



Rapport annuel 2000

Une vision contemporaine du transport collectif



INNOVATIONS

MODERNITÉ

RÉALISATIONS



lettre au président de l'Assemblée nationale

Québec 

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 se terminant le 31 décembre 2000.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre des Transports du Québec, responsable de l'application de la Loi sur l'Agence métropolitaine de transport,



Guy Chevette
Québec, le 26 avril 2001

lettre au ministre des Transports du Québec

Monsieur Guy Chevette
Ministre des Transports du Québec
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le 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 2000. Ce document présente le rapport des activités et les états financiers qui ont été approuvés par le conseil d'administration.

Veuillez recevoir, monsieur le ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

La présidente-directrice générale,



Florence Junca-Adenot
Montréal, le 25 avril 2001



TABLE DES MATIÈRES

Message de la présidente-directrice générale	4
L'AMT, une mission métropolitaine intégrée	6
Le conseil d'administration de l'AMT	8
L'équipe de l'AMT	9
Une cinquième année consécutive de hausse d'achalandage : 2,7 %	10

Des initiatives prometteuses

Une campagne de promotion du transport en commun appréciée	12
Le système d'information-transport de l'AMT	13
Les prolongements du réseau de métro dans la région métropolitaine de Montréal	14
Le train léger sur rail (SLR), mode de transport collectif du troisième millénaire	16
Les Programmes-employeurs : le nouveau « cocktail » transport pour les entreprises et les collectivités	18
Le système automatisé de vente des titres et de perception des recettes	20
Une intégration tarifaire réussie	21
Le réseau de transport métropolitain par autobus se développe	22
Le réseau de trains de banlieue poursuit sa croissance exceptionnelle et est victime de son succès	27

Une gestion rigoureuse et un financement saturé

La problématique du financement du transport en commun	30
Le Fonds d'exploitation	31
Le Fonds d'immobilisations	32
Politiques, règlements et décrets en 2000	34
Les activités d'approvisionnement et d'informatique	35
2001 : priorités et nouvelles initiatives	36
L'AMT en bref	38

Les états financiers

Rapport des vérificateurs	40
Fonds d'exploitation	41
Fonds d'immobilisations	43
État des actifs immobilisés	45
Notes afférentes aux états financiers	46

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE-DIRECTRICE GÉNÉRALE

2000, année record pour l'achalandage des transports en commun et année de lancement des grands projets de développement

L'année 2000 semble se dessiner comme l'année la plus déterminante pour l'essor du transport en commun métropolitain et local dans la région métropolitaine, au service des citoyens; études de développement, nouveaux services, Plan de gestion des déplacements du ministre des Transports du Québec, réinvestissement des municipalités dans le transport en commun et achalandage record marquent cette année d'intenses activités.

Avec 2,7 % d'accroissement de l'achalandage, dont 8,6 % pour les trains de banlieue, 2,3 % pour la STCUM, 2,3 % pour la STRSM, 3,8 % pour la STL et 8,7 % pour les CIT et les OMIT, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et ses partenaires récoltent les fruits des efforts déployés.

L'AMT a déposé en 2000 les résultats des études de faisabilité sur les SLR et les prolongements de métro entreprises en 1999. Le Plan de gestion des déplacements du ministre des Transports du Québec, dévoilé en avril 2000, tient compte de ces résultats. Avec plus de 1 500 M\$ investis dans le transport en commun, le Plan représente l'effort le plus important réalisé depuis près de 25 ans. C'est une excellente nouvelle pour améliorer l'offre de service de la région métropolitaine, qui encourage grandement le développement des transports collectifs.

La construction du prolongement du métro à Laval est entreprise. Le projet de SLR, dans l'axe de l'Autoroute 10 de Brossard au Centre-ville (Montréal), reçoit un accord de principe pour la réalisation de son avant-projet. Les études de faisabilité des prolongements de métro de la ligne 2 à Longueuil et de la ligne 5 à Anjou sont amorcées et des budgets sont réservés pour leur réalisation dans le Plan du ministère des Transports du Québec (MTQ). L'étude complète du SLR sur l'avenue du Parc débute.

Au chapitre de la promotion, après la campagne sociétale réussie de 1999 (*Le transport en commun, suffit de s'en servir!*), l'AMT, en collaboration avec ses partenaires, innove avec la campagne des petites voitures humoristiques. Cette campagne de promotion obtient un franc succès auprès du public qui, selon les sondages, a apprécié les messages et compris les multiples avantages des transports collectifs.

L'achalandage du réseau de trains de banlieue continue d'exploser.

La hausse de 8,6 % par rapport à 1999 illustre l'engouement des citoyens pour ce mode de transport. La nouvelle ligne Montréal/Saint-Hilaire connaît un succès immédiat malgré un service restreint. La ligne Montréal/Blainville dépasse sa capacité avec 33,8 % de croissance, soit 27,8 % de plus que les prévisions. La ligne Montréal/Deux-Montagnes atteint elle aussi les limites de sa capacité. Près de 12 millions de déplacements ont été effectués en 2000 sur l'ensemble du réseau de trains de banlieue. En tout, 10 282 places de stationnement gratuites sont offertes. La planification de ce réseau a été révisée et consolidée pour les prochaines années, et on prévoit de nouveaux services tels que la ligne Montréal/Delson, et des services améliorés sur la ligne Montréal/Dorion—Rigaud. Cependant, les ressources saturées de l'AMT limitent ses moyens d'accroître la capacité des lignes et de développer de nouveaux services.

Le réseau de transport métropolitain par autobus s'est fortement développé. La hausse de 8,6 % de la vente des TRAM est le fruit des efforts des transporteurs et de l'AMT, qui a mis à la disposition des utilisateurs du transport en commun 2 559 nouvelles places de stationnement incitatif gratuit, soit une augmentation de 48 %, 17 km additionnels de voies réservées, deux nouvelles dessertes métropolitaines par autobus (entre Brossard/Chevrier et le centre-ville, et entre Le Carrefour à Laval et Saint-Laurent); le Via-BUS Repentigny/Pointe-aux-Trembles/Montréal, un projet novateur d'autobus express en site propre desservant l'est de la métropole, est en cours de planification.

Des nouvelles approches et expériences basées sur la gestion de la demande de déplacements en milieu de travail se sont concrétisées en 2000. **Devenue mandataire du MTQ pour l'organisation des Programmes-employeurs dans la région métropolitaine, l'AMT a élaboré une stratégie de déploiement** et impliqué Nortel Networks, Bombardier Aéronautique, Aéroports de Montréal-Dorval, Postes Canada, Environnement Canada, Agence des douanes et du Revenu du Canada, Hydro-Québec, la Cité du Multimédia, la Ville de Châteauguay et la Ville de Montréal dans une démarche visant à réduire les déplacements en auto-solo. L'objectif est d'entraîner 10 % des employés automobilistes de chaque Programme-employeur vers des modes autres que l'auto-solo : usage du transport en commun, covoiturage, vélo, etc. L'objectif a été atteint avec Bombardier Aéronautique, dès la première année, et les autres programmes sont en voie de connaître un succès identique. Il faut se rappeler que ces divers moyens visent à retirer 32 000 automobiles des routes d'ici 2007.

L'année 2000 a été marquée par une série d'interventions destinées à faciliter **l'intégration entre les divers services de transport et à rendre plus efficaces les services offerts aux clients** : mesures préférentielles pour les autobus, intégration des billetteries et de l'information de certains terminus métropolitains tels que le Terminus intermodal de Longueuil, outils d'information à la clientèle métropolitaine, accès autorisés aux transporteurs à des points de desserte en dehors de leurs territoires, accès facilités aux cyclistes avec 300 nouvelles places de stationnement pour les vélos, etc.

Au chapitre de la planification, dans la foulée des travaux réalisés lors de l'évaluation de sa Loi, **l'AMT a entrepris de réviser le Plan stratégique du transport métropolitain**, approuvé en 1997, pour tenir compte des projets réalisés et des prévisions à ajuster selon les données de la récente enquête Origine-Destination, des objectifs de Kyoto, du Plan de gestion des déplacements du MTQ, et du schéma d'aménagement métropolitain. Cet exercice se réalisera en concertation avec les partenaires municipaux, ministériels et organisationnels de l'AMT.

L'année 2000 a aussi été une année très importante pour la mise en œuvre du projet d'automatisation de vente des titres et de perception des recettes, support indispensable à la politique tarifaire métropolitaine et locale. L'ensemble des sociétés et organismes de transport se sont mis d'accord sur les objectifs, et un appel d'offres métropolitain a été lancé par l'AMT et analysé à ces fins.

Enfin, 2000 a été une année de réflexions et de décisions au chapitre de l'organisation municipale dans la région, dont découlent des effets importants pour l'organisation du transport en commun. Avec les fusions municipales, les sociétés de transport verront leurs lois adaptées. Quant à l'AMT, elle relève depuis novembre 2000 du ministre des Transports du Québec et a vu ses pouvoirs ajustés avec ceux de la nouvelle Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) afin d'intégrer les efforts de planification au niveau de la région et au sein d'un conseil d'administration élargi à sept membres, pour mieux représenter les élus municipaux et les milieux socio-économiques.

Au plan financier, le bilan au 31 décembre 2000 indique pour la première fois par un léger déficit d'exploitation de 0,76 M\$, après versement de la subvention d'équilibre de 1,5 M\$, partagée entre la STRSM, la STL et les municipalités qui contribuent aux coûts d'exploitation des trains. Ce résultat est dû essentiellement à la faible performance des revenus du droit sur l'immatriculation et de la taxe sur l'essence, en baisse de 0,68 M\$ par rapport aux prévisions. Rappelons que les revenus de la taxe sur l'essence sont en décroissance pour la deuxième année consécutive.

Ces résultats confirment le signal d'alarme lancé dans le rapport annuel de 1999. L'AMT n'a pas le pouvoir de taxer et gère une enveloppe qui évolue avec les revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation, et avec les revenus des trains de banlieue. Ces deux sources de revenus sont les principales sources de financement de ses opérations et du développement.

Or, la hausse de l'achalandage du métro et des déplacements métropolitains crée une pression à la hausse sur l'aide métropolitaine octroyée par l'AMT. Les nouveaux équipements métropolitains (terminus, stationnements, voies réservées, dessertes, nouveaux services) génèrent des dépenses additionnelles. L'accroissement du coût du carburant et l'indexation des dépenses ajoutent des pressions financières. Cette année encore, la hausse exceptionnelle des revenus des trains de 11 %, face à des dépenses contrôlées, a presque permis d'équilibrer le budget de l'AMT. Or, la capacité des trains ayant atteint son maximum, l'AMT se retrouve face aux développements des prochaines années, avec ses deux sources de financement saturées.

Le programme triennal d'immobilisations 2000-2001-2002 proposait 201,1 M\$ de nouvelles initiatives qui s'ajoutent aux 453 M\$ déjà autorisés. Les contributions municipales de 14,7 M\$, qui constituent le Fonds d'immobilisations de l'AMT et les subventions du MTQ ont permis de réaliser, en 2000, des travaux de 68,7 M\$.

Le niveau de 14,7 M\$ de contributions municipales au Fonds d'immobilisations est inférieur aux prévisions de 17 M\$ évaluées lors de la création de l'AMT. Cette baisse s'explique par l'évolution à la baisse des valeurs foncières.

La contribution active des membres du conseil d'administration réunis 14 fois en douze mois, l'enthousiasme soutenu de l'équipe de l'AMT, les contributions efficaces et positives de nos partenaires ainsi que l'étroite collaboration avec le MTQ et le ministère des Affaires municipales et de la Métropole ont rendu ces réalisations possibles.

Il m'est agréable de les remercier chaleureusement.



Florence Junca-Adenot

L'AMT, UNE MISSION MÉTROPOLITAINE INTÉGRÉE

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. Les activités du conseil d'administration ont débuté le 3 juin 1996. L'AMT relevait depuis ses débuts du ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole. Depuis le 15 novembre 2000, c'est désormais le ministre des Transports du Québec qui est responsable de l'application de cette loi.

L'AMT a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine et d'accroître l'utilisation des transports collectifs tout en consolidant les pôles urbanisés.

En 2000, l'AMT a exercé son mandat sur un territoire composé de 93 municipalités et de la réserve indienne de Kahnawake.

Une action intégrée

L'AMT voit à la planification, à la coordination, à l'intégration et à la promotion des services de transport collectif (autobus, métro, trains de banlieue, système léger sur rail (SLR), taxi-bus, covoiturage, taxis et transport adapté) ainsi qu'à l'amélioration de 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 de différentes clientèles. Elle agit comme agent de péréquation financière auprès des autorités organisatrices de transport en commun (AOT) de la région et comme organisme finançant, de façon incitative, le développement du transport en commun.

Un rôle de catalyseur et de rassembleur

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

- de développer et de promouvoir un réseau intégré de transport en commun;
- de procéder aux études de développement de nouveaux services de transport métropolitain tels que le SLR, le métro, les voies réservées, ainsi qu'à leur réalisation, en harmonie avec les priorités d'aménagement et de développement économique;
- de développer, gérer et financer les réseaux métropolitains des trains de banlieue et des dessertes métropolitaines par autobus, ainsi que les équipements d'envergure métropolitaine comme les stationnements incitatifs, les voies réservées et les terminus d'autobus;

- d'intégrer les services et les tarifs de transport dans l'ensemble des municipalités de son territoire;
- d'assister les entreprises dans l'implantation des Programmes-employeurs après en avoir développé les concepts et les outils;
- de planifier et coordonner l'intégration des services de transport adapté qui sont offerts sur son territoire par différents organismes;
- d'apporter un soutien financier aux organismes locaux de transport qui offrent des services sur le réseau métropolitain;
- de gérer les ressources humaines, matérielles et financières, d'exploitation et d'immobilisations, selon une approche de « faire-faire » et de partenariat.

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 utilisés quotidiennement par près de 750 000 clients des transports collectifs. La **clientèle directe** se divise en quatre catégories : la clientèle des trains de banlieue, la clientèle des dessertes métropolitaines par autobus et des équipements métropolitains, la clientèle de la TRAM ainsi que les covoitureurs et les usagers des taxis.

La **clientèle potentielle** est constituée des 3,2 millions de citoyens de la région métropolitaine qui ont ou pourraient avoir accès aux transports collectifs.

L'AMT répond aussi aux besoins de la **clientèle indirecte** suivante : entreprises et employeurs, établissements scolaires, de santé et autres qui comptent sur des systèmes performants de transport des biens et des personnes pour accomplir leurs activités. L'AMT cherche à tisser avec eux des liens privilégiés et les intègre à sa stratégie de mobilisation métropolitaine.

Des partenaires diversifiés et nombreux

Les **partenaires en transport en commun** œuvrant sur le territoire de l'AMT comptaient, en 2000, 20 AOT et 13 organismes de transport adapté (OTA).

Les AOT déterminent, pour leur territoire respectif, le niveau de service, les circuits, la fréquence et la tarification. Un des objectifs de l'AMT est de coordonner et d'harmoniser leurs actions. En 2000, il s'agissait des :

- 3 sociétés de transport (STCUM, STL et STRSM);
- 13 conseils intermunicipaux de transport (CIT);
- 4 municipalités qui organisent seules leurs services de transport en commun (OMIT).

