



collectif



L'AVENIR DU TRANSPORT

VISION COMMUNE
GESTION MÉTROPOLITAINE
ACTIONS LOCALES

Rapport annuel 2001

Lettre à la présidente de l'Assemblée nationale

Madame Louise Harel
Présidente de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec



Madame la Présidente,

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 2001.

Veuillez croire, Madame la Présidente, en 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,

Signé

Serge Ménard

Québec, le 26 avril 2002

Lettre au ministre des Transports du Québec

Monsieur Serge Ménard
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 financier se terminant le 31 décembre 2001. 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,

Signé

Florence Junca-Adenot

Montréal, le 25 avril 2002

→ L'AMT
a pour mission d'accroître
l'utilisation des transports collectifs
afin d'améliorer l'efficacité des déplacements
des personnes dans la région métropolitaine
tout en consolidant les pôles urbanisés et en
favorisant la qualité de vie urbaine. → Pour ce faire,
l'AMT planifie, coordonne, intègre et promeut, avec ses
partenaires des villes, des entreprises et des organismes
de transport, les services de transport collectif. Elle
améliore également l'efficacité des routes d'envergure
métropolitaine. → L'AMT agit comme redistributrice
financière auprès des 21 autorités organisatrices de
transport en commun (AOT) de la région et comme orga-
nisme finançant, de façon incitative, le développement
du transport en commun. L'AMT offre à ses parte-
naires sa collaboration et son expertise, de
même que des services qui répondent
aux besoins de différentes
clientèles.

L'AMT, UNE MISSION

Un rôle de catalyseur et de rassembleur

Par ses actions et son approche, l'AMT sert de catalyseur et de rassembleur pour contribuer à faire de la région métropolitaine une métropole solidaire, attrayante, compétitive et viable. Cette volonté de travailler pour un développement durable conduit l'AMT à agir sur divers plans complémentaires :

- développement et promotion d'un réseau intégré de transport en commun ;
- études de développement et réalisation de nouveaux services de transport métropolitain (SLR, métro, trains, autobus express, etc.) en harmonie avec les priorités d'aménagement et de développement économique ;
- développement, gestion et financement des réseaux métropolitains, des trains de banlieue, des express et équipements métropolitains (stationnements incitatifs, voies réservées, terminus d'autobus, etc.) ;
- intégration des services et des tarifs de transport sur l'ensemble de son territoire ;
- assistance aux entreprises pour implanter des Programmes-employeurs allégo ;
- intégration des services de transport adapté offerts sur son territoire par différents organismes ;
- soutien financier aux organismes locaux de transport qui offrent des services sur le réseau métropolitain.

Historique :

- création le 15 décembre 1995 et début des activités le 3 juin 1996 ;
- sous la responsabilité du ministre des Transports du Québec depuis le 15 novembre 2000 après avoir relevé depuis ses débuts du ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole ;
- depuis 2001, agence gouvernementale et organisme métropolitain.

Territoire :

- en 2001 : 93 municipalités et la réserve de Kahnawake ;
- le 1^{er} janvier 2002 : suite aux regroupements municipaux, 63 municipalités du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal et la réserve de Kahnawake.

Clientèles :

- clientèle directe de plus de 750 000 clients des transports collectifs (trains de banlieue, express et équipements métropolitains, métro et covoiturage) ;
- clientèle potentielle de 3,2 millions de citoyens de la région métropolitaine ;

- clientèle indirecte formée des entreprises et des employeurs, des établissements scolaires, de santé et autres qui comptent sur des systèmes performants de transport des biens et des personnes pour accomplir leurs activités.

Partenaires :

Les intervenants en transport en commun œuvrant sur son territoire :

- 21 AOT :
 - 3 sociétés de transport (STCUM*, STL et STRSM*) et l'AMT-Trains ;
 - 13 conseils intermunicipaux de transport (CIT) ;
 - 4 municipalités qui organisent seules leurs services de transport en commun (OMIT).
- 13 organismes de transport adapté (OTA).

Les partenaires municipaux en 2001 :

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

Les partenaires socio-économiques :

- les conseils régionaux de développement ;
- les chambres de commerce ;
- les milieux syndical et associatif ;
- les entreprises ;
- les groupes environnementaux et de défense du transport en commun.

Les partenaires gouvernementaux :

- le ministère des Transports du Québec (MTQ) ;
- le ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM) ;
- le ministère des Finances (MF) ;
- le ministère de l'Environnement (MENV) ;
- le ministère des Ressources naturelles (MRN) ;
- la Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain (SPJC).

* Au 1^{er} janvier 2002, la STCUM est devenue la STM et la STRSM est devenue le RTL.

MÉTROPOLITAINE INTÉGRÉE

Faits saillants 2001

Un achalandage en croissance de 2,8 % :

- plus de 26 millions de déplacements sur le réseau de transport métropolitain par autobus ;
- plus de 12 millions de déplacements sur les lignes de trains de banlieue ;
- plus de 214 millions de déplacements sur le réseau de métro ;
- plus de 185 millions de déplacements locaux par autobus.

