

# 1998

## RAPPORT ANNUEL

# 1998

RAPPORT ANNUEL  
UNE VISION MÉTROPOLITAINE  
DU TRANSPORT DES PERSONNES

VOIES RÉSERVÉES

TRANSPORT ADAPTÉ

TRAINS DE BANLIEUE

MÉTRO

AUTOBUS

STATIONNEMENTS INCITATIFS

TERMINUS

TAXIS

VÉLOS

COVOITURAGE

SYSTÈMES LÉGERS SUR RAILS



Agence métropolitaine de transport



# LA LETTRE AU PRÉSIDENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

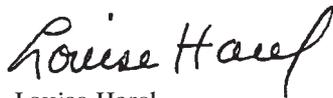
Monsieur Jean-Pierre Charbonneau  
Président de l'Assemblée nationale  
Hôtel du Parlement  
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de l'Agence métropolitaine de transport pour l'exercice financier terminé le 31 décembre 1998.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La Ministre responsable de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport,



Louise Harel

Québec, le 13 avril 1999

# LA LETTRE À LA MINISTRE D'ÉTAT AUX AFFAIRES MUNICIPALES ET À LA MÉTROPOLE

Madame Louise Harel  
Ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole  
Hôtel du Parlement  
Québec

Madame la Ministre,

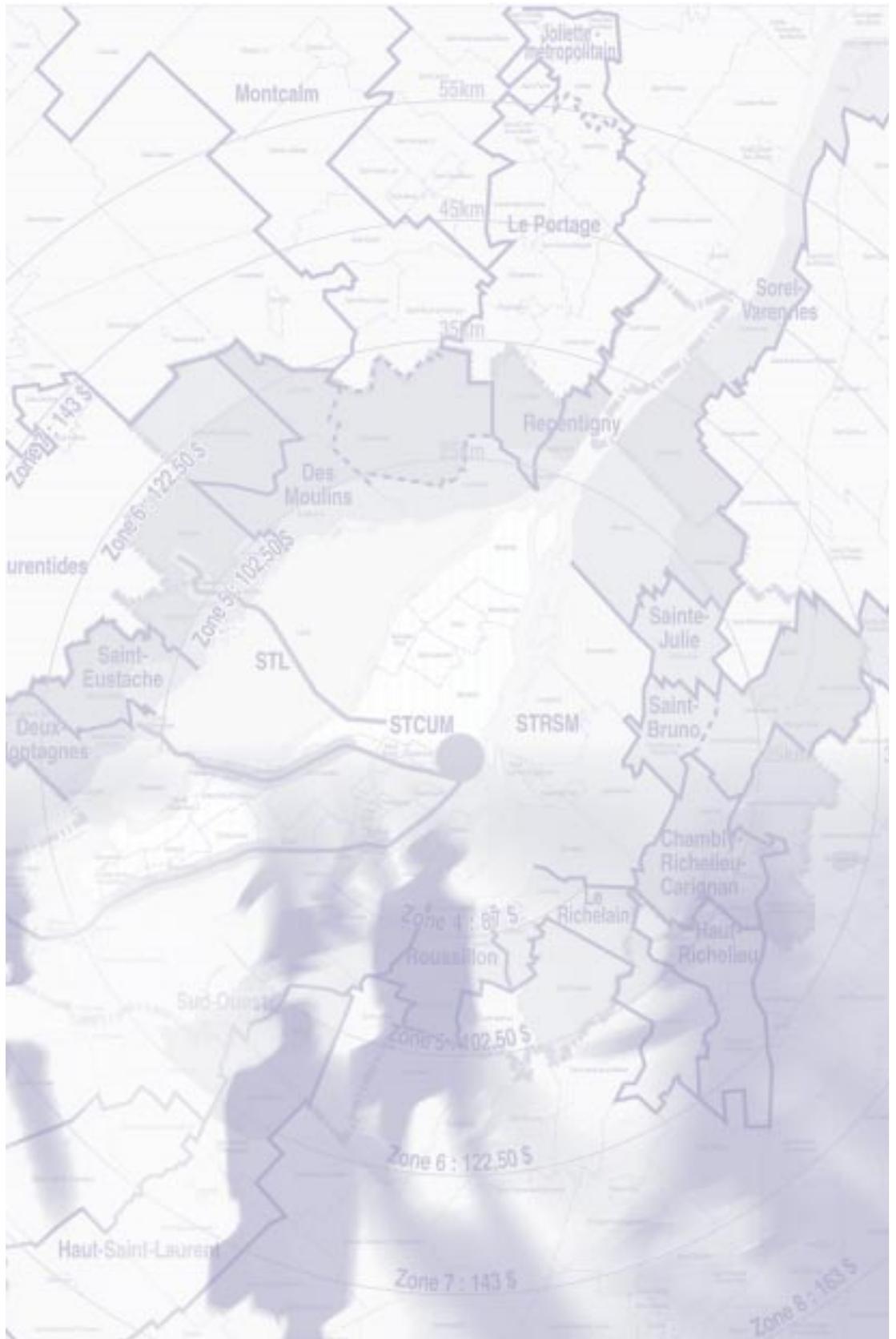
Conformément aux dispositions de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (L.R.Q., chapitre A-7.02), j'ai le plaisir de vous soumettre le rapport annuel de l'AMT pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1998. Ce document présente le rapport des activités et les états financiers qui ont été approuvés par le conseil d'administration.

Veuillez recevoir, Madame la Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

La présidente-directrice générale,



Florence Junca-Adenot





# TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE-DIRECTRICE GÉNÉRALE .....	4
LE RAPPORT DES ACTIVITÉS 1998 .....	6
• Une mission métropolitaine; .....	6
• Une action intégrée; .....	6
• Son rôle de rassembleur et de catalyseur; .....	6
• Des clients à satisfaire; .....	6
• Des partenaires diversifiés et nombreux; .....	6
• Une vision métropolitaine et une nouvelle approche; .....	7
• 1999 : année d'évaluation de l'application de la loi sur l'AMT. ....	7
LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AMT .....	8
L'INTÉGRATION TARIFAIRE, UNE RÉALITÉ .....	9
L'INTÉGRATION DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ .....	10
HAUSSE DE L'ACHALANDAGE .....	11
LE RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE .....	12
• L'utilisation et le réseau de trains de banlieue s'accroissent rapidement; .....	12
• La ligne Montréal/Deux-Montagnes; .....	12
• La ligne Montréal/Dorion-Rigaud; .....	12
• La ligne Montréal/Blainville. ....	13
RÉALISATION DE L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 1998 .....	14
SYSTÈME AUTOMATISÉ DE VENTE DES TITRES ET DE PERCEPTION DES RECETTES .....	15
LES GROUPES DE TRAVAIL .....	15
PROGRAMME ANNUEL D'ENQUÊTES, SONDAGES ET RELEVÉS .....	16
LES NOUVELLES DESSERTES MÉTROPOLITAINES PAR AUTOBUS .....	17
LA PROMOTION .....	18
LA FORMATION, UNE PRIORITÉ DE L'AMT .....	18
DE MULTIPLES INITIATIVES POUR AUGMENTER L'ACHALANDAGE ET OFFRIR DE NOUVEAUX SERVICES .....	19
• Trois études pour étendre le réseau de transport métropolitain par autobus; .....	19
• Études de faisabilité du train de banlieue Montréal/Saint-Hilaire; .....	19
• Étude de faisabilité d'une navette ferroviaire de l'aéroport de Dorval à Montréal; ....	19
• Les études d'opportunité et de faisabilité des SLR; .....	19
• La réalisation des prolongements du réseau de métro. ....	20
LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT PAR AUTOBUS SE DÉVELOPPE .....	21
• Terminus Longueuil; .....	21
• De nouveaux services à la clientèle au Terminus Centre-ville; .....	21
• Un réseau de stationnements incitatifs gratuits; .....	22
• Les autoroutes du transport en commun : un réseau de voies réservées. ....	22
L'ADMINISTRATION ET LES FINANCES .....	23
• Les politiques, les règlements et les décrets; .....	23
• Les activités des approvisionnements en pleine croissance; .....	24
• L'AMT fait face au passage de l'an 2000; .....	25
• Le Fonds d'exploitation, en bref; .....	26
• Le Fonds d'immobilisations, en bref. ....	26
1999, UNE AUTRE ANNÉE D'INTENSES ACTIVITÉS, PLANIFIÉES DÈS 1998 .....	28
L'AMT EN BREF .....	29
ORGANIGRAMME .....	30

# MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE-DIRECTRICE GÉNÉRALE

Les transports en commun se développent au bénéfice des citoyens et du cœur de la métropole

**L'année 1998 : une année d'actions orientées vers la création de nouveaux services aux citoyens. L'accroissement de l'utilisation des transports en commun dans la région métropolitaine renforce le cœur de la métropole**

L'action conjuguée des partenaires de l'AMT, l'ajout de 2 677 places de stationnement, de 13,2 kilomètres de voies réservées, les nouveaux services et la promotion intensive renversent les tendances à la baisse des dernières années : après 1,2 % d'accroissement en 1997, c'est 2 % de croissance, en 1998 et de 2 à 3 %, visés en 1999.

L'intégration tarifaire, implantée le 1<sup>er</sup> juillet 1998, permet maintenant aux citoyens de l'ensemble de la région métropolitaine, détenant un titre mensuel intégré, la TRAM, de voyager sur tous les réseaux (autobus, métro, trains), en payant selon la distance. Le résultat immédiat de la satisfaction de la clientèle s'est traduit par un accroissement de 26,9 %, en 6 mois, de la vente des titres visés par cette réforme.

L'intégration des services de transport adapté, réalisée elle aussi en juillet 1998, est une réforme attendue depuis longtemps par ceux et celles qui dépendent de ces services. Bâtie en concertation avec les sociétés de transport et les représentants des usagers, cette autre intégration permet aux personnes à mobilité réduite de circuler sur les territoires de la STCUM, de la STL et de la STRSM et devrait être étendue à toute la région en 1999.

Les clients des trains de banlieue ont réagi avec enthousiasme aux efforts de l'AMT et de ses partenaires des municipalités et des organismes de transport : 21,8 % de croissance d'achalandage en 1998, sans augmentation des coûts, soit près de 1 800 000 déplacements de plus qu'en 1997. La nouvelle ligne de trains de Montréal/Blainville, avec plus de 5 000 déplacements par jour, a atteint en septembre 1998 les objectifs fixés pour la fin de l'année 2000. Plus de 77 % de ces nouveaux clients prenaient auparavant leur voiture pour accéder au territoire de la CUM.

De nouvelles dessertes par autobus ont vu le jour, telle la navette Trainbus 935, dédiée aux clients du train de Blainville, ou la navette express qui transporte plus de 500 clients chaque matin, depuis l'ouverture, fin septembre 1998, du stationnement métropolitain Brossard/Chevrier.

L'AMT et ses partenaires se sont associés à de nombreuses reprises en 1998 pour, solidairement, piloter des études visant à doter la région de nouveaux services : un train de Saint-Hilaire à Montréal, une navette ferroviaire depuis l'aéroport de Dorval, de nouveaux services depuis la MRC Vaudreuil-Soulanges ou des liaisons directes depuis Laval. Ces études, terminées en 1998, permettront de décider de l'avenir de ces projets et de la contribution que chacun est prêt à y consacrer.

Les campagnes de publicité se sont multipliées toute l'année autour des nouveaux services et produits offerts. Les bases d'une vaste campagne sociétale de communications sur les transports en commun ont été jetées en vue de sa réalisation en 1999.