Les **partenaires municipaux** de l'AMT participent au développement et au financement des services de transport en commun de la métropole. En 2000, ils regroupaient :

- les 93 municipalités situées sur le territoire de l'AMT et la réserve indienne de Kahnawake;
- la Communauté urbaine de Montréal (CUM);
- les 12 municipalités régionales de comté (MRC) et la Ville de Laval;
- la nouvelle Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Les **partenaires socio-économiques** de l'AMT sont les conseils régionaux de développement, les chambres de commerce, les milieux syndical et associatif, ainsi que les entreprises et institutions qui apportent une contribution importante au développement d'une nouvelle vision métropolitaine des transports et en facilitent l'essor.

Les **ministères** des Transports (MTQ), des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM), des Finances (MF) et de l'Environnement (MENV) participent, chacun en fonction de son champ de responsabilités, aux travaux de l'AMT dans la région métropolitaine.

Une vision métropolitaine

Les interventions de l'équipe de l'AMT sont axées sur l'action. Les groupes de travail avec les partenaires favorisent la recherche de solutions réalistes et permanentes à des problèmes concrets et encouragent les partenariats et le « faire-faire », tout en incarnant une vision métropolitaine.

L'AMT a adopté une approche intégrée qui s'appuie sur sept stratégies complémentaires :

- l'approche **promotionnelle**, centrée sur la publicité sociétale, la publicité des produits et les relations publiques, vise à développer une perception positive du transport en commun, à promouvoir les services offerts et à modifier les comportements modaux;
- l'approche **employeur** traduit le rôle central qui doit être joué par les employeurs et les institutions dans un programme de gestion de la demande de déplacements et l'offre d'une gamme de services reliés au transport collectif;
- l'approche **tarifaire**, centrée sur les titres offerts, assure la coordination et l'intégration des services, des tarifs et des titres de transport;
- l'approche **géographique**, centrée sur les projets, améliore l'offre de transport en commun en consolidant



les acquis et en développant les services par sous-région et par corridor;

- l'approche **municipalités** a pour but d'impliquer les municipalités en tant que responsables des plans d'urbanisme afin d'intégrer les choix de transport collectif à ceux de localisation des différentes fonctions urbaines;
- l'approche **intégration** cherche à intégrer les composantes de l'offre de services de transport des personnes à l'échelle du territoire métropolitain, dans le but d'atteindre une plus grande équité, une complémentarité plus étroite ainsi qu'une meilleure efficacité des systèmes;
- l'approche **financement** vise à assurer, en tout temps, un financement stable, suffisant et prédictif capable de soutenir le développement des services et de l'achalandage des transports collectifs.

2000 : l'AMT relève désormais du ministre des Transports du Québec

Par le décret n° 1318-2000 du 15 novembre 2000, le gouvernement du Québec a désigné le ministre des Transports du Québec comme étant responsable de l'application de la Loi sur l'AMT.

À partir du 1^{er} janvier 2001, le conseil d'administration de l'AMT est composé de sept membres : trois sont directement nommés par la CMM et quatre sont nommés par le gouvernement du Québec.

L'arrivée de la CMM comme nouveau partenaire de la scène régionale a entraîné, depuis le début de l'année 2001, certains changements pour l'AMT. En effet, la CMM approuvera dorénavant les ajustements et la révision du Plan stratégique de développement du transport métropolitain avant qu'il soit soumis au ministre des Transports du Québec. Elle détient également un pouvoir de désaveu à l'égard des tarifs adoptés par l'AMT. De même, le budget d'exploitation de l'AMT devra être soumis à la CMM au plus tard le 15 novembre de chaque année. Finalement, l'AMT consultera désormais la CMM sur son programme triennal d'immobilisations, sur les modifications du réseau de transport métropolitain par autobus et sur la mise en place de nouvelles dessertes métropolitaines par autobus.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AMT

En 2000, le conseil d'administration de l'AMT était formé de cinq membres, nommés par le gouvernement. Deux d'entre eux représentaient les municipalités. L'un était 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 (MRC) dont le territoire est compris en tout ou en partie dans celui de l'AMT.

Le conseil d'administration a approuvé, le 4 octobre 1996, un premier code d'éthique pour les employés de l'AMT et ses représentants et, par la suite, un code d'éthique des membres du conseil d'administration conforme au Règlement sur l'éthique et la déontologie des administrateurs publics (GOQ, partie 2, 30 juin 1998, p. 3374). Tous ses membres ont toujours agi en conformité avec ces codes.

Le conseil d'administration a adopté, en 2000, 320 résolutions, au cours de 11 séances régulières et 3 séances spéciales.

Messieurs Paul Larocque, maire de la Ville de Bois-des-Filion, Jean-Luc Moisan, responsable de l'information à la Direction de la santé publique de Montréal-Centre, Régie régionale de la santé et des services sociaux, Pierre-Yves Melançon, conseiller associé au maire de Montréal et président du conseil d'administration de la STCUM, ainsi que Robert Petrelli, avocat, Ph.D., et madame Florence Junca-Adenot, présidente-directrice générale, étaient en 2000 les membres du conseil d'administration de l'AMT. Madame Denise Gosselin agissait à titre de secrétaire générale exécutive.

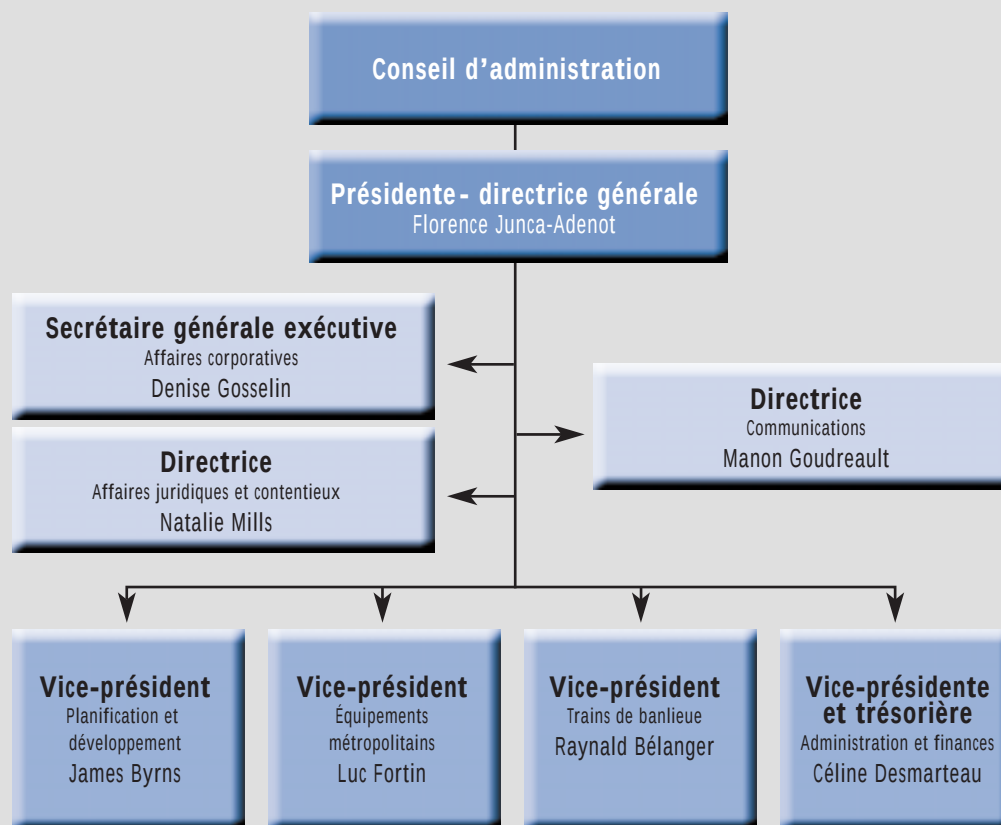


De gauche à droite : Jean-Luc Moisan, Paul Larocque, Florence Junca-Adenot, Denise Gosselin, Pierre-Yves Melançon et Robert Petrelli

L'ÉQUIPE DE L'AMT

L'équipe de l'AMT est composée de personnes travaillant de façon régulière ou occasionnelle à l'AMT. L'approche retenue, basée sur la gestion de projets et le « faire-faire », permet à l'équipe de s'adjoindre, pour réaliser les projets, des travailleurs indépendants et des personnes en provenance d'autres organismes. Toutes ces personnes, qui se joignent à l'AMT pour des périodes plus ou moins longues, font alors partie de l'équipe de l'AMT. L'AMT relève du ministre des Transports du Québec.

COMITÉ DE DIRECTION ORGANIGRAMME 2000



De gauche à droite : Luc Fortin, Manon Goudreault, James Byrns, Denise Gosselin, Florence Junca-Adenot, Céline Desmarteau, Natalie Mills et Raynald Bélanger.

UNE CINQUIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE DE HAUSSE D'ACHALANDAGE : 2,7 %

En conformité avec sa mission première, qui est le développement de l'utilisation des transports collectifs, l'AMT mène des actions conjointes et concertées avec les AOT visant à accroître l'achalandage.

Avec 2,7 % de hausse globale d'achalandage en 2000, dont un taux de 8,6 % pour les trains de banlieue, 8,6 % pour la vente de TRAM et 59,1 % pour les dessertes métropolitaines, les objectifs sont largement atteints.

Hausse d'achalandage dépassant les attentes pour les équipements métropolitains et les trains de banlieue

Tous modes confondus, la hausse de l'achalandage du transport en commun se chiffre en 2000 à 2,7 %, dépassant ainsi les prévisions de 0,7 %. Les trains de banlieue ont connu une hausse importante de 8,6 % et l'Express TCV une hausse exceptionnelle de 18 %. Après quatre mois d'exploitation, l'Express Le Carrefour a atteint un achalandage pour cette période de près de 104 000 passagers.

La hausse de l'achalandage est de 2,3 % pour la STCUM, 2,3 % pour la STRSM, 3,8 % pour la STL et 8,7 % pour les CIT et les OMIT.

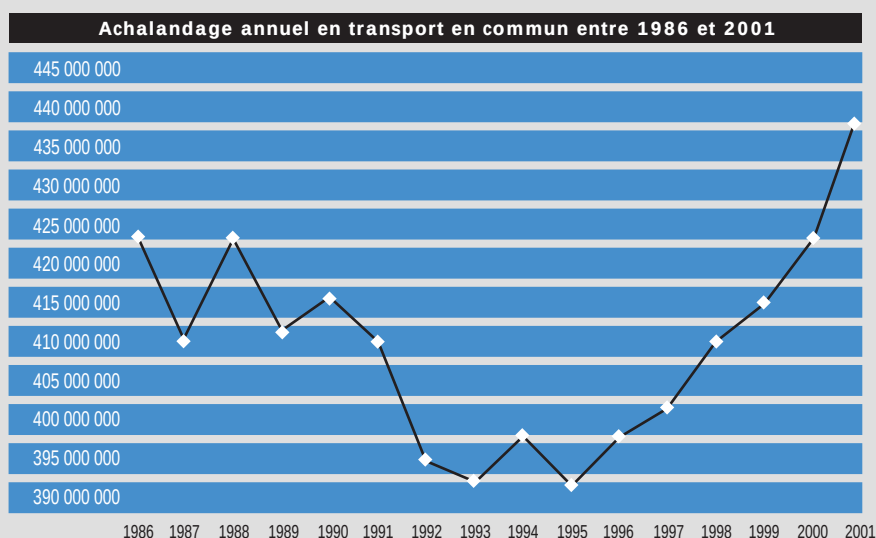
Ces résultats très encourageants sont le fruit des efforts conjugués de l'AMT et de ses partenaires pour offrir des services de transport en commun diversifiés, de haute qualité et intégrés.

Après une baisse annuelle moyenne de 1 % de 1986 à 1995, l'achalandage annuel en transport en commun connaît une remontée constante depuis 1996, pour totaliser, en 2000, une hausse de 8,2 % en cinq ans.

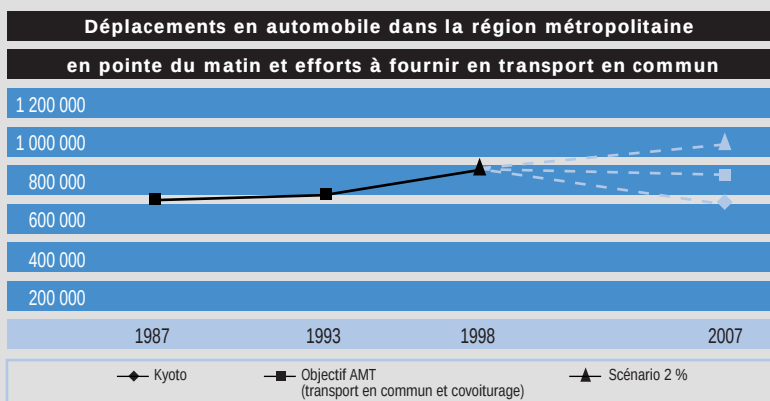
Déplacements soutenus par l'aide métropolitaine de l'AMT

Pour l'année 2000, l'AMT a versé aux AOT de la région de Montréal une aide métropolitaine totalisant un montant de 41,8 M\$ pour soutenir les déplacements en métro et de 12,3 M\$ pour les déplacements en autobus sur le réseau de transport métropolitain de l'AMT, soit une hausse globale de 1 % par rapport à 1999. Le nombre de déplacements en métro a augmenté de 3,5 millions en 2000, soit une hausse de 1,7 % tandis que le nombre de déplacements par autobus des AOT sur le réseau de transport métropolitain est établi à 25,6 millions en 2000, comparativement à 25 millions en 1999.





1987-93 :	-1 % / an
1996 :	+1 % / an
1997 :	+1,2 % / an
1998 :	+2 % / an
1999 :	+1,3 % / an
2000 :	+2,7 % / an
2001 (objectif) :	+3 % / an



Si les tendances actuelles se maintiennent, les déplacements automobiles s'intensifieront dans la région métropolitaine de Montréal dans les années à venir. Afin de répondre aux objectifs, l'AMT et ses partenaires doivent intensifier la hausse de l'achalandage en transport en commun pour réduire de 250 000 le nombre d'automobiles sur les routes. Pour répondre aux engagements du Protocole de Kyoto en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, c'est 400 000 autos qu'il faudrait retirer du réseau routier métropolitain d'ici 2007.

VARIATION DE L'ACHALANDAGE ANNUEL DE 1996 À 2000

Achalandage sur les réseaux des AOT sur le territoire de l'AMT

	Achalandage 1996	Achalandage 1997	Variation 1997/1996	Achalandage 1998	Variation 1998/1997	Achalandage 1999	Variation 1999/1998	Achalandage 2000	Variation 2000/1999
	Nb dépl. / an	Nb dépl. / an		Nb dépl. / an		Nb dépl. / an		Nb dépl. / an	
AMT (trains)	6 939 437	8 328 182	20,01 %	10 145 068	21,82 %	11 041 255	8,83 %	11 992 400	8,61 %
AMT (autobus)				56 818		256 477	351,40 %	408 086	59,11 %
STCUM	336 500 000	338 800 000	0,68 %	343 237 652	1,31 %	346 200 000	0,86 %	354 300 000	2,34 %
(métro)	194 000 000	195 300 000	0,67 %	202 700 000	3,79 %	205 948 790	1,60 %	209 403 735	1,68 %
STL	15 954 844	16 284 216	2,06 %	16 744 294	2,83 %	16 787 867	0,26 %	17 423 832	3,79 %
STRSM	26 821 320	26 989 988	0,63 %	27 798 925	3,00 %	28 349 746	1,98 %	29 004 239	2,31 %
CIT et municipalités	11 399 677	11 897 526	4,37 %	12 524 073	5,27 %	13 056 118	4,25 %	14 189 769	8,68 %
Total	397 615 278	402 299 912	1,18 %	410 506 830	2,04 %	415 691 463	1,26 %	426 910 240	2,70 %

Notes explicatives

Contenu Ce tableau cumule les estimés d'achalandage annuel de chaque organisme de transport de la région métropolitaine.

Source Pour l'AMT, la STCUM, la STRSM et la STL, ces données sont extraites des documents budgétaires ou des rapports annuels, lorsque disponibles. Pour les OMIT et CIT, ces données sont évaluées à partir de l'estimation préliminaire des ventes de titres utilisée pour l'octroi de l'aide métropolitaine.

Historique Pour des fins de constance de l'historique de données publiées, l'information de ce tableau demeure conforme aux publications antérieures et peut ainsi différer d'autres historiques de données intégrant des corrections rétroactives.

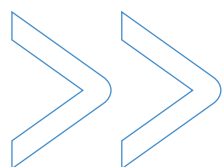
Cumul Le réseau de métro (STCUM-métro) et les circuits express métropolitains (AMT-Bus) sont identifiés pour fins d'information mais l'achalandage qu'ils affichent n'est pas inclus dans le total d'achalandage puisqu'il est déjà intégré à l'achalandage de l'organisme qui agit comme opérateur.

Ajustement L'achalandage 1998 a fait l'objet d'ajustements afin de maintenir sa comparabilité historique malgré la perturbation importante causée par le verglas de janvier 1998 et par l'insertion des porteurs de titres TRAM des zones 4 à 8.

Objectif 2001

Nb dépl. / an
3 %

Total
439 717 548



Des initiatives prometteuses

UNE CAMPAGNE DE PROMOTION DU TRANSPORT EN COMMUN APPRÉCIÉE

« Le transport en commun, suffit de s'en servir ! », *rapidité, efficacité, accessibilité, sécurité, économie, écologie...*

Fortes de la réussite de la campagne de promotion du transport en commun de 1999, menée pour la première fois en partenariat, l'AMT, la STCUM, la STRSM, la STL et l'Association des CIT ont réitéré l'expérience en 2000, avec un succès encore plus grand.

Cette **deuxième campagne de promotion** s'est déroulée du 28 août au 31 décembre 2000 et avait pour objectif de promouvoir le transport en commun, d'en favoriser l'essor, d'accroître sa notoriété et de fidéliser les utilisateurs actuels. La campagne mettait l'accent sur les bénéfices liés à l'utilisation du transport en commun, tous modes confondus, qui permet d'éviter la congestion routière, de parer à la hausse du prix de l'essence et de se déplacer avec efficacité et économie.

Le visuel des petites voitures, aux allures de bande dessinée colorée et humoristique, a transmis d'une façon éloquentes les avantages du transport en commun, tous modes confondus.



Pour réaliser efficacement cette campagne, l'AMT s'est associée au MTQ et à quelque **150 entreprises, partenaires environnementaux et municipalités**. La valeur prévue de la campagne était de 1 M\$. Avec une valeur réelle de 1,2 M\$, l'AMT a dépassé son objectif, grâce à sa mise de

fonds de 0,5 M\$, des commandites de 0,1 M\$, et des gratuités et bonifications médias de 0,6 M\$.

Une campagne originale et énergique pour soutenir le transport en commun

Les actions entreprises ont été nombreuses et variées : diffusion d'**affiches** et distribution de **dépliants**, publication d'**articles** dans les médias et dans les journaux internes des entreprises et des municipalités, organisation de **concours internes** dans les entreprises, **concours inter-entreprises**, dans le cadre de la *Semaine des transports en commun* (tenue du 11 au 18 septembre 2000), récompensant l'entreprise qui a su le mieux promouvoir le transport en commun auprès de ses employés, création de liens entre les **sites Internet** des différents intervenants, **emballage de voitures** dans les stationnements incitatifs, **placements publicitaires** variés (capsules radio-phoniques, panneaux sur les autobus, panneaux électroniques aux abords des ponts, affichages urbains, panneaux géants le long des autoroutes).

La campagne de promotion a été largement couverte par les **médias radiophoniques, télévisés et écrits**. Pour une deuxième année, l'**avion TEC/AMT/CKMF** a sillonné le ciel de la région métropolitaine, aux heures de pointe, et a transmis aux auditeurs de ladite station les conditions routières et les solutions de rechange offertes par le transport en commun.

Une campagne dont les résultats s'inscrivent dans la durée

Les deux enquêtes menées auprès des groupes cibles choisis (25 à 49 ans et automobilistes utilisant leur voiture pour se rendre au travail), après la campagne, mettent en lumière une excellente compréhension du message véhiculé et un intérêt des répondants. En effet, 27,5 % des personnes interrogées ont vu, lu ou entendu la publicité sur le transport en commun. Une nette majorité de répondants (72,3 %) était d'avis que les messages publicitaires étaient bons. Une majorité écrasante (93,3 %) des personnes interrogées était d'accord pour que les transporteurs publics annoncent les services qu'ils offrent à la population, par le biais de différents médias.

Pour que la campagne influence favorablement le comportement des personnes, il faut que les efforts de promotion soient maintenus d'une année à l'autre. C'est pourquoi l'AMT propose, pour 2001, de poursuivre ses démarches de communication avec une campagne de plus grande envergure et marquée par son originalité.

LE SYSTÈME D'INFORMATION-TRANSPORT DE L'AMT

Planification – Gestion – Information

Avec le système d'information-transport, l'AMT utilise un outil qui permet de soutenir les efforts importants de promotion, d'information, de planification, de financement et d'exploitation des services de transport en commun qui sont déployés à l'échelle de la région métropolitaine.

Évaluation

Cet instrument, branché sur l'information maintenue par l'ensemble des organismes de transport de la région, contribue aussi à clarifier les enjeux importants qui sont associés au développement des grandes infrastructures de transport actuellement à l'étude dans la région de Montréal.

Le système d'information-transport de l'AMT contribue d'abord à orienter le développement des services et des équipements de transport en commun de la région métropolitaine. Il alimente à cet égard les diverses analyses réalisées dans le cadre du suivi du Plan stratégique de développement du transport métropolitain 1997-2007 de l'AMT.

Ce système d'information permet aussi de vérifier, grâce à la mise en place et au suivi d'indicateurs de performance, si l'AMT a bel et bien réussi à atteindre ses objectifs « transport ».

Programme d'enquêtes, sondages et relevés

Branché sur la clientèle des services de transport en commun, le programme régulier d'enquêtes, sondages et relevés permet de maintenir un portrait détaillé et continu de l'achalandage, de la clientèle et de l'usage des services et équipements de transport en commun métropolitains.

En 2000, ce programme a intégré de nouveaux mécanismes qui assurent un suivi plus précis et régulier du niveau d'occupation des stationnements incitatifs métropolitains, et a été adapté aux besoins suscités par la mise en place de nouveaux services tels la ligne de trains de banlieue Montréal/Saint-Hilaire et l'Express Le Carrefour.

Par ailleurs, une série d'enquêtes ponctuelles a été réalisée sur des thèmes particuliers dont :

- la campagne de promotion du transport en commun;
- les Programmes-employeurs;
- l'étude de marché de nouveaux services de transport en commun.

Centre d'information métropolitain sur le transport urbain (CIMTU)

Avec pour objectif de consolider et de bonifier les efforts d'information à la clientèle et d'observation du système de transport en commun à l'échelle métropolitaine en collaboration avec les AOT, l'AMT a mis en place le CIMTU en 1998.

En 2000, le CIMTU a consacré d'importants efforts amorcés en 1999 pour finaliser le développement d'INFOMIT, un système d'information intégré sur les services de transport en commun péri-urbain par autobus et trains de banlieue. Ce système regroupe, structure et normalise l'ensemble des données sur les horaires, tracés, arrêts et tarifs des circuits d'autobus et des lignes de trains de banlieue. Son activation permettra, en 2001, d'alimenter différents médias d'information à la clientèle comme les sites Internet et les services d'information téléphonique.

À la demande des organismes de transport, le CIMTU a aussi amorcé en 2000 le montage d'un projet destiné à moderniser et à élargir à l'ensemble de la région l'actuel service téléphonique de diffusion des heures de passage des autobus et des trains de banlieue aux arrêts et gares.

Secrétariat à l'enquête Origine-Destination (O-D)

Le secrétariat à l'enquête O-D représente un volet important du CIMTU. Par le biais de celui-ci, d'importants efforts ont été consacrés en 2000 à la confection de nouveaux produits de diffusion des résultats de cette importante enquête sur les habitudes de déplacement des personnes de la région de Montréal.

Le secrétariat à l'enquête O-D a aussi contribué à une meilleure planification de l'environnement urbain en réalisant de nombreuses analyses particulières de ces données en réponse aux multiples requêtes qui émanent de la communauté.

LES PROLONGEMENTS DU RÉSEAU DE MÉTRO DANS LA RÉGION MÉTROPO-LITAINE DE MONTRÉAL

En 1999, le gouvernement du Québec a mandaté l'AMT pour réaliser des études sur les prolongements de la ligne 2 du métro vers la ville de Laval et de la ligne 5 de la station Saint-Michel jusqu'au boulevard Pie-IX. En avril 2000, l'AMT a déposé les résultats de ces études : les coûts de prolongement de la ligne 2 pour un tracé de 5,2 km et trois stations sont estimés à 345 M\$ (excluant les taxes) et ceux de la ligne 5 sont évalués à 93,9 M\$ (excluant les taxes), pour un tracé de 1,4 km et une station. En parallèle, la STCUM et la STL ont conclu une entente pour fixer les conditions de partage des coûts d'exploitation de la ligne 2 vers Laval.

En avril 2000, lors du dévoilement de son Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, le ministre des Transports du Québec a annoncé l'injection de plus de 1,5 milliard \$ pour la concrétisation de projets visant l'amélioration du transport en commun, dont de nouveaux prolongements des lignes 4 et 5.

Les objectifs de développement du réseau de métro dans la région métropolitaine de Montréal :

- mieux desservir les pôles prioritaires de l'est de la CUM, de Laval et de Longueuil;
- minimiser les impacts associés à la présence de nouvelles infrastructures routières;
- améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements vers l'île de Montréal.

Le prolongement du métro vers Laval est en voie de réalisation

La réalisation intégrale du prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval a été autorisée par décret en juin 2000. Au début de l'année 2001, l'AMT a lancé le processus d'appels d'offres pour le choix d'une firme, ou consortium, qui réalisera le projet en utilisant la formule IAGC (Ingénierie, Approvisionnement et Gestion de Construction).

Ce prolongement de 5,2 km prévoit trois nouvelles stations : Cartier, Concorde (intégrée avec le train de banlieue Montréal/Blainville) et Montmorency (terminale). Des stationnements incitatifs seront ajoutés aux stations (3 000 places pour Montmorency et 500 places pour Cartier).

L'AMT agit dans ce dossier à titre de mandataire du gouvernement du Québec et de promoteur du projet, en collaboration avec ses partenaires, pour la réalisation des

études complémentaires, des plans et devis, ainsi que pour la construction. La réalisation des travaux est divisée en quatre phases : processus d'appels d'offres (fin janvier à avril 2001), préparation des lots de construction (avril à octobre 2001), début de la construction (octobre 2001) et mise en service (janvier 2006).

Le métro à Laval en 2006 :

- 50 000 déplacements par jour et un retrait de 3 000 véhicules en période de pointe du matin;
- La consolidation urbaine du cœur de Laval.

Les études de faisabilité sur le prolongement des lignes 4 et 5 du métro débutent

En lien avec le Plan de gestion des déplacements du MTQ et les recommandations de l'AMT après les études de préfaisabilité de la ligne 4 à Longueuil, le MTQ a autorisé, en novembre 2000, les études de faisabilité sur les prolongements des lignes 4 et 5 au coût de 6,3 M\$. La première étude concerne le prolongement de la ligne 4 à Longueuil (un tracé d'environ 4 km et 4 stations). La seconde étude porte sur le prolongement de la ligne 5 du métro à Anjou/Saint-Léonard (un tracé d'environ 5,3 km et 5 stations).

Une somme additionnelle de 0,5 M\$, fournie par le MAMM, la Ville de Longueuil, l'AMT, la STCUM et la STRSM, permettra également d'analyser, au niveau de la préfaisabilité, le prolongement de la ligne 4 entre Berri-UQAM et McGill (pour un tracé d'environ 3 km et 2 stations) ainsi que les impacts de ces prolongements sur le réseau de métro.

Les firmes qui réalisent ces études ont été embauchées. Il s'agit du consortium Transurb Inc., Canarail, Systra, groupe Cardinal-Biancamano-Gauthier, de la STCUM et de la STRSM, du consortium PriceWaterhouseCoopers et groupe Conseil Genivar, et enfin, de la firme Valorex Inc.



Les résultats des études de métro optimiseront les tracés initiaux, les équipements nécessaires et les coûts qui en découlent. Ils seront déposés en novembre 2001.

PROLONGEMENTS DE LIGNES DE MÉTRO	TRACÉS	STATIONS	ÉTATS D'AVANCEMENT DU PROJET
Ligne 2 vers Laval	5,2 km	3	Décret 716-2000 autorisant les travaux adopté en juin 2000
Ligne 5 du métro à Anjou/Saint-Léonard	~ 5,3 km	5	Études de faisabilité autorisées en décembre 2000 par le ministre des Transports du Québec
Ligne 4 à Longueuil	~ 4 km	4	Études de faisabilité autorisées en décembre 2000 par le ministre des Transports du Québec

LE TRAIN LÉGER SUR RAIL (SLR)

Mode de transport collectif du troisième millénaire

Suite au mandat confié par le gouvernement du Québec, l'AMT a mené, en 1999 et 2000, quatre études sur l'implantation d'un réseau de trains légers sur rail (SLR) dans la région métropolitaine de Montréal. Le SLR est rapide, moderne, silencieux, fiable et confortable. Avec une capacité de 20 000 passagers à l'heure dans chaque direction, le SLR est moins coûteux que le métro et plus rapide que l'autobus. Écologique — il fonctionne à l'électricité —, il contribue aux objectifs du Protocole de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre. Les 320 réseaux de SLR déjà en opération dans le monde laissent entrevoir un avenir prometteur pour ce système de transport avant-gardiste.

Le SLR est plus qu'un nouveau mode de transport. Il relie efficacement les différentes parties du territoire, prend en compte et supporte les futurs projets urbains, améliore la qualité de vie des citoyens, favorise le dynamisme économique et revalorise les sites traversés.

Les quatre études de SLR ont été pilotées par l'AMT, dans le cadre d'une structure collégiale réunissant le MTQ, le MAMM, les AOT et les municipalités, pour un coût total de 2,7 M\$, partagé entre le MTQ, le MAMM et l'AMT.

Les résultats de ces études, dévoilés au début de l'année 2000, indiquent que l'implantation d'un réseau de SLR est pertinente dans deux axes.

Axe de l'autoroute 10 de Brossard au Centre-ville (Montréal) : un projet attendu

Compte tenu de l'achalandage prévu, de la congestion croissante sur le pont Champlain et des possibilités de développement économique et urbain, le SLR dans l'axe de l'autoroute 10/Centre-ville (Montréal) a été considéré comme prioritaire. La période de réalisation de ce projet est d'environ 6 ans.

Les coûts d'implantation d'un SLR dans ce corridor sont évalués à environ 640 M\$.