La réussite de l'intégration tarifaire se poursuit : hausse des ventes de titres métropolitains TRAM 2 à 8 de 11,4 %, permettant de redistribuer intégralement 59,9 M\$, soit 8,0 M\$ de plus qu'en 2000, représentant une augmentation de 15,4 %.

La révision en profondeur du Plan stratégique de développement du transport métropolitain, en concertation avec les partenaires de l'AMT.

Un réseau intermodal métropolitain par autobus structuré :

- Ajout de 3 voies réservées, portant leur nombre à 21, totalisant 69,6 km, sur lesquelles circulent 105 000 usagers par jour en transport en commun, sur plus de 250 circuits métropolitains ;
- 11 terminus métropolitains, comportant 160 quais capables d'accueillir plus de 300 lignes d'autobus ;
- 2 express métropolitains (Express TCV et Express Le Carrefour) qui transportent quotidiennement près de 3 000 personnes.

Un réseau de trains de banlieue qui se développe et accroît son intégration avec les lignes d'autobus : ajout de la ligne Montréal/Delton, portant le nombre à 5 lignes de trains de banlieue (parcours de 197,8 km, 178 voitures, 17 locomotives et 45 gares où se rabattent plus de 150 circuits d'autobus).

L'ajout de 5 stationnements incitatifs, portant leur nombre à 53 comprenant 20 952 places, dont 19 stationnements pour le réseau des équipements métropolitains (9 419 places) et 34 pour le réseau des trains de banlieue (11 533 places).

Le début de la construction du prolongement de la ligne 2 du métro à Laval.

La réalisation des études de prolongement de la ligne 4 vers Longueuil et de la ligne 5 vers Anjou.

La poursuite des études des trains légers (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10/Montréal, du Parc Jean-Drapeau et de l'avenue du Parc.

Une gestion financière saine et sans aucune marge de manœuvre :

- 174,0 M\$ versés aux AOT pour soutenir la croissance de l'achalandage répartis de la façon suivante :
 - STCUM : 109,0 M\$
 - STRSM : 22,0 M\$
 - STL : 17,0 M\$
 - CIT/OMIT : 26,0 M\$
- des budgets d'immobilisations de 2001-2002-2003 totalisant 723,8 M\$;
- des dépenses d'exploitation pour 2001 de 205,2 M\$.

Des ressources financières régionales insuffisantes pour soutenir la croissance de l'achalandage : 87,0 M\$ en 2001, identiques à 2000, dont une baisse de 1,2 M\$ des revenus de la taxe sur l'essence.

La signature de 9 ententes de Programmes-employeurs allégo.

Un nouveau franc succès pour la campagne sociétale de promotion du transport en commun.

Une expérience de marketing direct pour favoriser l'utilisation du transport en commun dans trois corridors. Taux de rétention : 26 % de ceux qui en ont fait l'essai.

Trois prix et mentions récompensant le travail de l'AMT :

- Prix Réalisation exceptionnelle de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) pour la relance des trains de banlieue.
- Mention d'honneur pour les projets réalisés en matière de gestion de la demande de déplacements de l'Association for Commuter Transportation.
- Prix Accès de la Ville de Laval pour l'amélioration de l'accès aux personnes à mobilité réduite au terminus Le Carrefour.

Le Plan stratégique organisationnel 2001-2002-2003 de l'AMT, avec des indicateurs de performance pour mesurer les résultats atteints.

La publication de la Déclaration de services aux citoyens sur la qualité des services offerts.

La préparation collective des appels d'offres pour doter la région métropolitaine d'un système automatisé avec carte à puce.

vision
action
gestion

(vision)



EN 2001, L'AMT ET SES PARTENAIRES SONT PARVENUS À GÉNÉRER UNE HAUSSE DE 2,8 % DE L'ACHALANDAGE, SOIT LA PLUS FORTE PROGRESSION DEPUIS PLUS DE 20 ANS ALORS QUE LES REVENUS DE LA TAXE SUR L'ESSENCE QUI SOUTIENNENT LA CROISSANCE DIMINUENT : BAISSÉ DE 6,3 % DEPUIS QUATRE ANS DONT 2,7 % EN 2001.



Florence Junca-Adenot, Présidente-directrice générale

2001 : nouvelle année record pour l'achalandage en commun et incapacité financière des sources régionales à le soutenir.

Avec 2,8 % d'accroissement de l'achalandage du transport en commun métropolitain et local, l'année 2001 établit un nouveau record, suite à cinq années de hausse, précédées de quinze années de décroissance.

Le bilan, en 2001, du Plan stratégique du transport métropolitain, démontre éloquentement que 80 % des activités prévues d'ici 2007 ont été réalisées en cinq ans. Après cinq ans de croissance moyenne de 2,2 % par année, 40 000 nouveaux passagers circulent, en transport en commun, chaque matin en heure de pointe, comparativement aux 51 000 prévus d'ici 2007.