Pour susciter les idées novatrices et doter la région d'outils de planification performants, l'AMT a réalisé six sondages, en plus de relevés d'achalandage quotidiens ou mensuels, organisé un colloque et une journée de réflexion et piloté avec ses partenaires des sociétés de transport, du ministère des Transports du Québec et du ministère des Affaires municipales et de la Métropole, la vaste enquête Origine-Destination (O-D 1998) auprès de 77 000 ménages. L'analyse des résultats conduira à un réalignement des choix en matière de transport dans la région métropolitaine.

Sur le plan financier, l'année 1998 se termine, comme la précédente, sous le sceau de la rigueur et de la performance. L'AMT a réussi à dégager un excédent des revenus sur les dépenses, avant subvention d'équilibre, de 7,4 M\$ soit un niveau semblable à celui réalisé en 1997. Cet écart positif est attribuable à une augmentation de 31,6 % des revenus provenant de l'exploitation des trains ; à une remise gouvernementale à l'égard du droit sur l'immatriculation supérieure de 3 % à celle de 1997, alors que la taxe sur l'essence a connu une baisse de 2,7 %; et enfin à un contrôle rigoureux des dépenses d'exploitation et de gestion des trains et des équipements métropolitains. Ce surplus permettra de distribuer une subvention d'équilibre de 4,5 M\$, à parts égales à la STL et à la STRSM, et de 0,5 M\$ aux municipalités qui contribuent aux coûts d'exploitation et de gestion des trains et qui ne font pas partie d'une société de transport.

Un revenu de 6,5 M\$ sera reporté à l'année 1999 et servira à financer la subvention d'équilibre 1999 de 3,5 M\$ et à soutenir l'accroissement de l'achalandage et le développement des réseaux de transport en commun.

En 1998, le MTQ a autorisé des projets d'immobilisations additionnels de 54,2 M\$. Ces projets complètent les 107,5 M\$ déjà autorisés au cours des deux dernières années, auxquels s'ajoutent les deux prolongements de métro pour une valeur de 242,5 M\$; soit un montant total de 404,2 M\$. La réalisation de ces projets s'échelonne sur trois ans. Le programme triennal d'immobilisations 1999-2001 prévoit 60,6 M\$ de nouvelles initiatives.

Les contributions municipales de 15,7 M\$, qui constituent le fonds d'immobilisations de l'AMT, ainsi que les subventions gouvernementales, ont permis de financer, entre autres, l'ajout de 2 677 places de stationnement, la rénovation des terminus de Longueuil et du centre-ville, une contribution au projet de rénovation des stations de métro du réseau initial, l'installation d'infrastructures additionnelles pour le train de Blainville, ainsi que la remise en service de 20 voitures de train.

Le plan stratégique : « Partenaires, maintenant vers 2007, une vision métropolitaine », adopté en 1997 après une très vaste consultation, aura été utile. La plupart des projets des cinq premières années du plan sont en voie de se réaliser.

Ces réalisations ont été rendues possibles grâce à l'implication active des membres du conseil d'administration de l'AMT, réunis 14 fois en douze mois; grâce à l'enthousiasme et au travail de l'équipe de l'AMT, grâce à la contribution appréciée de nos partenaires et à l'étroite collaboration du ministère des Affaires municipales et de la Métropole et du ministère des Transports du Québec.

Il m'est agréable de les remercier chaleureusement.



Florence Junca-Adenot

# RAPPORT DES ACTIVITÉS 1998

L'équipe de l'AMT  
agit en concertation  
étroite avec ses  
partenaires

## Une mission métropolitaine

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a été créée par une loi de l'Assemblée nationale du Québec, le 15 décembre 1995. Ses opérations ont débuté le 1<sup>er</sup> janvier 1996. Elle relève du ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole.

La mission de l'AMT est d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine et d'accroître l'utilisation des transports en commun et du transport adapté, tout en consolidant les noyaux urbanisés.

L'AMT exerce son mandat sur un territoire composé de 94 municipalités et de la réserve indienne de Kahnawake.

## Une action intégrée

L'AMT planifie, coordonne, intègre et fait la promotion des services de transport en commun (autobus, métro, taxi-bus, taxis, covoiturage, trains de banlieue et transport adapté) et intervient pour améliorer l'efficacité des routes qui ont une envergure métropolitaine. Elle offre à ses partenaires sa collaboration et son expertise, de même que des services qui répondent aux besoins des clientèles. Elle agit comme agent de péréquation financière auprès des autorités organisatrices de transport (AOT) de la région et comme organisme finançant, de façon incitative, le développement.

## Son rôle de rassembleur et de catalyseur

L'AMT est un organisme de concertation et de décision doté de pouvoirs qui lui permettent :

- de développer, de mettre en place et de promouvoir un réseau de transport métropolitain composé de stationnements, terminus, voies de circulation réservées aux services de transport collectif et d'équipements plus lourds, tels que le métro, les systèmes légers sur rails et les trains de banlieue ;
- d'accroître le nombre et de gérer des équipements et des infrastructures de nature métropolitaine, tels les terminus et

les stationnements incitatifs;

- d'intégrer les services et les tarifs de transport dans l'ensemble des municipalités de son territoire ;
- de gérer le réseau de trains de banlieue et d'en assurer la croissance ;
- d'intégrer les services de transport adapté.

## Des clients à satisfaire

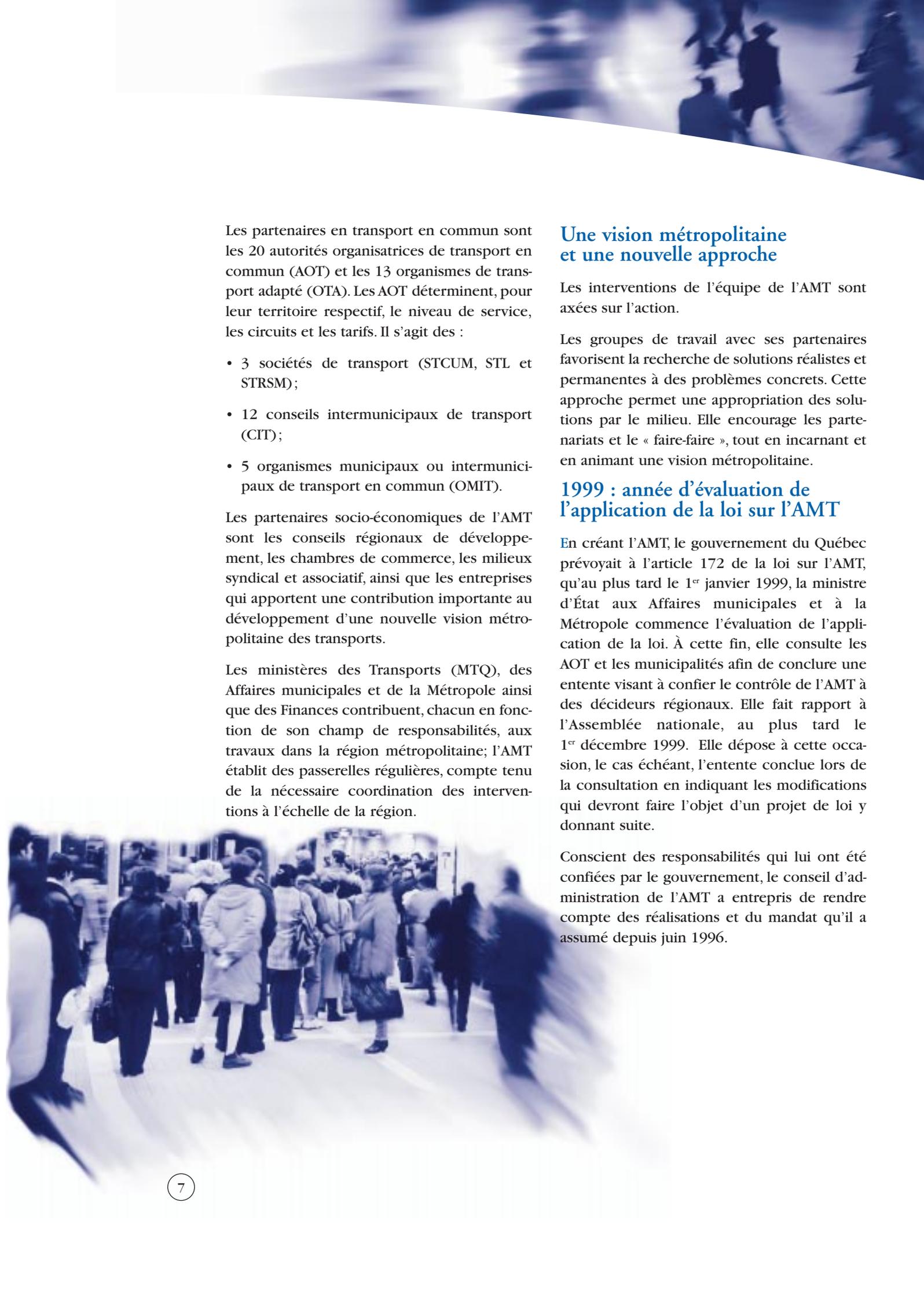
L'AMT agit sur l'ensemble du territoire métropolitain et son objectif est d'améliorer les services, les infrastructures et les équipements qui sont utilisés quotidiennement par près de 750 000 clients des transports en commun. La clientèle potentielle est constituée des 3 200 000 citoyens de la région qui ont accès aux transports en commun. L'AMT répond aussi aux besoins d'une clientèle indirecte que sont les entreprises et les employeurs, les établissements scolaires, de santé et autres qui comptent sur des systèmes performants de transport des biens et des personnes pour accomplir leurs activités. Elle cherche à tisser avec eux des liens privilégiés.

## Des partenaires diversifiés et nombreux

L'AMT a comme partenaire l'ensemble des intervenants en transport en commun œuvrant sur son territoire. Chacun d'entre eux ayant des responsabilités et des intérêts différents, un des objectifs de l'AMT est de coordonner et d'harmoniser leurs actions.

Les partenaires municipaux de l'AMT participent activement et directement au développement des services de transport en commun de la métropole. Ils regroupent :

- l'ensemble des municipalités situées sur le territoire de l'AMT (94 municipalités et la réserve de Kahnawake) ;
- la Communauté urbaine de Montréal (CUM), les 10 municipalités régionales de comté (MRC) et la Ville de Laval.



Les partenaires en transport en commun sont les 20 autorités organisatrices de transport en commun (AOT) et les 13 organismes de transport adapté (OTA). Les AOT déterminent, pour leur territoire respectif, le niveau de service, les circuits et les tarifs. Il s'agit des :

- 3 sociétés de transport (STCUM, STL et STRSM);
- 12 conseils intermunicipaux de transport (CIT);
- 5 organismes municipaux ou intermunicipaux de transport en commun (OMIT).

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 qui apportent une contribution importante au développement d'une nouvelle vision métropolitaine des transports.

Les ministères des Transports (MTQ), des Affaires municipales et de la Métropole ainsi que des Finances contribuent, chacun en fonction de son champ de responsabilités, aux travaux dans la région métropolitaine; l'AMT établit des passerelles régulières, compte tenu de la nécessaire coordination des interventions à l'échelle de la région.

## Une vision métropolitaine et une nouvelle approche

Les interventions de l'équipe de l'AMT sont axées sur l'action.

Les groupes de travail avec ses partenaires favorisent la recherche de solutions réalistes et permanentes à des problèmes concrets. Cette approche permet une appropriation des solutions par le milieu. Elle encourage les partenariats et le « faire-faire », tout en incarnant et en animant une vision métropolitaine.