Le ministre des Transports du Québec et le ministre des Transports du Canada ont respectivement annoncé, en avril 2000 et en février 2001, qu'ils autorisaient chacun la somme de 7 M\$ pour réaliser les plans et devis préliminaires et répondre aux exigences environnementales. Après les résultats de l'avant-projet, le financement de la construction du SLR, si autorisé, se partagerait entre le gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec et un partenariat privé.

La capacité du SLR est équivalente à 3 ponts Champlain en pointe du matin, soit 60 000 déplacements en transport en commun. C'est un puissant moteur de développement économique et urbain.

Axe de l'avenue du Parc : un projet de transport et de revitalisation urbaine

L'augmentation de l'achalandage du transport en commun, l'amélioration de la circulation, la consolidation nord-sud de cette épine dorsale de Montréal, ainsi que les possibilités de revitalisation urbaine et de développement économique de cet axe ont été démontrées par les études de préféabilité et justifient la réalisation, en 2001, d'une étude de faisabilité complète. L'examen de ce projet d'implantation d'un SLR urbain, selon le modèle de ceux mis en service depuis plusieurs années dans certaines villes européennes et américaines, sera mené en partenariat avec le MTQ, la Ville de Montréal et le MAMM.

Avec le SLR/TRAMWAY de l'axe de l'avenue du Parc, l'achalandage en pointe du matin passerait de 9 400 à 13 900 déplacements en transport en commun. Le temps de parcours serait réduit de 39 à 27 minutes. Cette artère centrale reliant le nord au sud serait revalorisée et redynamisée.



Axe du boulevard Roland-Therrien : un prolongement de métro plutôt qu'un SLR

L'étude de préféabilité pour l'implantation d'un SLR dans l'axe du boulevard Roland-Therrien à Longueuil suggère le prolongement du métro vers le cégep Édouard-Montpetit et un SLR sur le boulevard Roland-Therrien, du cégep jusqu'à Saint-Hubert.

L'évaluation préliminaire des coûts pour les infrastructures et le matériel roulant du métro et du SLR est de 421 M\$.

Dans son Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine, le MTQ a retenu le prolongement du métro jusqu'au cégep Édouard-Montpetit aux coûts de 336,6 M\$ alors que la possibilité d'un SLR sur Roland-Therrien fera l'objet d'analyses ultérieures.

Axe du boulevard Henri-Bourassa : amélioration des services actuels

Les études réalisées ont démontré que la mise en service d'un SLR n'est pas la solution optimale sur ce boulevard pour des raisons d'achalandage, de temps de parcours, de technologie, d'évaluation financière et économique. Mais l'achalandage est-ouest, local et inter-rive est en croissance dans cet axe métropolitain stratégique, et les infrastructures actuelles de transport en commun atteignent leur niveau de saturation. En conséquence, une somme de 0,3 M\$ a été approuvée en 2000, pour trouver les moyens d'améliorer les services de transport en commun actuels en utilisant les résultats des études sur le SLR.



SLR à Strasbourg

LES PROGRAMMES-EMPLOYEURS

Le nouveau « cocktail » transport pour les entreprises et les collectivités

Les Programmes-employeurs, une voie d'action qui fait l'unanimité

Le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal du MTQ, dévoilé en avril 2000, le Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques, le Plan stratégique régional 2000-2005 du Conseil régional de développement de l'île de Montréal et le Plan stratégique de développement du transport métropolitain 1997-2007 de l'AMT sont quatre outils de planification importants. L'invitation est lancée aux employeurs : s'impliquer dans la gestion des déplacements de leurs employés à partir des lieux de travail. Le MTQ réserve une somme de 10,3 M\$, pour la période 2000-2005, afin d'encourager la mise en place de Programmes-employeurs dans les entreprises et les institutions de la région métropolitaine de Montréal.

L'AMT, un acteur majeur dans le déploiement des Programmes-employeurs dans la région de Montréal

Considérant son intérêt et l'expertise qu'elle a développée en matière de Programme-employeur, l'AMT a été désignée en 2000 comme mandataire du MTQ pour déployer les Programmes-employeurs dans la région métropolitaine de Montréal, en collaboration étroite avec ses partenaires.

En 2000, le MTQ désigne l'AMT comme mandataire dans le déploiement des Programmes-employeurs.

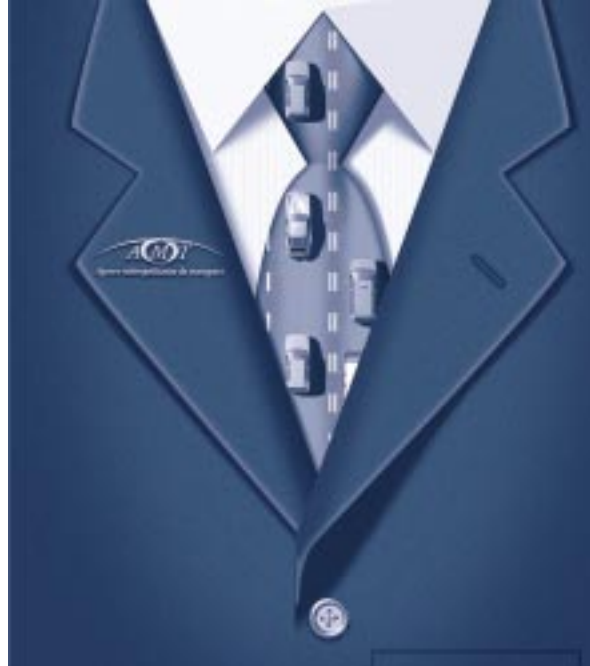
L'AMT a développé une stratégie d'action qui s'articule autour de quatre volets :

Intervention dite « individuelle »

L'AMT aide chaque employeur désirant réaliser un Programme-employeur. Elle l'accompagne tout au long de sa démarche en associant les villes, les ministères, les organismes de transport et les autres partenaires locaux afin de développer et de promouvoir auprès des employés des solutions de rechange viables à l'auto-solo.

Le nouveau « cocktail » transport : covoiturage, navettes d'autobus et de taxis, services de transport en commun améliorés, vélos, horaires flexibles, télétravail... Autant de solutions de rechange à l'auto-solo.

Une aide financière du MTQ est mise à la disposition des employeurs désirant s'impliquer dans un Programme-employeur et qui ont conclu une entente avec l'AMT.



En plus de l'entente signée en 1999 avec Bombardier Aéronautique, l'AMT a conclu, en 2000, une entente avec Nortel Networks; elle a également travaillé avec les employeurs suivants : Aéroports de Montréal-Dorval, Postes Canada, Environnement Canada, Agence des douanes et du Revenu du Canada, Hydro-Québec, Ville de Montréal.

Bombardier Aéronautique en 2000 : 1 300 covoitureurs sur un total de 11 000 employés.
Nortel Networks en 2000 : 600 employés utilisent le service de navette de la STCUM.

Intervention dite « de regroupement »

L'AMT accompagne, stimule et/ou organise toute démarche visant la création de centres de gestion des déplacements. Gérés par un regroupement local d'employeurs et de gestionnaires, ces centres organisent des solutions de rechange à l'auto-solo en partenariat avec les municipalités, les ministères et les organismes de transport ainsi qu'avec les autres acteurs locaux. Les exemples de solutions novatrices sont multiples : information sur les modes alternatifs à l'auto-solo, vente de titres de transport en commun sur les lieux de travail, service de covoiturage, service de retour garanti à domicile en cas d'urgence, formation de coordonnateurs en transport en entreprise, organisation de navettes reliant une gare de train, une station de métro ou un stationnement incitatif au lieu de travail, etc. Une aide financière du MTQ est disponible pour faciliter la création de centres de gestion des déplacements, qui auraient fait l'objet d'une entente avec l'AMT au préalable.

Au cours de l'année 2000, l'AMT a apporté son soutien à quatre démarches visant la création d'un centre de gestion des déplacements : à la Cité du multimédia, à Ville Saint-Laurent, avec la SODEC dans le quartier Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles et dans le West Island. Le premier Centre de gestion des déplacements de la Cité du multimédia a été inauguré le 13 octobre 2000. Il est pris en charge par des gestionnaires de la Cité.



À la Cité du multimédia,
4 premières réalisations :

- sondage auprès des employeurs;
- navette STCUM du métro et du train vers les entreprises;
- covoiturage en démarrage;
- embauche d'une coordonnatrice en transport.

Intervention dite « citoyens-ville »

L'AMT offre une assistance technique aux municipalités et aux CIT désirant offrir un service de covoiturage à leurs citoyens.

L'AMT a inauguré la première expérience avec la Ville de Châteauguay en mai 2000. Elle travaille à développer un projet similaire avec le CIT des Basses Laurentides pour offrir aux résidents des municipalités qu'il dessert un service de covoiturage vers les stationnements incitatifs.

Le développement d'outils techniques

L'AMT et le MTQ ont convenu de la nécessité de développer des outils techniques en matière de formation, d'information et de promotion et de les mettre à la disposition des centres de gestion des déplacements, des municipalités et

des employeurs impliqués dans les différents types d'intervention.

L'AMT a développé et procure un logiciel de covoiturage. Elle a également conçu des brochures d'information destinées à promouvoir les Programmes-employeurs, à former des gestionnaires et à créer des jumelages par covoiturage. D'autres outils sont en développement.

Bilan 2000 : une année de démarrage

Les deux premières expériences chez Bombardier Aéronautique et chez Nortel Networks ont permis le retrait de 1 300 voitures de la route, par rapport à l'objectif visé de 4 000. Les autres projets en démarrage apporteront les résultats escomptés en 2001.

L'objectif 2001 : une année de déploiement

L'AMT souhaite signer huit nouvelles ententes avec des employeurs et des regroupements d'employeurs, pour retirer 4 000 voitures des routes aux heures de pointe du matin. D'ici 2007, l'objectif est le retrait de plus de 32 000 voitures du réseau routier par le biais du covoiturage.

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

Mis sur pied en 1998 à l'instigation de l'AMT, le Comité sur l'automatisation des systèmes de vente des titres et de perception des recettes regroupe l'Association des CIT, la STRSM, la STL, la STCUM, l'AMT et le MTQ. Il a pour objectif de doter la région métropolitaine de Montréal d'un système informatisé de gestion de la vente des titres de transport et de la perception des recettes qui soit cohérent, équitable et intégré, tout en préservant l'autonomie de gestion de chaque organisme.

L'année 2000 : une année d'analyse et d'études

Après analyse des quatre soumissions déposées par des groupements à la fin de 1999, le conseil d'administration de l'AMT a retenu, au printemps 2000, deux fournisseurs pour la phase finale du processus d'analyse et la réalisation de projets-pilotes. À l'automne 2000, les représentants du Comité ont effectué un voyage d'études qui a permis d'évaluer le fonctionnement des systèmes déjà en opération depuis plusieurs années, à Hong Kong (Chine) pour le groupement Motorola-ERG et Agra Monenco, et à Malmö (Suède) pour celui de Cubic-SNC Lavalin. Cette mission a permis de comprendre les conditions d'implantation dans des contextes différents et d'évaluer avec précision les diverses possibilités d'adaptation des systèmes proposés aux besoins spécifiques de la grande région de Montréal.

Jusqu'ici présente dans le projet, mais dans un rôle d'observatrice, la STCUM a décidé, à la fin de l'année 2000, d'automatiser son système de vente et de perception avec carte magnétique. Cette adhésion majeure accroît les implications financières et les défis de réalisation, dans l'espoir d'un résultat final plus unifié et mieux intégré.

Les prévisions pour 2001

Au cours de l'année 2001, l'ensemble des AOT et des CIT ainsi que l'AMT devraient s'entendre pour développer et implanter un système intégré métropolitain reposant sur la carte à puce sans contact et la carte magnétique selon un calendrier commun.

Étapes du projet :

- 1998** Création du Comité métropolitain sur l'automatisation des systèmes de vente des titres et de perception des recettes, qui entame les études préliminaires et prépare les objectifs d'un appel d'offres métropolitain.
- 1999** Réponse de quatre fournisseurs, chefs de file à l'échelle mondiale, à l'appel d'offres lancé par l'AMT.
- 2000** Choix de deux fournisseurs pour la réalisation de projets-pilotes. Voyages d'études pour analyse sur le terrain.
- 2001** Démarche concertée en vue de l'acquisition d'un système intégré.



UNE INTÉGRATION TARIFAIRE RÉUSSIE

L'intégration tarifaire, étendue à l'ensemble de la région métropolitaine depuis 1998, permet aux utilisateurs du transport en commun d'avoir accès, avec la carte mensuelle TRAM, aux réseaux d'autobus, de trains de banlieue et de métro sur tout le territoire métropolitain. Les tarifs sont fixés par zone par rapport à leur distance du centre-ville de Montréal.

Avec 730 000 cartes mensuelles TRAM vendues en 2000, l'AMT réalise une hausse des ventes de 8,6 %, se répartissant comme suit : 102 000 TRAM 2 (+ 12,2 %), 507 000 TRAM 3 (+ 4,2 %), 121 000 TRAM 4 à 8 (+ 27,3 %).

Une intégration tarifaire réussie : 8,6 % d'accroissement de la TRAM de 1999 à 2000

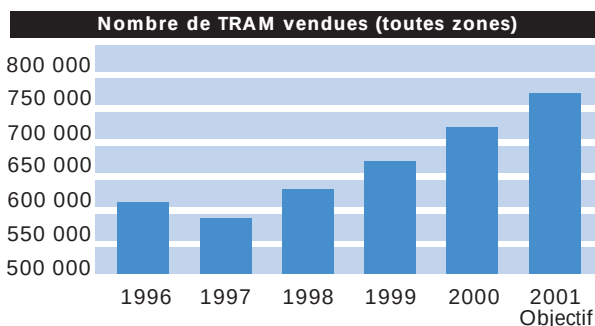
Le nouveau titre intermédiaire pour les étudiants 18-21 ans

Trains-autobus-métro à volonté

En janvier 2000, l'AMT a mis à la disposition de la clientèle un nouveau titre intermédiaire, dont les tarifs se situent entre le tarif ordinaire et le tarif réduit. Destinée aux étudiants entre 18 et 21 ans, inscrits à temps plein dans une institution reconnue par le ministère de l'Éducation du Québec, ce titre donne accès à tous les réseaux de transport en commun de la région métropolitaine.

L'usage de ce titre de transport a été en constante progression au cours de l'année 2000 pour atteindre à l'automne plus de 11 000 cartes vendues en moyenne chaque mois. Avec plus de 83 000 laissez-passer vendus en un an, la création du titre intermédiaire est un franc succès, dépassant de 50 % les prévisions.

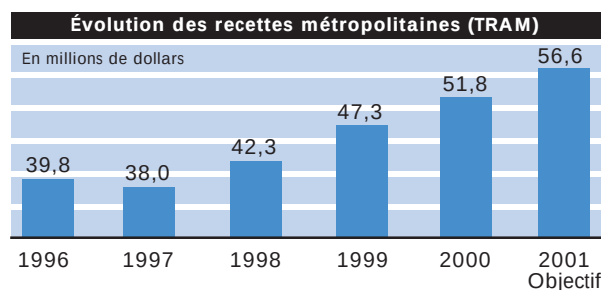
Ce titre intermédiaire, offert à la population étudiante, en train de construire ses habitudes de transport, est un moyen additionnel pour développer l'usage du transport en commun dans la région métropolitaine, en les incitant à ne pas acheter leur première automobile.



L'abonnement à la TRAM en voie de réalisation

La carte postale

Après avoir analysé les modalités et les avantages d'un programme d'abonnement à la TRAM, et à la suite de l'implantation en novembre 2000 d'un tel programme par la STCUM, l'AMT a décidé d'offrir à ses clients la possibilité de s'abonner à la TRAM. D'une durée illimitée, l'abonnement à la TRAM sera payable par carte de débit ou carte de crédit, et livré par voie postale. Fidèle à sa pratique, l'AMT confiera le mandat de gérer les abonnements à une firme externe. Par un tel programme, l'AMT espère offrir un meilleur service à ses clients et les fidéliser davantage. Le programme d'abonnement s'appellera « La carte postale ».



LE RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS SE DÉVELOPPE

Le développement du réseau de transport métropolitain par autobus s'inscrit parfaitement dans la mission de l'AMT qui est d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. **L'achalandage des terminus et des voies réservées de l'AMT présente des hausses respectives de 13,3 % et de 2,5 %.** Avec 61 % de taux d'utilisation, les stationnements incitatifs répondent à un besoin important de la clientèle.

En 1996, le réseau de l'AMT comptait 21 infrastructures métropolitaines. En 2000, elle a porté ce nombre à 46.

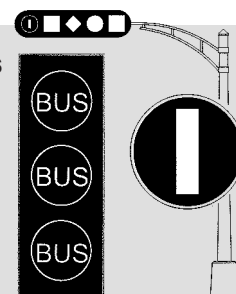
Les mesures préférentielles : un outil flexible

Ces dernières années, l'AMT a développé, en collaboration avec ses partenaires, un programme d'implantation de mesures préférentielles pour autobus visant à améliorer le fonctionnement des voies réservées existantes et à intervenir sur des points de congestion localisés. Pour supporter les services locaux, ces mesures préférentielles prennent la forme de systèmes de gestion de la circulation ou d'aménagements géométriques qui permettent aux autobus de contourner certains points de congestion du réseau. Très flexibles et moins coûteuses que la mise en service de voies réservées conventionnelles, ces mesures

préférentielles ont peu d'impacts sur la circulation et les activités locales, ce qui en facilite l'implantation.

Les mesures préférentielles

- Feux prioritaires
- Aménagements géométriques
- Système de préemption et d'allongement du feu vert
- Courts tronçons de voie réservée en site propre



Les billetteries métropolitaines

Cinq billetteries sont actuellement en opération dans les terminus métropolitains, à savoir le Terminus intermodal de Longueuil, le Terminus Centre-ville, le Terminus Henri-Bourassa nord, le Terminus Radisson et le Terminus Angrignon. À terme, l'AMT regroupera la vente des titres de transport de l'ensemble des AOT qui fréquentent ces terminus et offrira, en complément, des services d'information aux usagers.

En 2000, l'AMT a pris en charge la gestion de la billetterie du Terminus intermodal de Longueuil et en a confié l'exploitation à une firme privée. D'ici 2002, en concertation avec les sociétés de transport et les CIT, l'AMT compte déléguer l'exploitation des quatre autres billetteries métropolitaines du réseau.

TABLEAU DES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Terminus métropolitains	Voies réservées		Stationnements incitatifs		
Existants					
• Angrignon • Henri-Bourassa sud • Henri-Bourassa nord • Brossard/Panama	• Radisson • TCV (Centre-ville)* • Longueuil*	• Pont Champlain • Bretelle Taschereau (Longueuil) • Lapinière • Boul. des Laurentides • Pont Lachapelle • Avenue du Parc • Côte-des-Neiges	• René-Lévesque • Henri-Bourassa • Pie IX • Autoroute 20 • Route 138 (pont Mercier) • Sherbrooke • Newman • Saint-Charles / Riverside	• Sherbrooke-Est • Angrignon • Brossard/Panama • Saint-Hubert • Delson • Mercier • Sainte-Julie	• De Mortagne • Namur • Brossard/Chevrier* • Laprairie* • Châteauguay* • Saint-Bruno • Chambly*
Réalisés en 2000					
• Le Carrefour • Terrebonne • Repentigny	• Chomedey/Le Carrefour	• Autoroute 10 (Brossard) • Taschereau (Brossard)	• Radisson (préliminaire) • Repentigny	• Terrebonne • Le Carrefour	
En voie de réalisation					
• Côte-Vertu • Sainte-Thérèse	• Route 138 (prolongement Châteauguay) • Autoroute 25 • Le Gardeur • Prolongement de Sherbrooke est	• Marcel-Laurin/Côte-Vertu	• Charlemagne		

* Équipements sur lesquels des travaux d'amélioration ont été réalisés en 2000.



2000 : une année de grandes réalisations

Le Terminus intermodal de Longueuil est inauguré

Inauguré en 2000, le nouveau **Terminus intermodal de Longueuil** répond à la volonté de l'AMT d'accroître l'intermodalité entre le métro, la STRSM, les CIT, les autobus interurbains, les automobiles et les vélos dans le but d'en faciliter l'accès.

Grâce à sa **billetterie intégrée**, son stationnement pour vélos et ses **stationnements** de courte ou de longue durée, le Terminus intermodal de Longueuil permet aux usagers d'accéder facilement et rapidement aux services du métro et d'autobus privés et publics. Deux fois plus grand que l'ancien terminus, passant de 23 à 41 quais d'embarquement, le nouveau terminus aux lignes contemporaines a été conçu pour s'intégrer harmonieusement au paysage urbain.

Confort, modernité, efficacité et esthétique :

Le nouveau Terminus intermodal de Longueuil offre une magnifique image de ce qu'est le transport en commun d'aujourd'hui : moderne, efficace et conçu pour répondre aux attentes de la clientèle.

Le Terminus Le Carrefour

Avec ses quatre services (terminus, stationnement incitatif, voie réservée et dessertes par autobus), le **Terminus Le Carrefour** offre un produit intégré permettant à 2 000 clients de se déplacer efficacement chaque jour en transport en commun. Inauguré en août 2000, il atteignait dès cet automne 45 % du niveau d'achalandage visé à la fin de sa première année d'exploitation.

Équipé de quatorze quais d'embarquement, le terminus accueille les autobus de neuf circuits de la STL, la desserte métropolitaine **L'Express Le Carrefour** mis en place par l'AMT et les autobus interurbains. Une grande marquise relie le terminus au **stationnement incitatif** afin de mettre les clients à l'abri des intempéries. La **voie réservée**, mise en place sur le boulevard Chomedey à Laval et le boulevard Laurentien à Montréal via le pont Lachapelle, sur laquelle circule l'Express Le Carrefour, relie le Terminus Le Carrefour à Laval au métro Côte-Vertu à Ville Saint-Laurent en 24 minutes. Les **autobus de la STL et des CIT** y circulent également.



L'Express Le Carrefour contribue à alléger la congestion du réseau routier entre Laval et les municipalités de Montréal et de Saint-Laurent, tout en fournissant aux utilisateurs un service de transport de haute qualité.

Le Terminus Le Carrefour :

- nouveau terminus d'autobus
- ouverture d'un stationnement incitatif de près de 500 places
- nouvelle voie réservée
- mise en service de L'Express Le Carrefour vers le métro Côte-Vertu (temps de parcours : 24 minutes)

Développement du « Corridor du transport en commun » Champlain/Autoroute 10

En 2000, l'AMT a complété avec le MTQ la réalisation du vaste projet d'amélioration de la desserte en transport en commun dans l'axe de l'autoroute 10.

Partant du **stationnement incitatif Brossard/Chevrier**, dont l'AMT a fait passer la capacité de près de 600 à près de 2 000 places, le nouveau tronçon de voie réservée en site propre au centre de l'Autoroute 10 offre désormais chaque matin aux autobus un accès direct à la **voie réservée du pont Champlain**. Les travaux ont été réalisés pour l'AMT sous la direction de la Montérégie du MTQ en tenant compte de l'arrivée éventuelle d'un SLR sur l'estacade du pont Champlain. La **desserte métropolitaine l'Express TCV** a été améliorée, passant de 18 à 21 départs en heure de pointe, avec des heures de service prolongées en soirée. La circulation des piétons au **Terminus Centre-Ville** a été améliorée.

L'AMT a également réalisé des travaux sur la **voie réservée du boulevard Taschereau** pour permettre aux autobus d'éviter la congestion, notamment aux approches du terminus Brossard/Panama.

Le corridor Champlain/Autoroute 10 :

- agrandissement du stationnement incitatif Brossard/Chevrier de près de 600 à près de 2 000 places
- ajout d'un tronçon de voie réservée au centre de l'autoroute 10 reliant le stationnement à la voie réservée du pont Champlain (1,7 km)
- amélioration de la desserte métropolitaine l'Express TCV
(temps de parcours : 22 minutes – nombre de départs en pointe : 21 autobus)

La région de Terrebonne mieux desservie

Le nouveau stationnement incitatif de Terrebonne compte 500 places et intègre les services d'autobus du CIT des Moulins. Équipé de 14 quais d'embarquement, ce nouvel équipement offre également à la clientèle des aires d'attente protégées et tempérées. Les autobus circulant vers Montréal peuvent emprunter une nouvelle bretelle d'accès réservée pour rejoindre l'autoroute 25 en direction sud, rendant ainsi le service plus efficace.

À l'automne 2001, une nouvelle voie réservée dans le corridor de la A-25, entre le boulevard des Seigneurs à Terrebonne et le boulevard 440 à Laval, sera mise en service. Pour améliorer le temps de parcours sur cette voie

réservée, d'importants travaux sur le pont Lepage seront aussi réalisés en 2002-2003.

Terrebonne en bref :

- ouverture d'un stationnement incitatif de 500 places
- aménagement d'un terminus régional regroupant l'ensemble des services du CIT des Moulins
- nouvelle voie réservée pour les autobus et les covoitureurs

Via-BUS Repentigny / Montréal

Le projet consiste à implanter deux nouvelles dessertes métropolitaines par autobus entre Repentigny et le centre-ville de Montréal, soit un service express dans l'axe de la rue Sherbrooke et un service express en site propre dans l'emprise ferroviaire du CN (le Via-BUS).

Des mesures préférentielles et des stationnements incitatifs permettront d'améliorer la fiabilité et la rapidité des services d'autobus. À terme, ces mesures permettront d'atteindre le centre-ville en moins de 50 minutes.

Le projet est réalisé en phases successives. En 2000, l'AMT a ouvert le stationnement et terminus Repentigny (200 places, 3 quais). Sa desserte est assurée par l'OMIT Repentigny qui offre un service express en périodes de pointe vers le métro Radisson.

Les prochaines étapes :

- Voie réservée sur la rue Sherbrooke dans Montréal-Est (2001)
- Voie réservée sur le pont Le Gardeur et mesures préférentielles à Repentigny (2001-2003)
- Stationnement Charlemagne (2001-2002)
- Voie réservée dans l'emprise ferroviaire du CN (2001-2002-2003)
- Voie réservée sur la rue Notre-Dame (2001-2002-2003)

Indicateurs de performance des équipements métropolitains

Équipements	1996	1997	1998	1999	2000
Terminus¹⁻⁴					
Coûts d'exploitation annuels	4 407 653 \$	4 495 363 \$	4 969 583 \$	5 107 426 \$	5 414 856 \$
Achalandage annuel total	N.D.	40 742 614	44 650 835	47 039 037	53 286 464
Revenus nets	-	-	-	-	-
Nombre de quais offerts (quais-année)	118	118	118	118	128
Ratio d'utilisation journalier en passagers/quai	N.D.	946	1 037	1 092	1 139
Coût d'exploitation par passager	N.D.	0,1103 \$	0,1113 \$	0,1086 \$	0,1016 \$
Coût d'exploitation par quai	37 353 \$	38 096 \$	42 115 \$	43 283 \$	42 249 \$

Voies réservées

Coûts d'exploitation annuels	1 350 642 \$	1 389 879 \$	1 794 019 \$	1 751 076 \$	1 816 496 \$
Achalandage annuel total	N.D.	15 956 398	23 875 196	24 996 641	25 614 705
Revenus nets	-	-	-	-	-
Kilomètres de voies réservées offerts	35,2	37,2	46,1	49,3	68,0
Coût d'exploitation par passager	N.D.	0,0871 \$	0,0751 \$	0,0701 \$	0,0709 \$
Coût d'exploitation par km de voie	38 371 \$	37 362 \$	38 916 \$	35 519 \$	26 713 \$

Stationnements incitatifs²

Coûts d'exploitation annuels	342 705 \$	337 758 \$	392 398 \$	852 683 \$	612 386 \$
Achalandage annuel total	547 872	550 301	643 607	724 173	943 419
Revenus nets	-	-	-	-	-
Nombre de places de stationnement	4 263	4 600	5 377	5 308	7 867
Ratio d'utilisation des stationnements	61 %	61 %	61 %	56 %	61 %
Coût d'exploitation par voiture	0,63 \$	0,61 \$	0,61 \$	1,18 \$	0,65 \$
Coût d'exploitation par case-année	94,70 \$	93,80 \$	92,35 \$	165,98 \$	98,48 \$

Dessertes métropolitaines**Express TCV [17 km]**

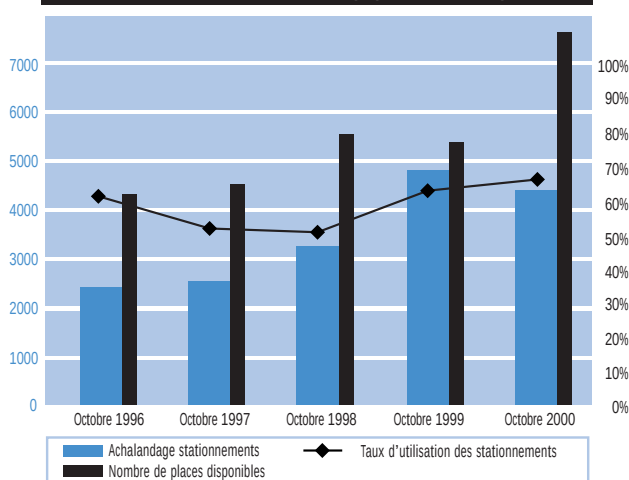
Coûts d'exploitation annuels	-	-	-	916 522 \$	1 058 415 \$
Achalandage annuel total	-	-	-	256 477	304 622
Revenus nets	-	-	-	623 932 \$	615 217 \$
Ratio d'autofinancement	-	-	-	68,08 %	58,13 %
Coûts d'exploitation par pass-km	-	-	-	0,21 \$	0,20 \$

Express Le Carrefour [10 km] (Distance moyenne parcourue : 7,226 km)³

Coûts d'exploitation annuels	-	-	-	-	491 517 \$
Achalandage annuel total	-	-	-	-	103 464
Revenus nets	-	-	-	-	118 000 \$
Ratio d'autofinancement	-	-	-	-	24,00 %
Coûts d'exploitation par pass-km	-	-	-	-	0,65 \$

- 1- L'AMT a poursuivi ses interventions visant l'amélioration de la qualité des services (mentionnons entre autres le Terminus Longueuil) et met en service de nouveaux terminus dotés de services supérieurs (Le Carrefour, Repentigny) ce qui entraîne des hausses de coûts d'exploitation des terminus.
- 2- L'AMT a optimisé de nombreuses activités de services sur les stationnements incitatifs en 2000 (dont notamment la gestion de la sécurité) et complété l'agrandissement de stationnements existants, ce qui permet d'abaisser de façon significative les coûts d'exploitation par place.
- 3- La distance moyenne parcourue est basée sur des résultats utilisés pour le partage des recettes de la TRAM.
- 4- Les hypothèses d'augmentation d'achalandage sont basées sur l'historique des données et sur l'ouverture de nouveaux équipements. Il est important de noter que le nombre total de quais dans les terminus inclut les quais desservant des circuits locaux n'utilisant pas directement le réseau de transport métropolitain.

Nombre de places disponibles, achalandage et taux d'utilisation des stationnements incitatifs des équipements métropolitains



LE RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE POURSUIT SA CROISSANCE EXCEPTIONNELLE ET EST VICTIME DE SON SUCCÈS

Avec près de 12 000 000 de déplacements effectués en 2000, ce qui représente une hausse de 8,6 % entre 1999 et 2000, les trains de banlieue ont connu une nouvelle année de croissance exceptionnelle. Le manque de capacité et la demande croissante des clients se heurtent cependant aux ressources saturées de l'AMT pour y faire face.

La ligne Montréal/Deux-Montagnes poursuit sa croissance

La ligne Montréal/Deux-Montagnes augmente en 2000 son achalandage de **6,3 %** par rapport à 1999, au lieu des 5 % prévus, pour atteindre **7 219 607** déplacements. La capacité d'accueil est atteinte en période de pointe du matin et un train supplémentaire a été inséré à la période de pointe du soir. La hausse des coûts d'exploitation a été contenue à 1,7 %, tel qu'annoncé. **Le ratio d'autofinancement est de près de 47,5 % et le taux de ponctualité de 99,3 %.**

Pour répondre à l'accroissement de la demande, l'AMT prévoit dédoubler la voie ferrée entre les gares de Bois-Francs et Roxboro et ajouter 22 voitures et 2 nouvelles gares. Toutefois, une contrainte nouvelle est apparue, nécessitant l'étagement des voies de marchandises du CN et la ligne Deux-Montagnes, à la jonction de l'est.



En 2000, **333 places** gratuites ont été ajoutées dans les stationnements, portant leur nombre à **4 625**, avec une utilisation à pleine capacité.

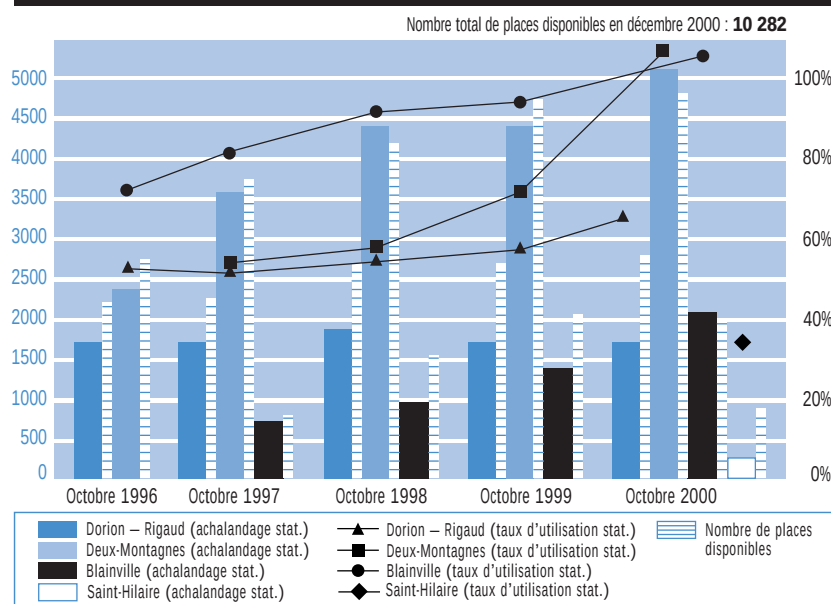
La ligne Montréal/Dorion – Rigaud bénéficie d'un nouveau plan de développement

Avec **3 029 537** déplacements en 2000, la ligne Montréal/Dorion – Rigaud maintient son niveau d'achalandage par rapport à 1999. Les prévisions de + 5 % n'ont pas été atteintes en raison des retards encourus à implanter le plan de développement.

Sept locomotives neuves, commandées en 1999, ont été mises à l'essai et utilisées temporairement sur la ligne Montréal/Blainville. Parallèlement, l'AMT a entrepris des négociations avec la compagnie Saint-Laurent & Hudson pour exploiter ce nouveau matériel et réduire les équipages. Ces locomotives réduiront le temps de parcours tout en diminuant l'émission de gaz polluant.

En collaboration avec les municipalités de la MRC Vaudreuil-Soulanges, l'AMT a élaboré un plan de développement qui prévoit, entre autres, une nouvelle gare régionale à Vaudreuil-Dorion, la consolidation des gares de l'Île-Perrot et un nouveau site de garage des trains à Vaudreuil.

Nombre de places disponibles, achalandage et taux d'utilisation des stationnements incitatifs des trains de banlieue



Grâce aux mesures de rationalisation de l'AMT, **les coûts d'exploitation ont été réduits à 19 M\$, soit une baisse de 2 % malgré une hausse de 75 % du coût du carburant et l'indexation des contrats. Le ratio d'autofinancement est de 22,5 % et le taux de ponctualité de 98,2 %.**

L'AMT a également réalisé des travaux d'amélioration à la gare Sainte-Anne-de-Bellevue.

Les villes de la MRC se sont coordonnées en 2000 pour **remettre en service le CIT de la Presqu'île** et offrir à leur population en 2001 des services complémentaires au train.

La ligne Montréal/Blainville est déclarée permanente et dépasse toutes les prévisions

L'achalandage annuel sur la ligne Montréal/Blainville s'est accru de **34 %**, pour atteindre **1 611 430** en 2000, alors que l'objectif de hausse était de 5 %.

Suite au succès remporté par l'expérience-pilote menée depuis 1998, cette ligne a été déclarée permanente en août 2000. Un programme d'investissement de 40 M\$ a été élaboré pour assurer le service à moyen terme. Ce programme inclut l'acquisition de quatre locomotives neuves, commandées en septembre 2000, l'aménagement d'un site de garage permanent et l'aménagement des stationnements et des gares. Des travaux d'agrandissement temporaire des stationnements ont été réalisés, ce qui a permis l'ajout de **176** places de stationnement pour un total de **2 021** places.

Les coûts d'exploitation ont été de 8,2 M\$, en hausse de 26 % en raison du prolongement du service vers la gare Windsor et de la hausse du coût du carburant. **Le ratio d'autofinancement de cette ligne a atteint 53,2 % et le taux de ponctualité a été de 96,6 %.**

L'AMT a entrepris une étude d'opportunité et de faisabilité pour électrifier la ligne de Blainville. Les premiers résultats sont sous analyse. Néanmoins, un premier coup d'œil laisse croire à un potentiel très important en terme d'achalandage, de création d'emplois et de revitalisation urbaine.

La ligne Montréal/Saint-Hilaire est mise en service en juin 2000

En juin 2000, un service minimal de train entre McMasterville et la Gare Centrale (un train le matin et deux



trains le soir) a été mis en place en guise de mesure d'atténuation aux travaux sur le pont Victoria. Ce service a transporté **131 820** passagers en 2000 et a atteint l'objectif visé de **1500 passagers par jour** en novembre. En 2001, ce service devrait être amélioré par l'ajout de deux trains le matin et le soir. Les travaux de remise en état de 20 voitures supplémentaires ont été amorcés et les concepts des gares Saint-Hilaire, McMasterville et Saint-Bruno ont été complétés en collaboration avec les municipalités impliquées. L'AMT et le CN se sont mis d'accord sur l'ampleur des travaux de modification des infrastructures ferroviaires et ont amorcé les plans et devis. Les travaux se réaliseront en 2001, pour ajouter deux trains, et en 2002, pour offrir un service complet de cinq trains.

La ligne Montréal/Delson est étudiée en 2000

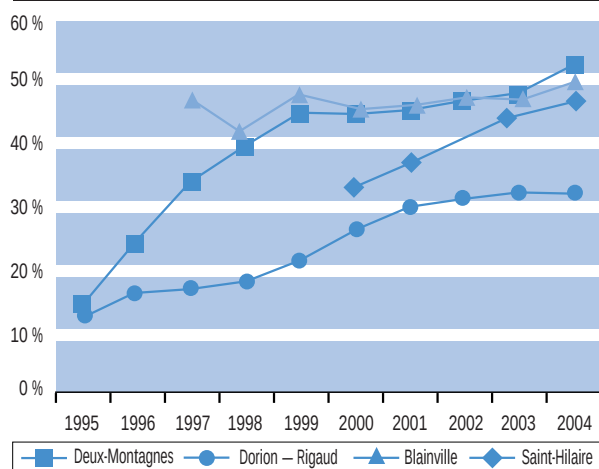
Suite à une étude de marché, des scénarios de service entre Saint-Jean, Delson, Lasalle et Montréal ont été évalués et présentés aux partenaires impliqués, qui ont manifesté un très fort appui à la réalisation de ce projet. Sous réserve des approbations gouvernementales et des ententes à conclure avec la compagnie Saint-Laurent & Hudson, l'AMT prévoit l'implantation d'un service de base entre Delson et Montréal dès l'automne 2001.

Autres projets de service de trains de banlieue

Les études de navette entre Dorval et Montréal, et de train vers Mascouche ont été réalisées et seront remises à jour en fonction de nouvelles données au sujet des coûts et des achalandages compilées en 2000.

Dans le cadre de la révision de la Loi fédérale sur le transport ferroviaire, l'AMT a présenté un mémoire conjoint avec les autres organismes canadiens de trains de banlieue. Parallèlement, l'AMT a fait une demande de certificat d'exploitant ferroviaire à l'Office des Transports du Canada pour obtenir le droit d'opérer elle-même les services de trains de banlieue.

Ratio d'autofinancement des trains de banlieue



INDICATEURS DE PERFORMANCE DES TRAINS DE BANLIEUE

LIGNE / INDICATEUR	1995*	1996	1997	1998	1999	2000	Variation 2000 / 1995
--------------------	-------	------	------	------	------	------	--------------------------

Deux-Montagnes

Coûts d'exploitation	24 370 000 \$	22 277 222 \$	21 669 288 \$	23 096 361 \$	24 282 000 \$	24 708 718 \$	1,39 %
Achalandage	1 539 000	4 033 000	5 172 000	6 423 000	6 791 217	7 219 607	369,11 %
Revenus nets	3 309 000 \$	5 307 733 \$	7 341 158 \$	9 388 565 \$	11 032 218 \$	11 736 641 \$	254,69 %
Ratio d'autofinancement	13,58 %	23,83 %	33,88 %	40,65 %	45,43 %	47,50 %	249,78 %
Coûts d'exploitation par pass-km	—	0,31 \$	0,23 \$	0,20 \$	0,20 \$	0,19 \$	

Dorion – Rigaud

Coûts d'exploitation	22 496 000 \$	20 563 590 \$	20 843 386 \$	19 184 290 \$	19 358 000 \$	18 990 426 \$	-15,58 %
Achalandage	2 997 000	2 907 000	2 908 000	2 932 000	3 045 248	3 029 537	1,09 %
Revenus nets	2 713 000 \$	3 379 965 \$	3 653 044 \$	3 692 657 \$	4 387 393 \$	4 264 812 \$	57,20 %
Ratio d'autofinancement	12,06 %	16,44 %	17,53 %	19,25 %	22,66 %	22,46 %	86,22 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,36 \$	0,34 \$	0,34 \$	0,31 \$	0,30 \$	0,30 \$	-16,49 %

Blainville (non électrifié)

Coûts d'exploitation			784 000 \$	4 666 054 \$	6 480 000 \$	8 188 090 \$	
Achalandage			252 000	790 000	1 204 790	1 611 430	
Revenus nets			381 000 \$	1 986 464 \$	3 153 402 \$	4 353 509 \$	
Ratio d'autofinancement			48,60 %	45,56 %	48,66 %	53,17 %	
Coûts d'exploitation par pass-km			—	0,28 \$	0,25 \$	0,24 \$	

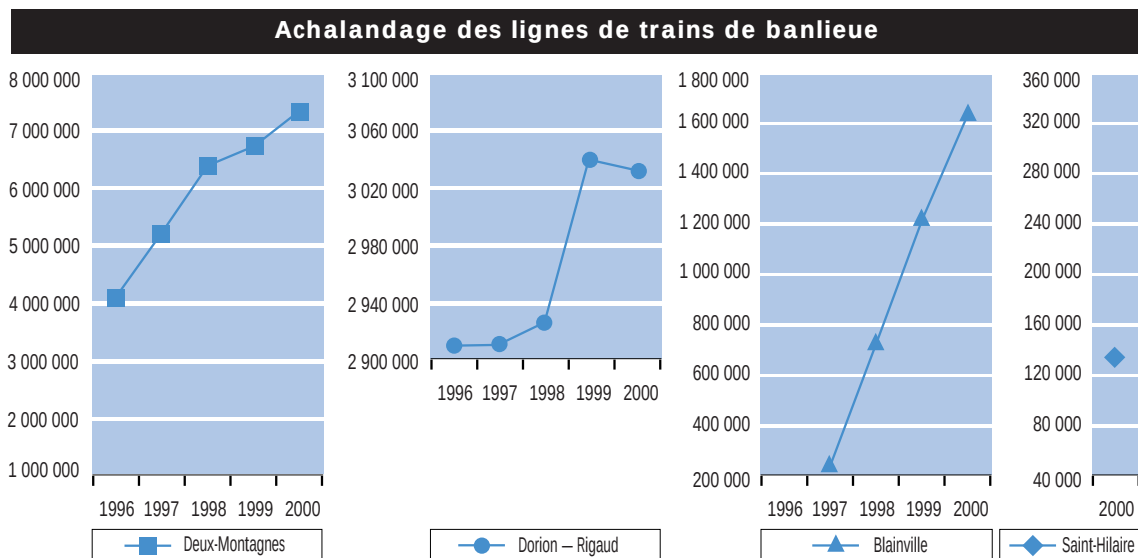
Saint-Hilaire

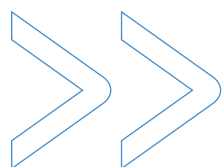
Coûts d'exploitation						2 353 094 \$	
Achalandage						131 820	
Revenus nets						362 694 \$	
Ratio d'autofinancement						15,41 %	
Coûts d'exploitation par pass-km						—	

TOTAL – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Coûts d'exploitation	46 866 000 \$	42 840 812 \$	43 296 674 \$	46 946 705 \$	50 120 000 \$	54 240 328 \$	
Achalandage	4 536 000	6 940 000	8 332 000	10 145 000	11 041 255	11 992 394	
Revenus nets	6 022 000 \$	8 687 698 \$	11 375 202 \$	15 067 686 \$	18 573 013 \$	20 717 656 \$	
Ratio d'autofinancement	12,8 %	20,3 %	26,3 %	32,1 %	37,1 %	38,2 %	
Coûts d'exploitation par pass-km	0,36 \$	0,32 \$	0,28 \$	0,24 \$	0,24 \$	0,23 \$	

* selon les données fournies par la STCUM





Une gestion rigoureuse et un financement saturé

LA PROBLÉMATIQUE DU FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Pour la région métropolitaine, l'année 2000 aura été une excellente année en matière d'engagements gouvernementaux pour relancer vigoureusement le développement et la consolidation des services de transport en commun, et donc leur utilisation, avec l'approbation du Plan de gestion des déplacements du ministre des Transports du Québec. Le vieillissement des infrastructures de transport en commun, particulièrement le métro et les trains, pose cependant la question de leur modernisation.

Les contributions municipales au Fonds d'immobilisations métropolitain qui pourvoit au financement des équipements métropolitains pour 14,7 M\$ en 2000, sont inférieures de 2,3 M\$ aux prévisions, lors de la création de l'AMT. Ces contributions ne sont pas suffisantes pour faire face aux importants investissements requis pour la modernisation.

