été amélioré et des mesures préférentielles pour faciliter l'accès des autobus ont été mises en place.

### **Planification à court terme**

Le projet le plus important dans ce corridor est le prolongement de la ligne 2 Est du métro vers Laval, qui sera en service dès 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. Les travaux de construction ont débuté récemment et se poursuivront jusqu'à la mise en service en 2006.

La ligne de train de banlieue de Blainville poursuivra son expansion vigoureuse afin de mieux desservir une couronne nord en pleine croissance. Les projets inscrits au PTI 2003-2004-2005 sont :

- l'ajout de cases de stationnement incitatif et la mise en place d'aménagements permanents à toutes les gares ;
- des travaux ferroviaires permettant de réduire le temps de parcours ;
- la mise en place d'une nouvelle gare au niveau de la rue Chabanel à Montréal afin d'améliorer l'accessibilité de la Cité de la Mode/Innopôle;
- la construction d'un garage à Saint-Jérôme (Saint-Antoine) et le prolongement de la ligne jusqu'à Saint-Jérôme, ce qui comprend une gare à Mirabel;
- l'étude de faisabilité pour l'électrification de la ligne ;
- l'étude d'opportunité et de faisabilité pour la desserte de Mirabel aéroportuaire, à partir des lignes de Deux-Montagnes ou de Blainville.

Le lien entre Laval vers la station de métro Côte-Vertu sera amélioré par :

- la construction du terminus Côte-Vertu, ce qui permettra également de mieux desservir les rabattements vers le métro à partir de l'ouest de l'île de Montréal ;
- l'ajout de deux courts tronçons de la voie réservée Marcel-Laurin, 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;
- la mise en place d'une voie réservée et de mesures préférentielles sur le chemin de la Côte-Vertu, entre le terminus Côte-Vertu et l'A-40.

Dans la portion sud du corridor, en continuité de la ligne de train de banlieue de Blainville, la seconde phase de l'étude de faisabilité sera complétée pour l'implantation

d'un SLR dans l'axe de l'avenue du Parc, entre la gare Parc et le centre-ville de Montréal.

Finalement, les études d'opportunité et de faisabilité du prolongement de la ligne 2 ouest vers la gare Bois-Franc seront mises à jour, en tenant compte de l'augmentation de la capacité prévue sur la ligne de Deux-Montagnes et de l'éventuelle desserte ferroviaire de l'aéroport Dorval.

### **Planification à moyen et long termes**

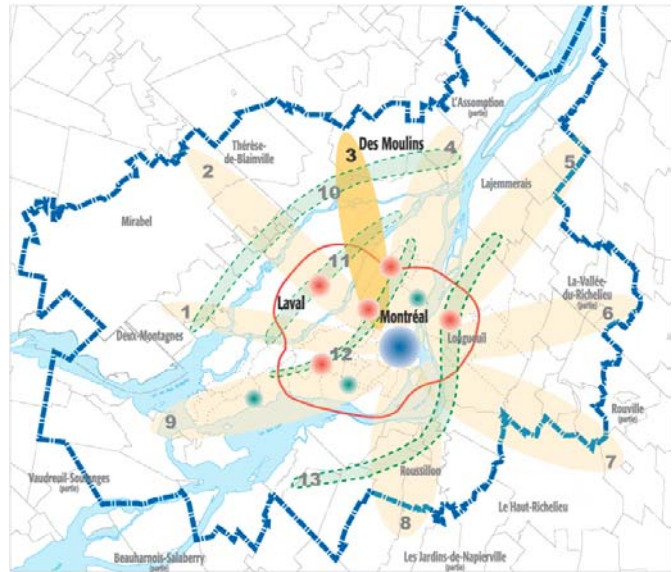
L'étude de faisabilité d'un SLR sur l'avenue du Parc, en cours actuellement, pourrait constituer le premier pas vers la revitalisation de tout le quartier et devenir ainsi l'amorce d'un véritable réseau de nouveau tramway urbain desservant le centre-ville et les quartiers centraux.

Par ailleurs, selon les résultats des études prévues, la ligne 2 ouest du métro pourrait être prolongée vers la gare Bois-Franc et ainsi améliorer grandement la desserte de l'arrondissement de Saint-Laurent tout en offrant un lien direct entre la ligne de Deux-Montagnes et le métro.

Finalement, au-delà de l'horizon de 2012, la ligne de train de banlieue de Blainville pourrait être électrifiée, ce qui permettrait un accès direct et rapide à la gare Centrale pour un marché potentiel de 28 700 personnes par jour.

## **Corridor 3**

### **Les Moulins / Laval / Montréal**



La desserte en transport collectif de ce corridor s'articule autour du terminus Terrebonne et de la voie réservée de l'A-25, puis de la voie réservée du boulevard Pie-IX entre Montréal-Nord et la station de métro Pie-IX. La desserte est assurée par les circuits du CIT des Moulins vers les stations de métro Henri-Bourassa et Radisson, par les circuits de la STL convergeant vers le boulevard Henri-Bourassa ainsi que, dans l'axe du boulevard Pie-IX, par les circuits 139 et 505 de la STM.

#### **Réalisations 1997-2002**

Le terminus Terrebonne, entré en fonction en 2000, a récemment été complété et comprend 14 quais d'autobus et 500 cases de stationnement incitatif. Ce terminus offre aux autobus un accès direct par une bretelle exclusive à la voie réservée de l'A-25, entre le boulevard des Seigneurs à Terrebonne et le boulevard Marcel-Villeneuve à Laval. Le pont Mathieu<sup>8</sup> a été élargi à trois voies pour permettre l'ajout de cette voie réservée alors que le pont Lepage sera plutôt élargi en 2003, ce qui permettra alors de compléter la voie réservée et d'autoriser le covoiturage.

La voie réservée à contresens du boulevard Pie-IX, implantée en 1990, a été prolongée vers Montréal-Nord en 1996 et a fait l'objet de diverses mesures pour améliorer la fluidité de la circulation aux carrefours, la sécurité des piétons et l'information aux usagers.

#### **Planification à court terme**

Les interventions prévues au PTI 2003-2004-2005 visent d'une part à consolider les voies réservées A-25 et Pie-IX et d'autre part à offrir une nouvelle desserte ferroviaire vers le centre-ville de Montréal.

Au niveau de la voie réservée de l'A-25, les interventions comprennent :

<sup>8</sup>Autrefois appelé pont Lepage.

- la mise en place complète de la voie réservée de l'A-25 par l'élargissement du pont Lepage et par son prolongement au sud, entre la Montée Saint-François et le boulevard Marcel-Villeneuve à Laval;
- l'accroissement de la capacité du stationnement incitatif de Terrebonne jusqu'à un total de 1000 cases, en fonction de la demande;
- l'aménagement d'un nouveau stationnement incitatif à la jonction de l'A-440 / A-25.

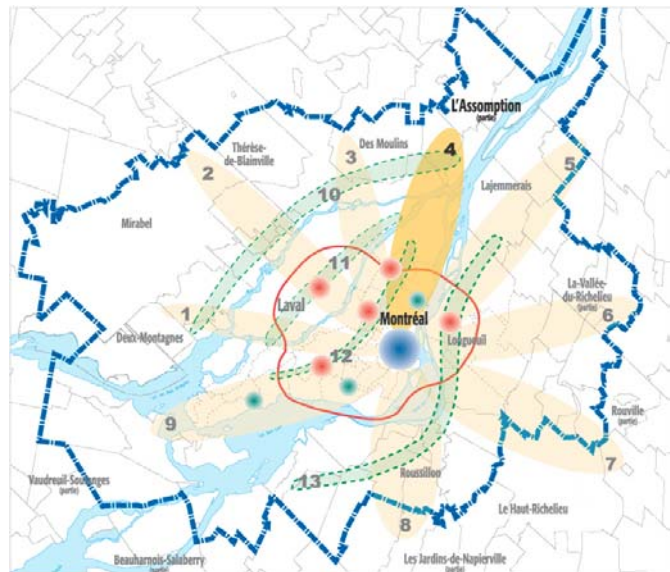
Pour la voie réservée Pie-IX, les interventions à court terme visent à améliorer la sécurité et à accroître l'information aux usagers. En étroite collaboration avec la STM, la Ville de Montréal et ses arrondissements, l'AMT évaluera l'opportunité d'implanter des aménagements fixes sur l'axe Pie-IX. Différents scénarios seront étudiés sur tout le tronçon entre la station de métro Pie-IX actuelle et l'A-440 à Laval, comme la mise en place d'un SLR ou d'une voie réservée en site propre durant toute la journée.

Si le gouvernement du Québec en autorise le financement, le réseau de train de banlieue sur la Rive-Nord connaîtra une expansion importante dès 2004, avec la mise en place d'une nouvelle desserte par train de banlieue entre Mascouche, Laval et le centre-ville de Montréal par les voies du CP rejoignant la ligne de Blainville. La nouvelle ligne comprendra trois nouvelles gares à Mascouche, Terrebonne et Laval (Saint-Vincent-de-Paul).

### **Planification à moyen et long termes**

En fonction des résultats des études, des investissements seront consentis pour réaménager le boulevard Pie-IX dans le but d'y augmenter l'espace dédié au transport collectif. À long terme, des améliorations pourront également être apportées pour bonifier le service sur la nouvelle ligne de Mascouche.

## **Corridor 4** **L'Assomption / Montréal**



Ce corridor ne dispose actuellement d'aucune infrastructure lourde de transport collectif offrant un lien direct entre la MRC de l'Assomption et le centre-ville de Montréal. Cette situation sera bientôt corrigée avec l'implantation du Via-Bus de l'Est, un service d'autobus express sur une voie réservée en site propre de 39 km, implantée en partie dans l'emprise ferroviaire du CN. Ce nouveau service offrira des gains de temps de parcours appréciables aux usagers du transport collectif dans cet axe.

### **Réalisations 1997-2002**

Suite aux études d'opportunité et à l'élaboration d'un concept, des plans et devis sont actuellement en élaboration pour le projet de Via-Bus de l'Est, en collaboration avec les intervenants et les citoyens du secteur. Plusieurs projets en soutien au Via-Bus de l'Est ont déjà été implantés. Ainsi, un terminus de trois quais et 200 places de stationnement incitatif a été construit à Repentigny. Une voie réservée sur le pont Le Gardeur est actuellement en construction, ce projet comprend également des mesures préférentielles pour autobus sur la rue Notre-Dame à Repentigny. Des mesures préférentielles ont aussi été implantées sur la rue Sherbrooke est. Enfin, un stationnement incitatif de 250 cases a été aménagé à la station de métro Radisson.

### **Planification à court terme**

Les circuits de la STM et de l'OMIT Repentigny se rabattront progressivement sur la voie réservée du Via-Bus de l'Est. Un nouvel Express métropolitain entrera en service entre Repentigny et le centre-ville de Montréal alors que débiteront les travaux de construction 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 tronçon du Via-Bus de l'Est dans l'emprise ferroviaire entrera en fonction en 2004 alors que le tronçon ouest entrera en fonction avec la modernisation de la rue Notre-Dame. Des équipements métropolitains complétant le Via-Bus seront également construits dont des stationnements incitatifs à Montréal et dans le secteur Charlemagne / Lachenaie. Le stationnement incitatif actuel Sherbrooke Est sera également relocalisé pour permettre le réaménagement du carrefour Sherbrooke / Notre-Dame.

Parallèlement au déploiement du Via-bus de l'Est entre Repentigny, le sud-est de Montréal et le centre-ville, les études de coûts seront réactualisées pour une desserte par train de banlieue entre Repentigny, Rivière-des-Prairies, Montréal-Nord, Ahuntsic, Saint-Laurent et potentiellement le centre-ville de Montréal, via le tunnel sous le mont Royal aussi utilisé par la ligne de Deux-Montagnes. L'étude sera réalisée en tenant compte des autres projets affectant la demande de déplacements dans l'est de l'île, dont le Via-Bus de l'Est et le prolongement de la ligne 5 métro vers Anjou<sup>9</sup>.

### **Planification à moyen et long termes**

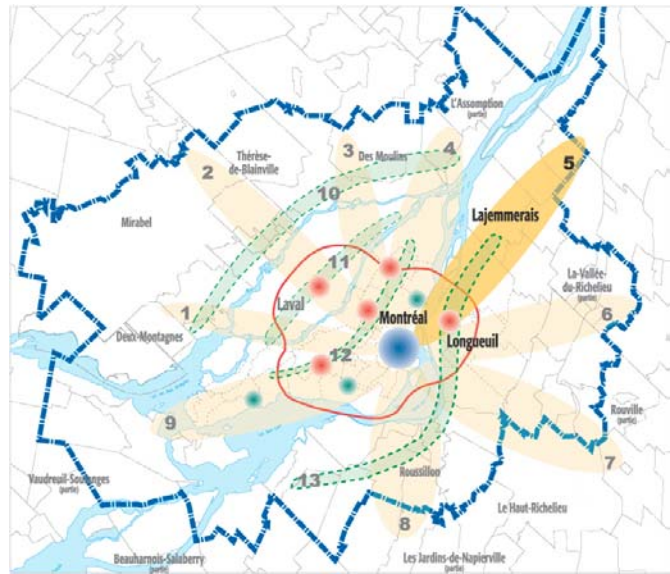
Un nouveau terminus métropolitain pourrait être construit à proximité de l'échangeur de l'A-40 et de l'A-640 pour alimenter le service du Via-bus de l'Est.

De plus, en fonction des résultats des études, la nouvelle ligne de train de banlieue entre Repentigny, Saint-Laurent et le centre-ville de Montréal pourrait être implantée.

---

<sup>9</sup> Ce projet fait partie des interventions du corridor 12 (Est-Ouest Montréal)

## **Corridor 5** **Lajemmerais /** **Longueuil / Montréal**



Ce corridor, qui regroupe les axes de l'autoroute 20 et de la route 132 a fait l'objet de relativement peu d'interventions depuis 1997. Ce secteur est desservi par les circuits du RTL en direction des terminus Longueuil et Radisson ainsi que par l'OMIT de Sainte-Julie vers les terminus Longueuil et Centre-ville. Deux stationnements incitatifs à Sainte-Julie et Boucherville (de Mortagne) ainsi qu'un court tronçon de voie réservée sur l'A-20 ouest à l'approche du pont-tunnel L.-H.-LaFontaine desservent les usagers TC du corridor. L'offre de transport collectif y sera améliorée dans les années à venir grâce à une nouvelle voie réservée sur l'A-20 et aux projets dans l'axe de la N-132 vers Varennes, dont une nouvelle desserte ferroviaire potentielle.

### **Réalisations 1997-2002**

Dans l'axe de l'A-20, la capacité du stationnement incitatif de Sainte-Julie a été augmentée pour faire face à l'achalandage croissant de l'OMIT Sainte-Julie.

Dans l'axe de la N-132, une étude d'opportunité a été récemment complétée pour une nouvelle ligne de train de banlieue reliant Verchères, Varennes et Boucherville à Saint-Bruno-de-Montarville et au centre-ville de Montréal via la ligne de Mont-Saint-Hilaire. De plus, des plans et devis ont été complétés pour une nouvelle voie réservée sur la route 132 ouest permettant aux autobus du CIT Sorel-Varennes d'éviter la congestion au niveau du boulevard Montbrun à Boucherville.

### **Planification à court terme**

Le MTQ prévoit élargir l'A-20 en direction ouest entre l'A-30 et le boulevard de Mortagne de façon à ajouter une voie réservée pour autobus et covoiturage. Cette nouvelle voie réservée permettra de bonifier le service d'autobus dans le corridor pour améliorer la desserte du centre-ville et de l'est de l'île de Montréal. Pour alimenter ces services, le stationnement incitatif de Sainte-Julie sera relocalisé et combiné à un nouveau terminus à proximité de l'échangeur du Fer-à-Cheval (sortie 102) permettant les rabattements à partir de Belœil et Saint-Amable. Un nouveau parc de stationnement incitatif est

également prévu au niveau du boulevard Montarville alors que le stationnement incitatif de Mortagne sera aménagé de façon permanente.

Dans l'axe de la route 132, suite à la mise en place de la voie réservée N-132/Montbrun, un nouveau parc de stationnement incitatif et point de correspondance est prévu à Boucherville, ainsi qu'un nouveau stationnement incitatif à Varennes.

### **Planification à moyen et long termes**

Si le gouvernement du Québec en autorise le financement, le prolongement de la ligne 4 du métro à Longueuil<sup>10</sup> bénéficiera grandement aux usagers TC de ce corridor en leur permettant d'accéder rapidement au métro sans subir les effets de la congestion aux approches du pont Jacques-Cartier.

Finalement, en fonction des résultats de l'étude d'opportunité et des décisions à prendre, la nouvelle ligne de train de banlieue vers Verchères, Varennes et Boucherville pourrait voir le jour.

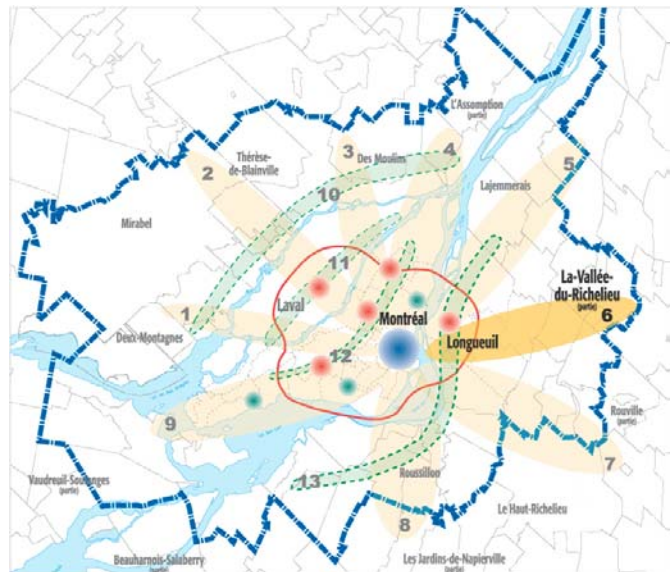
---

<sup>10</sup> Ce projet fait partie des interventions du corridor 6 (La Vallée-du-Richelieu / Longueuil / Montréal).



## **Corridor 6**

### **La-Vallée-du-Richelieu / Longueuil / Montréal**



Cet important corridor de déplacement comprend la ligne 4 du métro à Longueuil ainsi que des axes d'autobus très achalandés, dont le chemin de Chambly et le boulevard Roland-Therrien à Longueuil, desservis par le RTL, ainsi que la route 116 desservie par le CIT de la Vallée-du-Richelieu. Le RTL offre également des circuits directs vers Montréal qui circulent sur les ponts Jacques-Cartier et Victoria. De plus, la ligne de train de banlieue de Mont-Saint-Hilaire, qui a été récemment remise en fonction, est aujourd'hui alimentée aux gares de Saint-Bruno, McMasterville et Mont-Saint-Hilaire par des rabattement importants d'autobus du RTL et du CITVR.

#### **Réalizations 1997-2002**

Le terminus Longueuil a été entièrement réaménagé et compte maintenant 41 quais d'autobus couverts permettant des rabattements d'autobus efficaces vers le métro. Des tronçons de voies réservées et d'autres mesures préférentielles ont été implantés pour assurer un accès rapide des autobus au terminus. De plus, le stationnement incitatif du métro Longueuil est sur le point d'être reconnu comme équipement métropolitain.

Le train de banlieue Montréal/Mont-Saint-Hilaire a été remis en fonction en 2000 avec de nouvelles gares à Saint-Lambert, Saint-Bruno-de-Montarville et McMasterville. Depuis septembre 2002, quatre départs le matin et quatre retours l'après-midi sont offerts jusqu'à la nouvelle gare de Mont-Saint-Hilaire, ce qui a impliqué la construction d'un nouveau garage à Mont-Saint-Hilaire. L'achalandage du train de banlieue atteint aujourd'hui 4 000 déplacements par jour.

De plus, un système avancé de mesures préférentielles pour autobus a été implanté par le RTL en collaboration avec l'AMT aux carrefours du chemin de Chambly afin de réduire les temps de parcours des autobus en retard sur leur horaire. Dans le corridor du boulevard Roland-Therrien, la mise en place d'un SLR a fait l'objet en 1999 d'une étude d'opportunité et de faisabilité par l'AMT et ses partenaires.

À Saint-Bruno-de-Montarville, une voie réservée en rive a été mise en place de façon temporaire sur la route 116 ouest, à la hauteur du boulevard Seigneurial, alors qu'un

nouveau stationnement incitatif d'une centaine de cases a été aménagé dans le même secteur.