### 1999 : année d'évaluation de l'application de la loi sur l'AMT

En créant l'AMT, le gouvernement du Québec prévoyait à l'article 172 de la loi sur l'AMT, qu'au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 1999, la ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole commence l'évaluation de l'application de la loi. À cette fin, elle consulte les AOT et les municipalités afin de conclure une entente visant à confier le contrôle de l'AMT à des décideurs régionaux. Elle fait rapport à l'Assemblée nationale, au plus tard le 1<sup>er</sup> décembre 1999. Elle dépose à cette occasion, le cas échéant, l'entente conclue lors de la consultation en indiquant les modifications qui devront faire l'objet d'un projet de loi y donnant suite.

Conscient des responsabilités qui lui ont été confiées par le gouvernement, le conseil d'administration de l'AMT a entrepris de rendre compte des réalisations et du mandat qu'il a assumé depuis juin 1996.

Un conseil d'administration  
bénévole,  
actif et à l'écoute  
des préoccupations  
du milieu

## LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AMT

Le conseil d'administration de l'AMT est formé de cinq membres, nommés par le gouvernement. Deux d'entre eux représentent les municipalités. L'un est choisi après consultation du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal (CUM) et l'autre, sur avis du maire de la Ville de Laval et des préfets des municipalités régionales de comté dont le territoire est compris en tout ou en partie dans celui de l'AMT.

Cette troisième année d'existence de l'AMT a été d'une importance tout aussi déterminante que les deux premières pour l'évolution de l'organisme. La diversité, l'ampleur et les enjeux des dossiers, la recherche constante de l'équilibre à maintenir, dans une année où la fusion des sociétés de transport a été discutée, ont exigé du conseil d'administration tact et efforts soutenus.

Le conseil a adopté 223 résolutions décisionnelles en 1998, dont une seule sur division, au cours de 12 séances régulières et de 2 séances spéciales.

Monsieur Yves Ryan, maire de la Ville de Montréal-Nord, monsieur Paul Larocque, maire de la Ville de Bois-des-Filion, madame Michèle Gouin, avocate, remplacée en octobre 1998 par monsieur Jean-Luc Moisan, responsable, action stratégique et communications à la Régie régionale de la santé et des services sociaux, Montréal-Centre, ainsi que madame Diane Martin, économiste, étaient les membres du conseil de l'AMT, présidé par madame Florence Junca-Adenot, présidente-directrice générale. Madame Denise Gosselin agit à titre de secrétaire générale exécutive.



# L'INTÉGRATION TARIFAIRE ÉTENDUE À TOUTE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE EST UNE RÉALITÉ DEPUIS LE 1<sup>ER</sup> JUILLET 1998

La vente des titres  
mensuels bondit de  
26 % en six mois

**18 000 clients de plus se procurent  
une carte métropolitaine de  
transport**

L'AMT a étendu aux clients des organismes municipaux et intermunicipaux de transport l'accès à la **TRAM (TRain, Autobus, Métro)**, la nouvelle carte métropolitaine de transport. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1998, les citoyens de la région métropolitaine peuvent se procurer un titre mensuel intégré qui leur donne accès aux réseaux d'autobus, de trains et de métro. Une carte mensuelle TRAM à tarif réduit est également disponible aux étudiants de moins de 18 ans et aux personnes de 65 ans et plus. Désormais, grâce à l'intégration, un seul titre est nécessaire et les clients bénéficient, en moyenne, de rabais de 16 % pour les tarifs ordinaires et de 35 % pour les tarifs réduits.

L'intégration tarifaire est le fruit d'un long travail d'analyse et de concertation mené à bien

par l'AMT et ses partenaires, les sociétés de transport, l'Association des CIT et les OMIT. La tarification est établie selon la distance. La TRAM contribue à accroître l'utilisation des transports en commun sur les axes métropolitains se dirigeant vers le cœur de la métropole et diminue d'autant le nombre de voitures et l'engorgement des routes, des ponts et du centre-ville.

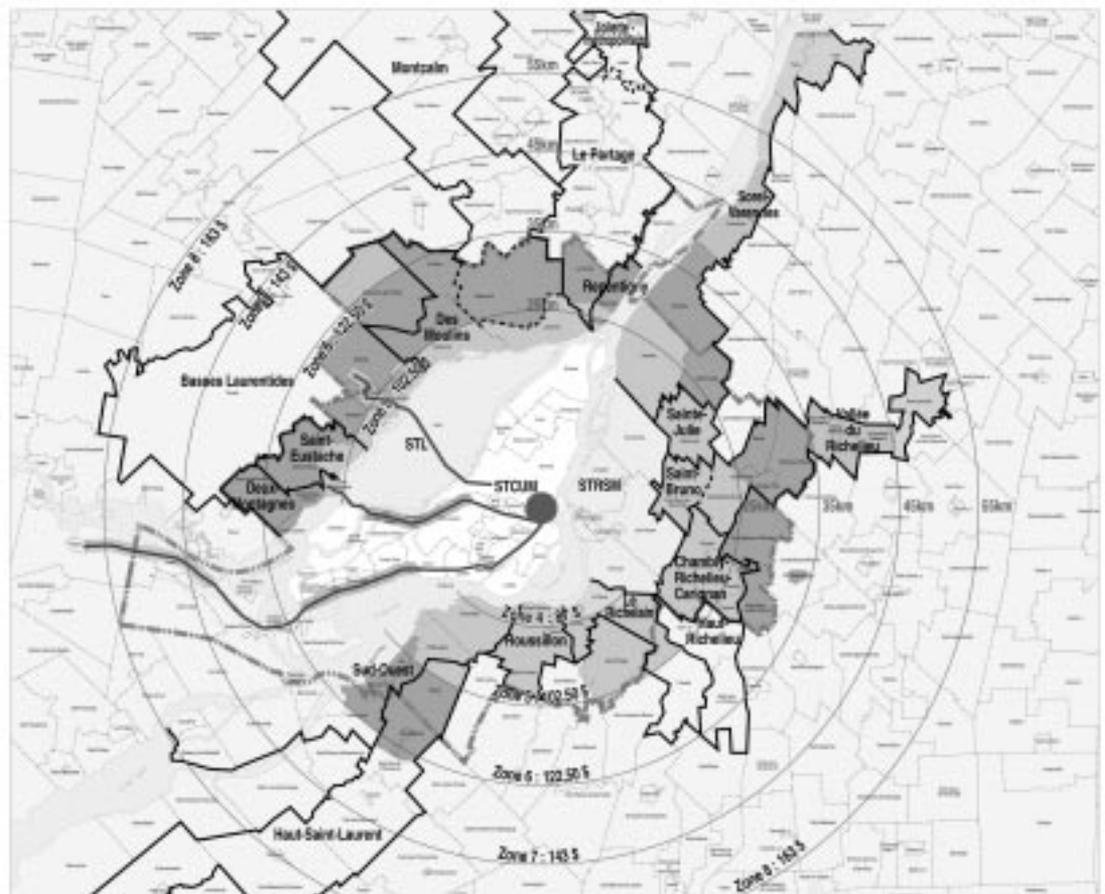
L'introduction de la TRAM a amené les organismes de transport impliqués à revoir leurs tarifs et leurs services de dessertes pour permettre l'harmonisation la plus efficace possible.

**L'accroissement de 26,9 %** des ventes de titres mensuels au cours des six derniers mois de l'année, pour la TRAM 4 à 8, est un franc succès puisque l'objectif avait été établi à 10 %. De plus, la plupart des clients prennent le métro comme deuxième réseau. Ce succès contribue donc à renforcer l'utilisation du métro et à accroître les ressources de la STCUM.

## Tarifs 1999

Titre exigé	Tarif ordinaire	Tarif réduit
CAM*	45,00 \$	19,00 \$
TRAM 2	59,00 \$	32,50 \$
TRAM 3	74,00 \$	40,50 \$
TRAM 4	87,00 \$	48,00 \$
TRAM 5	102,50 \$	57,00 \$
TRAM 6	122,50 \$	68,00 \$
TRAM 7	143,00 \$	79,00 \$
TRAM 8	163,00 \$	90,00 \$

\* À partir du 1<sup>er</sup> avril 1999, les tarifs en vigueur seront de 46,00 \$ et 19,50 \$



## L'INTÉGRATION DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ

Grâce à des correspondances, les clients du transport adapté ont accès à tout le territoire des trois sociétés de transport depuis l'intégration des services, le 1<sup>er</sup> juillet 1998

### Les personnes handicapées peuvent maintenant circuler sur le territoire des trois sociétés de transport

Projet attendu, depuis de nombreuses années, l'intégration des services de transport adapté est réalisée depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1998 sur le territoire des trois sociétés de transport, et s'étendra en 1999 à l'ensemble du territoire métropolitain.

Ce projet est issu des travaux du Comité sur l'intégration des services de transport adapté, formé de représentants des organismes de transport adapté, des clients, de l'Office des personnes handicapées du Québec, du MTQ et de l'AMT, qui se sont entendus pour réaliser un projet-pilote. Le document de travail produit en 1997 faisait le point sur la situation du transport adapté sur le territoire de l'AMT.

Le projet-pilote met à contribution les trois sociétés de transport (STCUM, STRSM et STL) et permet aux clients d'effectuer des correspondances au terminus Henri-Bourassa et au Centre de réadaptation Lucie-Bruneau.

Le volume des déplacements, grâce à cette autre intégration de services, démontre l'intérêt de la clientèle. Depuis six mois, le projet a permis 5 505 déplacements en transport adapté entre les services des sociétés de transport. Les points de correspondance mis sur pied ont été utilisés à 3 322 reprises.



# HAUSSE DE L'ACHALANDAGE

2 % de croissance  
en 1998

**APRÈS DES ANNÉES DE DÉCROISSANCE, POUR LA DEUXIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE : hausse de l'achalandage sur le réseau des transports en commun de la région métropolitaine.**

Les réseaux des transports en commun de la région métropolitaine incluent les activités des trois sociétés de transport et des OMIT de la Rive-Nord et de la Rive-Sud ainsi que les trains de banlieue. L'achalandage de tout le réseau montre une hausse de 2 % en 1998. Les augmentations de l'achalandage les plus marquées sont : les trains de banlieue de l'AMT dont la fréquentation progresse de 21,8 % et les autobus de la STRSM où l'achalandage progresse de 3,2 %.

Cette hausse démontre que les efforts consentis pour offrir de nouveaux services et pour convaincre le public d'utiliser les transports en commun portent fruit, en particulier le long des axes métropolitains, vers le cœur de Montréal. En 1997, la fréquentation avait augmenté de 1,2 %. L'accroissement de la cadence de développement du réseau métropolitain et la promotion de l'utilisation des transports en commun permettent de viser une progression de 2 à 3 % pour 1999. Si les efforts de chacun se poursuivent, l'objectif de 11 % de croissance, établi par le plan stratégique de développement des transports en commun de l'AMT, pour 2007, sera atteint en 2001.

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT					
Variation de l'achalandage annuel 1996/97/98					
Achalandage sur les réseaux des AOT sur le territoire de l'AMT					
	Achalandage 1996	Achalandage 1997	Variation 97/96	Achalandage 1998	Variation 98/97
	Nb dépl./an*	Nb dépl./an*		Nb dépl./an**	
AMT (trains)	6 939 437	8 328 182	20,01 %	10 145 068	21,82 %
STCUM (métro et autobus)	336 500 000	338 800 000	0,68 %	343 237 652	1,31 %
STL	15 954 844	16 284 216	2,06 %	16 744 294	2,83 %
STRSM	26 821 320	26 989 988	0,63 %	27 855 743	3,21 %
OMIT	11 399 677	11 897 526	4,37 %	12 524 073	5,27 %
<b>Total</b>	<b>397 615 278</b>	<b>402 299 912</b>	<b>1,18 %</b>	<b>410 506 830</b>	<b>2,04 %</b>

\* Achalandage tiré des relevés mensuels sur les trains de l'AMT, des documents budgétaires de la STCUM, des services de la planification de la STL et de la STRSM, des documents du MTQ utilisés pour fins de subventions des OMIT.

\*\* Achalandage tiré des relevés mensuels sur les trains de l'AMT, des documents budgétaires de la STCUM, des services de la planification de la STL et de la STRSM, des documents du MTQ utilisés pour fins de subventions des OMIT et projection sur la base de la distribution des ventes de titres. De plus, l'achalandage a été réévalué afin de ne pas tenir compte de l'incidence du verglas pour rendre les chiffres comparables à l'année 1997. L'achalandage de la STCUM a été également ajusté pour tenir compte des déplacements des usagers utilisant les titres de transport de la TRAM 4 à 8 sur le réseau de métro.

Source : Vice-présidence Administration et Finances, mars 1999

## LE RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

10 millions de déplacements sur les trains de banlieue en 1998, près de 1 800 000 déplacements de plus qu'en 1997 et une nouvelle ligne de trains

### L'utilisation et le réseau de trains de banlieue s'accroissent rapidement

Avec ses 10 000 000 de passages en 1998, soit 21,8 % d'augmentation et 1 800 000 déplacements de plus, les services de trains de banlieue connaissent un grand succès qui repose sur la satisfaction de la clientèle. Le train est une alternative intéressante à l'usage de l'automobile.

### La ligne Montréal/Deux-Montagnes atteint sa limite de capacité

Avec l'amélioration des services, l'ajout de 583 places de stationnement et la promotion active, la ligne Montréal/Deux-Montagnes continue à être très populaire et atteint le maximum de sa capacité. En 1998, l'augmentation du nombre de déplacements a été de 1 251 000, 24,2 % de plus qu'en 1997, et les coûts d'exploitation ont été maintenus. L'AMT a donc entrepris de trouver le meilleur moyen de répondre à la demande. Grâce à un investissement de 10 M\$ autorisé par le MTQ, les voies

pourront être doublées, à certains endroits, ce qui permettra d'augmenter la vitesse et la fréquence des trains et d'accueillir 8 000 personnes de plus, quotidiennement, aux heures de pointe.

### La ligne Montréal/Dorion-Rigaud connaît une excellente année

Après des années de légère décroissance et de stabilisation, la ligne Montréal/Dorion-Rigaud a aussi connu une excellente année. L'AMT a poursuivi ses actions, conjointement avec les représentants de la MRC Vaudreuil-Soulanges et du MTQ, pour améliorer le service de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, telles qu'une expérience de tarification incitative, une promotion conjointe et des rabattements améliorés. Des décisions ont été prises pour acheter de nouvelles locomotives au coût de 25 M\$. Plus rapides et plus performantes, elles permettront de rendre cette ligne plus compétitive face à l'automobile en diminuant de 25 % les temps de parcours et réduiront les coûts d'exploitation de 10 %, donc, d'autant, la contribution des municipalités.



**Conférence de presse du 25 mai 1998. Les partenaires du train Montréal/Blainville annoncent que le service est prolongé jusqu'en août 2000.** Dans l'ordre habituel : Hélène Robert, représentante du ministre des Transports, députée de Deux-Montagnes, et secrétaire régionale des Laurentides ; Vera Danyluk, présidente de la communauté urbaine de Montréal ; Pierre Gingras, maire de Blainville ; Elie Fallu, président du CIT des Basses Laurentides ; Robert Perreault, ministre d'état à la métropole ; Florence Junca-Adenot, présidente-directrice générale de l'AMT ; Gilles Vaillancourt, maire de Laval.

## La ligne Montréal/Blainville atteint un succès qui dépasse tous les objectifs

Après une évaluation positive, conduite avec les partenaires des municipalités, des usagers et des organismes de transport, l'AMT a doublé le nombre de départs en août 1998. Douze départs par jour sont maintenant offerts dans chaque direction. De plus, 707 places de stationnement ont été ajoutées aux gares de la ligne de Blainville. La clientèle a répondu avec enthousiasme aux services accrus puisqu'en septembre 1998, le nombre de déplacements atteignait plus de 5 000 par jour, un objectif qui avait été fixé pour l'an 2000. Plus de 77 % des passagers prenaient antérieurement leur voiture pour atteindre le territoire de la CUM.

La rénovation de 20 voitures Go, à laquelle une somme de 4 M\$ a été consacrée, a certainement contribué à ce succès en améliorant le confort des passagers. Ces voitures sont maintenant modernes, bien éclairées, ventilées et confortables et répondent mieux aux exigences de la clientèle.

La rénovation de ces voitures, acquises par le MTQ au coût de 4,9 M\$ pour 80 voitures, est une opération rentable puisqu'il en coûte 200 000 \$ pour remettre à neuf, pour 15 ans, des voitures coûtant plus de 1 M\$; cette opération a procuré de l'emploi à 14 personnes pendant une année à l'usine de Alstom à Montréal. Elle est financée à 50 % par l'AMT et à 50 % par le MTQ.

### Indicateurs de performance – trains de banlieue

	1995*	1996	1997	1998**	Variation 98/95
<b>Deux-Montagnes</b>					
Coûts d'exploitation	24 370 000 \$ <sup>(1)</sup>	22 277 222 \$	21 669 288 \$	23 096 361 \$	-5,23 %
Achalandage	1 539 000 <sup>(2)</sup>	4 033 000	5 172 000	6 423 000	317,35 %
Revenus nets	3 309 000 \$ <sup>(1)</sup>	5 307 733 \$	7 341 158 \$	9 388 565 \$	183,73 %
Ratio d'autofinancement	13,58 %	23,83 %	33,88 %	40,65 %	27,07 %
Coûts d'exploitation par passager-km	0,90 \$	0,31 \$	0,24 \$	0,20 \$	-77,75 %
<b>Dorion-Rigaud</b>					
Coûts d'exploitation	22 496 000 \$	20 563 590 \$	20 843 386 \$	19 184 290 \$	-14,72 %
Achalandage	2 997 000	2 907 000	2 908 000	2 932 000	-2,17 %
Revenus nets	2 713 000 \$	3 379 965 \$	3 653 044 \$	3 692 657 \$	36,11 %
Ratio d'autofinancement	12,06 %	16,44 %	17,53 %	19,25 %	7,19 %
Coûts d'exploitation par passager-km	0,37 \$	0,35 \$	0,36 \$	0,33 \$	-12,56 %
<b>Blainville</b>					
Coûts d'exploitation	N/A	N/A	784 000 \$ <sup>(3)</sup>	4 666 054 \$	
Achalandage	N/A	N/A	252 000	790 000	
Revenus nets	N/A	N/A	381 000 \$	1 986 464 \$	
Ratio d'autofinancement	N/A	N/A	48,60 %	42,57 %	
Coût d'exploitation par passager-km	N/A	N/A	0,14 \$	0,27 \$	

## RÉALISATION DE L'ENQUÊTE **ORIGINE-DESTINATION 1998**, RÉSULTAT D'UN TRAVAIL COLLECTIF

Avec l'enquête  
Origine-Destination  
(O-D) 1998, la  
région métropoli-  
taine se dote d'un  
outil indispensable  
de planification des  
déplacements et  
des transports  
en commun,  
tous modes  
confondus

L'enquête Origine-Destination (O-D) 1998 a été entreprise en août 1998. Cette enquête porte sur les déplacements des personnes résidant dans la région métropolitaine. C'est la plus grande recherche au Québec après le recensement. L'enquête O-D établit les habitudes de déplacements des citoyens. Réalisée tous les cinq ans depuis 1970, cette enquête constitue un outil majeur de planification pour tous les intervenants des transports en commun montréalais.

Réalisée par l'AMT, d'août à mi-décembre, en collaboration étroite avec ses partenaires, la STCUM, la STL et la STRSM, les ministères des Transports et des Affaires municipales et de la Métropole, au coût de 1,1 M\$, elle est financée à frais partagés. L'enquête a été conduite auprès de 77 000 ménages. L'analyse des données est en cours. Les résultats finaux seront mis à la disposition des intervenants de la région d'ici l'automne prochain.





## SYSTÈME AUTOMATISÉ DE VENTE DES TITRES ET DE PERCEPTION DES RECETTES

À la suite de changements de priorités de la STCUM, le Comité sur l'automatisation des systèmes de vente et perception (l'AMT, l'Association des CIT, la STRSM, la STL, la STCUM) a adopté une approche modulaire qui permet aux CIT, à la STL et à la STRSM de développer leurs systèmes informatiques selon leurs besoins, dans la mesure où ces systèmes répondent à des critères de compatibilité métropolitaine et ceci, même si le système central de la STCUM n'est pas développé selon le même calendrier. Chaque système permettra la lecture de tous les titres métropolitains grâce à la technologie de la carte à puce et devra être en mesure de trouver les informations nécessaires au partage des revenus selon le calcul du kilométrage réalisé par les clients sur les différents réseaux.

À la suite des recommandations du Comité, l'AMT, avec, et/ou, ses partenaires intéressés, entreprendra la mise sur pied d'un projet-pilote d'automatisation de la vente et perception.

## LES GROUPES DE TRAVAIL

L'AMT a choisi une stratégie de coordination et de concertation avec les 134 intervenants de son territoire. Préférant décider sur une base de consensus, l'AMT forme des groupes de travail qui étudient des problématiques spécifiques, proposent et collaborent à la réalisation des solutions. En 1998, sept groupes de travail se sont réunis à plus de 40 reprises pour conduire jusqu'à leur réalisation les dossiers qui les concernaient.

- Comité sur la politique tarifaire ;
- Comité sur l'automatisation des systèmes de vente et perception ;
- Comité du transport adapté ;
- Comité directeur et comité technique de l'enquête Origine-Destination ;
- Comité sur l'intégration des services ;
- Comité sur la promotion et l'information sur les transports en commun ;
- Comité sur le partage des recettes.

Dans le cadre de son plan stratégique, l'AMT a identifié neuf corridors et formé des comités qui ont pour tâche d'identifier les problématiques spécifiques, de proposer des solutions pour les résoudre ou d'optimiser les réseaux existants. Plus de 50 réunions de comités regroupant les intervenants des sous-régions et des autorités organisatrices de transport des régions concernées, ont été tenues.

Les projets d'immobilisations aux impacts importants pour les usagers et opérateurs, tels que le terminus de Longueuil, sont suivis par des comités d'usagers.

Enfin, les études d'opportunité et de faisabilité sont toutes analysées par des comités de suivi impliquant les bailleurs de fonds et les intervenants directement impliqués : nouvelles lignes de trains, nouvelles dessertes, SLR, métro.

# PROGRAMME ANNUEL D'ENQUÊTES, SONDAGES ET RELEVÉS

Le citoyen qui se  
déplace :  
« plus qu'un usager,  
un client »

Pour répondre à ses besoins de promotion, d'exploitation des services et des équipements métropolitains, de planification métropolitaine et de financement, l'AMT a élaboré un programme d'enquêtes, sondages et relevés qui permet de maintenir un système d'information détaillée sur la clientèle et l'usage des transports en commun de la région métropolitaine.

L'objectif de ce programme est d'identifier les habitudes de déplacements des personnes; d'apprécier la perception de la clientèle de diverses alternatives de services; d'évaluer le niveau de satisfaction des usagers des services métropolitains; de mesurer l'achalandage des stationnements incitatifs, voies réservées, terminus métropolitains ou trains de banlieue; de répartir les ventes de titres et d'identifier les caractéristiques socio-économiques des clients.

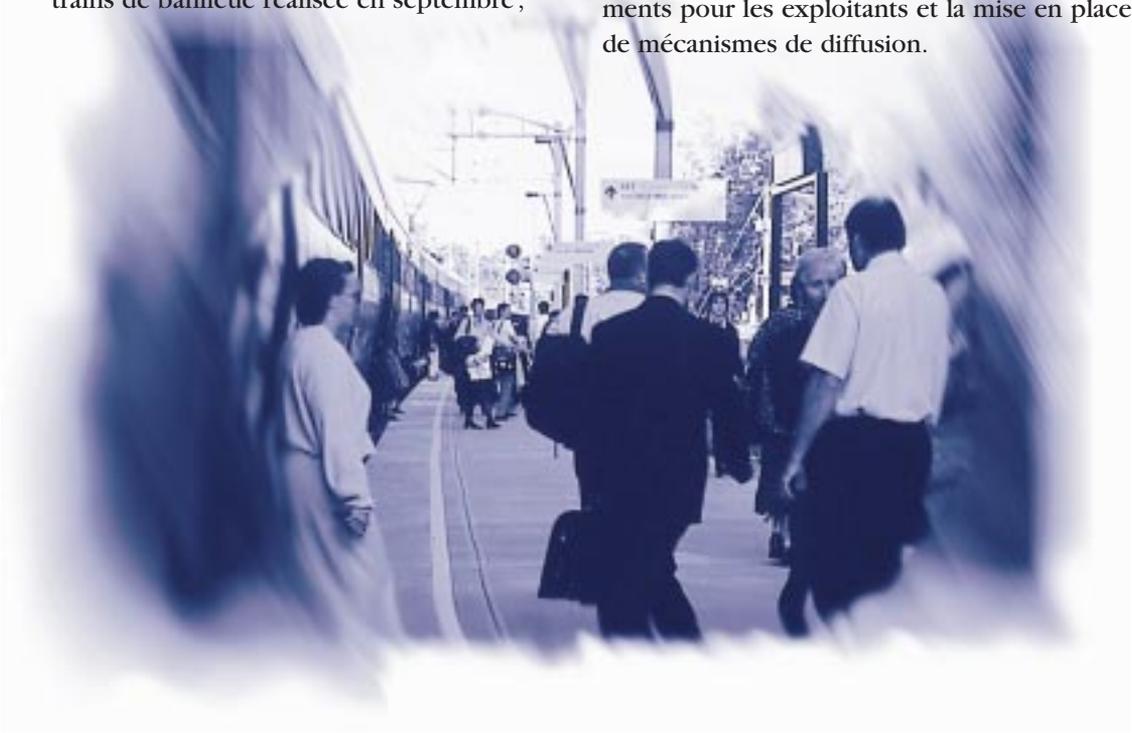
## Première phase complétée

La première phase de ce programme est complétée et a permis, en 1998, de réaliser :

- la grande enquête origine-destination menée à l'automne 1998 auprès d'environ 77 000 ménages de la région métropolitaine (en collaboration avec la STCUM, la STL, la STRSM, le MTQ et le ministère des Affaires municipales et de la Métropole);
- une enquête tenue à bord des trois lignes de trains de banlieue réalisée en septembre;

- une enquête réalisée aux points de vente des cartes mensuelles TRAM;
- un programme de suivi de l'achalandage des services de transport en commun métropolitain :
  - suivi quotidien de l'occupation du stationnement incitatif Brossard/Chevrier et de sa desserte;
  - relevé mensuel de l'achalandage dans les trains de banlieue;
  - trois évaluations par an de l'achalandage aux terminus, sur les voies réservées et du niveau d'occupation des stationnements incitatifs;
- deux sondages réalisés en février et octobre 1998 sur la satisfaction des usagers qui transitent par les terminus et certains stationnements incitatifs;
- une enquête tenue à bord de l'autobus Express Chevrier/Centre-ville réalisée en novembre 1998;
- un sondage et groupe de discussion menés auprès des clientèles actuelles et potentielles du projet de train Montréal/Saint-Hilaire.

Les prochaines phases de ce programme de suivi de la clientèle prévoient notamment la mise en relation de l'information issue des diverses sources, le développement des instruments pour les exploitants et la mise en place de mécanismes de diffusion.



# LES NOUVELLES DESSERTES MÉTROPOLITAINES PAR AUTOBUS FONT PARTIE DES PRIORITÉS DE DÉVELOPPEMENT DE L'AMT

Une première desserte métropolitaine a été implantée et constitue une nouvelle initiative d'importance. La nouvelle desserte par autobus relie le stationnement incitatif de 600 places Brossard/Chevrier, à l'intersection des autoroutes A 10 et A 30, sur le territoire de la ville de Brossard, au TCV (Terminus Centre-ville) via des voies réservées en moins de 25 minutes. Le partage du déficit d'opération de la desserte entre les six CIT/OMIT, la STRSM et l'AMT, sur une base consensuelle, a permis la contribution des municipalités dont les citoyens utilisent le stationnement et le service de desserte.

Cette nouvelle formule d'incitation financière s'applique aux dessertes de nature métropolitaine, c'est-à-dire utilisées majoritairement par les citoyens provenant de l'extérieur du territoire où est localisé l'équipement métropolitain, et sera appliquée à d'autres dessertes telles que celle de Laval vers le terminus de Côte-Vertu ou celle de Vaudreuil-Soulanges, si elles correspondent aux critères.



La promotion  
soutient  
l'utilisation  
des transports  
en commun

## LA PROMOTION

La diffusion de l'information et la promotion des transports en commun font partie de la mission de l'AMT. Tout au cours de l'année 1998, l'AMT a réalisé plusieurs plans de communications pour faire connaître davantage les services existants de transport en commun et pour convaincre le public d'utiliser les nouveaux services. Une vaste campagne d'information et de publicité a été mise en place pour faire connaître la nouvelle carte TRAM et ses avantages pour la clientèle. Avec l'annonce du prolongement du service du train de banlieue Montréal/Blainville, une campagne de publicité a également été réalisée, avec succès, puisque l'achalandage de cette ligne a dépassé tous les pronostics. Une campagne a aussi été menée autour de l'ouverture du stationnement Brossard/Chevrier. Les horaires des trois lignes de trains de banlieue ont été entièrement refaits pour en favoriser une lecture et une compréhension rapide par la clientèle. L'AMT a développé des partenariats avec certains organismes pour promouvoir leurs vocations respectives : campagne AMT/étudiants universitaires, campagne AMT/collège Bois-de-Boulogne, etc.

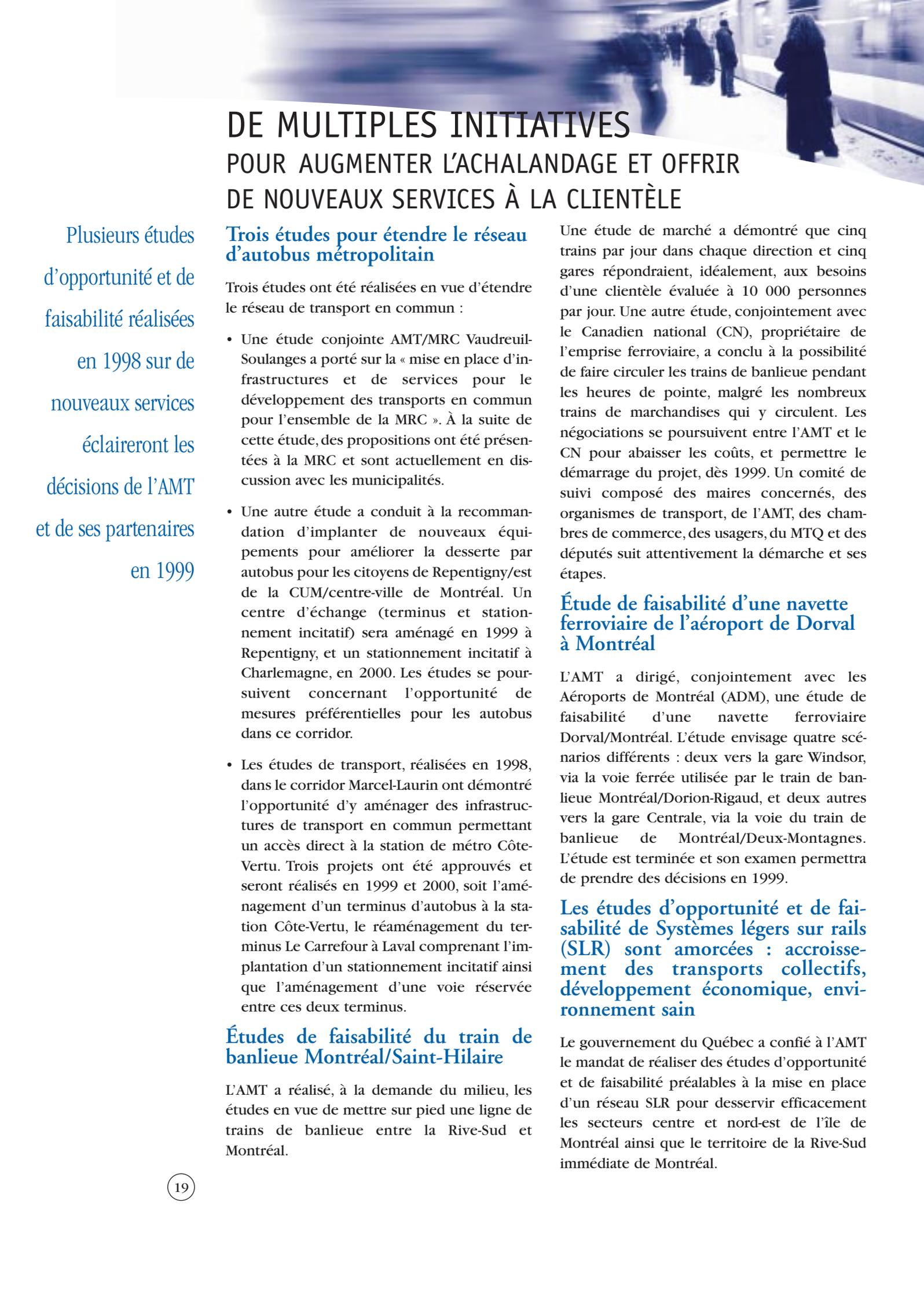
L'AMT a conçu une campagne de publicité et de promotion sociétale importante, qui s'adressera en 1999 aux citoyens de la région métropolitaine, principalement aux automobilistes, pour faire la promotion des transports en commun, en collaboration avec les organismes de transport partenaires, les villes et des commanditaires.

## LA FORMATION, UNE PRIORITÉ DE L'AMT

L'AMT a été un des initiateurs de la mise sur pied et de la création, en novembre 1998, de **l'Institut de formation en gestion du transport et de la logistique (IFGTL)** avec le soutien financier du MTQ. Cet institut favorise la formation des gestionnaires de l'industrie du transport et de la logistique des personnes et des marchandises, développe les connaissances, stimule la prospective, suscite et organise, en collaboration avec les universités et collèges avec lesquels il s'est associé, les programmes, les séminaires et les échanges nécessaires pour répondre à la demande et aux besoins de l'industrie. Il canalise les informations sur les programmes de formation, collecte et diffuse l'information disponible dans le monde entier. Les premières activités annoncées lors de sa création se sont réalisées en 1999 : un séminaire spécialisé intitulé « Plus qu'un usager, un client » et un colloque « Qui est le vrai responsable de la sécurité routière ? ».

Par ailleurs, l'AMT a accordé une attention particulière, en 1998, aux projets de formation de son équipe. Ainsi, une politique concernant le développement du personnel a été adoptée, permettant aux employés de développer leurs connaissances et leurs habiletés avec le soutien financier de leur employeur.





## DE MULTIPLES INITIATIVES POUR AUGMENTER L'ACHALANDAGE ET OFFRIR DE NOUVEAUX SERVICES À LA CLIENTÈLE

Plusieurs études  
d'opportunité et de  
faisabilité réalisées  
en 1998 sur de  
nouveaux services  
éclaireront les  
décisions de l'AMT  
et de ses partenaires  
en 1999

### Trois études pour étendre le réseau d'autobus métropolitain

Trois études ont été réalisées en vue d'étendre le réseau de transport en commun :

- Une étude conjointe AMT/MRC Vaudreuil-Soulanges a porté sur la « mise en place d'infrastructures et de services pour le développement des transports en commun pour l'ensemble de la MRC ». À la suite de cette étude, des propositions ont été présentées à la MRC et sont actuellement en discussion avec les municipalités.
- Une autre étude a conduit à la recommandation d'implanter de nouveaux équipements pour améliorer la desserte par autobus pour les citoyens de Repentigny/est de la CUM/centre-ville de Montréal. Un centre d'échange (terminus et stationnement incitatif) sera aménagé en 1999 à Repentigny, et un stationnement incitatif à Charlemagne, en 2000. Les études se poursuivent concernant l'opportunité de mesures préférentielles pour les autobus dans ce corridor.
- Les études de transport, réalisées en 1998, dans le corridor Marcel-Laurin ont démontré l'opportunité d'y aménager des infrastructures de transport en commun permettant un accès direct à la station de métro Côte-Vertu. Trois projets ont été approuvés et seront réalisés en 1999 et 2000, soit l'aménagement d'un terminus d'autobus à la station Côte-Vertu, le réaménagement du terminus Le Carrefour à Laval comprenant l'implantation d'un stationnement incitatif ainsi que l'aménagement d'une voie réservée entre ces deux terminus.

### Études de faisabilité du train de banlieue Montréal/Saint-Hilaire

L'AMT a réalisé, à la demande du milieu, les études en vue de mettre sur pied une ligne de trains de banlieue entre la Rive-Sud et Montréal.

Une étude de marché a démontré que cinq trains par jour dans chaque direction et cinq gares répondraient, idéalement, aux besoins d'une clientèle évaluée à 10 000 personnes par jour. Une autre étude, conjointement avec le Canadien national (CN), propriétaire de l'emprise ferroviaire, a conclu à la possibilité de faire circuler les trains de banlieue pendant les heures de pointe, malgré les nombreux trains de marchandises qui y circulent. Les négociations se poursuivent entre l'AMT et le CN pour abaisser les coûts, et permettre le démarrage du projet, dès 1999. Un comité de suivi composé des maires concernés, des organismes de transport, de l'AMT, des chambres de commerce, des usagers, du MTQ et des députés suit attentivement la démarche et ses étapes.

### Étude de faisabilité d'une navette ferroviaire de l'aéroport de Dorval à Montréal

L'AMT a dirigé, conjointement avec les Aéroports de Montréal (ADM), une étude de faisabilité d'une navette ferroviaire Dorval/Montréal. L'étude envisage quatre scénarios différents : deux vers la gare Windsor, via la voie ferrée utilisée par le train de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud, et deux autres vers la gare Centrale, via la voie du train de banlieue de Montréal/Deux-Montagnes. L'étude est terminée et son examen permettra de prendre des décisions en 1999.

### Les études d'opportunité et de faisabilité de Systèmes légers sur rails (SLR) sont amorcées : accroissement des transports collectifs, développement économique, environnement sain

Le gouvernement du Québec a confié à l'AMT le mandat de réaliser des études d'opportunité et de faisabilité préalables à la mise en place d'un réseau SLR pour desservir efficacement les secteurs centre et nord-est de l'île de Montréal ainsi que le territoire de la Rive-Sud immédiate de Montréal.

L'AMT, avec ses partenaires de la STCUM, de la STRSM, du MTQ et du ministère des Affaires municipales et de la Métropole, a défini les orientations, les priorités, le mandat général de ces études, le mode d'organisation, l'échéancier et fixé les quatre corridors étudiés. Les firmes retenues, par appel d'offres, devront évaluer les technologies, leur implantation, leurs impacts, leurs conditions d'exploitation et leurs coûts pour les corridors concernés. Les études de transport sont assumées par la STCUM et la STRSM. Des comités de suivi sont mis sur pied pour chaque corridor, afin d'impliquer les municipalités, les ministères et les organismes concernés. Le budget prévu est de 2,7 M\$, défrayé à parts égales par les ministères des Transports, des Affaires municipales et de la Métropole ainsi que par l'AMT. Ces études devraient conduire l'AMT à faire des recommandations au gouvernement du Québec sur l'opportunité et la faisabilité d'implanter un système léger sur rails dans un ou plusieurs corridors. Les recommandations préciseront les conditions d'implantation ainsi qu'un plan de mise en œuvre.

## La réalisation des prolongements du réseau de métro sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal et celui de la Ville de Laval

Le gouvernement a confié à l'AMT le mandat de réaliser, de concert avec la STCUM, les prolongements du réseau de métro sur la ligne 5, vers l'est, jusqu'au boulevard Pie-IX, pour un montant n'excédant pas 63,5 M\$ et sur la ligne 2, vers Laval, à proximité du cégep Montmorency et de la ligne de trains de Blainville, pour un montant n'excédant pas 179 M\$. Un calendrier de réalisation sera aussi fixé. Avec la STCUM, la Ville de Laval et la STL, l'AMT a défini les orientations générales et les objectifs visés, les rôles et les responsabilités de chacun des intervenants aux diverses étapes de réalisation des études, des plans et devis et de la construction, l'organisation fonctionnelle et sa mise en place.

Les études de planification conduisent à l'établissement de l'avant-projet sur les deux lignes et en fixent les budgets. Elles sont amorcées et devront être finalisées au début de l'automne 1999, au coût de 4 M\$.



## LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT PAR AUTOBUS SE DÉVELOPPE

La plupart des  
projets des cinq  
premières années  
du plan stratégique  
« partenaires,  
maintenant vers  
2007 : une vision  
métropolitaine »  
se réalisent

### Terminus Longueuil : le premier terminus intermodal et intégré de l'an 2000

Lors d'une cérémonie, le 24 août 1998, de nombreuses personnalités participaient à la première pelletée de terre de ce projet de 19,4 M \$ dont l'ouverture est prévue à la fin de 1999. Le terminus sera entièrement refait; la superficie sera doublée pour atteindre 310 000 pieds carrés et 41 quais seront aménagés. Les aires publiques, où les clients circulent, seront couvertes, sécuritaires et ventilées. La STRSM, cinq CIT et OMIT et le métro desservent cette plaque tournante du transport métropolitain qui vient renforcer les liens entre les pôles d'activités de la métropole et de la Rive-Sud immédiate. Grâce à une nouvelle entente, les autobus interurbains privés s'y arrêteront aussi. Le terminus sera doté de plusieurs nouveaux services. Le projet est financé à 75 % par le MTQ et à 25 % par l'AMT.

### De nouveaux services à la clientèle au TCV (Terminus Centre-ville)

Les services à la clientèle du TCV (Terminus Centre-ville) du 1000, rue de La Gauchetière, ont été améliorés au coût de 2 M\$. Pour permettre une circulation plus fluide des clients, de nouveaux escaliers mécaniques ont été installés et la billetterie métropolitaine a été déménagée au rez-de-chaussée, dégageant ainsi l'accès aux quais d'autobus au niveau inférieur. Ce terminus, d'importance majeure, est la principale porte d'entrée de tout le réseau d'autobus de la Rive-Sud, en particulier de la STRSM, de neuf CIT et OMIT et de la desserte métropolitaine qui relie le stationnement incitatif Brossard/Chevrier au centre-ville. Ce projet est financé à 100 % par le MTQ.

En plus des terminus de Longueuil et TCV, l'AMT assure le fonctionnement de cinq autres terminus métropolitains : Angrignon, Brossard/Panama, Henri-Bourassa, secteurs sud et nord, et Radisson, qui ont fait l'objet de certaines améliorations en 1998.



#### Première pelletée de terre et début des travaux au terminus Longueuil.

Dans l'ordre habituel : Pauline Marois, ministre responsable de la région de la Montérégie ; Cécile Vermette, députée du comté de Marie-Victorin ; Robert Perreault, ministre d'État à la Métropole ; Paul Leduc, maire de la Ville de Brossard ; Pierre Vandelac, directeur général de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal ; Florence Junca-Adenot, présidente-directrice générale de l'Agence métropolitaine de transport ; Claude Gladu, président de la STRSM et maire de la Ville de Longueuil ; Guy Talbot, maire de Ville Lemoyne ; et Guy Boissy, maire de la Ville de Saint-Lambert.

Un réseau de  
stationnements  
incitatifs gratuits  
utilisés à 75 %

**L'AMT offre maintenant 14 308 places de stationnement** qui permettent un transfert modal entre l'automobile et l'autobus, le train ou le métro.

En 1998, l'AMT a poursuivi le développement de son réseau de stationnements incitatifs gratuits qui permettent aux automobilistes de laisser leur voiture pour prendre l'autobus, le train ou le métro. Ce réseau est formé de 38 stationnements auxquels on a ajouté plus de 2 677 places en 1998. L'AMT continuera, en 1999, à compléter cet indispensable réseau.

Ce réseau de stationnements situés à des endroits stratégiques bien desservis, de plus en plus complet, favorise l'accessibilité aux autobus, au métro et aux trains de banlieue. Chaque jour, ces stationnements sont utilisés, en moyenne, à 75 %. Le développement du réseau de stationnements fait la preuve que l'ajout de services, une accessibilité facile et la simplicité d'utilisation favorisent une plus grande utilisation du réseau de transport en commun.

### Les autoroutes du transport en commun : un réseau de voies réservées de plus en plus important

Les voies réservées sont les autoroutes des transports en commun et font partie intégrante des transports en commun métropolitains. Ces voies, en augmentant la rapidité et la fluidité des transports en commun, favorisent une utilisation plus grande, plus économique et plus efficace des autobus. En 1998, 13 voies réservées sur près de 50 km étaient en activité aux heures de pointe. L'AMT a ajouté à son réseau cinq nouvelles voies réservées, sur 13,2 km en 1998. Dans ce domaine, l'AMT a investi 1,4 M\$. Ces projets sont financés à 75 % par le MTQ et à 25 % par l'AMT. Dans le but de sensibiliser le public à l'importance de respecter ces voies réservées aux autobus et d'en démontrer l'utilité, une campagne de sensibilisation, d'information et de publicité sera entreprise au début 1999, avec la collaboration, entre autres, du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal.



# L'ADMINISTRATION ET LES FINANCES

## Les politiques et les règlements

Dans le but de rendre la gestion de l'AMT toujours plus transparente, le conseil d'administration a adopté plusieurs nouvelles politiques et règlements, dont :

### Nouvelles politiques :

Politique de développement et de gestion des stationnements incitatifs métropolitains;

Politique de développement et de gestion des terminus métropolitains;

Politique de développement du personnel;

Politique sur les droits parentaux.