Ces résultats confirment le signal d'alarme lancé dans le rapport annuel de 1999. L'AMT n'a pas le pouvoir de taxer et gère une enveloppe qui évolue avec les revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation, et avec les revenus des trains. Ces deux sources de revenus sont les principales sources de financement de ses opérations et du développement.

Les sources de financement prévues initialement pour supporter le développement du transport en commun (essence et immatriculation) atteignent tout juste, en 2000,

les niveaux prévus pour 1996, à la création de l'AMT. Les projets de développement (voies réservées, stationnements, terminus, accroissement de l'achalandage, nouvelles lignes de trains, intégration tarifaire, transport adapté, promotion, etc.) génèrent des dépenses additionnelles. De façon inusitée, c'est la performance exceptionnelle de l'augmentation de l'achalandage des trains de banlieue qui a permis de 1996 à 2000, de financer en grande partie les projets de développement de l'AMT.

Le tableau ci-dessous présente les choix budgétaires faits par l'AMT à l'aide des revenus de l'essence et de l'immatriculation qui se sont seulement accrus de 4,6 % en 5 ans. Les ressources ont été consacrées prioritairement à supporter l'accroissement de l'achalandage du métro, des déplacements métropolitains, des sociétés de transport et CIT, et l'aide aux tarifs réduits métropolitains des AOT qui ont connu une augmentation de 19,7 % alors que, pour les trains, la contribution de l'AMT a diminué de 18,4 % en 5 ans.

Ces résultats financiers traduisent les limites du cadre financier actuel à développer le réseau de transport métropolitain de transport en commun, de façon à promouvoir le transport collectif dans la région de Montréal et d'accroître l'achalandage.

Pour les sociétés de transport, l'accroissement de l'achalandage et des investissements se traduit par un service de la dette qui crée aussi un manque à gagner qui doit être assumé par une hausse de la contribution des villes, des usagers, ou des ressources métropolitaines (essence et immatriculation), si elles augmentent.

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

(en milliers de dollars)

	1996	1997	1998	1999	2000	Variation 2000/1996
• Sources financières régionales (essence et immatriculation)	83 130	86 486	86 459	86 764	86 953	+4,60 %
• Contributions aux :						
– trains de banlieue	16 589	15 410	14 298	13 898	13 540	-18,38 %
– équipements métropolitains (usage gratuit pour les AOT)	7 309	7 609	8 854	9 211	9 244	+26,47 %
– dessertes métropolitaines	—	—	—	340	672	—
– aide métropolitaine aux sociétés de transport / CIT	51 174	52 103	52 322	54 888	55 396	} +19,72 %
– aide aux tarifs réduit et intermédiaire aux sociétés de transport / CIT	—	—	483	5 394	5 871	
– dépenses de fonctionnement de l'AMT et autres	1 704*	3 530	3 147	3 659	3 911	
– subvention d'équilibre selon la loi de l'AMT	5 000	5 000	5 000	3 500	1 500	
Excédent (insuffisance)	1 354	2 834	2 355	(4 126)	(3 181)	
Réserve pour activités futures (déficit)	1 354	4 188	6 543	2 417	(764)	

* 6 mois

LE FONDS D'EXPLOITATION

Des revenus globaux stagnants : -1,25 M\$

En 2000, les recettes annuelles des **trains de banlieue** sont établies à 23,7 M\$, soit une augmentation de 11 % par rapport aux recettes de 1999. Sur la ligne **Montréal/Deux-Montagnes**, elles sont de 13,4 M\$, soit une augmentation de 7,5 % par rapport en 1999. Avec des recettes de 5,5 M\$, la ligne **Montréal/Dorion – Rigaud** a connu une année plutôt stable. Sur la ligne **Montréal/Blainville**, les recettes sont de 4,4 M\$, soit une augmentation de 40,1 % par rapport à l'année 1999. Quant à la ligne **Montréal/Saint-Hilaire**, les recettes pour le premier semestre d'activités sont de 0,4 M\$. Pour l'année 2000, l'achalandage total s'est accru de 8,6 %, avec un ratio d'autofinancement global de 38,2 %.

Les recettes brutes de la **vente de TRAM** sont de 51,8 M\$, soit 9,5 % de plus par rapport à 1999. Cette hausse s'explique par une hausse moyenne des tarifs de 1,4 % en 2000 et se traduit par une augmentation des recettes de 8,1 % pour la vente des TRAM 2 à 8. Un montant de 12,2 M\$ des recettes de la vente de TRAM est affecté au réseau des trains de banlieue. Les recettes métropolitaines à répartir entre les AOT sont de 39,6 M\$, soit 7,9 % de plus par rapport à 1999.

Les revenus provenant du **droit sur l'immatriculation** de 30\$ des automobilistes en 2000 sont légèrement supérieurs à ceux de 1999, passant de 42,2 M\$ à 42,5 M\$, tandis que les revenus provenant de la **taxe sur l'essence** sont en légère baisse, passant de 44,6 M\$ à 44,4 M\$.

Des dépenses contrôlées : - 0,19 M\$

Pour 2000, l'aide métropolitaine de base est de 54,2 M\$, avec un plafond de 41,8 M\$ pour le réseau de métro et 12,3 M\$ pour le réseau de transport métropolitain. L'aide est établie selon le résultat des comptages réalisés au cours de l'année.

Le coût des dessertes métropolitaines s'élève à 1,5 M\$ en 2000, comparativement à 0,9 M\$ en 1999. La différence s'explique par la mise en service de l'Express Le Carrefour. En 1999, l'AMT exploitait seulement la desserte l'Express TCV.

En 2000, les coûts d'exploitation annuels des **trains de banlieue** incluant les nouveaux services sont établis à 54,2 M\$, soit une augmentation de 6,5 % par rapport aux coûts de 1999. Sur la ligne **Montréal/Deux-Montagnes**, ils sont de 24,7 M\$, soit une augmentation de 1,8 % par rapport à 1999. Sur la ligne **Montréal/Dorion – Rigaud**, ils sont de 19 M\$, soit une baisse de 1,9 % par rapport à 1999. Sur la ligne **Montréal/Blainville**, les coûts d'exploitation sont de 8,2 M\$, soit une augmentation de 12,4 % par rapport



à 1999. Quant à la ligne **Montréal/Saint-Hilaire**, les coûts d'exploitation pour le premier semestre d'activités sont de 2,4 M\$.

Pour 2000, les coûts nets d'exploitation et de gestion des **équipements métropolitains** sont évalués à 7,6 M\$, un montant comparable à l'année 1999. Il s'agit des coûts payés par l'AMT aux fournisseurs de services pour la gestion, l'entretien et l'exploitation. Ces coûts incluent les coûts générés par l'ajout, en cours d'année du Terminus Le Carrefour, du stationnement Chambly, des terminus et stationnement Rive-Nord Est, de la voie réservée Marcel-Laurin/Laurentien/Chomedey, du stationnement Radisson et de la voie réservée Taschereau (en rive).

En 2000, la répartition des recettes métropolitaines (**cartes TRAM**) est effectuée selon le critère des passagers-kilomètre entre les AOT pour tenir compte de l'utilisation des services. Les recettes passent de 36,7 M\$ à 39,6 M\$, soit une augmentation de 7,9 % par rapport au 3,5 % prévu et sont réparties entre les AOT. L'AMT assume en tout ou en partie le rabais des tarifs réduit et intermédiaire de la TRAM qui s'élève à 5,6 M\$. Cette approche fait en sorte que l'aide financière versée aux AOT compense en tout ou en partie ce manque à gagner imputable aux tarifs réduit et intermédiaire.

Les dépenses de fonctionnement de l'AMT, en 2000, ont connu une très légère augmentation pour atteindre 4,1 M\$.

L'excédent des dépenses sur les revenus pour 2000 est de 1,7 M\$. En considérant la réserve pour activités futures de 1999 de 2,4 M\$, l'AMT a versé 1,5 M\$ en subvention d'équilibre pour atténuer l'impact budgétaire sur la STRSM et la STL de la mise en place de nouvelles modalités de financement prévues par la loi, dès 1996, ainsi que les impacts budgétaires sur les municipalités hors CUM desservies par les lignes de train Montréal/Dorion – Rigaud et Montréal/Deux-Montagnes. Cette subvention prend fin le 31 décembre 2000.

Le bilan au 31 décembre 2000 présente pour la première fois un léger déficit de 0,76 M\$, qui sera reporté à l'année 2001. Ce résultat est dû essentiellement à la faible performance des revenus du droit sur l'immatriculation et de la taxe sur l'essence en baisse de 0,68 M\$ par rapport aux prévisions budgétaires. **La taxe sur l'essence est en baisse pour la deuxième année consécutive.**

Fonds d'exploitation

(en millions de dollars)

	Budget 2000	Réel 2000	Écart Budget / Réel	Réel 1999	Écart Réel 2000 / Réel 1999
REVENUS					
1- Sources régionales (essence, immatriculation)	87,63	86,95	(0,68)	86,76	0,19
2- Sources associés aux trains	41,98	43,68	1,70	40,77	2,91
3- Recettes métropolitaines	37,97	39,57	1,60	36,69	2,88
4- Subvention gouvernementale dette :					
-trains de banlieue	15,72	15,89	0,17	20,82	(4,93)
-équipements métropolitains	2,88	2,88	—	5,69	(2,81)
5- Dessertes métropolitaines	0,80	0,88	0,08	0,58	0,30
6- Autres	1,75	1,33	(0,42)	1,12	0,21
	188,73	191,18	2,45	192,43	(1,25)
DÉPENSES					
	Budget 2000	Réel 2000	Écart	Réel 1999	Écart
1- Réseau métropolitain :					
-aides métropolitaines et autres	54,84	55,23	0,39	54,80	0,43
-équipements métropolitains	8,48	7,59	(0,89)	7,71	(0,12)
2- Trains de banlieue	56,87	57,13	0,26	54,63	2,50
3- Partage des recettes métropolitaines	43,93	45,43	1,50	42,07	3,36
4- Service de la dette :					
-trains de banlieue	15,75	15,99	0,24	20,86	(4,87)
-équipements métropolitains	4,41	4,53	0,12	7,19	(2,66)
5- Dessertes métropolitaines	1,41	1,55	0,14	0,92	0,63
6- Frais de fonctionnement	3,99	4,07	0,08	3,59	0,48
7- Autres	1,42	1,34	(0,08)	1,28	0,06
	191,10	192,86	1,76	193,05	(0,19)
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE					
Réserve pour activités futures au début de l'exercice	(2,37)	(1,68)	0,69	(0,62)	(1,06)
Subvention d'équilibre	3,87	2,42		6,54	
	(1,50)	(1,50)		(3,50)	
RÉSERVE POUR ACTIVITÉS FUTURES					
(DÉFICIT) À LA FIN DE L'EXERCICE	—	(0,76)		2,42	

LE FONDS D'IMMOBILISATIONS

Les 93 municipalités qui font partie du territoire de l'AMT ont versé, en 2000, au Fonds métropolitain d'immobilisations, l'équivalent de 1 ¢ par 100 \$ de leur richesse foncière, **soit 14,7 M\$**. Le Fonds d'immobilisations participe aux dépenses d'immobilisations métropolitaines, notamment aux coûts de mise en place de nouveaux stationnements incitatifs, voies réservées et terminus, des études, de rénovation du métro ou d'amélioration des services de trains de banlieue. Les contributions municipales ont tendance à diminuer avec la baisse des valeurs foncières depuis 1996. Le niveau de 14,7 M\$ des contributions municipales au Fonds d'immobilisations pour 2000 est inférieur aux prévisions de 17 M\$ fixées lors de la création de l'AMT. Le programme triennal d'immobilisations totalise 654,1 M\$.

Pour l'année 2001, les choix budgétaires s'orientent vers le développement et le soutien des services de transport collectif, la consolidation des services, le support au transport en commun régional et local, un petit nombre de développement ciblés, et la mise en œuvre des projets majeurs d'immobilisations. Le programme triennal d'immobilisations 2001-2002-2003 traduit cette volonté d'agir. Ce programme d'immobilisations global, de l'ordre de 2,029 milliards \$, inclut les prolongements du métro et l'avant-projet du futur SLR A-10 de Brossard au Centre-ville (Montréal).

Cet ensemble cohérent d'interventions est résolument tourné vers le développement des systèmes et infrastructures de transport, l'accroissement de l'achalandage des transports collectifs dans les axes métropolitains, en renforçant le cœur de la métropole.

Au cours de l'année 2000, le Fonds d'immobilisations a permis à l'AMT de réaliser, en concertation avec ses partenaires, à l'intérieur des budgets et des échéanciers, les projets suivants :

Stationnements incitatifs

- Agrandissement des stationnements Brossard-Chevrier, La Prairie et Du Ruisseau
- Mise en place des stationnements Namur, Sunnybrooke, Roxboro-Pierrefonds, Le Carrefour
- Mise en place d'un programme de sécurité dans les stationnements incitatifs

Terminus

- Fin des travaux du nouveau Terminus intermodal de Longueuil
- Réalisation du Terminus Le Carrefour
- Réalisation du Terminus Repentigny
- Réalisation du Terminus Terrebonne

Desserte métropolitaine par autobus

- Mise en service d'une nouvelle desserte par autobus entre le terminus Le Carrefour et Côte-Vertu

Voies réservées

- Mise en place de la voie Cartier au Carrefour Laval
- Mise en place de la voie Boulevard M. Laurin / Côte-Vertu
- Mise en place de la voie Boulevard Taschereau (en rive)
- Mise en place de la voie du Pont Lepage
- Mise en place de la voie Autoroute 10

Trains de banlieue

- Permanence et croissance de la ligne Montréal/Blainville, avec un prolongement du service vers la gare Windsor
- Mise en service de la ligne Montréal/Saint-Hilaire (commençant par relier Montréal et McMasterville avant d'être étendue à Saint-Hilaire)
- Mise en service des locomotives pour la ligne Montréal/Dorion – Rigaud

Études

- Suite du traitement des résultats de l'enquête Origine-Destination 1998

- Études sur les prolongements des lignes de métro 2, 4 et 5
- Études sur différents projets de nouvelles lignes de trains de banlieue dans les corridors Montréal/Dorval/Iberville, Montréal/Mascouche et Dorval/Montréal
- Étude de propositions sur l'implantation d'un système de gestion automatisée de vente des titres et de perception des recettes sur tout le territoire métropolitain
- Études de mesures préférentielles pour autobus

L'AMT a également investi 14,1 M\$, soit 25 % des coûts totaux pour la rénovation des stations de métro du réseau initial.

En tout, 22 projets ont été terminés en 2000. Les dépenses d'immobilisations se chiffrent à 68,7 M\$ en 2000, comparativement à 36,3 M\$ en 1999.

Tous ces projets sont rendus possibles grâce au Fonds d'immobilisations régional et aux subventions accordées selon le programme d'aide gouvernementale au transport en commun administré par le MTQ.