### **Planification à court terme**

Suite à la mise en place d'un service amélioré en 2002, la ligne de train de banlieue de Mont-Saint-Hilaire poursuivra son déploiement vigoureux avec :

- l'aménagement de deux nouvelles gares à Longueuil (Edna-Maricourt) et Saint-Basile-le-Grand;
- la construction d'aménagements permanents aux gares et l'accroissement de la capacité des parcs de stationnement incitatif en fonction de la demande;
- l'ajout d'un cinquième départ par période de pointe, en fonction de la demande.

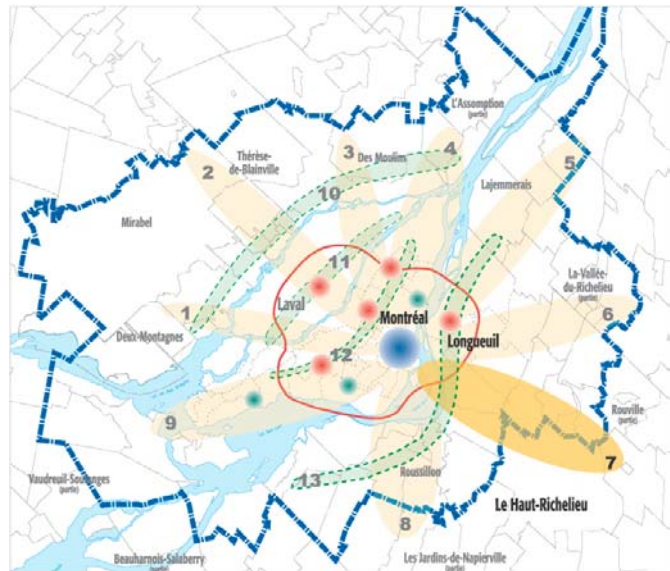
La voie réservée actuelle sur la route 116 ouest au niveau du boulevard Seigneurial sera aménagée de façon permanente en 2003 alors que la direction est sera elle aussi équipée d'une voie réservée pour faciliter les mouvements des autobus l'après-midi. Finalement, les mesures préférentielles à l'approche du terminus Longueuil seront complétées en 2003.

### **Planification à moyen et long termes**

Si le gouvernement du Québec en autorise le financement, la ligne 4 du métro sera prolongée jusqu'au boulevard Roland-Therrien à Longueuil. Ce projet, qui a fait l'objet d'une étude de faisabilité par l'AMT, la STM, le RTL et leurs partenaires, comprend la construction de quatre nouvelles stations sur 4,7 km et l'acquisition de 63 voitures. Ce prolongement vise surtout à améliorer l'accès au métro à partir de la Rive-sud, actuellement pénalisé par la congestion aux abords du pont Jacques-Cartier en période de pointe. Le projet permettra de desservir directement le quartier le plus dense de Longueuil tout en créant un point de rabattement efficace au métro pour le RTL et pour les quatre AOT desservant l'est et le centre de la couronne sud.

Au delà de l'horizon 2012, un train léger (SLR) pourrait être également implanté sur le boulevard Roland-Therrien pour relier l'aéroport de Saint-Hubert à la future station de métro Roland-Therrien.

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



Cet important corridor de déplacements comprend la voie réservée de l'autoroute 10 et du pont Champlain qui constitue l'axe d'autobus le plus achalandé au Québec avec près de 400 autobus transportant 17 000 déplacements en période de pointe du matin. Le service d'autobus est surtout offert par le RTL mais également par l'AMT (express TCV), l'OMIT de Sainte-Julie, les CIT Chambly-Richelieu-Carignan, Haut-Richelieu, Richelain et Roussillon. Ce corridor a fait l'objet d'un ambitieux plan de déploiement de l'offre de transport collectif depuis 1996, efforts qui culmineront avec la mise en place d'un train léger (SLR) sur l'estacade du pont Champlain.

### **Réalisations 1997-2002**

Quatre nouveaux stationnements incitatifs ont été aménagés à Brossard (Chevrier), La Prairie, Delson et Chambly pour un total de plus de 2 600 cases de stationnement. Une nouvelle voie réservée a été aménagée au centre de l'A-10 entre le stationnement incitatif Chevrier et l'échangeur Taschereau, offrant ainsi des gains de temps appréciables dans les deux directions.

Le terminus centre-ville (TCV) à Montréal a fait l'objet de diverses améliorations pour faciliter les mouvements piétonniers et améliorer l'information aux usagers. Des mesures préférentielles facilitant l'accès des autobus entre la Rive-sud et le TCV devraient également entrer en fonction d'ici la fin de 2002, dont une nouvelle voie réservée dans l'axe des rues de l'Inspecteur et Mansfield.

La mise en place d'un train léger (SLR) sur l'estacade a fait l'objet d'une étude de faisabilité concluante en 1999. Suite à cette première étape, les études d'avant-projet (14 M\$) ont été autorisées pour fins de résultats en 2003. Ce projet de 640 M\$, s'il est autorisé par les gouvernements fédéral et du Québec, se réaliserait en quatre ou cinq ans.

Par ailleurs, les projets de voie réservée pour autobus sur l'estacade du pont Champlain et sur le pont Clément ont été interrompus en raison des études SLR en cours.

### **Planification à court terme**

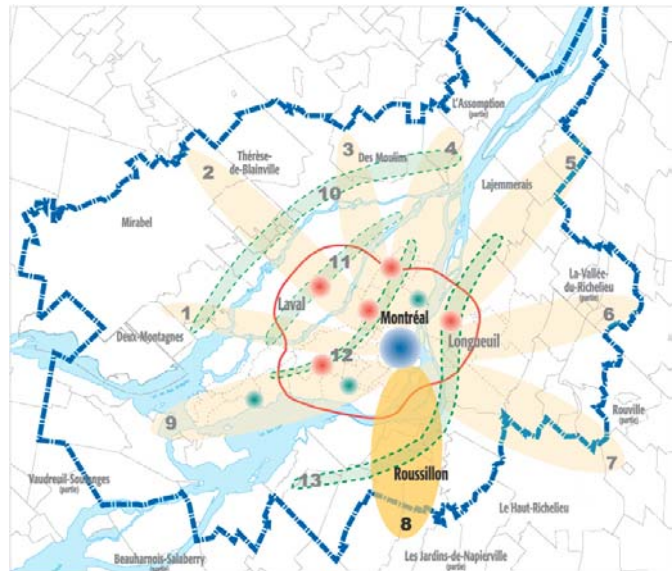
Dans le cadre du réaménagement de l'échangeur A-10 / Taschereau, la voie réservée à contresens de l'A-10 entre le pont Champlain et le boulevard Taschereau sera aménagée de façon permanente au centre de l'autoroute. Cet aménagement sera conçu pour accommoder un futur SLR, notamment par la mise en place d'une gare au cœur de l'échangeur. Le terminus Panama sera également réaménagé lors de la reconstruction de l'échangeur et sa conception adaptée à l'arrivée d'un futur SLR.

À Montréal, divers scénarios seront étudiés pour optimiser à court terme 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.

### **Planification à moyen et long termes**

Si son financement est autorisé par les gouvernements du Québec et du Canada, la mise en place du SLR sur l'estacade permettra d'offrir un service fiable, confortable et sécuritaire aux nombreux usagers de ce corridor. Le projet comprendrait deux stations sur la Rive-sud (Panama et Chevrier) et jusqu'à cinq à Montréal, ce qui améliorerait grandement l'accessibilité de l'île des Sœurs, du Technoparc, de la Cité Multimédia et du centre-ville.

## **Corridor 8** **Roussillon /** **Montréal**



Ce corridor est desservi par les circuits des CIT Sud-Ouest et Haut-Saint-Laurent circulant vers le pont H.-Mercier et par ceux du CIT Roussillon vers le pont Champlain. En 2001, une nouvelle ligne de train de banlieue a été mise en place entre Montréal et Delson.

### **Réalisations 1997-2002**

Une nouvelle ligne de train de banlieue a été mise en place entre Delson et la gare Lucien-L'Allier à Montréal, sous la forme d'un projet pilote. Quatre départs sont actuellement offerts le matin et quatre retours en après-midi. Trois nouvelles gares ont été construites sur la Rive-Sud à Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine ainsi qu'une à LaSalle. L'achalandage du train de banlieue atteint aujourd'hui plus de 1 500 déplacements par jour.

Dans l'axe de la route 132-138, le stationnement incitatif de Châteauguay a été agrandi et compte maintenant 350 cases alors qu'un nouveau stationnement incitatif a été mis en service à Mercier. La voie réservée pour autobus et covoiturage sur la route 132-138, finalement mise en service à l'automne 2002; permet maintenant des gains de temps appréciables qui devraient se traduire par une augmentation de l'achalandage du transport collectif dans le corridor et par des économies d'exploitation pour les CIT Sud-Ouest et Haut-Saint-Laurent.

Finalement, le stationnement incitatif de Delson, desservi par le CIT Roussillon, a vu sa capacité augmenter à plus de 400 cases.

### **Planification à court terme**

Dans l'axe de la route 132-138, l'ouverture à la fin de 2002 de la voie réservée aux autobus et au covoiturage donnera un nouveau souffle au programme allégo signé avec la Ville de Châteauguay. En effet, les gains de temps offerts aux covoitureurs (trois personnes et plus) constitueront un incitatif au covoiturage, notamment vers l'ouest de

l'île de Montréal, difficile à desservir en transport en commun. À moyen terme, l'opportunité de construire un nouveau stationnement incitatif au niveau du futur échangeur A-30 / N-138 à Châteauguay sera évaluée.

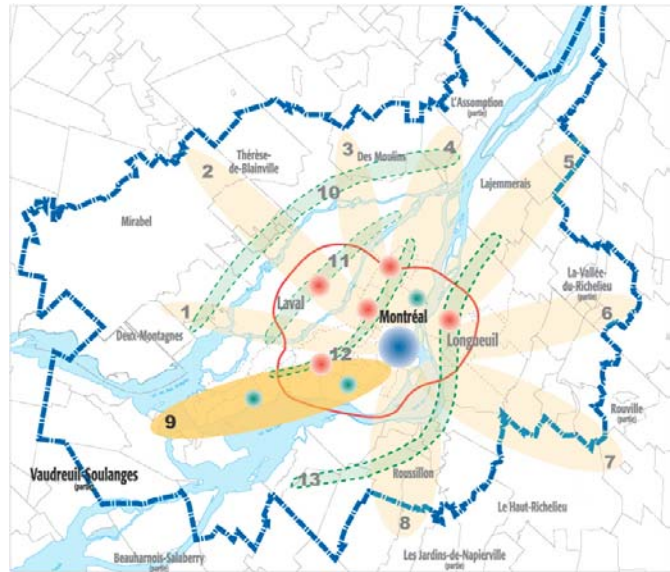
Finalement, suite au prolongement prévu de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine par le MTQ, le stationnement incitatif de Delson pourrait devoir être relocalisé.

### **Planification à moyen et long termes**

Si la ligne de train de banlieue de Delson devient permanente, l'aménagement des gares sera complété et les parcs de stationnement incitatif seront agrandis, notamment celui de Saint-Constant (rue Saint-Pierre) qui pourrait contenir jusqu'à 350 cases. À plus long terme, la ligne pourrait être prolongée vers Saint-Jean-sur-Richelieu (Iberville) ou vers Candiac par la voie du CN, ce qui permettrait de mettre en place un terminus intermodal offrant à la fois un service d'autobus et un lien ferroviaire. L'opportunité d'une nouvelle desserte par train de banlieue jusqu'à Châteauguay sera également évaluée, ce qui permettrait de redéployer les services d'autobus en rabattement.

Dans l'axe de la route 132-138, le stationnement incitatif de Châteauguay pourrait être agrandi alors que de nouveaux stationnements incitatifs pourraient être construits au niveau du futur échangeur A-30 / N-138 à Châteauguay ainsi qu'à Beauharnois.

## **Corridor 9** **Vaudreuil-Soulanges /** **Montréal**



En plus des nombreux circuits de la STM qui desservent tout l'ouest de l'île de Montréal et l'axe de l'autoroute 20, ce corridor de déplacement est desservi depuis plus d'un siècle par la ligne de train de banlieue entre Dorion-Rigaud et le centre-ville. Plusieurs interventions ont permis d'améliorer la qualité du service sur cette ligne depuis 1996, ce qui a permis de faire passer l'achalandage de 2,9 millions de passagers en 1997 à 3,1 millions en 2001.

### **Réalisations 1997-2002**

Le service de train de banlieue sur la ligne de Dorion-Rigaud a été amélioré par :

- l'acquisition de sept nouvelles locomotives plus performantes, au coût de 25 M\$, qui ont permis de réduire les temps de parcours de 8 min entre Dorion et la gare Lucien-L'Allier;
- l'ajout de places de stationnement incitatif aux gares de Dorion et de Pointe-Claire;
- plusieurs travaux d'entretien des infrastructures, du matériel roulant et des gares.

Des études préliminaires, avant-projets ainsi que plans et devis ont été complétés pour les trois projets suivants :

- une nouvelle gare intermodale à Vaudreuil dont la première phase de construction est prévue pour 2002; cette gare améliorera l'accès au train à partir de tout le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges;
- la consolidation des deux gares de l'île-Perrot en une seule au niveau du boulevard Don Quichotte;
- la réalisation d'un nouveau site de garage au nord de l'A-40 à Vaudreuil, dont la construction est prévue pour 2002.

### **Planification à court terme**

La ligne de train de banlieue de Dorion-Rigaud fera l'objet d'investissements importants pour assurer le maintien de son patrimoine. Vingt-deux nouvelles voitures seront acquises d'ici 2005 pour remplacer les voitures 800 qui datent de 1952. Ces nouvelles voitures permettront de réduire les coûts d'entretien et d'augmenter considérablement le confort et la sécurité des 12 000 usagers quotidiens du service. De plus, en raison de la construction prochaine du centre universitaire de santé McGill, les activités de la cour Glen seront relocalisées vers la cour de triage Sortin. Finalement, les quais de certaines gares seront allongés pour qu'ils correspondent à la longueur des trains, alors que d'autres travaux d'entretien divers seront entrepris.

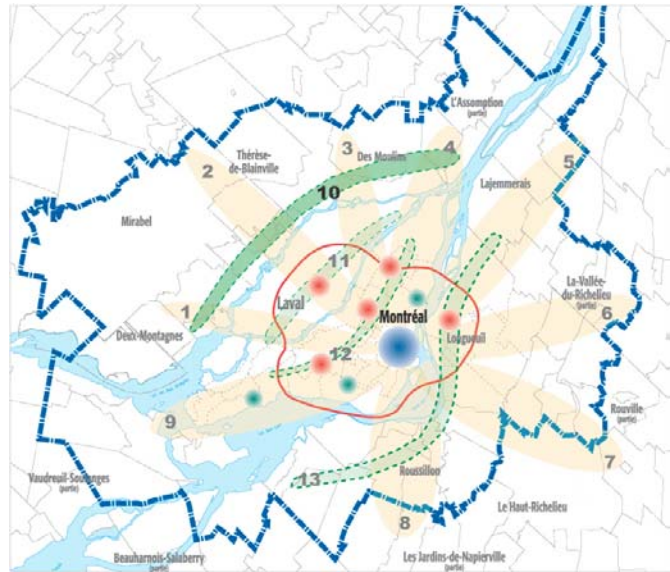
Le développement de la ligne se poursuivra avec l'amélioration en 2003 de la nouvelle gare et du nouveau garage de Vaudreuil, qui entreront en fonction à la fin de 2002. La future gare de Vaudreuil permettra au nouveau CIT de la Presqu'île de mettre en place un service d'autobus en rabattement au train, en collaboration avec les villes de la MTC de Vaudreuil-Soulanges. Des sommes sont également inscrites au PTI pour consolider les deux gares de l'île Perrot en une seule. La capacité des stationnements incitatifs aux gares sera progressivement accrue en fonction de la demande.

### **Planification à moyen et long termes**

La desserte des parcs industriels de l'A-40 à partir de Vaudreuil-Soulanges pourra faire l'objet d'aménagements à moyen terme, en collaboration avec le MTQ, la Ville de Montréal, la STM et le CIT de la Presqu'île.



## **Corridor 10** **Est-ouest Rive-Nord**



Ce corridor en forte croissance regroupe les mouvements entre les quatre MRC de la Rive-Nord. Des services d'autobus dans l'axe est-ouest sont offerts par le CIT Deux-Montagnes, l'OMIT Saint-Eustache, le CIT des Basses-Laurentides et le CIT des Moulins.

### **Réalisations 1997-2002**

La problématique du transport collectif dans l'axe est-ouest sur la Rive-Nord a été analysée dans l'étude de transport collectif de la Rive-Nord, réalisée en 2000 par l'AMT en collaboration avec le CIT Deux-Montagnes, l'OMIT de Saint-Eustache, le CIT des Basses-Laurentides, le CIT des Moulins, le CIT Montcalm, l'OMIT de Repentigny et le MTQ. L'étude comportait plusieurs recommandations quant aux circuits d'autobus et aux infrastructures à mettre en place sur l'ensemble du territoire, notamment la mise en place d'un nouveau terminus métropolitain à Saint-Eustache, en remplacement du terminus sur rue actuel, qui est inadéquat. Un concept a été complété en 2001-2002 pour ce nouveau terminus, en collaboration avec l'OMIT Saint-Eustache, le CIT Deux-Montagnes, le CIT des Basses-Laurentides et la STL.

De plus, de nouveaux terminus métropolitains ont été construits à la gare de Sainte-Thérèse, à Terrebonne (A-25) et à Repentigny. En plus d'être utilisés pour les nombreux mouvements vers Montréal, ces équipements sont aussi utilisés par plusieurs circuits reliant entre eux les différents secteurs de la Rive-Nord.

### **Planification à court terme**

Le nouveau terminus métropolitain de Saint-Eustache sera construit dès 2003, ce qui facilitera les correspondances entre les différents AOT de la Rive-Nord et la STL.

### **Planification à moyen et long termes**

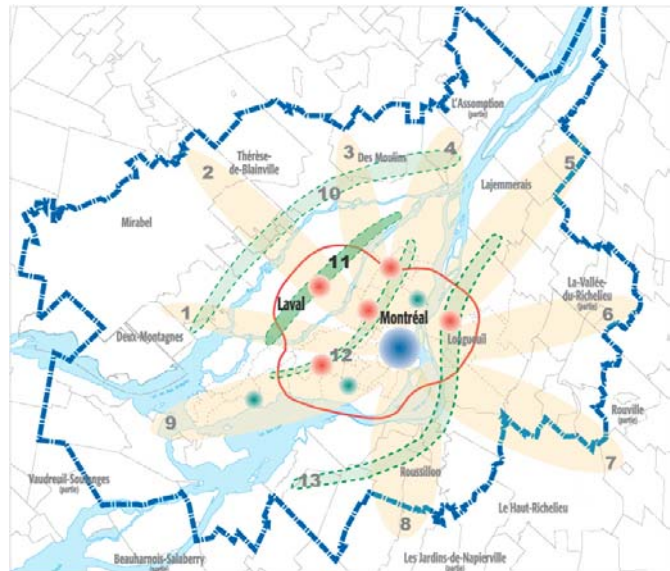
Un nouveau terminus métropolitain pourrait être implanté à Terrebonne (Lachenaie) à la jonction des autoroutes 40 et 640. De plus, l'opportunité d'un nouveau point de correspondance et parc de stationnement incitatif à Bois-des-Filion sera évaluée.

Finalement, en collaboration avec les AOT, les circuits d'autobus reliant les terminus actuels et futurs de la Rive-Nord (Saint-Eustache, Sainte-Thérèse, Terrebonne (A-25), Terrebonne (A-40 / A-640) et Repentigny) seront analysés dans le but d'identifier les mesures préférentielles qui pourraient être mises en place pour réduire les temps de parcours. De plus, les aménagements dédiés aux usagers du transport collectif le long des trajets pourront être améliorés.

## **Corridor 11**

### **Est-ouest**

### **Laval**



Ce corridor en forte croissance regroupe tous les mouvements est-ouest à Laval, particulièrement dans la partie sud de l'île. Ce corridor est desservi par la STL.

#### **Réalisations 1997-2002**

Puisque ce corridor n'était pas identifié à son Plan stratégique de 1997, l'AMT n'est pas intervenue directement pour améliorer les liens est-ouest à Laval. Par contre, la construction du terminus Le Carrefour, qui sert de point focal pour de nombreux circuits est-ouest à Laval, a permis d'améliorer considérablement le niveau de service offert aux usagers en correspondance à cet endroit.