### Nouveaux règlements :

Règlement n° 5.2; règlement concernant les normes de comportement sur le réseau de trains de banlieue;

Règlement n° 6.1; règlement relatif aux titres de transport métropolitain.

## 14 décrets en 1998

Pour permettre à l'AMT d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la loi, le gouvernement a adopté 14 décrets en 1998, dont :

Décret 112-98

Acquisition par expropriation de certains immeubles pour la construction d'un stationnement incitatif, à Brossard.

Décret 891-98

Acquisition par expropriation de certains immeubles pour la construction d'un stationnement incitatif dans la ville de Montréal, près de la station de métro Radisson.

Décret 1304-98

Réalisation et financement d'études d'opportunité et de faisabilité pour la mise en place d'un réseau de métro de surface pour desservir les secteurs centre et nord-est de l'île de Montréal ainsi que le territoire de la Rive-Sud immédiate de Montréal.

Décret 1299-98

Prolongement du réseau de métro sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal et celui de la Ville de Laval.

Décret 1143-98

Financement temporaire de l'Agence métropolitaine de transport.

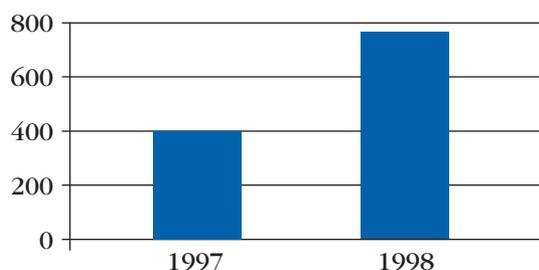
Décret 1535-98

Emprunt à long terme de 16 850 000 \$ de l'Agence métropolitaine de transport auprès du ministère des Finances en sa qualité de gestionnaire du Fonds de financement.

## Les activités des approvisionnements en pleine croissance

La valeur et le nombre des contrats a augmenté en 1998 par rapport à 1997, passant de 19,7 M\$ à 69,4 M\$, ce qui représente 757 contrats pour 1998, 339 de plus qu'en 1997. Les statistiques annuelles reflètent la croissance des activités de l'AMT.

### NOMBRE DE CONTRATS ATTRIBUÉS PAR ANNÉE

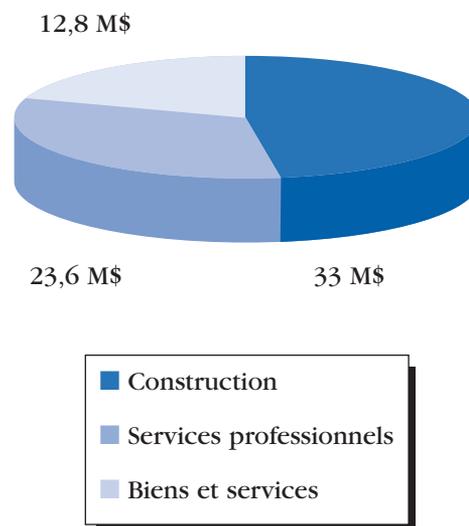


La valeur des contrats de **construction** attribués a considérablement augmenté en 1998, passant de 2 M\$ à 33 M\$. Le projet de construction du terminus de Longueuil, du stationnement incitatif Brossard/Chevrier et sa desserte au terminus métropolitain du centre-ville et plusieurs travaux de construction des stationnements incitatifs expliquent cette augmentation.

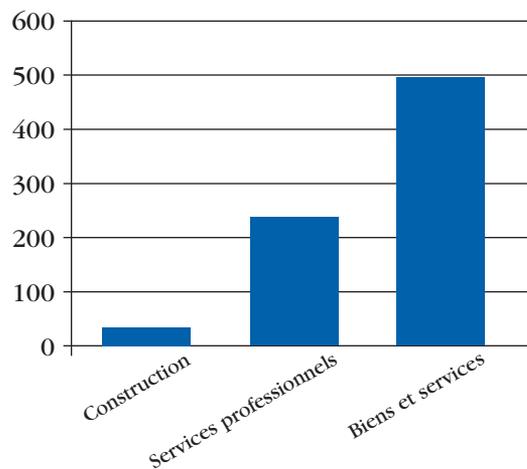
En 1998, la valeur et le nombre de contrats de **services professionnels** attribués ont augmenté comparativement à 1997, passant de 6,8 M\$ à 23,6 M\$, soit 108 contrats de plus qu'en 1997. Deux principaux contrats ont contribué à cette augmentation : un service d'inspecteurs requis sur les trois lignes de trains de banlieue pendant trois ans et un centre d'appels pour la réalisation de l'enquête téléphonique origine-destination 1998.

Par ailleurs, les **achats de biens et services** ont nécessité la préparation de 503 contrats totalisant une valeur de 12,8 M\$, 200 contrats ou 7,7 M\$ de plus qu'en 1997.

### VALEUR DE CONTRATS ATTRIBUÉS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ TOTAL : 69,4 M\$



### NOMBRE DE CONTRATS ATTRIBUÉS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ TOTAL : 757





## Le respect d'un processus d'approvisionnement équitable

Les 757 contrats ont été attribués en 1998 conformément à la politique administrative et le règlement sur les conditions d'octroi de contrats de l'AMT. Vingt-huit contrats ont fait l'objet d'appels d'offres publics et plus de 84 contrats ont été accordés sur invitation. Les offres reçues à la suite d'un appel d'offres de services sur invitation ou public, dont le prix n'est pas le seul critère, sont analysées par un comité de sélection. Ce comité se compose d'un minimum de trois personnes dont au moins une personne externe de l'AMT, assurant ainsi la transparence et l'intégrité du processus. Le mandat du comité consiste à évaluer, analyser et retenir l'offre la plus avantageuse selon des critères préalablement énoncés dans l'appel d'offres. Plus de 30 comités d'analyse ont œuvré en 1998. L'AMT profite de l'occasion pour remercier tous les membres externes qui y ont participé.

## Les retombées économiques

Avec la réalisation de nombreux projets et initiatives dans le domaine des transports en commun, l'AMT a contribué à la vitalité de l'essor économique de la région métropolitaine en maintenant et en créant de nombreux emplois. L'impact économique des dépenses d'immobilisations pour les projets réalisés par l'AMT en 1998 a permis de maintenir 215\* emplois (années-personnes).

\*Institut de la statistique du Québec.

## L'AMT fait face au passage de l'an 2000

L'AMT a adopté des mesures qui permettront aux systèmes informatiques de passer le cap de l'an 2000 sans problème. Les mises à jour nécessaires seront terminées en juin 1999.

Par ailleurs, des analyses se poursuivent pour déceler les problèmes potentiels quant aux équipements métropolitains ainsi qu'aux lignes de trains Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Blainville. Des mesures correctives seront prises au cours de 1999. Plus spécifiquement, une analyse du matériel roulant de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, récemment rénové, est en cours.

Il est nécessaire d'apporter des changements au niveau des ordinateurs du système SCADA (System Control And Data Acquisition) de la ligne Montréal/Deux-Montagnes. Ce système a été développé en 1993-1994, au moment où ce problème n'était pas une préoccupation. Un contrat important a été accordé pour effectuer les modifications nécessaires.

## Le Fonds d'exploitation, en bref

### Augmentation des revenus

En 1998, les recettes des trains de banlieue ont augmenté de 4,3 M\$ par rapport aux recettes de 1997, soit 31,6 % d'augmentation, ce qui reflète bien la popularité grandissante des trois lignes de trains.

En six mois seulement, l'élargissement de l'intégration tarifaire aux OMIT, pour les cartes mensuelles TRAM 4 à 8, a permis une augmentation des recettes métropolitaines de plus de 2 M\$ par rapport à 1997, soit 6,6 %.

La remise gouvernementale à l'égard du droit sur l'immatriculation est supérieure de 3 % à celle de 1997, alors que la taxe sur l'essence a connu une baisse de 2,7 % pendant la même période.

### Un accroissement des activités : des dépenses contrôlées

Un contrôle rigoureux des coûts d'exploitation et de gestion des trains ainsi que des équipements métropolitains a permis de maintenir les coûts de 1998 au même niveau que ceux de l'année 1997, malgré une augmentation importante des activités d'exploitation. Les négociations du contrat d'exploitation de la ligne de trains Montréal/Dorion-Rigaud ont permis de réaliser d'importantes économies annuelles d'environ 1,3 M\$.

Les dépenses de fonctionnement de l'AMT ont été maintenues au même niveau que celui de 1997, soit 3,3 M\$.

L'AMT a dégagé un excédent des revenus sur les dépenses de 7,4 M\$ en 1998, même si une aide financière ponctuelle, additionnelle de 0,6 M\$ a été versée pour soutenir le développement, et pour compenser les coûts nets des OMIT suite à l'élargissement de l'intégration tarifaire.

Cet excédent des revenus sur les dépenses avant subvention d'équilibre, d'un niveau semblable à celui de 1997, permettra de verser une subvention de 4,5 M\$, à parts égales, à la STL et à la STRSM et de 0,5 M\$ aux municipalités qui contribuent aux coûts d'exploitation et de gestion des trains et qui ne font pas partie d'une société de transport. Un revenu de 6,5 M\$ sera reporté à l'année 1999 et servira à financer la subvention d'équilibre 1999 de 3,5 M\$ et à soutenir l'accroissement de l'achalandage et le développement des réseaux de transport en commun en 1999.

## Le Fonds d'immobilisations en bref

### Fonds d'immobilisations : un important outil de planification et de développement des transports collectifs à l'échelle métropolitaine

Les 94 municipalités qui font partie du territoire de l'AMT ont versé, en 1998, au Fonds métropolitain d'immobilisations, l'équivalent de 1 ¢ par 100 \$ de leur richesse foncière, soit environ 15,7 M\$. Toutes les municipalités de la région participent aux dépenses d'immobilisations métropolitaines, notamment aux coûts de mise en place de nouveaux stationnements incitatifs, de terminus, de voies réservées, de dessertes métropolitaines, de rénovation du métro ou de services de trains.

Ce Fonds métropolitain a permis d'élaborer le programme triennal d'immobilisations 1999-2001, qui prévoit 60,6 M\$ de nouvelles initiatives qui s'ajoutent aux 404,2 M\$ de projets déjà autorisés en 1997 et 1998.

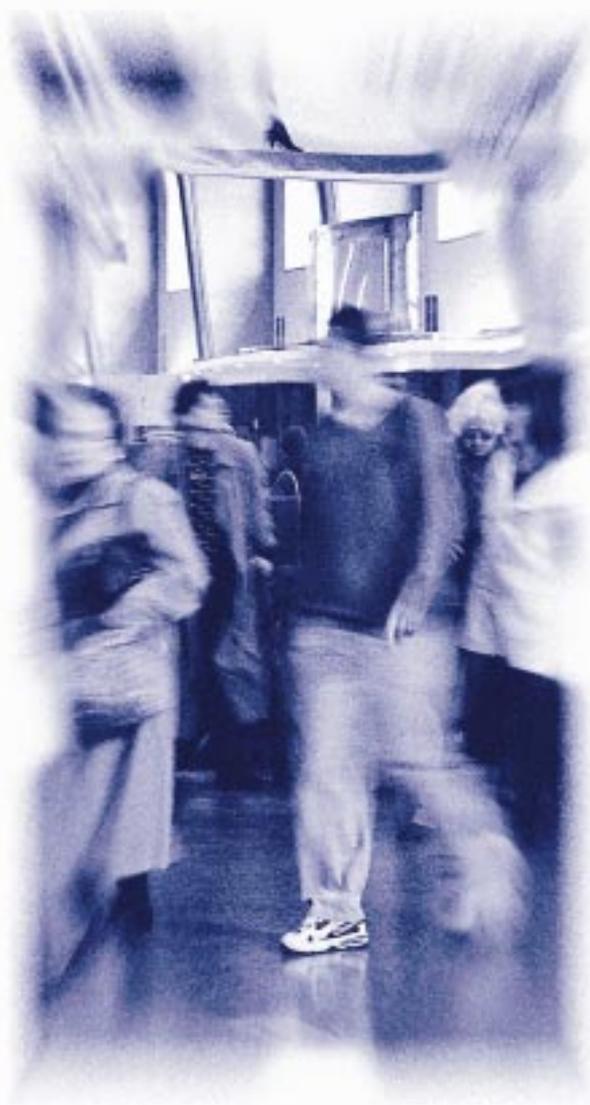
Cet ensemble cohérent d'interventions de l'AMT est résolument tourné vers le développement des systèmes de transport, l'accroissement de l'achalandage des transports en commun et du covoiturage dans les axes métropolitains, en renforçant le cœur de Montréal.