Cette reprise très encourageante et les résultats atteints placent cependant l'AMT dans une situation financière difficile. Les revenus régionaux stagnent. La taxe sur l'essence décroît depuis quatre ans, ce qui crée le paradoxe du boomerang.

En 2001, l'achalandage continue de s'accroître. L'AMT redistribue intégralement aux organismes de transport les recettes des cartes régionales, dont la croissance de 15,4 % est particulièrement spectaculaire, après un accroissement de 50,5 % depuis cinq ans. Les revenus de la taxe sur l'essence diminuent et ceux des trains stagnent, puisque ces derniers opèrent maintenant à pleine capacité, après avoir été une source importante de revenus de développement pour l'AMT. Afin d'équilibrer son budget, l'AMT a coupé des développements ainsi que certains services et diminué de 7,7 % les aides métropolitaines octroyées normalement au métro et aux déplacements métropolitains, pour en soutenir la croissance. Ces aides auraient dû s'accroître de 3 % cette année.

Une telle situation produit des effets contraires à l'essor des transports collectifs, dont la priorité est unanimement reconnue. Elle mine les efforts de mobilisation positive et proactive qui ont conduit aux succès atteints depuis cinq ans. La dotation de l'AMT en ressources régionales suffisantes devient la condition pour que l'élan actuellement donné puisse se maintenir, et que l'AMT poursuive sa mission.

Les métropoles des pays industrialisés convergent dans les décisions et les moyens de lutter contre la congestion urbaine et la pollution, d'améliorer leur compétitivité en renforçant des agglomérations viables,

Message de la présidente-directrice générale

où la qualité de vie urbaine prime. La stratégie de développement intensif des transports collectifs, alliée à une planification de l'aménagement cohérente, est au cœur du redéploiement des métropoles des pays industrialisés. Les gouvernements centraux et municipaux s'impliquent et, dans tous les cas, les automobilistes contribuent au financement des services de transport collectif qui représentent un investissement rentable pour la société.

Avec 2,8 % d'accroissement de l'achalandage, dont 2,3 % pour la STCUM, 4,9 % pour la STRSM, 4,7 % pour la STL, 7,0 % pour les CIT/OMIT, et 1,7 % pour les trains, les organismes de transport en commun font la preuve que les efforts déployés portent fruit. Les résultats sont particulièrement probants dans les circuits métropolitains dont les usagers utilisent le métro comme deuxième réseau. Ces circuits se dirigent, chaque matin, vers le centre de Montréal et les pôles de développement régionaux, axes prioritaires pour l'aide métropolitaine.

Seuls la révision attendue du cadre financier métropolitain et l'accroissement des sources régionales peuvent résoudre le dilemme actuel.

Par ailleurs, les **grands projets** prévus sont amorcés avec la construction du métro à Laval, les avant-projets SLR sur l'A/10 et sur l'axe Parc Jean-Drapeau, ainsi que les conclusions des études pour prolonger le métro à Anjou et Longueuil.

L'**achalandage des trains, saturés**, stagne cette année avec une croissance de 1,7 %, et requiert une capacité accrue que l'AMT ne peut assumer, faute de ressources. La ligne de Delson a été implantée en 2001 et celle de Saint-Hilaire connaît un franc succès, avec deux services chaque matin en heure de pointe qui devraient augmenter à cinq en 2002.

Le **réseau métropolitain par autobus** s'est élargi, avec 3 nouvelles voies réservées, totalisant 69,6 km sur lesquels circulent 105 000 usagers par jour, répartis dans plus de 250 circuits, avec 9 419 places de stationnement et deux nouveaux terminus.

La **promotion innovatrice** s'est accentuée avec la campagne sociétale « Arrive en ville... pense transport en commun », menée avec les organismes de transport. Le marketing direct et la signature de neuf ententes de Programmes-employeurs allégo renforcent la mobilisation des employeurs autour de solutions autres que l'auto-solo pour leurs employés ou usagers.

Les **dépenses d'exploitation** se sont accrues en 2001 de 1,5 % par rapport à 2000, une fois exclues les recettes métropolitaines redistribuées aux organismes de transport, et le service de la dette, antérieure à 1996, des équipements métropolitains, remboursé par le MTQ.

Les **budgets d'immobilisations** 2001-2002-2003 totalisent quant à eux 723,8 M \$, financés en grande partie par le MTQ, et les 25 % restants, par le Fonds d'immobilisations métropolitain qui a réussi, cette année encore, à payer comptant ses dépenses de 79,3 M \$ en 2001. Ces investissements efficaces pour l'essor du transport en commun accroissent eux aussi la pression sur le budget d'exploitation exigé de l'AMT.

L'ensemble des bénéfices du transport en commun pour la région métropolitaine dépasse de très loin les seuls bénéfices des utilisateurs. Ainsi, le transport en commun :

- facilite l'accès à l'emploi et aux études des personnes de tous les milieux ;
- favorise la mobilité des personnes et des marchandises ;
- désengorge le centre-ville de Montréal ;
- lutte contre la pollution et réduit la consommation d'énergie ;
- améliore la qualité de vie dans les quartiers ;
- augmente la vitalité économique de la région et constitue un avantage concurrentiel.

Compte tenu de ses effets positifs sur l'ensemble de la collectivité, le transport en commun est un des biens publics dont il faut encourager la consommation et qui doit être soutenu par un financement public approprié.

La contribution active des membres du conseil d'administration siégeant bénévolement et réunis douze fois en 2001 pour adopter 415 résolutions, l'engagement et l'enthousiasme soutenu de l'équipe de l'AMT, les contributions positives de nos partenaires ainsi que l'étroite collaboration avec le MTQ et le MAMM ont rendu ces réalisations possibles.

Il m'est agréable de les remercier chaleureusement.

Signé

Florence Junca-Adenot

Présidente-directrice générale

2001 : hausse de l'achalandage de 2,8 %

Les actions conjointes et concertées des dernières années avec les sociétés de transport et les CIT portent fruits. En effet, après une baisse moyenne de 1 % de 1986 à 1995, l'achalandage annuel du transport en commun connaît, depuis 1996, une remontée constante, pour totaliser une hausse de 10,4 % en cinq ans.

Un succès d'achalandage à nouveau confirmé en 2001

Tous modes confondus, la hausse de l'achalandage du transport en commun se chiffre, pour la seule année 2001, à 2,8 %, comparativement à 2,7 % en 2000.

Les initiatives des sociétés de transport et des CIT/OMIT pour offrir des services de transport en commun accrus, diversifiés et de bonne qualité, l'intégration tarifaire métropolitaine, les investissements dans le développement des infrastructures, les campagnes de promotion et les trains de banlieue expliquent pour une large part cette croissance.

La hausse de l'achalandage est de 2,3 % pour la STCUM, 4,9 % pour la STRSM, 4,7 % pour la STL et 7,0 % pour les CIT et les OMIT. Les derniers mois de 2001 ont connu un ralentissement de croissance, ne permettant pas d'atteindre les 3 % visés.

Les trains de banlieue ont connu une augmentation de 1,7 % par rapport à 2000, tandis que les autobus express métropolitains atteignaient une hausse de 56,1 %.

L'intégration tarifaire en progression et hausse de 11,4 % des ventes des titres métropolitains TRAM

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.

En 2001, les ventes des cartes TRAM 2 à 8 ont connu un taux de croissance exceptionnel de 11,4 % par rapport à la même période en 2000, alors que l'objectif était fixé à 4 %. Les 814 016 cartes mensuelles TRAM vendues en 2001 se répartissent comme suit : 138 314 TRAM 2 (+ 35,5 %), 532 942 TRAM 3 (+ 5,0 %), 142 760 TRAM 4 à 8 (+ 18,2 %).

L'usage des nouveaux titres intermédiaires pour les 18 à 21 ans, mis en place en janvier 2000, a connu un vif succès avec une hausse de 39 % représentant 115 453 titres vendus en 2001.

Des revenus intégralement redistribués aux AOT

Les revenus générés par la vente des cartes TRAM passent ainsi de 51,9 M\$ à 59,9 M\$ représentant une augmentation de 8,0 M\$, soit 15,4 % de revenus additionnels redistribués aux AOT. Ces fortes croissances proviennent des services de transport en commun utilisés par les personnes résidant à l'extérieur de l'île de Montréal, dont près de 90 % utilisent le métro comme deuxième mode de déplacement. Ces succès correspondent aux axes d'intervention privilégiés par l'AMT et diminuent d'autant le nombre d'automobiles se dirigeant au centre de Montréal.

Déplacements croissants, soutenus par une aide métropolitaine décroissante versée par l'AMT

En 2001, le nombre de déplacements en métro est de 214,6 M, soit une augmentation de 5,2 M représentant une hausse de 2,5 % tandis que le nombre de déplacements par autobus des AOT sur le réseau de transport métropolitain est établi à 26,3 M, soit une hausse de 3,7 %.

En conséquence, pour 2001, l'AMT a versé aux AOT de la région de Montréal des aides métropolitaines totalisant 55,1 M\$, dont 39,0 M\$ pour soutenir les déplacements en métro, 12,0 M\$ pour les déplacements en autobus sur le territoire de l'AMT et 4,1 M\$ pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire, en baisse de 7,7 % par rapport à 2000 en raison du manque de ressources financières.

Achalandage sur les réseaux des AOT de la région métropolitaine

	1996	1997		1998		1999		2000		Résultat 2001		Objectif 2002
AMT-Trains	6 939 437	8 328 182	20,0 %	10 145 068	21,8 %	11 041 255	8,8 %	11 992 400	8,6 %	12 195 800	1,7 %	↓ 3,5 % ↑
AMT-Bus				5 6818		256 477	351,4 %	408 086	59,1 %	637 200	56,1 %	
STCUM	336 500 000	338 800 000	0,7 %	343 237 652	1,3 %	346 200 000	0,9 %	354 300 000	2,3 %	362 315 900 ¹	2,3 %	
Métro	194 000 000	195 300 000	0,7 %	202 700 000	3,8 %	205 948 790	1,6 %	209 403 735	2,7 %	214 600 000	2,5 %	
STL	15 954 844	16 284 216	2,1 %	16 744 294	2,8 %	16 787 867	0,3 %	17 423 832	3,8 %	18 238 400 ¹	4,7 %	
STRSM	26 821 320	26 989 988	0,6 %	27 798 925	3,0 %	28 349 746	2,0 %	29 004 239	2,3 %	30 426 510	4,9 %	
CIT/OMIT	11 399 677	11 897 526	4,4 %	12 524 073	5,3 %	13 056 118	4,2 %	14 189 769	8,7 %	15 187 800	7,0 %	
Total	397 615 278	402 299 912	1,2 %	410 506 830	2,0 %	415 691 463	1,3 %	426 910 240	2,7 %	439 001 610	2,8 %	454 366 666

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.

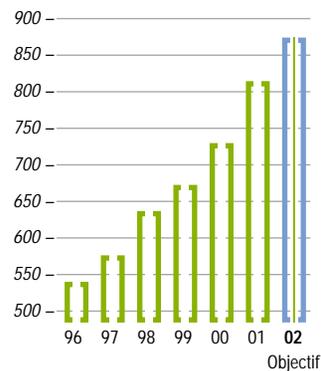
¹ Les méthodes d'estimation d'achalandage de la STCUM et de la STL ont été révisées en 2001, provoquant une modification de l'historique de données publié par ces organismes.

L'achalandage 2001 publié ici résulte de la variation 2000-2001 de l'achalandage appliquée à l'achalandage 2000 tel que publié par le rapport annuel 2000 de l'AMT.

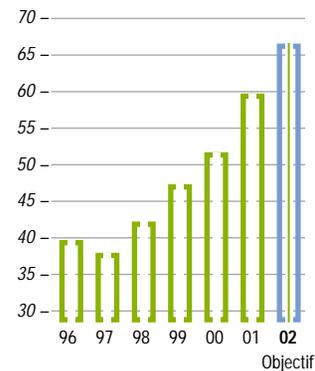
En conséquence, l'AMT, avec le concours des AOT de la région métropolitaine, procédera en 2002 à une révision complète de l'historique des données d'achalandage.

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.

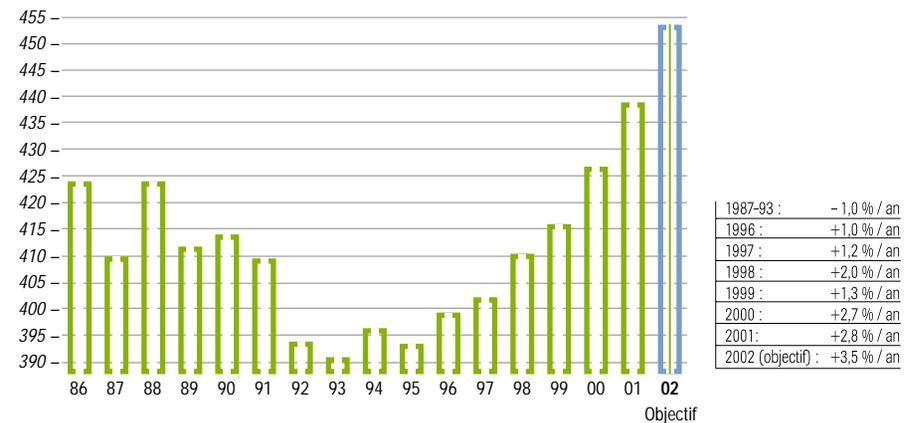
Nombre de TRAM vendues
(toutes zones) (en millions)



Évolution des recettes métropolitaines
(TRAM) (en millions de dollars)



Achalandage annuel en transport en commun entre 1986 et 2002
(en millions)



1987-93 :	- 1,0 % / an
1996 :	+ 1,0 % / an
1997 :	+ 1,2 % / an
1998 :	+ 2,0 % / an
1999 :	+ 1,3 % / an
2000 :	+ 2,7 % / an
2001 :	+ 2,8 % / an
2002 (objectif) :	+ 3,5 % / an

Le financement de la croissance du transport en commun est un enjeu préoccupant dans la grande région de Montréal

Depuis 1996, les revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation prévus pour soutenir les développements métropolitains du transport en commun stagnent. Les hausses exceptionnelles et successives, depuis 1996, de l'achalandage et donc des revenus des trains ont permis jusqu'en 2000 de soutenir en grande partie les développements de l'AMT.

La capacité des trains étant atteinte, l'AMT se retrouve avec ses deux sources de financement saturées, ne laissant aucune marge de manœuvre pour assurer le développement des services et soutenir l'accroissement de l'achalandage pour les prochaines années.

Or, l'augmentation 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, express métropolitains, nouveaux services) génèrent des dépenses additionnelles.

Pour ces raisons, l'AMT a dû, en 2000, plafonner les aides métropolitaines versées aux AOT. En 2001, en raison du manque de ressources financières, l'AMT a réduit de 7,7 % le montant de l'aide métropolitaine et de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire par rapport à 2000.

Si l'AMT avait eu les ressources suffisantes, elle aurait octroyé, en 2001, 60,2 M\$ d'aides, soit 42,9 M\$ pour le métro, 12,9 M\$ pour le réseau d'autobus et 4,4 M\$ pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire, au lieu des 55,1 M\$ versés. Cet écart de 5,1 M\$ s'explique par une coupure d'aide de 0,8 M\$ résultant du plafonnement prévu au budget 2001 et par une réduction de 4,3 M\$ afin d'équilibrer le Fonds d'exploitation à la fin de l'année 2001.

Depuis 1996, l'AMT a conservé l'accès gratuit aux organismes de transport qui font partie du territoire de l'AMT, dans le but de les encourager à accroître l'achalandage et l'usage des équipements métropolitains. À partir de 2002, compte tenu de son manque de ressources financières, l'AMT est dans l'obligation de facturer aux organismes de transport 25 % des coûts d'exploitation des équipements métropolitains, allant à l'encontre de l'objectif de soutenir l'accroissement de l'achalandage.

Les revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation ne se sont accrus que de 4,7 % en cinq ans et ont été consacrés prioritairement à soutenir l'accroissement de l'achalandage du métro, des déplacements métropolitains des sociétés de transport et des CIT, à verser l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire aux AOT qui ont connu une augmentation de 9,9 %, à financer les coûts des équipements métropolitains qui ont crû de 25,7 %, alors que la contribution de l'AMT pour les trains de banlieue a diminué de 10,8 % en cinq ans malgré la mise en place de trois nouvelles lignes de trains.

LE PARADOXE : l'AMT finance l'aide métropolitaine et assume en grande partie les coûts d'opération des investissements pour développer l'achalandage métropolitain. L'achalandage du transport en commun augmente. Les revenus de l'essence baissent. L'AMT doit donc couper dans ses dépenses et dans l'aide métropolitaine au développement de l'achalandage, alors que les AOT se voient redistribuer intégralement les fortes augmentations de revenus des titres métropolitains qui en découlent.

L'année 2001 fut une année très difficile sur le plan budgétaire, en raison de la baisse des revenus par rapport aux prévisions et des pressions de l'accroissement de l'achalandage et des investissements sur les dépenses d'exploitation. Jusqu'à ce jour, l'AMT, malgré les difficultés budgétaires, a toujours atteint les objectifs visés par ses indicateurs de performance. L'avenir s'annonce problématique en raison de l'insuffisance des ressources financières. Il sera impossible pour l'AMT de remplir adéquatement son mandat, à savoir soutenir financièrement l'accroissement de l'achalandage du transport en commun et le développement de l'offre de services pour répondre à cette nouvelle demande et promouvoir le transport en commun.

Le financement du transport en commun est préoccupant dans la grande région de Montréal. Les décideurs du milieu s'entendent pour dire que les sources actuelles ne suffisent plus à répondre aux besoins en matière de ressources d'exploitation pour soutenir le développement et le maintien en bon état des infrastructures et des équipements régionaux.

Le Comité de financement du transport en commun, composé des représentants de la STCUM, de la STRSM, de la STL, de l'Association des CIT et de l'AMT, a publié, en septembre 2001, un ouvrage collectif, « Bilan et Perspectives financières du transport en commun 1991-2010 ».

Les prévisions budgétaires préparées par le comité indiquent un manque à gagner important pour les organismes de transport et l'AMT si toutes les hypothèses retenues se réalisent. Ce manque à gagner représente l'écart entre les besoins et les ressources financières disponibles selon les règles du cadre financier actuel du transport en commun. Pour 2010, il correspond à 10 % des budgets prévus, et à 1,6 % de la valeur des actifs des organismes de transport de la région et de l'AMT.

Actuellement, la part du financement du transport en commun en provenance de la taxation foncière est importante. Or, ce champ de taxation est déjà très sollicité par d'autres fonctions urbaines et n'offre plus la stabilité requise au financement du transport collectif. Par ailleurs, le recours à des hausses tarifaires importantes a, quant à lui, des effets contraires à ceux recherchés, c'est-à-dire qu'il conduit à une diminution de l'usage du transport collectif.

Les municipalités de la région ne pourront, à elles seules, fournir l'effort additionnel pour combler ce manque à gagner, même si, depuis deux ans, elles réinvestissent dans les services de transport en commun.

Il est donc important d'identifier des sources de financement et les pistes d'économies additionnelles à celles implantées depuis huit ans dans les pratiques de gestion, permettant un financement suffisant, durable, stable et équitable autant sur le plan local que métropolitain, qui prenne en compte la priorité accordée aux transports collectifs, la capacité de payer des contribuables, et les contributions des bénéficiaires indirects que sont les automobilistes.

Au mois de novembre 2001, le MTQ a annoncé, pour 2002, une consultation visant à dégager les forces et les faiblesses du cadre financier actuel et d'identifier des solutions aux problématiques liées au financement des services de transport en commun au Québec.

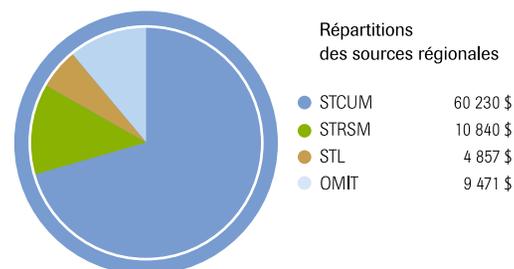
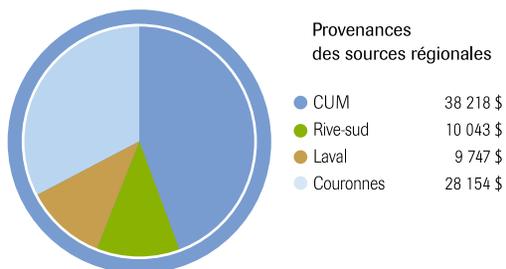
Les travaux de révision du cadre financier doivent viser un meilleur équilibre entre les contributions financières des usagers, des automobilistes, du gouvernement et des municipalités et ainsi tenir compte des retombées dont chacun bénéficie, tout en prenant en compte la croissance des besoins financiers pour soutenir le développement du transport en commun et le maintien du patrimoine pour lesquels des efforts importants sont prévus dans le Plan de gestion des déplacements du MTQ.

Par-delà l'atteinte d'un cadre financier efficace et équitable, le développement et l'utilisation accrue du transport en commun présentent des avantages importants pour la société, principalement en ce qui a trait à la vitalité économique de la région métropolitaine de Montréal, à la protection de l'environnement et à la qualité de vie de son milieu. Le développement du transport en commun est, en ce sens, une orientation prioritaire en matière de transport pour les décideurs et les citoyens, dont les investissements sont aussi porteurs de retombées économiques importantes. S'il ne se passe rien, les municipalités risquent, face à leurs différents besoins, de faire porter à nouveau leurs efforts financiers, en partie, sur des diminutions de services, allant ainsi à l'encontre de l'objectif de développement de l'achalandage qui est visé.

Choix budgétaires faits par l'AMT

(en milliers de dollars)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	variation 2001/1996
Sources régionales (essence et immatriculation)	82 332	85 679	85 627	85 921	86 103	86 162	4,7 %
Contributions aux:							
Trains de banlieue	16 589	15 410	14 296	13 898	13 540	14 800	-10,8 %
Blainville – 5 ^e train						1 012	
Aides aux AOT :							
Équipements métropolitains (usage gratuit pour les AOT)	7 310	7 609	8 718	9 062	8 996	9 186	25,7 %
Aide métropolitaine (sociétés de transport / CIT/OMIT)	51 174	52 103	52 242	54 793	55 232	52 114	9,9 %
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire (sociétés de transport / CIT/OMIT)			483	5 394	5 871	4 132	
Total des aides aux AOT	58 484	59 712	61 443	69 249	70 099	65 432	
Express métropolitains				340	672	1 492	
Dépenses de fonctionnement de l'AMT et autres	906 *	2 723	2 534	3 060	3 471	2 662	
Subvention d'équilibre selon la loi de l'AMT	5 000	5 000	5 000	3 500	1 500	—	
Résultat net	1 353	2 834	2 354	(4 126)	(3 179)	764	
Réserve (déficit) en début d'année	—	1 353	4 187	6 541	2 415	(764)	
Réserve (déficit) en fin d'année	1 353	4 187	6 541	2 415	(764)	—	

*6 mois



La révision du plan stratégique :

Un large processus de concertation et un indispensable outil de planification

Conformément à sa loi constitutive, l'AMT a produit en 1997 le Plan stratégique du développement du transport métropolitain « Partenaires, maintenant vers 2007, une vision métropolitaine », précisant les objectifs poursuivis, les priorités établies et les résultats attendus. Cinq ans plus tard, en 2002, l'AMT se devait d'en faire un bilan et de produire un plan révisé pour l'horizon 2002-2012. En outre, la réforme des institutions municipales et la création de la CMM, en 2001, offrent de nouvelles possibilités d'intervention en matière de promotion et de développement du transport en commun et d'intégration aux autres fonctions urbaines.

Le plan de 1997 a été le résultat d'un vaste processus de planification intégrée et de concertation ayant, durant une année, réuni dans une démarche commune, l'ensemble des intervenants de la région métropolitaine. Le même processus a été repris en 2001 dans le cadre de la révision du Plan stratégique 2002-2012.

Un comité, composé de représentants de la CMM, des villes de Montréal, Longueuil, Laval et des couronnes, des trois sociétés de transport (STCUM, STRSM, STL), de l'association des CIT, du MTQ et du MAMM, a examiné les différents volets du plan révisé, qui est soumis pour concertation, par sous-région, au printemps 2002, et pour approbation par la CMM en juillet 2002.

Un bilan positif

Avec 10,4 % de croissance de l'achalandage du transport en commun depuis 1996, c'est à un renversement de tendance que l'on assiste après 20 ans de décroissance continue. En cinq ans, l'AMT et ses partenaires ont réalisé près de 80 % des objectifs et activités qui avaient été prévus pour 10 ans.

Des défis qui demeurent pertinents

Le plan stratégique de 1997 faisait état de défis reliés :

- au maintien et au développement du transport collectif en faisant appel notamment à de nouvelles approches de gestion de la demande ;
- à la desserte adéquate des principaux pôles d'activité, particulièrement le centre de Montréal ;
- à la planification intégrée à l'échelle métropolitaine de l'aménagement du territoire et des services de transport ;
- au financement adéquat des infrastructures et services de transport en commun.

Dans la révision du plan, l'AMT articule les défis autour de quatre importants axes de travail :

Le défi transport

Pour augmenter sa part de marché, le transport collectif doit offrir des alternatives à l'automobile qui soient efficaces, attrayantes et complètes. Cette offre doit être compétitive tant au niveau des destinations desservies, de la fréquence du service, du temps de parcours, de la fiabilité, du confort que de l'image des produits diversifiés offerts. Les responsables du transport en commun doivent aussi innover en utilisant de nouvelles avenues plus centrées sur les besoins des citoyens et des entreprises, basées sur une approche marketing.

Le défi aménagement

La relance accrue du transport en commun s'appuie également sur des politiques d'aménagement du territoire favorisant le transport en commun, comme le concept du Transit-Oriented Development (TOD) qui unit urbanisme et planification des transports dans une perspective de développement durable.

Le Plan de gestion des déplacements du MTO, le Plan d'action québécois sur les changements climatiques du MENV et du MRN, le Cadre d'aménagement gouvernemental pour la région métropolitaine de Montréal du MAMM, le futur énoncé de vision stratégique et le schéma d'aménagement et de développement métropolitain de la CMM, ainsi que les nouveaux plans d'urbanisme des villes priorisent et prioriseront les transports collectifs. L'AMT et ses partenaires seront appelés à y répondre.

Le défi mobilisation

La relance accentuée du transport collectif dans la région métropolitaine implique la concertation continue de tous les partenaires concernés et leur mobilisation maintenue vers l'objectif de mettre en place une vision commune de la métropole et les actions pour la soutenir, notamment celles priorisant l'usage de moyens alternatifs à l'auto-solo.

Le défi financement

La mise en place de mécanismes de financement stables, suffisants, équitables et prévisibles est incontournable pour soutenir les efforts d'accroissement des transports collectifs. Le défi consiste à faire aboutir le débat sur le financement du transport collectif dans le double contexte de l'investissement dans l'exploitation des services de transport collectif et de l'investissement gouvernemental dans les infrastructures et équipements publics de transport.

Des nouveaux objectifs plus ambitieux

Le Plan stratégique de 1997 avait comme principal objectif de hausser d'ici 2007 le nombre de déplacements en transport en commun en pointe du matin de 51 000 de plus qu'en 1993. Avec une hausse de 10,4 % de l'achalandage des services de transport dans la région de Montréal entre 1996 et 2001, c'est environ 40 000 usagers additionnels qui utilisent chaque matin les services de transport en commun. L'objectif établi sur 10 ans est presque réalisé en 5 ans.

Pour 2012, l'objectif est d'atteindre une part modale de transport en commun de 30 %, en pointe, équivalant à la situation qui prévalait au début des années 1990 et de 24 % sur la période de 24 heures, soit un effort deux fois plus important que celui réalisé au cours des cinq dernières années; le scénario minimal serait d'obtenir le même résultat que celui des cinq dernières années.

Le Plan stratégique révisé 2002-2012 pour l'avenir du transport en commun

Le Plan stratégique révisé 2002-2012 constitue un effort ambitieux pour faire des transports collectifs l'un des instruments privilégiés de l'efficacité, de la prospérité et de la qualité de vie de l'agglomération de Montréal. En raison de la complexité et de l'interdépendance des enjeux, le Plan stratégique comprend, outre un plan d'action spécifique à l'AMT, un programme commun à mettre de l'avant par chacun des partenaires dans sa sphère d'influence. Ce programme commun est appelé à créer des synergies qui permettront d'atteindre les résultats.

Le Plan stratégique révisé 2002-2012 offrira à la région métropolitaine un cadre de travail concret qui permettra à l'AMT et à tous ses partenaires de poursuivre la relance du transport en commun, dans une perspective de développement durable de l'agglomération.

(actions)



La promotion positive du transport en commun

La campagne sociétale 2001 :

« