



*Agence métropolitaine de transport*

***Le financement du transport en commun :  
une priorité***

**Programme triennal  
d'immobilisations (PTI)  
2002-2003-2004**

30 octobre 2001

**Programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004**

**TABLE DES MATIÈRES**

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE-DIRECTRICE GÉNÉRALE.....	i
<b>1. PRESENTATION GÉNÉRALE ET FAITS SAILLANTS.....</b>	<b>1</b>
<b>2. LES DEFIS ET ENJEUX METROPOLITAINS DU TRANSPORT DES PERSONNES .....</b>	<b>15</b>
<b>3. ORIENTATIONS, AXES D'INTERVENTION ET OBJECTIFS DE L'AMT.....</b>	<b>17</b>
<b>4. LA PLANIFICATION DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS ET LES PRIORITES.....</b>	<b>31</b>
4.1 LES PRIORITES, OBJECTIFS, PRINCIPES ET CRITERES DE SELECTION.....	37
4.1.1 Les priorités du PTI 2002-2003-2004 .....	37
4.1.2 Les principes .....	38
4.1.3 Les critères de sélection .....	39
4.1.4 Règles encadrant l'usage du Fonds d'immobilisations de l'AMT.....	40
4.2 L'ORDRE DE PRIORITE DES PROJETS D'IMMOBILISATIONS DE L'AMT .....	46

*33-45  
manque*

**Annexes**

1. Partenaires ayant répondu à la consultation en date du 19 octobre	1
2. Projets soumis par les partenaires en date du 19 octobre	2
3. Transfert des actifs métropolitains	10
4. Fiches synthèses des projets d'immobilisations	
A. Maintien du patrimoine	11
B. Consolidation des axes	
1. Corridor Champlain – Centre CUM	23
2. Corridor Rive-Sud Ouest – Centre CUM	29
3. Corridor Vaudreuil-Soulanges – Centre CUM	35
4. Corridor Deux-Montagnes – Centre CUM	41
5. Corridor Marcel-Laurin – Saint-Laurent	48
6. Corridor boulevard des Laurentides – Nord CUM	52
7. Corridor boulevard Pie-IX / A-25 – Laval	64
8. Corridor Rive-Nord Est – Centre CUM	72
9. Corridor Rive-Sud – Centre CUM	80
10. Projets métropolitains en support aux réseaux locaux	95
C. Prolongements de métro	106
D. Trains légers (SLR)	109
E. Trains de banlieue	112

*Manque  
p. 10-11*

*manque → 95 à 105*

## **Message de la présidente-directrice générale**

Le Conseil d'administration de l'AMT est fier de présenter le budget d'investissement et le programme triennal d'immobilisations (PTI) 2002-2003-2004, adoptés à la séance du 26 octobre 2001. Les PTI et budget font suite à une longue consultation des intervenants de la région que sont les Municipalités Régionales de Comté, la Communauté Urbaine de Montréal, la ville de Laval, ainsi que les sociétés de transports, les CIT et OMIT, qui ont largement appuyé les orientations, les priorités, les objectifs et les projets proposés.

Le programme retenu est en accord avec le Plan de gestion des déplacements du Ministère des Transports du Québec (MTQ), avec le Cadre d'aménagement, récemment adopté et avec le plan stratégique de l'AMT.

En lien avec son plan stratégique, l'AMT retient comme priorité pour 2002 :

- la consolidation des activités
- la réalisation des projets en cours
- le financement adéquat du développement de l'achalandage et du transport en commun du maintien du patrimoine physique
- les études de développement et la révision de la planification métropolitaine

**Le programme d'immobilisations prévoit 1 651,8 M\$ d'investissement dont 607,1 M\$ déjà autorisés, très largement financés par le gouvernement du Québec.**

**Le plan triennal d'immobilisations (PTI) 2002-2003-2004 traduit cette volonté d'agir. Le PTI, de l'ordre de 819,0 M\$, inclut la réalisation du métro de Laval, les prolongements du métro et l'avant-projet du futur SLR/A-10/Estacade.**

**Le PTI met tout d'abord l'accent sur le maintien du patrimoine actuel du réseau du métro et des lignes de trains, en y consacrant 153,6 M\$, dans le but d'en assurer la conservation et de générer des économies d'exploitation importantes pour l'AMT et la STCUM.**

**Les projets de modernisation des équipements fixes dans le métro ainsi que les projets d'intervention sur les trains, tels que le remplacement des voitures de Rigaud, les modifications au matériel roulant et aux gares ou la relocalisation des activités de la cour Glen en sont les principaux exemples.**

**L'accroissement de l'achalandage dans les corridors de transport en commun via le développement du réseau métropolitain d'autobus continue d'être privilégié.**

**Accroître l'achalandage du transport en commun dans les corridors métropolitains identifiés, et sur le territoire des sociétés de transport, des CIT et des OMIT en diminuant l'usage de l'automobile pour fins d'études et de travail. Cette stratégie, orientée vers les services aux clients, contribue à diminuer la congestion sur les routes et le nombre de voitures au centre de l'Île de Montréal. Elle consolide les pôles de développement et les infrastructures localisées, principalement au centre de l'Île de Montréal, de Laval et Longueuil ; ceci au coût le plus économique pour la société.**

Les parcs de stationnement incitatif, les voies réservées, les express, les dessertes régionales d'autobus, la promotion, l'organisation des terminus, les trains et les services des sociétés de transport, des CIT et des OMIT supportent cette stratégie.

À cet effet, des projets au coût de 194,3 M\$, dont la plupart sont en cours de réalisation, procureront d'ici 2003, 8 400 places de stationnements additionnelles, 40,0 kilomètres de voies réservées de plus et 9 aménagements et rénovations de terminus

**L'AMT privilégie, dans ses choix budgétaires, le soutien aux activités et services de l'ensemble des organismes de transport de la région métropolitaine en y réservant 22,1 M\$.**

La révision du plan stratégique 1997-2007, l'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes, les mesures préférentielles au transport en commun, l'amélioration des services, les systèmes d'information intégrés, une réflexion sur les STI, l'élargissement du transport adapté, une vaste campagne sociétale, le règlement du dossier des transferts d'actifs en sont les éléments moteurs.

**Consolider et développer le réseau de transport métropolitain pour stimuler l'accroissement de l'offre de transport, et pour consolider la desserte des noyaux urbanisés prioritaires, correspond aux choix financiers les plus importants pour plus de 524,0 M\$.**

Les décisions découlant des études de prolongement de deux lignes de métro, soit la ligne 5 vers Anjou et la ligne 4 vers le centre de Longueuil, la réalisation du métro à Laval, la réalisation de l'avant-projet d'un système léger sur rails sur l'estacade, dans le corridor de l'A/10 et les études du SLR sur l'avenue du Parc et le Parc Jean-Drapeau en sont les principaux projets. Les dessertes métropolitaines et les viabus complètent les projets prévus. Les investissements pour accroître l'offre de services sur la ligne de trains Montréal/Deux-Montagnes (+ 80 % d'achalandage en trois ans), sur la ligne de trains Montréal/Blainville, dont les objectifs d'achalandage visés ont été atteints rapidement, pour implanter le service complet sur la ligne Montréal/Saint-Hilaire vers le centre-ville, ou pour développer le service de la ligne Montréal/Delson contribuent à cette priorité. Les décisions découlant des études de faisabilité de la navette ferroviaire de Dorval et les études d'opportunité du train de Mascouche, du train vers Saint-Jérôme, de Repentigny, et de Varennes s'inscrivent aussi dans cette orientation.

Avec ces efforts impressionnants, la relance du transport en commun dans la région métropolitaine devrait être facilitée, et réussir à contrebalancer l'attrait sans cesse croissant que l'automobile exerce sur les citoyens.

**Nous remercions tous ceux et celles qui ont contribué à préparer le budget d'immobilisations et le programme triennal d'immobilisations.**



**Florence Junca-Adenot**  
**Le 30 octobre 2001**

FJA/it

## 1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE ET FAITS SAILLANTS

L'AMT présente la planification de ses projets d'immobilisations et son programme triennal d'immobilisations (PTI) 2002-2003-2004.

**Le Programme d'immobilisations de l'AMT** tient compte des orientations définies dans le Plan stratégique de l'AMT et des projets annoncés dans le Plan de gestion des déplacements du ministère des Transports. Il **totalise 1 651,8 M\$,** soit 607,1 M\$ pour des projets autorisés (dont 411,5 M\$ pour les prolongements de métro et les grands projets) et 1 044,7 M\$ de nouvelles initiatives (dont 801,4 M\$ pour les prolongements de métro et les grands projets).

**Le PTI 2002-2003-2004** s'élève à 819,0 M\$, soit 403,0 M\$ pour les projets autorisés (dont 289,7 M\$ pour les prolongements de métro et les grands projets) et 416,0 M\$ de nouvelles initiatives (dont 234,3 pour les prolongements de métro et les grands projets).

Les ressources disponibles pour le **Fonds d'immobilisations 2002 de l'AMT s'établissent à 15,0 M\$ comparativement à 14,9 M\$ en 2001** et incluent 0,1 M\$ découlant de l'élargissement du territoire. Elles proviennent des contributions municipales de 1 ¢ du 100 \$ établies selon la richesse foncière uniformisée de 2000 pour l'année 2002. Elles sont complétées par les demandes adressées aux programmes d'aide gouvernementaux et d'autres ressources prévues; ce Fonds permet de planifier des projets de 246,8 M\$ pour 2002, dont une bonne partie correspond à des projets autorisés en 2000 et 2001 par le gouvernement du Québec. Les nouvelles initiatives pour 2002 s'élèvent à 91,9 M\$.

**Le conseil d'administration a adopté les budgets 2002 et le PTI 2002-2003-2004 pour fins de consultation, à sa séance du 6 août 2001.**

Les budgets ont été soumis pour consultation auprès de la CUM, la Ville de Laval et des MRC, même si la Loi sur l'AMT ne prévoit plus cette consultation depuis novembre 2000. Les organismes de transport ont reçu une copie des budgets pour avis.

**Le conseil d'administration a approuvé à sa séance du 26 octobre le PTI 2002-2003-2004.**

## FAITS SAILLANTS DU PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2002-2003-2004

Le PTI 2002-2003-2004 s'élève à 819,0 M\$, soit 403,0 M\$ pour les projets autorisés (dont 289,7 M\$ pour la réalisation du métro à Laval, les études de SLR) et 416,0 M\$ de nouvelles initiatives (dont 234,3 M\$ pour le prolongement de métro et les grands projets). Le budget des projets pour 2002 est de 257,7 M\$, dont 91,9 M\$ en nouvelles initiatives. La participation du Fonds métropolitain est de 15,0 M\$ pour 2002.

Le récent Plan de gestion des déplacements du ministère des Transports autorise les ressources et les projets nécessaires au développement efficace des transports collectifs pour les prochaines années, dans la région métropolitaine. Les projets prévus auront un impact certain sur le développement et l'utilisation du transport en commun.

Le niveau de 15,0 M\$ de contributions municipales au Fonds d'immobilisations métropolitain prévu pour 2002 et pour les années suivantes est inférieur aux prévisions de 17 M\$ lors de la création de l'AMT. Cette baisse s'explique par la baisse des valeurs foncières. Elle devrait se poursuivre avec le dégel des rôles d'évaluation.

Le Fonds d'immobilisations métropolitain permet de financer la portion, en général de 25 %, qui relève de la région, pour le financement des projets d'immobilisations.