Au cours de l'année 1998, ce Fonds d'immobilisations a permis à l'AMT de réaliser, entre autres, les projets suivants.

Stationnements incitatifs :

- construction du stationnement incitatif Brossard/Chevrier offrant 585 places de stationnement ;
- aménagement des stationnements incitatifs de Sainte-Julie et Delson ;
- agrandissement des stationnements incitatifs Bois-Franc et Du Ruisseau le long de la ligne de trains Montréal/Deux-Montagnes.



Voies réservées :

- prolongement de la voie réservée sur le boulevard des Laurentides ;
- aménagement d'une voie réservée sur le pont Lachapelle.

Terminus :

- installation de nouveaux escaliers mécaniques au Terminus Centre-ville ;
- début des travaux au terminus intermodal de Longueuil.

Trains de banlieue :

- implantation du service de trains de banlieue Montréal/Blainville ;
- implantation d'un système de diffusion vocale sur les trois lignes de trains de banlieue ;
- travaux d'alimentation électrique des trains de la ligne de Rigaud afin de diminuer les coûts d'énergie ;
- étude de faisabilité pour la desserte ferroviaire de Dorval.

Métro :

- contribution financière de l'AMT au programme de rénovation des stations de métro du réseau initial, d'un montant de 6,3 M\$ pour 1998.

Tous ces projets sont rendus possibles grâce aux contributions financières des municipalités et aux subventions accordées selon le programme d'aide gouvernementale aux transports en commun administré par le MTQ.

Le transfert de certains actifs de la ligne de trains de Rigaud, d'une valeur de 24,1 M\$, n'a exigé aucun financement du Fonds d'immobilisations.

# 1999, UNE AUTRE ANNÉE D'INTENSES ACTIVITÉS, PLANIFIÉES DÈS 1998

Pour 1999, l'AMT a retenu les priorités suivantes :

- accroître l'achalandage des transports en commun de 2 à 3 % dans la région métropolitaine en 1999, dont 5 % pour les trains et 3 % pour les déplacements métropolitains par autobus ;
- continuer d'améliorer les services à la clientèle ;
- consolider et développer le réseau de transport métropolitain par autobus et les systèmes structurants : SLR, trains de banlieue, métro ;
- augmenter le financement des transports en commun et implanter des mesures visant l'accroissement de l'achalandage et la réduction des dépenses ;
- obtenir une meilleure intégration et une plus grande concertation des décisions concernant les déplacements des personnes, leur mode de transport employé et leur parcours en lien avec les choix prioritaires de développement du territoire.

Ces priorités sont reflétées par diverses initiatives, entre autres : augmentation de 2,2 M\$ de l'aide métropolitaine pour soutenir l'accroissement de l'achalandage ; augmentation des tarifs des titres de transport métropolitains limitée à 1,4 % et maintien de la gratuité pour les équipements métropolitains ; importante campagne de publicité, de promotion et de relations publiques sur les bienfaits du transport collectif ; deux expériences pilotes de covoiturage avec des employeurs ; mise en place des supports à vélo sur tout le réseau ; obtention de ressources métropolitaines additionnelles, autres que la taxe foncière ; évaluation, avec la STCUM et les commissions scolaires, des impacts du non-financement du transport scolaire sur le territoire de la CUM ; subvention d'équilibre de 3,150 M\$, à parts égales à la STL, à la STRSM et de 0,350 M\$ aux villes hors CUM contribuant au financement des trains, etc.

Nouvelles initiatives soumises par l'AMT	Montant total du projet (en milliers de dollars)
Gestion de croissance Train Montréal/Blainville	2 300 \$
Train Montréal/Saint-Hilaire	10 000 \$
Agrandissement de quatre stationnements - ligne de trains Montréal/Deux-Montagnes (Sunnybrooke - Ste-Dorothée/Roxboro/Du Ruisseau)	2 263 \$
Voie réservée en rive - boulevard Taschereau	1 601 \$
Mesures préférentielles aux abords du terminus Longueuil	1 550 \$
Projets - Secteur Vaudreuil-Soulanges (site de garage et gare intermodale)	5 500 \$
Aménagement - stationnement incitatif Namur	1 250 \$



## L'AMT en bref, c'est... en 1998

- une population de 3,2 millions ;
- plus de 1 500 000 déplacements effectués quotidiennement grâce aux transports en commun ;
- 94 municipalités et la réserve Kahnawake ;
- 10 municipalités régionales de comté (MRC) ;
- la Communauté urbaine de Montréal (CUM) et Ville de Laval ;
- 21 autorités organisatrices de transport (AOT) ;
- 13 voies réservées totalisant 49,3 km ;
- 7 terminus métropolitains comportant 119 quais et capables d'accueillir 216 lignes d'autobus ;
- 38 stationnements incitatifs comptant 14 308 espaces ;
- 3 lignes de trains de banlieue sur 123,3 km de parcours jalonnés de 37 gares ; 110 voitures et locomotives ;
- une nouvelle desserte métropolitaine du stationnement incitatif Brossard/Chevrier qui transporte quotidiennement plus de 500 personnes ;
- 23,8 millions de déplacements sur le réseau de transport métropolitain par autobus ;
- 10 millions de déplacements annuels sur les lignes de trains de banlieue ;
- 130,1 M\$ versés aux sociétés de transport et aux OMIT. Cette somme, qui inclut 5 M\$ de subvention d'équilibre, est répartie de la façon suivante :

STCUM : 89,4 M\$

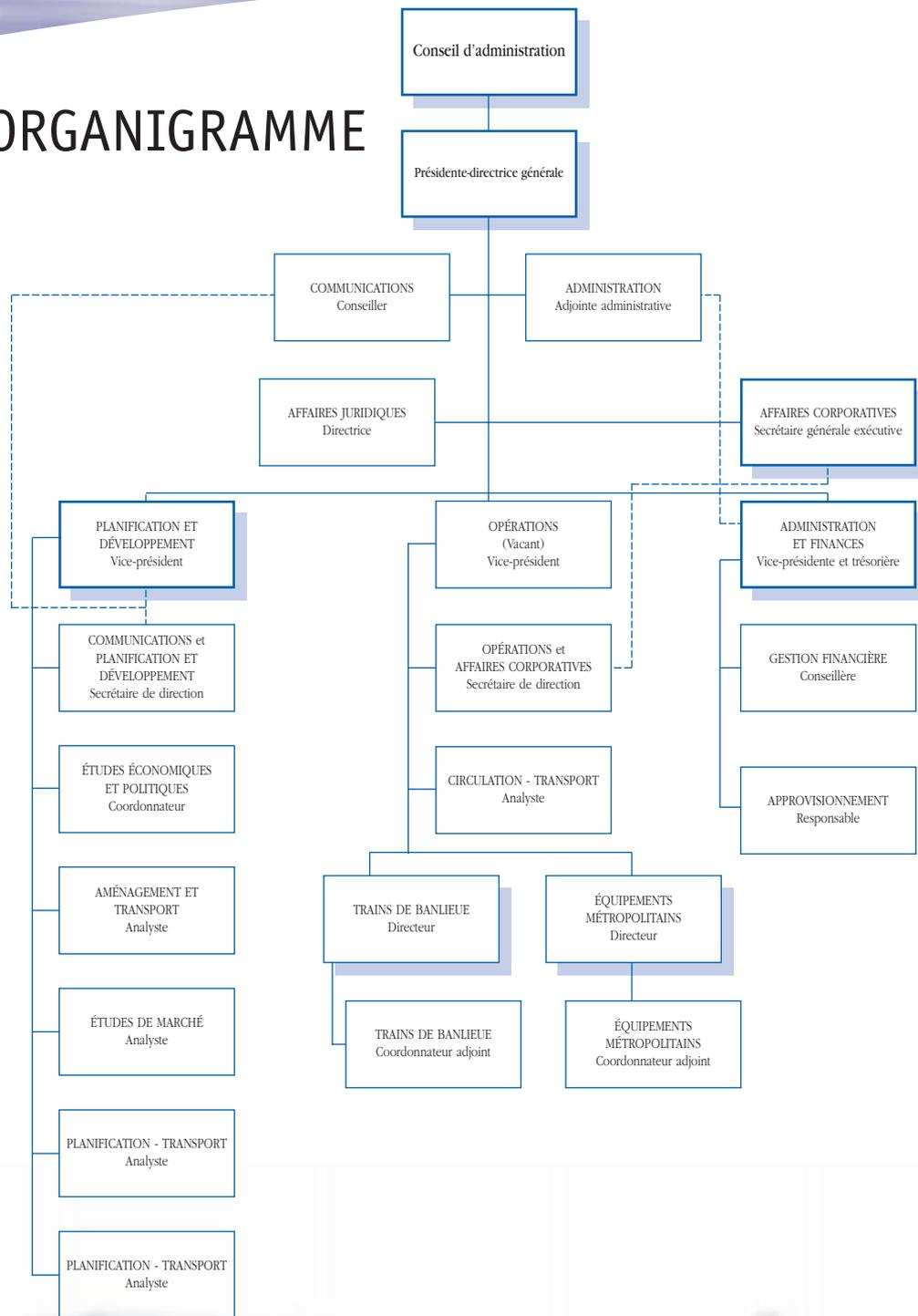
STRSM : 23,6 M\$

STL : 11,0 M\$

OMIT : 6,1 M\$

- des dépenses d'exploitation 1998 d'un total de 176,9 M\$ ;
- un programme triennal d'immobilisations 1998-2000 autorisé de 404,2 M\$ incluant 242,5 M\$ pour les prolongements de métro ;
- des dépenses de fonctionnement de l'AMT de 3,3 M\$ ;
- une équipe de l'AMT de 21 personnes, qui s'adjoint des organismes ou personnes, à contrat, selon la politique de « faire-faire » et de sous-traitance, pour réaliser les projets.

# L'ORGANIGRAMME





Une publication de la direction des  
communications et de la publicité de  
l'Agence métropolitaine de transport.

**Coordination :**  
Bernard Théoret

**Conception graphique :**  
2 + 2 Communication  
C.P.M. Cartier Promotion Marketing

**Photographie :**  
Joao Alvoeiro

**Cartographie :**  
Marcel Smit

**Imprimerie :**  
Imprimerie Houston

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



1 9 9 8

RAPPORT ANNUEL  
UNE VISION MÉTROPOLITAINE  
DU TRANSPORT DES PERSONNES

1998

RAPPORT ANNUEL