#### **Planification à court terme**

##### **Gestion de la demande**

L'AMT mène actuellement une étude avec la STL et la Chambre de commerce et d'industrie de Laval en vue de développer un plan d'action allégo spécifique à Laval.

##### **Axe de transport collectif en soutien au prolongement du métro**

L'arrivée du métro à Laval imposera une réorganisation complète du réseau de la STL, puisque les stations Montmorency et Cartier deviendront des points de rabattement majeurs des circuits d'autobus. Dans ce contexte, la STL envisage de déployer des voies réservées et d'autres mesures préférentielles sur certains axes est-ouest à Laval afin de profiter de la concentration de services pour bonifier la desserte en transport collectif, consolider l'urbanisation et renforcer le futur centre-ville de Laval. Les aménagements dédiés aux usagers du transport collectif le long de ces axes pourront également être améliorés. L'AMT prévoit donc collaborer avec la STL pour évaluer le ou les corridors les plus prometteurs et élaborer un concept de voie réservée avec mesures préférentielles.

### **Étude et projet pilote de réaménagement d'artères**

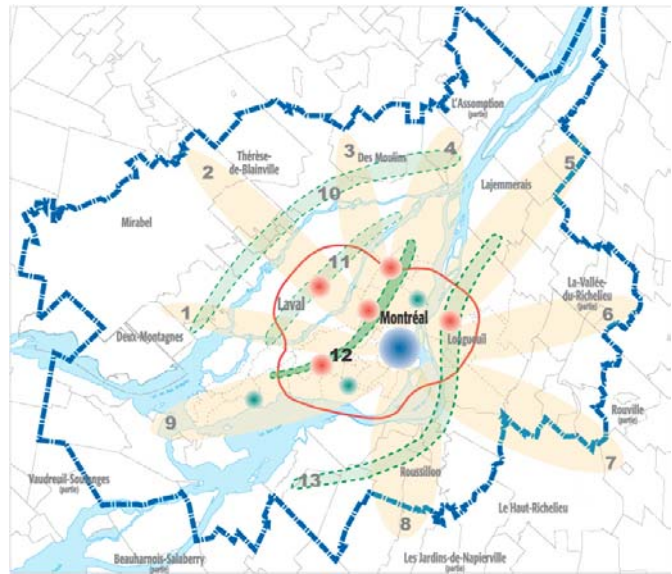
En collaboration avec la Ville de Laval et la STL, une étude de faisabilité et un projet-pilote de réaménagement d'artère seront mis de l'avant pour mieux partager l'emprise entre les usagers du transport collectif et les automobilistes. Le réaménagement de l'artère visera à améliorer le confort et la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

### **Planification à moyen et long termes**

Ces deux dernières mesures étudiées à court terme pourraient entrer en vigueur à l'horizon 2006, au moment de l'ouverture des trois stations de métro de Laval.

## **Corridor 12**

### **Est-ouest Montréal**



Ce corridor de déplacement important regroupe tous les mouvements est – ouest au nord de l’île de Montréal, particulièrement dans l’axe de l’autoroute Métropolitaine (A-40). Ce corridor est desservi par la ligne 5 du métro et par de nombreux circuits d’autobus de la STM.

#### **Réalisations 1997-2002**

Les axes de déplacements entre les extrémités est et ouest de l’île et le centre-nord de Montréal étaient identifiés au Plan stratégique de 1997 de l’AMT.

L’AMT, en collaboration avec la STM et d’autres partenaires, a complété l’étude de faisabilité du prolongement de la ligne 5 du métro entre les stations Saint-Michel et Anjou ainsi que l’étude d’opportunité de la mise en place d’un train léger (SLR) sur le boulevard Henri-Bourassa.

#### **Planification à court terme**

##### ***Voie réservée Côte-des-Neiges / René-Lévesque / du Parc***

Au centre-ville de Montréal, de nouvelles mesures préférentielles sur la rue Jeanne-Mance permettront d’améliorer dès 2003 la fluidité des autobus entre la voie réservée René-Lévesque et celle de l’avenue du Parc. D’autres mesures permettant d’améliorer la signalisation de l’axe sont prévues pour 2004.

##### ***Axe Henri-Bourassa***

En 1999, l’étude d’opportunité d’un train léger (SLR) sur le boulevard Henri-Bourassa par l’AMT et ses partenaires avait conclu que des interventions moins coûteuses devaient être analysées pour améliorer la desserte de cet axe important de transport collectif du nord de l’île de Montréal. Suite à ces conclusions, l’AMT, en étroite collaboration avec la STM, prévoit donc développer en 2003 un concept permettant de fiabiliser et réduire le temps de parcours des nombreux circuits d’autobus de la STM, de

la STL et du CIT des Moulins dans ce corridor. Le concept viserait à offrir un meilleur partage de la voirie aux usagers du transport collectif.

### ***Axe autoroute Métropolitaine***

L'autoroute Métropolitaine (A-40) représente un axe est-ouest de déplacement important d'Anjou à Saint-Laurent, voire Pointe-Claire. Le Plan de gestion des déplacements du MTQ a annoncé l'intention de « *développer un concept original de transport en commun dans l'axe de l'autoroute Métropolitaine... adapté aux besoins de déplacements est-ouest* ». En collaboration avec le MTQ, la STM et la Ville de Montréal, l'AMT étudiera la problématique et analysera les solutions qui pourraient y être apportées. Les interventions restent à définir mais pourraient prendre différentes formes telles que des améliorations à la voie réservée du boulevard Crémazie ou autres mesures préférentielles.

### ***Accessibilité des gares et des stations de métro***

Un accès efficace et sécuritaire aux gares et stations de métro est un élément important du choix d'utiliser le transport collectif. Afin de favoriser l'accessibilité et la sécurité des usagers du transport collectif aux abords des gares et stations de métro, l'AMT analysera l'accessibilité à pied et à vélo à ces équipements et mettra de l'avant des projets pilotes pour y bonifier les voies d'accès par les modes non motorisés.

### ***Système léger sur rail au centre-ville***

Tel qu'observé dans de nombreux projets remarquables en Europe et aux États-Unis, les tramway urbains détiennent un énorme potentiel de revitalisation urbaine. Par ailleurs, l'interconnexion souhaitable au centre-ville des circuits de l'A-10 et de l'avenue du Parc ainsi que l'intérêt d'y desservir de nouvelles destinations, dont la Cité Multimédia et le Vieux-Port, pourraient être mis à profit pour créer l'embryon de ce qui, à terme, deviendrait un véritable réseau de tramways urbains au centre-ville. Une étude d'opportunité est prévue en ce sens par l'AMT en 2003.

### ***Étude et projet pilote de réaménagement d'artères commerciales***

En collaboration avec la Ville de Montréal et la STM, une étude de faisabilité et un projet-pilote de réaménagement d'artère commerciale seront mis de l'avant en 2004 pour mieux partager l'emprise entre les automobilistes et les usagers du transport collectif. Le réaménagement de l'artère viserait à améliorer le confort et la sécurité des usagers du transport collectif, dans un milieu à moyenne ou forte densité. Un tel projet peut constituer une occasion unique non seulement pour offrir plus d'espace au TC, mais également pour mettre en place des services TC dédiés, en soutien à l'activité commerciale. De tels services sur rues commerciales ont été mis en place avec succès dans plusieurs villes d'Europe et d'Amérique du Nord (dont Denver) et ont grandement stimulé la revitalisation de ces artères.

### ***Planification à moyen et long termes***

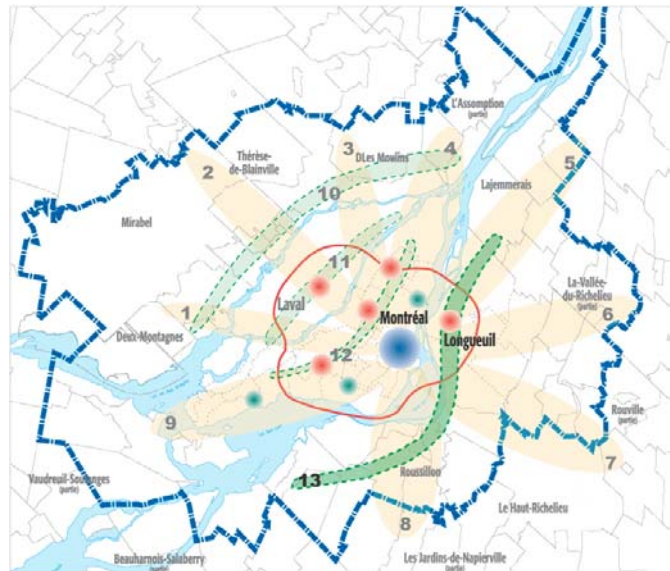
Si son financement est autorisé par le gouvernement du Québec, la ligne 5 du métro sera prolongée entre les stations Saint-Michel et Anjou par l'ajout de six nouvelles stations sur 6,2 km, ce qui nécessite l'acquisition de 72 voitures. Ce projet de 627 M\$

améliorera grandement l'accessibilité de Saint-Léonard et d'Anjou tout en offrant un accès direct au métro pour tous les résidents de l'Est de l'île, au moyen de nombreux rabattement d'autobus et d'un important stationnement incitatif en tête de ligne.

Finalement, en fonction des résultats des études et des projets pilotes à court terme, des interventions pourraient être mises de l'avant pour améliorer les services de transport collectif sur le boulevard Henri-Bourassa et sur l'autoroute Métropolitaine. De plus, le réseau SLR pourrait se développer.

## **Corridor 13**

### **Est-ouest Rive-Sud**



Ce corridor en forte croissance regroupe tous les mouvements est-ouest sur la Rive-Sud, particulièrement dans l'axe du boulevard Taschereau (N-134). Ce corridor est desservi par le RTL et par le CIT Le Richelain.

#### **Réalisations 1997-2002**

La modernisation du terminus Longueuil, qui sert de point focal pour de nombreux circuits d'autobus sur la Rive-Sud, a permis d'améliorer considérablement le niveau de service offert aux usagers en correspondance à cet endroit. De plus, la voie réservée du boulevard Taschereau est utilisée également par les circuits offrant une desserte est-ouest sur la Rive-Sud.

#### **Planification à court terme**

Un nouveau tronçon de voie réservée sera mis en place sur le boulevard Taschereau entre le boulevard Rome et la rue Mario, dans l'arrondissement Brossard. De plus, la voie réservée du boulevard Taschereau sera consolidée par le réaménagement de l'échangeur A-10 / Taschereau.

#### **Planification à moyen et long termes**

À plus long terme, un train léger (SLR) pourrait aussi être aménagé sur le boulevard Taschereau dans le cadre d'une opération de densification et de revitalisation du milieu bâti dans cet axe. Ce SLR consoliderait la desserte de ce secteur et remplacerait les six circuits du RTL qui circulent actuellement sur le boulevard Taschereau.



## 8. FINANCEMENT

La prévision des ressources financières à consacrer aux immobilisations et à l'exploitation du transport collectif pour les dix prochaines années a eu lieu dans le cadre de la préparation du document « *Bilan et perspectives financières du transport en commun, 1991-2010* » produit par l'AMT, la STM, le RTL, la STL et l'Association des CIT en septembre 2001. Ce document a alimenté la révision actuelle du cadre financier du transport en commun par le gouvernement du Québec.

### 8.1 IMMOBILISATIONS

#### 8.1.1 Plan d'investissement

Lors de la préparation du document « Bilan et perspectives » en septembre 2001, les dépenses d'immobilisation pour le réseau métropolitain et les réseaux locaux de transport collectif avaient été estimées à quelque 5,176 G\$ pour la période de 2001 à 2010<sup>11</sup>. Ce montant constitue un consensus de tous les organismes de transport de la région quant aux investissements à allouer au transport collectif d'ici les dix prochaines années. Ce montant, qui semble élevé lorsque comparé aux investissements des dix dernières années, correspond en fait à la somme dépensée en cinq mois seulement par les ménages de la région métropolitaine de Montréal pour se déplacer, tous modes confondus.

Le total de 5,176 G\$ a récemment été augmenté à 5,526 G\$ pour intégrer notamment les résultats des études récentes de prolongement du métro vers Anjou et Longueuil ainsi que le report du projet de l'électrification de la ligne de train de banlieue de Blainville au-delà de l'horizon 2012. Le tableau 8.1 compare les investissements initialement prévus en septembre 2001 avec ceux envisagés maintenant, tels qu'ils ont été détaillés au chapitre 7.

Le maintien du patrimoine du métro nécessite des investissements importants, dont 872 M\$ prévus pour remplacer les voitures MR-63 et 657 M\$ pour remettre en état les stations et les équipements fixes. Ces sommes représentent près du tiers des immobilisations des dix prochaines années. Les prolongements des lignes 2 vers Laval, 5 vers Anjou et 4 à Longueuil totalisent 1,5 G\$.

Des sommes importantes (543 M\$) sont inscrites pour maintenir le patrimoine et poursuivre le déploiement vigoureux du réseau de train de banlieue, ce qui comprend l'augmentation de la capacité sur la ligne Montréal/Deux Montagnes, la mise en place de dessertes ferroviaires vers Mascouche, Saint-Jérôme et l'aéroport Dorval et, l'augmentation de la capacité sur les quatre autres lignes actuelles ainsi que des études d'opportunité et de faisabilité pour d'autres prolongements à moyen terme, notamment vers Repentigny. Un montant de 641 M\$ est également prévu pour remplacer les services actuels d'autobus dans l'axe A-10/pont Champlain par un SLR alors que

---

<sup>11</sup>Ces investissements correspondaient au scénario 3B du document « Bilan et perspectives ».

178 M\$ sont prévus pour assurer le déploiement du RTMA, avec notamment la mise en place du Via-Bus de l'Est.

**Tableau 8.1**  
**Comparaison des immobilisations**  
**du document « Bilan et perspectives » et du Plan stratégique**

(en millions \$)

	<b>"Bilan et perspectives"</b> <b>Scénario 3B</b> <b>2001-2010</b>	<b>Plan</b> <b>stratégique</b> <b>Scénario 3B</b> <b>modifié, 2003-</b> <b>2012</b>	<b>Diff.</b>
<b>RÉSEAU MÉTROPOLITAIN</b>			
<b>Méto</b>			
Maintien du patrimoine <sup>1</sup>	1 691,4	1 691,4	
Développement du réseau			
Prolongement ligne 2 est Laval	378,8	386,8	+8,0
Prolongement ligne 5 Anjou	380,5	630,3	+249,8
Prolongement ligne 4 Longueuil	333,6	544,8	+211,2
Étude ligne 2 ouest Bois-Franc	0,0	0,8	+0,8
	<b>1 092,9</b>	<b>1 562,7</b>	<b>+469,8</b>
<b>Total méto</b>	<b>2 784,3</b>	<b>3 254,1</b>	
<b>Trains de banlieue</b>			
Maintien du patrimoine	127,3	127,3	
Amélioration et consolidation	195,5	195,5	
Électrification ligne Blainville	162,0	0,0	-162,0
Navette Dorval	139,0	153,7	+14,7
Développement autres lignes	97,6	66,6	-31,0
Développement du réseau - total	398,6	220,3	-178,3
<b>Total trains de banlieue</b>	<b>721,4</b>	<b>543,1</b>	
<b>Trains légers (SLR)</b>	<b>655,6</b>	<b>655,6</b>	
<b>RTMA</b>	<b>119,1</b>	<b>178,0</b>	<b>+58,9</b>
<b>TOTAL RÉSEAU MÉTROPOLITAIN</b>	<b>4 280,4</b>	<b>4 630,8</b>	<b>+350,4</b>
<b>RÉSEAUX LOCAUX D'AUTOBUS (STM, RTL, STL)</b>			
Matériel roulant	586,1	586,1	
Infrastructures	212,0	212,0	
Autres	40,0	40,0	
<b>TOTAL RÉSEAUX LOCAUX</b>	<b>838,1</b>	<b>838,1</b>	
<b>CUSMcGill - Relocalisation de la cour Glen</b>	<b>57,4</b>	<b>57,4</b>	
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>5 175,9</b>	<b>5 526,3</b>	<b>+350,4</b>

<sup>1</sup>Ces investissements font partie de la programmation de la STM.

### 8.1.2 Priorisation des investissements

Pour réaliser ces interventions, la priorité sera accordée :

1. au maintien en bon état du matériel roulant et des infrastructures actuelles (2,7 G\$), renouvelés par ordre de désuétude ;
2. à l'amélioration et à la consolidation des services actuels (343 M\$), pour en augmenter la capacité et la fiabilité ;
3. au développement de nouvelles infrastructures lourdes (2,5 G\$), selon leur efficacité à accroître l'achalandage et selon les priorités régionales de développement économique.

Le tableau 8.2 détaille les investissements pour chacun de ces niveaux de priorité.

**Tableau 8.2**  
**Ordre de priorité des investissements**

	(en millions \$)	
	<b>Plan stratégique - 2003 à 2012</b>	
<b>1. MAINTIEN DU PATRIMOINE</b>		
Métro	1 691,4	31%
Trains de banlieue (incluant relocalisation cour Glen)	184,7	3%
Autobus locaux (STM, RTL, STL) et RTMA	838,9	15%
	<b>2 715,0</b>	<b>49%</b>
<b>2. AMÉLIORATION ET CONSOLIDATION DES SERVICES</b>		
Trains de banlieue	195,5	4%
Réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)	147,9	3%
Ventes et perception métropolitain	10,0	0%
	<b>343,4</b>	<b>6%</b>
<b>3. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU</b>		
Métro (prol. ligne 2 est, 4 et 5)	1 562,7	28%
Trains de banlieue	220,3	4%
Trains légers (SLR)	655,6	12%
Réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA)	29,3	1%
	<b>2 467,9</b>	<b>45%</b>
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>5 526,3</b>	<b>100%</b>

### 8.1.3 Service de la dette et contributions gouvernementales, étalement sur 10 ans

L'impact de ces investissements sur le service de dette à assumer par le gouvernement du Québec a été analysé car il représente la majorité des dépenses du programme d'aide au transport en commun. Tel que détaillé au tableau 8.3, le service de la dette assumé par le gouvernement comprend la dette du réseau de métro actuel, celle des projets déjà amorcés et celle des projets à venir. Les subventions du service de la dette de la CUM pour le métro actuel diminuent d'année en année, passant de 71,7 M\$ en 2001 à 40,7 M\$ en 2010. Les subventions au service de la dette courant des

organismes de transport s'éliminent aussi graduellement, passant de 71,7 M\$ à 3,1 M\$ durant la période. Par contre, s'ils étaient entièrement dépensés entre 2001 et 2010, les investissements initialement projetés de 5,176 G\$ se traduiraient en un service de dette pour le gouvernement du Québec augmentant sur toute la période et **atteignant 284,1 M\$ en 2010**.

**Tableau 8.3**  
**Contributions gouvernementales projetées,**  
**scénario 3B « Bilan et perspectives »,**  
**étalement des investissements sur 10 ans**

(en millions \$)

Subvention / Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Service de la dette <b>CUM - métro</b>	71,7	69,2	65,3	67,9	55,0	54,5	53,1	52,5	52,5	40,7
Service de la dette <b>courant</b>	71,7	58,0	62,5	43,5	33,7	25,6	50,7	11,2	8,2	3,1
Service de la dette <b>projeté</b>	0,9	21,9	61,1	99,7	136,8	178,5	208,5	233,4	260,5	284,1
Exploitation (CIT/OMIT)	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0
<b>TOTAL</b>	<b>158,3</b>	<b>163,2</b>	<b>202,9</b>	<b>225,1</b>	<b>239,5</b>	<b>272,6</b>	<b>326,3</b>	<b>311,1</b>	<b>335,2</b>	<b>341,9</b>

En plus du service de la dette pour les projets d'immobilisations, les contributions directes du gouvernement du Québec au transport collectif comprennent les subventions à l'exploitation aux CIT/OMIT. Suite au gel au niveau de 1996, ces subventions ont été supposées constantes au montant de 2001, soit 14,0 M\$ annuellement, pour toute la période 2001-2010.

Au total, les subventions gouvernementales versées en vertu du programme d'aide augmenteraient donc de 183,6 M\$, passant de 158,3 M\$ en 2001 à 341,9 M\$ en 2010, soit une hausse de 116 %. Comme ce montant dépasse la capacité de payer du gouvernement du Québec, les investissements devront être étalés sur une plus longue période.

#### 8.1.4 Service de la dette et contributions gouvernementales, étalement sur 20 ans

Pour réduire l'ampleur des paiements annuels de la dette, les investissements prévus pourraient être étalés sur une plus longue période, soit quinze ou vingt ans. Pour évaluer les impacts d'un tel report des dépenses, deux variantes (1 et 2) ont été analysées et sont résumées au tableau 8.4. Ces variantes sont basées sur les investissements du scénario 3B modifié qui totalisent 5,526 G\$.

**Tableau 8.4**  
**Immobilisations prévues, étalement des investissements sur 20 ans**

	Investissements, scénario 3B modifié 2003-2022	
	Variante 1	Variante 2
<b>Réseau d'autobus</b>		
<b>- Matériel roulant</b>		
STM	419,0	419,0
STL	59,4	59,4
RTL	107,7	107,7
Remplacement de la flotte d'autobus		400,0
	<u>586,1</u>	<u>986,1</u>
<b>- Infrastructures</b>		
STM	148,0 (1)	148,0
STL	22,3 (1)	22,3
RTL	41,7 (1)	41,7
AMT	178,0	178,0
	<u>390,0</u>	<u>390,0</u>
<b>- Autres</b>		
STM	40,0 (1)	40,0
	<u>1 016,1</u>	<u>1 416,1</u>
<b>Réseau du métro</b>		
<b>- Matériel roulant</b>		
STM - Remplacement des MR-63	872,2	872,2
STM - Entretien périodique	23,8 (1)	23,8
STM - Remplacement des MR-73	-	650,0
	<u>896,0</u>	<u>1 546,0</u>
<b>- Infrastructures</b>		
STM - Réno-Systèmes	575,7	575,7
STM - Réno-stations II	81,4	81,4
STM - Entretien périodique	43,3 (1)	43,3
	<u>700,4</u>	<u>700,4</u>
Prolongement - métro ligne 2	386,8	386,8
Prolongement - métro ligne 4	544,8	544,8
Prolongement - métro ligne 5	630,3	630,3
	<u>1 561,9</u>	<u>1 561,9</u>
<b>- Autres</b>		
STM	95,0 (1)	95,0
	<u>3 253,3</u>	<u>3 903,3</u>
<b>Réseau de trains de banlieue et SLR (AMT)</b>		
Trains - Amélioration de services	213,3	213,3
Modernisation -Ligne Deux-Montagnes	110,3	110,3
Remplacement de la flotte de trains		200,0
Relocalisation de la cours Glen	57,4	57,4
Ligne Montréal/St-Jérôme	13,7	13,7
Ligne Montréal Mascouche	40,0	40,0
Ligne Montréal Delson	13,0	13,0
Étude SLR -A/10 et Parc	14,6	14,6
SLR -A/10	641,4 (2)	641,4
Navette Dorval	153,7	153,7
	<u>1 257,4</u>	<u>1 457,4</u>
<b>Total</b>	<b>5 526,8</b>	<b>6 776,8</b>

<sup>1</sup>Ces investissements sont payés au comptant par les AOT et n'ont donc aucun impact sur le service de dette du MTQ.

<sup>2</sup>Ce projet est financé à 50% par le gouvernement du Québec et 50% par le gouvernement fédéral.

## Variante 1

La variante 1 suppose un étalement sur 20 ans (2003-2022) des projets précédemment présentés. Ainsi, les travaux de prolongement du métro vers Anjou et Longueuil, qui représentent des investissements importants par rapport aux nouveaux usagers attirés, pourraient n'avoir lieu qu'entre 2013 et 2018.

Selon ce scénario, la contribution gouvernementale au service de la dette projeté passe, en 2010, de 284,1 M\$ à 227,4 M\$, soit une diminution de 56,7 M\$ ou de 20 % par rapport au scénario de base.

Pour financer la part de l'AMT sur l'ensemble des projets, on doit ajouter 1 ¢ par 100 \$ de richesse foncière uniformisée au fonds d'immobilisations métropolitain à raison de 1/3 de 1 ¢ en 2003, 2/3 de 1 ¢ en 2004 et 1 ¢ en 2005.

## Variante 2

L'étalement des immobilisations sur 20 ans impose d'intégrer les projets de maintien du patrimoine à prévoir entre 2012 et 2022, qui totalisent 1 250 M\$. En conséquence, la variante 2 tient compte du renouvellement à long terme de la flotte des autobus (400 M\$), du matériel roulant MR-73 du métro (650 M\$) et des trains de banlieue (200 M\$) jusqu'en 2022.

Avec la variante 2, la contribution gouvernementale au service de la dette projeté jusqu'à 2012 demeure inchangée par rapport à la variante 1, mais atteint 357,5 M\$ en 2022. La variante 2 révèle aussi qu'aux alentours des années 2017 et suivantes, les liquidités seront insuffisantes et que l'ajout de 1 ¢ additionnel au fonds d'immobilisations métropolitain sera nécessaire pour financer les projets de maintien du patrimoine à long terme.

## 8.2 EXPLOITATION

### 8.2.1 Hypothèses de base

Dans le cadre de la préparation du document « *Bilan et perspectives financières du transport en commun, 1991-2010* », les coûts d'exploitation, les revenus et les budgets totaux des organismes de transport ont été analysés en détail pour chacune des dix prochaines années. Les hypothèses<sup>12</sup> présentées au tableau 8.5 ont été retenues pour cette analyse par l'AMT, la STM, le RTL, la STL et l'Association des CIT. Bien que la moyenne annuelle de l'indice du prix en transport des dix dernières années ait été de 2,53 %, l'indexation annuelle des tarifs, des coûts d'exploitation et des contributions municipales jusqu'en 2010 a été estimée à 3,0 % pour tenir compte des prix du carburant à la hausse, du vieillissement des installations ainsi que des coûts croissants pour l'entretien majeur et pour les avantages sociaux des employés.

---

<sup>12</sup> Ces hypothèses correspondent au scénario 3B du document « Bilan et perspectives ».

**Tableau 8.5**  
**Hypothèses quant au taux annuel**  
**de croissance des paramètres**

Achalandage	Tarifs moyens	Coûts d'exploitation	Contributions municipales
<b>Moyenne régionale: +1,7 %</b>			
STM, métro	+1,5 %		
STM, autobus	+0,5 %	+3,0 %	+3,0 %
RTL et STL	+1,5 %		
AMT, trains de banlieue	+8,0 %		
CIT et OMIT	+5,0 %		

Les hypothèses suivantes ont également été retenues :

- Les revenus et dépenses d'exploitation et d'immobilisations de chaque AOT tiennent compte de la mise en service, en janvier 2006, de la ligne 2 est du métro vers Laval et, en janvier 2007, d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'A-10. Les impacts sur l'achalandage de ces deux projets ont été intégrés dans les prévisions de chacun des organismes de transport.
- Les prévisions des coûts d'exploitation tiennent compte de l'impact de la hausse d'achalandage sur l'offre de service et des particularités de chacune des AOT.
- Les contributions municipales aux trains de banlieue varient en fonction de l'évolution des coûts de gestion et d'exploitation, selon la loi de l'AMT.
- L'éventuelle réorganisation du financement du métro n'a pas été considérée dans le calcul des revenus et dépenses prévisionnels des organismes de transport.
- À partir de 2002, les coûts d'exploitation des terminus sont facturés en fonction de leur utilisation par les AOT (2002 : 20 %, 2003 : 25 %, 2004 : 30 %, 2005 : 35 %, 2006 : 40 %, 2007 : 45 % et suivantes : 50 %).
- Les revenus et les dépenses des services du transport adapté sont exclus.
- Les dépenses d'immobilisations sont établies selon les dispositions du programme d'aide gouvernementale au transport en commun.

Le tableau 8.6 présente l'achalandage annuel de chaque AOT, tel qu'établi à partir de ces hypothèses. La baisse d'achalandage à la STL en 2006 reflète l'arrivée du métro à Laval alors que l'arrivée du SLR dans l'axe de l'A-10 n'affecte pas la croissance d'achalandage du RTL.

Selon ces hypothèses de croissance de l'achalandage et en supposant une hausse de tarifs moyens de 3,0 % par année, les revenus des usagers atteindront 647,9 M\$ par année en 2010.

**Tableau 8.6**  
**Évolution de l'achalandage des AOT, 2001-2010**

(en millions de passages)

Année	STM	RTL	STL	Cour. nord	Cour. sud	AMT-train	SLR	TOTAL	Variation annuelle
2001	356,0	29,3	18,0	5,5	7,0	13,0		428,8	-
2002	359,5	29,8	18,2	5,8	7,3	14,8		435,4	1,5%
2003	363,1	30,2	18,5	6,1	7,7	15,8		441,4	1,4%
2004	366,7	30,7	18,8	6,4	8,1	16,6		447,2	1,3%
2005	370,3	31,1	19,1	6,7	8,5	18,9		454,5	1,6%
2006	379,9	31,6	18,4	7,1	8,9	22,0		467,9	2,9%
2007	386,6	31,9	18,7	7,4	9,3	22,4	5,7	482,1	3,0%
2008	390,5	32,4	19,0	7,8	9,8	22,8	5,8	488,1	1,2%
2009	394,3	32,9	19,3	8,2	10,3	23,1	5,9	494,0	1,2%
2010	398,2	33,4	19,6	8,6	10,8	23,5	6,1	500,1	1,2%
Variation nette 2001-2010	12%	14%	9%	55%	55%	81%	-	17%	
Variation annuelle nette 2001-2010	1,3%	1,5%	1,0%	5,0%	5,0%	6,8%	-	<b>1,7%</b>	

### 8.2.2 Manque à gagner prévisible en 2010

Les hypothèses retenues pour la période 2001-2010 ont permis d'établir que le manque à gagner des organismes de transport dans la région pourrait totaliser **160 M\$ en 2010**, soit environ 10 % du budget projeté. En effet, les coûts d'exploitation des organismes de transport, indexés au taux de 3,0 %, passeraient de 811 M\$ en 2001 à 1 281 M\$ en 2010, soit une hausse de 58 %. Cette hausse de 470 M\$ serait en partie absorbée par la hausse de 50 % (+248 M\$) des revenus, ce qui porterait le ratio d'autofinancement à près de 51 % des dépenses d'exploitation en 2010. Le déficit d'exploitation passerait de 267 M\$ en 2001 à 467 M\$ en 2010, soit une augmentation de 75 %. Cependant, les contributions municipales, indexées au taux de 3,0 %, passeraient de 357 M\$ en 2001 à 455 M\$ en 2010, soit une hausse de 98 M\$ ou de 28 %. Le manque à gagner estimé à 160 M\$ est donc un montant en sus d'une hausse de 3,0 % par année des contributions municipales.

Dans l'hypothèse où les investissements de 5,526 G\$ seraient étalés sur 20 ans plutôt que sur dix ans, le manque à gagner annuel en 2010 serait de l'ordre de 85 M\$ pour les équipements de nature métropolitaine, soit le métro, les trains de banlieue et le RTMA.

### 8.2.3 Révision du cadre financier

L'identification de ce manque à gagner prévisible a constitué le point de départ du processus actuel de révision du cadre financier du transport en commun, tel qu'entrepris par le gouvernement du Québec. La révision vise à identifier des sources additionnelles pour assurer au transport collectif un financement suffisant, durable et équitable, autant sur le plan local que métropolitain. Ces nouvelles sources devront tenir compte du



fardeau fiscal global et de la capacité de payer des contribuables et des bénéficiaires indirects que sont les automobilistes. Un meilleur équilibre doit donc être établi entre les contributions financières des municipalités, des usagers, du gouvernement et des automobilistes. Par ailleurs, certaines règles de partage incluses dans la Loi sur l'AMT devront être révisées.

Selon les principes directeurs mis de l'avant par le conseil d'administration de l'AMT, les nouvelles sources devront :

- être prévisibles, stables, suffisantes et autonomes ;
- améliorer l'équilibre des contributions entre les partenaires ;
- être implantées dans des conditions favorables;
- être faciles à administrer;
- être exportables ailleurs au Québec.

Le tableau 8.7 présente l'évolution du partage des contributions des partenaires d'ici 2010. En supposant le maintien des règles actuelles, la contribution des automobilistes passera de 7,8 % actuellement à 5,1 % en 2010, alors que la contribution des usagers diminuera également. À l'horizon 2010, le partage suivant serait plus équitable et refléterait mieux les avantages perçus par chaque partenaire : 39 % pour les usagers, 35 % pour les municipalités, 16 % pour le gouvernement et 10 % pour les automobilistes.

**Tableau 8.7**  
**Partage visé des contributions au financement du transport collectif**

	2001	Statu quo 2010	Proposition d'orientations 2010
Usagers	39,1%	37,4%	39,0%
Municipalités	37,0%	38,2%	35,0%
Gouvernement	16,1%	19,3%	16,0%
Automobilistes	7,8%	5,1%	10,0%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

La Loi sur l'AMT inclut les différentes formules de partage et les contributions au financement des transports métropolitains, autant au chapitre des coûts d'exploitation que des budgets d'immobilisations. La révision du cadre financier est l'occasion, à partir de l'expérience vécue depuis six ans, d'apprécier et de modifier au besoin les formules de partage pour qu'elles soient à la fois équitables et susceptibles d'être réellement incitatives au développement des transports collectifs. Les formules visées sont plus particulièrement :

- le partage du financement du métro ;
- le partage des coûts d'exploitation des trains de banlieue ;
- le financement de l'intégration tarifaire ;
- le financement des équipements métropolitains et du maintien de leur patrimoine.

## 9. SYNTHÈSE ET CONCLUSION

### 9.1 BILAN DU PLAN STRATÉGIQUE 1997-2007

Suite à une large consultation, l'AMT a produit en 1997 le Plan stratégique de développement du transport collectif intitulé « Partenaires, maintenant vers 2007-une vision métropolitaine ». Cinq ans après l'adoption de ce plan, l'AMT a préparé un bilan de ses réalisations afin d'évaluer, à mi-parcours, l'efficacité des efforts déployés. Ce bilan a permis de réviser le plan de 1997 afin de poursuivre le développement vigoureux du transport collectif d'ici 2007, avec l'horizon de 2012, et de s'attaquer résolument au changement de la mobilité. La révision du Plan stratégique s'est également appuyée sur un diagnostic de l'évolution de la demande de transport, de ses déterminants et du contexte institutionnel depuis 1997.

Comme en témoignent les résultats des enquêtes O-D de 1987, 1993 et 1998, les tendances lourdes de la démographie et du développement urbain ont été jusqu'à maintenant défavorables au transport collectif. Malgré ce contexte difficile, les efforts combinés de l'AMT, des sociétés de transport, des CIT/OMIT et des autres partenaires ont permis de renverser le déclin de l'achalandage du transport collectif et d'atteindre des niveaux inégalés d'achalandage depuis plus de vingt ans avec 10 % de croissance en cinq ans. Les données récentes du recensement de 2001 font état d'une croissance démographique au centre de l'agglomération et d'un ralentissement de la croissance des couronnes. Ces nouvelles tendances peuvent être utilisées pour favoriser l'utilisation des transports collectifs existants. Cependant, le financement de l'exploitation du transport en commun constitue actuellement un obstacle important à toute politique de relance du TC car les AOT et les usagers peuvent difficilement fournir des efforts financiers additionnels importants.

Alors que le Plan stratégique de 1997 visait 51 000 déplacements TC de plus en période de pointe du matin d'ici 2007, les données de 2001 permettent d'estimer que ce sont 34 000 nouveaux déplacements TC qui se sont déjà ajoutés chaque matin. C'est donc dire que **les objectifs fixés pour 2007 sont déjà sur le point d'être atteints.**

En étroite collaboration avec ses partenaires, l'AMT a réalisé les objectifs du Plan stratégique par le biais de sept approches d'interventions, en œuvrant à la fois au niveau de l'offre de transport dans les corridors métropolitains, de l'intégration des modes de transport, des tarifs, de la promotion du TC, des programmes-employeurs, des municipalités et du financement du TC. Une première évaluation après cinq ans démontre que **80 % des activités prévues d'ici 2007 ont déjà été réalisées ou décidées**, avec des niveaux de réussite élevés. Les investissements les plus importants ont été consacrés au soutien aux réseaux locaux et à l'amélioration de l'offre de transport dans les neuf corridors métropolitains, avec des succès remarquables au niveau des trains de banlieue et du réseau métropolitain de transport par autobus. De plus, des stratégies innovatrices ont été mises de l'avant avec succès pour influencer la demande de déplacement, dont notamment l'intégration tarifaire, les programmes allégo, la promotion et les activités de marketing direct.

Ce bilan a permis de conclure que la démarche mise de l'avant par le Plan stratégique de 1997 a porté fruit, au bénéfice de la mobilité et de la qualité de vie dans l'agglomération.

## 9.2 RÉVISION DU PLAN STRATEGIQUE 1997-2007, HORIZON 2012

Le Plan stratégique révisé permet d'encadrer les actions de l'AMT pour développer les transports collectifs métropolitains d'ici 2007 et au-delà. Le plan comprend un diagnostic faisant état de l'augmentation de l'achalandage du transport collectif dans la région depuis 1996, malgré des tendances lourdes défavorables. Le Plan met de l'avant une vision de développement durable pour la région métropolitaine de Montréal, cohérente avec celle du Cadre d'aménagement et avec les objectifs des municipalités. Le Plan identifie quatre défis à relever pour 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, soit les défis du **TRANSPORT**, de l'**AMÉNAGEMENT**, du **FINANCEMENT** et de la **MOBILISATION**. Le Plan révisé fait passer l'objectif d'augmentation annuelle de l'achalandage du transport collectif dans la région de 1,0 % qu'il était à **1,7 % par année, voire de 2,7 % par année** si tous les partenaires de la région parvenaient à unir leurs efforts vers l'atteinte des objectifs de Kyoto de réduction des gaz à effet de serre.

Pour relever les quatre défis identifiés plus tôt, le plan met de l'avant une série d'approches et d'axes d'intervention spécifiques. Les interventions du défi transport visent, d'une part, à améliorer l'offre de transport collectif par le biais des approches GÉOGRAPHIQUE et INTÉGRATION puis, d'autre part, à influencer la demande de déplacements grâce aux approches TARIFAIRE, EMPLOYEUR et PROMOTION. Les interventions du défi aménagement ont pour but d'inviter la CMM, les MRC et les municipalités à déployer une stratégie de développement urbain favorable au transport collectif. La mobilisation des efforts de tous les intervenants de la région en faveur du transport collectif est une condition essentielle à la réussite des projets proposés et à l'atteinte des objectifs visés, tout comme la mise en place de mécanismes de financement visant à doter le TC de ressources financières suffisantes au niveau de l'exploitation et des immobilisations.

Pour le développement de l'offre de transport collectif métropolitain, le Plan ajuste légèrement la définition des neuf corridors métropolitains vers le centre de l'agglomération tout en ajoutant également quatre nouveaux corridors est-ouest sur la Rive-Nord, à Laval, à Montréal et sur la Rive-Sud. En continuité avec les efforts du Plan stratégique de l'AMT de 1997 et en cohérence avec les projets du Plan de gestion de déplacements, le Plan stratégique révisé entrevoit des investissements totaux de 5,5 G\$ au cours des dix prochaines années, dont 3,3 G\$ pour le maintien du patrimoine et le développement du réseau du métro, 543 M\$ pour le réseau de trains de banlieue, 655 M\$ pour le futur réseau de trains légers (SLR) et 170 M\$ pour la mise en place d'équipements métropolitains en soutien au déploiement graduel du réseau élargi de transport métropolitain par autobus (RTMA).

Ce Plan stratégique révisé offre donc à la région un cadre solide pour assurer le développement des transports collectifs métropolitains. Les ajustements annuels du plan permettront de s'adapter à l'évolution du contexte et aux décisions qui se prendront

progressivement au niveau de la CMM et des villes, notamment via le schéma d'aménagement métropolitain et les plans d'urbanisme. Le Plan stratégique de l'AMT encadrera également les plans stratégiques de la STM, du RTL, de la STL et des CIT et OMIT qui seront élaborés sous peu. Le Plan stratégique 1997-2007, horizon 2012, constitue donc un outil de planification et de travail pour alimenter les réflexions métropolitaines ainsi qu'un cadre d'action réaliste pour agir sur la mobilité.



Agence métropolitaine de transport  
500, Place d'Armes, 25<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2Y 2W2  
Téléphone : (514) 287-2464  
Télécopieur : (514) 287-2460

[www.amt.qc.ca](http://www.amt.qc.ca)