### Évolution de la richesse foncière uniformisée

(en millions de \$)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 *
CUM	103,373,2	92 943,6	95 699,2	90 953,1	88 700,1	89 109,5	89 109,5
Villes de la STRSM	15 894,9	15 807,8	15 695,7	15 313,3	14 949,8	15 125,3	15 125,3
Laval	15 695,1	14 847,1	14 943,1	14 889,8	13 905,9	14 399,5	14 399,5
Rive-Sud	14 894,6	15 083,3	15 667,4	15 691,8	15 496,8	15 800,9	16 824,6
Rive-Nord	14 758,9	14 883,2	14 568,2	14 504,7	14 338,1	14 721,6	16 628,2
Total	164 616,7	153 565,0	156 573,6	151 352,7	147 390,7	149 156,8	152 087,1

\* Tient compte de l'élargissement du territoire

## SYNTHÈSE DES PROJETS DES TROIS PROCHAINES ANNÉES

- Maintien du patrimoine :

- contribution à Réno-système/métro ;
- entretien des équipements métropolitains ;
- transfert des actifs des sociétés ;
- entretien des équipements sur toutes les lignes de trains ;
- relocalisation des activités de la cour Glen ;
- correction des interférences électromagnétiques ;
- étagement de la jonction de l'est ;
- acquisitions de 22 voitures sur la ligne de trains Montréal/Dorion-Rigaud.

- Consolidation des axes:

- projets en cours en 2002 : gestion de la circulation aux approches du terminus Centre-ville Terminus Côte-Vertu, voie réservée 138, voie réservée A-25 ;
- ajout de 8 375 places de stationnement, portant à 29 385 les places disponibles et à 117,1 km les voies réservées par rapport à 49,1 km en 1996 ;
- voie réservée Taschereau, terminus Saint-Eustache.

- Mesures préférentielles et initiatives :

- mesures préférentielles au transport en commun principalement sur le territoire de la nouvelle ville de Montréal ;
- harmonisation des horaires des AOT et système d'automatisation intégré ;
- signalisation dynamique et service téléphonique à la clientèle ;
- projet d'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes ;
- billetteries et terminus intégrés.

- Accroissement de la capacité des trains de banlieue :

- projets terminés en 2002 et 2003 : consolidation du service de trains de Montréal/Dorion/Rigaud, service de trains complet Montréal/Saint-Hilaire, service de trains complet Montréal/Delson, accroissement de la capacité du service de train Montréal/Blainville.

- Développement du réseau métropolitain :

- mise en œuvre des projets autorisés : métro à Laval, avant projet SLR/A-10, décision suites aux études de prolongement du métro vers Anjou et vers Longueuil, étude SLR/du Parc et Parc Jean-Drapeau ;
- amélioration de la sécurité sur la voie réservée Pie-IX ;
- mise en place du Viabus Repentigny/Montréal en site propre en 2002-2003 ;
- planification de l'accroissement de la capacité du service de trains de la ligne Montréal/Deux-Montagnes et évaluation du projet d'électrification de la ligne de trains Montréal/Blainville ;
- études de développement des réseaux et décisions ;
- navette Dorval/Montréal (Décision).

Programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004

Description	Projets autorisés	Nouvelles	Sous-total	%	Engagements ultérieurs		Total	%
	en cours	Initiatives	2000-2004		Projets	Nouvelles		
	2000-2004	2002-2004			autorisés	Initiatives		
<b>Volet I - Maintien du patrimoine</b>								
• Métro Réno-système (part AMT de 12,5% sur un projet de 311 M\$)	-	12 500,0	12 500,0	1,4%	-	28 375,0	38 875,0	2,4%
• Maintien des infrastructures, gares et matériel roulant (trains)	29 834,8	112 184,0	142 018,8	15,4%	-	-	142 018,8	8,6%
• Transfert des actifs	3 000,0	-	3 000,0	0,3%	-	-	3 000,0	0,2%
• Entretien majeur des équipements métropolitains	1 150,0	750,0	1 900,0	0,2%	-	-	1 900,0	0,1%
<b>Total</b>	<b>33 984,8</b>	<b>125 434,0</b>	<b>159 418,8</b>	<b>17,3%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>185 793,8</b>	<b>11,2%</b>
<b>Volet II - Consolidation des axes</b>								
• 15 parcs de stationnement incitatif dont 11 projets déjà autorisés	25 359,3	8 365,0	31 744,3	3,4%	-	-	31 744,2	1,9%
• 17 voies réservées dont 9 projets déjà autorisés	41 027,8	13 050,3	54 077,9	5,9%	-	9 000,0	63 077,9	3,8%
• 9 terminus dont 3 projets déjà autorisés	7 035,8	4 400,0	11 435,8	1,2%	-	-	11 435,8	0,7%
<b>Total</b>	<b>73 422,7</b>	<b>23 835,3</b>	<b>97 258,0</b>	<b>10,5%</b>	<b>-</b>	<b>9 000,0</b>	<b>106 257,9</b>	<b>6,4%</b>
<b>Volet III - Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux</b>								
• Équipements de vente et de perception	2 155,1	-	2 155,1	0,2%	7 844,9	-	10 000,0	0,6%
• Mesures préférentielles sur le réseau métropolitain	5 175,7	9 135,0	14 310,7	1,5%	-	500,0	14 810,7	0,9%
<b>Total</b>	<b>7 330,8</b>	<b>9 135,0</b>	<b>16 465,8</b>	<b>1,8%</b>	<b>7 844,9</b>	<b>500,0</b>	<b>24 810,7</b>	<b>1,5%</b>
<b>Volet IV - Accroissement de la capacité et permanence des trains de banlieue</b>								
• Ligne de train Montréal/ Dorion-Rigaud	13 855,3	-	13 855,3	1,5%	-	-	13 855,3	0,8%
• Ligne de train Blainville/Montréal (accroissement)	16 600,0	20 287,5	36 887,5	4,0%	-	3 319,8	40 207,3	2,4%
• Ligne de train St-Hilaire/Montréal	32 970,0	2 000,0	34 970,0	3,8%	900,0	3 384,0	39 254,0	2,4%
• Ligne de trains Montréal/Delson	8 683,2	2 700,0	11 383,2	1,2%	-	17 298,0	28 681,2	1,7%
<b>Total</b>	<b>72 088,5</b>	<b>24 987,5</b>	<b>97 076,0</b>	<b>10,5%</b>	<b>900,0</b>	<b>24 001,8</b>	<b>121 977,8</b>	<b>7,4%</b>
<b>Volet V - Développement du réseau métropolitain</b>								
• Prolongements des lignes de métro	295 451,0	200 000,0	495 451,0	53,6%	90 149,0	507 300,0	1 092 900,0	66,2%
• SLR/estacade et études Avenue du parc et Henri-Bourassa	14 600,0	-	14 600,0	1,6%	-	-	14 600,0	0,9%
• Ligne Deux-Montagnes	8 600,0	33 552,0	42 152,0	4,6%	2 700,0	59 448,0	104 300,0	6,3%
• Ligne de train Montréal/Blainville (étude de faisabilité-électrification)	-	1 120,9	1 120,9	0,1%	-	-	1 120,9	0,1%
<b>Total</b>	<b>318 651,0</b>	<b>234 672,9</b>	<b>553 323,9</b>	<b>59,9%</b>	<b>92 849,0</b>	<b>588 748,0</b>	<b>1 212 920,9</b>	<b>73,4%</b>
<b>Total global</b>	<b>505 477,8</b>	<b>418 064,7</b>	<b>923 542,5</b>	<b>100,0%</b>	<b>101 593,9</b>	<b>600 249,8</b>	<b>1 651 781,1</b>	<b>100,0%</b>

	Avant 1998	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 et suiv.	Total
• Places de stationnements	11 425	2 423	649	3 452	2 861	825	4 150	3 400	4 589	33 974