Programme triennal d'immobilisations 2000-2001-2002

(en milliers de dollars)

Description	Projets autorisés en cours 1998-2002	Nouvelles initiatives 2000-2002	Sous-total 1998-2002	Engagements ultérieurs Projets autorisés	Nouvelles initiatives	Total
Volet I – Consolidation du réseau						
• 23 parcs de stationnement incitatif dont 17 projets déjà autorisés	26 747,2	2 896,1	29 643,3		9 650,0	39 293,3
• 24 voies réservées dont 16 projets déjà autorisés	30 662,5	7 843,0	38 505,5	3 343,0	10 300,0	52 148,5
• 9 terminus dont 8 projets déjà autorisés	41 042,4	500,0	41 542,4			41 542,4
Total	98 452,1	11 239,1	109 691,2	3 343,0	19 950,0	132 984,2
Volet II – Mesures préférentielles et projets incitatifs						
• Automatisation des équipements de vente et perception	8 312,2	—	8 312,2	13 154,0		21 466,2
• Autres (mesures préférentielles aux abords des terminus, contrôle sur l'honneur)	2 073,3	3 400,0	5 473,3		—	5 473,3
Total	10 385,5	3 400,0	13 785,5	13 154,0	—	26 939,5
Volet III – Maintien du patrimoine des trains de banlieue						
• Remplacement des locomotives	24 708,0	4 600,0	29 308,0		75 100,0	104 408,0
• Autres (allongement des quais à la gare de Deux-Montagnes, nouveau site de garage, consolidation des gares, etc.)	5 233,3	13 520,4	18 753,7		8 250,0	27 003,7
Total	29 941,3	18 120,4	48 061,7	—	83 350,0	131 411,7
Volet IV – Développement du réseau métropolitain						
• Ligne de train Montréal/Blainville	10 600,0	—	10 600,0		—	10 600,0
• Ligne de train Montréal/Saint-Hilaire		29 900,0	29 900,0		—	29 900,0
• Prolongements du métro	167 250,0	—	167 250,0	75 250,0	—	242 500,0
• Projets secteur Vaudreuil-Soulanges		—	—	—	—	—
• Projets ligne Montréal/Deux-Montagnes	19 254,8	5 000,0	24 254,8		16 100,0	40 354,8
• Études de faisabilité SLR, avant-projet SLR, et projet A 10 de Brossard au Centre-ville (Montréal)	2 700,0	—	2 700,0		—	2 700,0
• Projets spéciaux, études (trains Delson, Mascouche, Saint-Jérôme et Dorval) et études (voies réservées, modes lourds et prolongements de métro)	700,0	13 994,4	14 694,4		—	14 694,4
Total	200 504,8	48 894,4	249 399,2	75 250,0	16 100,0	340 749,2
Sous-total	339 283,7	81 653,9	420 937,6	91 747,0	119 400,0	632 084,6
Volet V – Contribution au métro existant						
• Rénovation des stations du réseau initial	14 408,6		14 408,6		—	14 408,6
• Équipements fixes dans le métro	7 600,0		7 600,0		—	7 600,0
Total	22 008,6	—	22 008,6	—	—	22 008,6
Total global	361 292,3	81 653,9	442 946,2	91 747,0	119 400,0	654 093,2

POLITIQUES, RÈGLEMENTS ET DÉCRETS EN 2000

Dans le but de rendre la gestion de l'AMT toujours plus efficace et efficiente, le conseil d'administration a adopté en 2000 plusieurs nouvelles politiques et révisé un règlement.

Nouvelles politiques :

- politique relative à l'émission des laissez-passer sur le réseau de trains de banlieue;
- politique sur la sécurité informatique;
- politique de placement;
- code d'éthique en informatique.

Révision d'un règlement

Révision du règlement n° 6.1 par l'adoption du règlement n° 6.2 relatif aux titres de transport métropolitain.

6 décrets en 2000

Pour permettre à l'AMT d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la loi, le gouvernement du Québec a adopté 6 décrets en 2000 dont, entre autres :

Décret n° 610-2000

Autorisation donnée à l'Agence métropolitaine de transport de réaliser des emprunts pour un montant de 65 M\$

Décret n° 716-2000

Prolongement du réseau de métro sur le territoire de Laval

Décret n° 480-2000

Aide financière à l'AMT pour la mise en service d'un train de banlieue de Montréal à Saint-Bruno à titre de mesure d'atténuation aux travaux de réfection du pont Victoria

Décret n° 357-2000

Désignation des municipalités dont le territoire est desservi par une ligne de trains de banlieue en 2000 et partage des coûts de la ligne de trains Montréal/Blainville

Décret n° 1318-2000

Désignation du ministre des Transports pour exercer les fonctions du ministre des Affaires municipales et de la Métropole prévues à la Loi sur l'AMT (L.R.Q., c. A-7.02)



LES ACTIVITÉS D'APPROVISIONNEMENT ET D'INFORMATIQUE

Approvisionnement

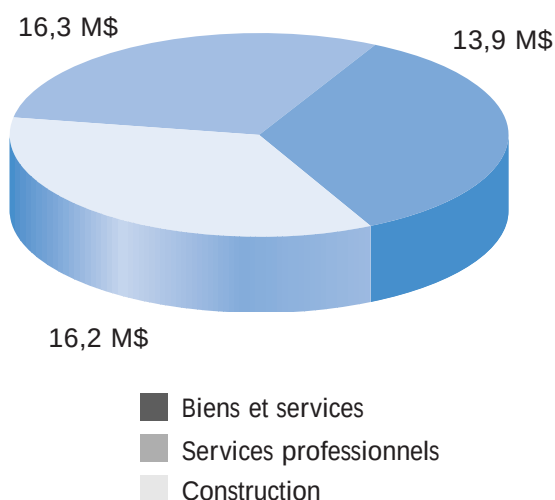
La valeur des contrats pour l'année 2000 est évaluée à 46,4 M\$, ce qui représente une baisse par rapport à 64 M\$ en 1999. Malgré cette diminution, l'AMT a octroyé un plus grand nombre de contrats, passant de 983 en 1999 à 1 500 en 2000.

La valeur des contrats octroyés pour des **biens et services** est passée de 35,8 M\$ à 13,9 M\$. Cette baisse s'explique par l'important contrat de 25 M\$, octroyé en 1999 pour l'achat des locomotives.

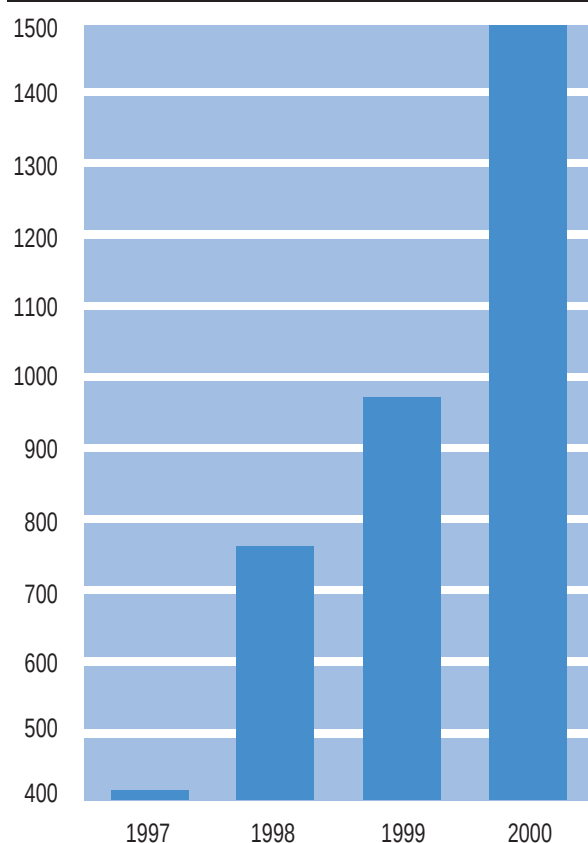
En 2000, la valeur des contrats en **construction** attribués par l'AMT a augmenté, passant de 11 M\$ à 16,2 M\$. Les projets de construction pour la voie réservée pour autobus au centre de l'autoroute 10 et les travaux d'aménagement d'une voie réservée en rive sur le boulevard Taschereau expliquent cette augmentation.

Enfin, la valeur des contrats pour les **services professionnels** est passée de 17,2 M\$ en 1999 à 16,3 M\$ en 2000, représentant une légère baisse.

**Valeur des contrats attribués
par secteur d'activité**
Total : 46,4 M\$



Nombre de contrats attribués par année



Informatique

Le service de l'informatique a réalisé en 2000 plusieurs projets de réaménagement et d'amélioration. Une stratégie de sécurité et de contrôle d'accès a été mise en place, assurant la sécurité et la confidentialité à tous les requérants sur leurs répertoires personnels. Chaque poste de travail est doté d'équipements de système de base performants et uniformisés, rendant chaque employé autonome dans l'accomplissement de ses activités.

Le système de gestion mis en place a permis, entre autres, d'effectuer rapidement la migration de tous les postes de travail à Office 2000.

2001 : PRIORITÉS ET NOUVELLES INITIATIVES

En 2001, l'AMT souhaite consacrer ses efforts, avec ses partenaires, à poursuivre le développement du transport en commun métropolitain et local par les actions suivantes :

- maintien de l'aide métropolitaine aux AOT, selon l'achalandage;
- révision du Plan stratégique du transport métropolitain pour intensifier les efforts;
- organisation de huit Programmes-employeurs avec des entreprises et regroupements d'entreprises;
- plan vigoureux de promotion du transport en commun 2001;
- élargissement de l'intégration du transport adapté aux territoires des deuxièmes couronnes et réflexions sur une offre de service mieux intégrée;
- développement et implantation du centre d'information métropolitain sur le transport urbain et traitement de l'enquête O-D 1998, en continu;
- réflexion sur la tarification et l'intégration;
- différentes études de développement de services;
- travaux pour accroître les ressources financières, dont une étude de faisabilité sur la taxation des stationnements et contribution à la révision du cadre financier métropolitain.

De plus, le récent Plan de gestion des déplacements du ministre des Transports du Québec autorise les projets nécessaires au développement efficace des transports collectifs pour les prochaines années, dans la région métropolitaine. La synthèse des projets de l'AMT se détaille comme suit :

- mesures de consolidation (achèvement en 2001-2002-2003 de projets en cours : Via-BUS Repentigny et Service Express, Express Châteauguay et voie réservée 138/Montréal, consolidation du service de train de Montréal/Dorion – Rigaud, Terminus Côte-Vertu, service de train complet de Montréal/Saint-Hilaire);
- développement des services actuels pour faire face à l'accroissement de l'achalandage (ajout de 4 700 places de stationnement; ajout de 38,2 km de voies réservées; accroissement de la capacité du service de trains de la ligne Montréal/Blainville et Montréal/Deux-Montagnes;
- maintien du patrimoine (contribution à la modernisation des équipements fixes du métro et entretien des équipements métropolitains);
- soutien direct aux réseaux locaux (mesures préféren-



tielles au transport en commun, harmonisation des horaires des AOT, signalisation dynamique et service téléphonique à la clientèle, expérience-pilote d'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes, transfert d'actifs);

- développement de l'offre par de nouveaux services : nouveau service de trains Montréal/Delson, mise en œuvre des projets autorisés (métro à Laval, avant-projet SLR/A-10, études de prolongement de métro Anjou et Longueuil, étude SLR Parc), études d'électrification du train de la ligne Montréal/Blainville, études de développement des réseaux;
- autres projets : correction des interférences électromagnétiques sur la ligne de trains Montréal/Deux-Montagnes, suite aux études sur la navette ferroviaire Dorval/Montréal, études de nouvelles lignes de train et voies réservées.

Depuis plusieurs années, l'AMT se fixe des priorités et des objectifs, et y associe des indicateurs qui lui permettent d'en mesurer les résultats. Le tableau suivant dresse un portrait des objectifs et résultats 2000 ainsi que des objectifs 2001.

INDICATEURS DE PERFORMANCES

INDICATEURS D'ACHALANDAGE	OBJECTIFS 2000	RÉSULTATS 2000	OBJECTIFS 2001
Accroissement des déplacements en transport en commun métropolitains	2 % (avec un objectif visé de 3 %)	2,7 %	3 %
Déplacements en métro	1 %	1,7 %	1 %
Déplacements avec la TRAM 2 (ventes)	2 %	12,2 %	3 %
Déplacements avec la TRAM 3 (ventes)	2 %	4,2 %	2 %
Déplacements faits avec les TRAM 4 à 8 (ventes)	5 %	27,2 %	5 %
Trains de banlieue	5 %	8,6 %	5 %
Utilisation des stationnements incitatifs			
Trains	90 %	91 %	92 %
Équipements métropolitains	90 %	61 %	80 %
INDICATEURS FINANCIERS			
Réaliser les projets prévus à l'intérieur des budgets autorisés	100 %	96 %	100 %
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	35,1 %	38,2 %	44 %, à long terme
Diminution du coût par usager des équipements métropolitains	- 5 %	- 5 %	- 5 %
Obtention de revenus de sources commerciales	750 000 \$	1 105 000 \$	1 200 000 \$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Réalisation des projets prévus en obtenant la convergence des intérêts et des objectifs de chaque groupe directement impliqué	–	Fait	–
Réalisation des projets à l'intérieur des échéanciers prévus	92 %	90 %	92 %
Obtention de l'accréditation ISO 9000 pour l'AMT	–	–	D'ici 2003
INDICATEURS DE SATISFACTION			
Degré de satisfaction des clientèles servies par l'AMT			
-pour les trains	75 %	94 %	94 %
-pour les équipements métropolitains	75 %	74 %	75 %
Degré de satisfaction du personnel de l'AMT	75 %	N.D.	75 %

L'AMT EN BREF

La région métropolitaine et le territoire de l'AMT en bref

- une population de 3,2 millions d'habitants;
- plus de 750 000 déplacements de personnes effectués quotidiennement grâce aux transports collectifs des 21 AOT, totalisant 426 910 240 déplacements annuels, dont 209 403 735 en métro;
- 93 municipalités et la réserve de Kahnawake constituant le territoire de l'AMT;
- 12 municipalités régionales de comté (MRC);
- la Communauté urbaine de Montréal (CUM) et Ville de Laval;
- la Communauté métropolitaine de Montréal;
- 21 autorités organisatrices de transport (AOT).

Les activités de l'AMT en bref

- plus de 25 millions de déplacements sur le réseau de transport métropolitain par autobus;
- près de 12 millions de déplacements annuels sur les lignes de trains de banlieue;
- 18 voies réservées totalisant 68 km;
- 9 terminus métropolitains comportant 159 quais capables d'accueillir plus de 300 lignes d'autobus;
- 47 stationnements incitatifs comprenant 18 149 espaces, dont 17 stationnements pour le réseau des équipements métropolitains (totalisant 7 867 places) et 30 pour le réseau des trains de banlieue (totalisant 10 282 places);
- 4 lignes de trains de banlieue sur 170 km de parcours jalonnés de 40 gares; 177 voitures et 21 locomotives;
- deux dessertes métropolitaines (Express TCV et Express Le Carrefour) qui transportent quotidiennement plus de 1 600 personnes;
- 133,2 M\$ versés aux AOT par l'AMT; cette somme, qui inclut 1,5 M\$ de subvention d'équilibre, est répartie de la façon suivante :

STCUM :	88,4 M\$
STRSM :	23,3 M\$
STL :	11,4 M\$
CIT et OMIT :	10,1 M\$

- des budgets d'immobilisations de 2000-2001-2002 totalisant 654,1 M\$;
- des dépenses d'exploitation pour 2000 de 192,9 M\$;
- une équipe de l'AMT restreinte mais motivée, ouverte, efficace et rigoureuse, travaillant en concertation, de façon transparente, une équipe qui joue le rôle de promotrice de changements, qui a recours, pour ses activités, au « faire-faire » (sous-traitance, échange de ressources humaines, implication des organismes de transport et MTQ, contractualisation, ...).