

Gouvernement du Québec

Décret 632-2012, 13 juin 2012

CONCERNANT les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue en 2012, le partage des coûts d'exploitation et de gestion relatifs à certains tronçons et les modalités de versement de la part de ces municipalités

ATTENDU QUE, en vertu du premier alinéa de l'article 71 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (L.R.Q., c. A -7.02), le gouvernement établit la liste des municipalités dont le territoire, au cours de la période de référence qu'il indique, est desservi par une ligne de trains de banlieue et qui doivent payer à l'Agence métropolitaine de transport la part établie selon l'article 73;

ATTENDU QUE, en vertu du deuxième alinéa de l'article 70 et de l'article 73 de cette loi, le gouvernement peut, par décret, déterminer les modalités de versement de la part des municipalités desservies par les lignes de trains de banlieue;

ATTENDU QUE, en vertu du troisième alinéa de l'article 71 de cette loi, un territoire municipal est réputé desservi par une ligne de trains de banlieue lorsqu'une gare desservant la ligne est située soit sur le territoire municipal, soit dans le territoire d'une autorité organisatrice de transport en commun qui comprend ce territoire municipal ou lorsque le pourcentage des usagers de la ligne de trains de banlieue qui résident sur le territoire municipal, au regard de l'ensemble des usagers du tronçon, est égal ou supérieur à celui déterminé dans le décret;

ATTENDU QUE, par le décret numéro 568-96 du 15 mai 1996, le gouvernement a établi les modalités de versement de la part des municipalités desservies par les lignes de trains de banlieue;

ATTENDU QUE, depuis 1996, le gouvernement désigne à chaque année par décret la liste des municipalités dont le territoire est desservi par une ligne de trains de banlieue;

ATTENDU QUE l'Agence métropolitaine de transport a effectué des enquêtes les 13, 15, 20, 27 et le 29 septembre 2011, auprès des usagers des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes, Vaudreuil-Hudson, Blainville–Saint-Jérôme, Candiac et Mont-Saint-Hilaire;

ATTENDU QUE, à la suite des enquêtes réalisées, il y a lieu de maintenir à 7 %, pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012, le pourcentage déterminé conformément au paragraphe 2^o du troisième alinéa de l'article 71 de cette loi pour ces lignes de trains de banlieue;

ATTENDU QUE, en vertu de l'article 73 de cette loi, les municipalités visées à l'article 71, dont le territoire est desservi par un même tronçon d'une ligne de trains de banlieue se partagent le montant établi pour ce tronçon au prorata de leur richesse foncière uniformisée ou selon un autre critère que détermine le gouvernement;

ATTENDU QUE l'Entente constituant le Conseil intermunicipal de transport Laurentides, approuvée par le décret numéro 829-2004 du 1^{er} septembre 2004, prévoit un mode de répartition des coûts d'exploitation et de gestion relatifs aux lignes Deux-Montagnes et Blainville–Saint-Jérôme, selon des critères approuvés par les municipalités membres;

ATTENDU QUE l'Entente modifiant l'entente permettant la constitution du Conseil intermunicipal de transport de La Presqu'Île, approuvée par le décret numéro 1125-2007 du 12 décembre 2007, prévoit un mode de répartition des coûts d'exploitation et de gestion relatifs à la ligne Vaudreuil-Hudson selon des critères approuvés par les municipalités membres;

ATTENDU QUE les municipalités dont le territoire est desservi par la ligne de trains de banlieue Candiac, membres du Conseil intermunicipal de transport Roussillon et du Conseil intermunicipal de transport Le Richelain, ont convenu de critères pour se répartir les coûts d'exploitation et de gestion relatifs à cette ligne;

ATTENDU QUE les municipalités dont le territoire est desservi par la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire, membres du Conseil intermunicipal de transport Vallée-du-Richelieu, ont également convenu de critères pour se répartir les coûts d'exploitation et de gestion relatifs à cette ligne;

ATTENDU QU'il y a lieu de retenir, pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012, les critères approuvés par les municipalités membres de ces conseils intermunicipaux de transport pour les lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes, Vaudreuil-Hudson, Blainville–Saint-Jérôme, Candiac et Mont-Saint-Hilaire;

ATTENDU QU'il y a lieu de modifier les modalités de versement de la part des municipalités desservies par les lignes de trains de banlieue, déterminées au décret numéro 568-96 du 15 mai 1996, pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Transports :

QUE, pour la période du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012, la liste des municipalités dont le territoire est desservi par une ligne de trains de banlieue jointe en annexe au présent décret est celle établie conformément au premier alinéa de l'article 71 de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport;

QUE, pour cette période, le pourcentage visé au paragraphe 2^o du troisième alinéa de l'article 71 de cette loi est fixé à 7 % pour les lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes, Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme, Candiac et Mont-Saint-Hilaire;

QUE, pour cette période, les municipalités membres du Conseil intermunicipal de transport Laurentides se partagent le montant établi pour leurs tronçons des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Blainville-Saint-Jérôme selon la formule prévue à l'Entente, approuvée par le décret numéro 829-2004 du 1^{er} septembre 2004;

QUE, pour cette période, les municipalités membres du Conseil intermunicipal de transport La Presqu'Île se partagent le montant établi pour leur tronçon de la ligne de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson selon la formule prévue à l'Entente, approuvée par le décret numéro 1125-2007 du 12 décembre 2007;

QUE, pour cette période, les municipalités membres du Conseil intermunicipal de transport Roussillon et du Conseil intermunicipal de transport Le Richelain se partagent le montant établi pour leur tronçon de la ligne de trains de banlieue Candiac selon la formule suivante :

Répartition entre les municipalités membres du Conseil intermunicipal de transport Roussillon et celles faisant partie du Conseil intermunicipal de transport Le Richelain :

— 10 % en proportion de la richesse foncière uniformisée;

— 10 % en proportion de la population;

— 30 % en proportion du nombre de gares sur le territoire municipal;

— 50 % selon le lieu de domicile des usagers;

— la contribution de chaque municipalité étant plafonnée à un montant équivalent à deux fois la contribution moyenne par usager et le montant non réparti à la suite de ce plafonnement étant redistribué entre les municipalités n'ayant pas atteint leur plafond, et ce, au prorata de leur contribution. De plus, le calcul pour les villes de Saint-Constant et Sainte-Catherine est fait sur la base d'une demi-gare pour la ville de Sainte-Catherine et d'une gare et demie pour la ville de Saint-Constant.

QUE, pour cette période, les municipalités membres du Conseil intermunicipal de transport Vallée-du-Richelieu se partagent le montant établi pour leur tronçon de la ligne de trains de banlieue Mont Saint-Hilaire selon la formule suivante :

Répartition entre les municipalités comprises et non comprises dans le territoire de l'Agence :

— 90 % du montant est réparti entre les municipalités comprises dans le territoire de l'Agence;

— 10 % du montant est réparti entre les municipalités non comprises dans le territoire de l'Agence.

Répartition entre les municipalités comprises dans le territoire de l'Agence :

— 50 % du montant est réparti en proportion de la population;

— 40 % du montant est réparti en proportion du nombre d'usagers;

— 10 % du montant est réparti en proportion de la richesse foncière uniformisée.

Répartition entre les municipalités non comprises dans le territoire de l'Agence :

— 50 % du montant est réparti en proportion de la population;

— 40 % du montant est réparti en proportion du nombre d'usagers;

— 10 % du montant est réparti en proportion de la richesse foncière uniformisée.

QUE les modalités de versement de la part des municipalités desservies par ces lignes de trains de banlieue, lesquelles sont prévues au paragraphe 3 du premier alinéa du dispositif du décret numéro 568-96 du 15 mai 1996, ne s'appliquent pas pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012 et sont remplacées par les suivantes :

— l'Agence métropolitaine de transport transmet, au plus tard le 29 juin 2012, à chaque municipalité concernée, une demande de paiement, la municipalité doit payer le montant exigé en deux versements égaux soit, les 31 juillet 2012 et 31 août 2012. La municipalité peut toutefois payer le montant en un seul versement effectué au plus tard le 15 août 2012;

— si l'Agence transmet une demande de paiement après le 29 juin 2012, la municipalité doit payer le montant exigé en un seul versement effectué au plus tard le dernier jour du mois qui suit celui au cours duquel la demande est transmise.

Le greffier du Conseil exécutif,
GILLES PAQUIN

ANNEXE

Municipalités dont le territoire est desservi par une ligne de trains de banlieue en 2012

Ligne Deux-Montagnes

| | |
|--|-------------------------|
| Municipalités dont le territoire comprend une gare ou faisant partie du territoire de la Société de transport de Montréal, de la Société de transport de Laval ou du Conseil intermunicipal de transport Laurentides | Tronçons ⁽¹⁾ |
| — Toutes les municipalités de l'agglomération de Montréal | Tronçon no 1 |
| — Ville de Laval | Tronçon no 2 |
| — Ville de Deux-Montagnes | Tronçon no 3 |
| — Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac | Tronçon no 3 |
| — Municipalité de Saint-Joseph-du-Lac | Tronçon no 3 |
| — Municipalité de Pointe-Calumet | Tronçon no 3 |
| — Ville de Saint-Eustache | Tronçon no 3 |
| — Municipalité d'Oka | Tronçon no 3 |
| — Ville de Blainville | Tronçon no 3 |
| — Ville de Boisbriand | Tronçon no 3 |
| — Ville de Bois-des-Filion | Tronçon no 3 |
| — Ville de Lorraine | Tronçon no 3 |
| — Ville de Mirabel | Tronçon no 3 |
| — Ville de Rosemère | Tronçon no 3 |
| — Ville de Saint-Jérôme | Tronçon no 3 |
| — Ville de Sainte-Anne-des-Plaines | Tronçon no 3 |
| — Ville de Sainte-Thérèse | Tronçon no 3 |

Ligne Vaudreuil-Hudson

| | |
|---|-------------------------|
| Municipalités dont le territoire comprend une gare ou faisant partie du territoire de la Société de transport de Montréal ou du Conseil intermunicipal de transport La Presqu'Île | Tronçons ⁽²⁾ |
| — Toutes les municipalités de l'agglomération de Montréal | Tronçon no 4 |
| — Municipalité de Terrasse-Vaudreuil | Tronçon no 5 |
| — Ville de Pincourt | Tronçon no 5 |
| — Ville de l'Île-Perrot | Tronçon no 5 |
| — Ville de Vaudreuil-Dorion | Tronçon no 5 |
| — Ville de Hudson | Tronçon no 5 |
| — Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot | Tronçon no 5 |

Municipalité dont le pourcentage des usagers résidant sur son territoire, au regard de l'ensemble des usagers du tronçon auquel elle appartient, est égal ou supérieur à 7 %

— Ville de Saint-Lazare Tronçon no 5

Ligne Blainville-Saint-Jérôme

Municipalités dont le territoire comprend une gare ou faisant partie du territoire de la Société de transport de Montréal, de la Société de transport de Laval ou du Conseil intermunicipal de transport Laurentides

| | |
|---|--------------|
| — Toutes les municipalités de l'agglomération de Montréal | Tronçon no 6 |
| — Ville de Laval | Tronçon no 7 |
| — Ville de Blainville | Tronçon no 8 |
| — Ville de Boisbriand | Tronçon no 8 |
| — Ville de Bois-des-Filion | Tronçon no 8 |
| — Ville de Lorraine | Tronçon no 8 |
| — Ville de Mirabel | Tronçon no 8 |
| — Ville de Saint-Jérôme | Tronçon no 8 |
| — Ville de Rosemère | Tronçon no 8 |
| — Ville de Sainte-Anne-des-Plaines | Tronçon no 8 |
| — Ville de Sainte-Thérèse | Tronçon no 8 |
| — Ville de Deux-Montagnes | Tronçon no 8 |
| — Ville de Sainte-Marthe-sur-le-Lac | Tronçon no 8 |
| — Municipalité de Saint-Joseph-du-Lac | Tronçon no 8 |
| — Municipalité de Pointe-Calumet | Tronçon no 8 |
| — Ville de Saint-Eustache | Tronçon no 8 |
| — Municipalité d'Oka | Tronçon no 8 |

Ligne Candiac

Municipalités dont le territoire comprend une gare ou faisant partie du territoire de la Société de transport de Montréal, du Conseil intermunicipal de transport Roussillon ou du Conseil intermunicipal de transport Le Richelain

| | |
|---|---------------|
| — Toutes les municipalités de l'agglomération de Montréal | Tronçon no 9 |
| — Ville de Delson | Tronçon no 10 |
| — Ville de Saint-Constant | Tronçon no 10 |
| — Ville de Sainte-Catherine | Tronçon no 10 |
| — Ville de Candiac | Tronçon no 10 |
| — Ville de La Prairie | Tronçon no 10 |
| — Municipalité de Saint-Philippe | Tronçon no 10 |

Ligne Mont-Saint-Hilaire

| | |
|--|-------------------------|
| Municipalités dont le territoire comprend une gare ou faisant partie du territoire de la Société de transport de Montréal, du Réseau de transport de Longueuil ou du Conseil intermunicipal de transport Vallée-du-Richelieu | Tronçons ⁽⁵⁾ |
| — Toutes les municipalités de l'agglomération de Montréal | Tronçon no 11 |
| — Toutes les municipalités de l'agglomération de Longueuil | Tronçon no 12 |
| — Ville de Beloeil | Tronçon no 13 |
| — Municipalité de McMasterville | Tronçon no 13 |
| — Ville de Mont-Saint-Hilaire | Tronçon no 13 |
| — Ville d'Otterburn Park | Tronçon no 13 |
| — Ville de Saint-Basile-le-Grand | Tronçon no 13 |

Notes :

Les tronçons des lignes de trains de banlieue sont établis comme suit, dans l'axe de la voie ferrée :

| | |
|--------------|---|
| (1) | Sur la ligne Deux-Montagnes |
| Tronçon no 1 | Tronçon compris entre la Gare Centrale et le point situé aux limites des territoires de la Société de transport de Montréal et de la Société de transport de Laval. |
| Tronçon no 2 | Tronçon compris à l'intérieur des limites du territoire de la Société de transport de Laval. |
| Tronçon no 3 | Tronçon compris entre la limite du territoire de la Société de transport de Laval et la Gare Deux-Montagnes. |
| (2) | Sur la ligne Vaudreuil-Hudson |
| Tronçon no 4 | Tronçon compris entre la Gare Lucien-L'Allier et la limite du territoire de la Société de transport de Montréal. |
| Tronçon no 5 | Tronçon compris entre la limite du territoire de la Société de transport de Montréal et la Gare Rigaud. |
| (3) | Sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme |
| Tronçon no 6 | Tronçon compris entre la Gare Parc et le point situé aux limites des territoires de la Société de transport de Montréal et de la Société de transport de Laval. |

| | |
|---------------|---|
| Tronçon no 7 | Tronçon compris à l'intérieur des limites du territoire de la Société de transport de Laval. |
| Tronçon no 8 | Tronçon compris entre la limite du territoire de la Société de transport de Laval et la Gare Saint-Jérôme. |
| (4) | Sur la ligne Candiac |
| Tronçon no 9 | Tronçon compris entre la Gare Lucien-L'Allier et la limite du territoire de la Société de transport de Montréal. |
| Tronçon no 10 | Tronçon compris entre la limite du territoire de la Société de transport de Montréal et la Gare Candiac. |
| (5) | Sur la ligne Mont-Saint-Hilaire |
| Tronçon no 11 | Tronçon compris entre la Gare Centrale et le point situé aux limites des territoires de la Société de transport de Montréal et de la Société de transport de Longueuil. |
| Tronçon no 12 | Tronçon compris à l'intérieur des limites du territoire de la Société de transport de Longueuil. |
| Tronçon no 13 | Tronçon compris entre la limite du territoire de la Société de transport de Longueuil et la Gare Mont-Saint-Hilaire. |

57892

Gouvernement du Québec

Décret 633-2012, 13 juin 2012

CONCERNANT l'approbation de l'Avenant n° 1 à l'Entente-cadre sur le projet de développement d'un lien routier entre les localités de Kegaska et de Vieux-Fort sur la Basse-Côte-Nord

ATTENDU QUE, conformément au décret n° 764-2006 du 16 août 2006, le gouvernement du Québec, les municipalités de Gros-Mécatina, Saint-Augustin, Bonne-Espérance, Blanc-Sablon, Côte Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent et les Conseils de bande d'Unamen Shipu et de Pakua Shipi ont conclu, le 24 août 2006, l'Entente-cadre sur le projet de développement d'un lien routier entre les localités de Kegaska et de Vieux-Fort sur la Basse-Côte-Nord;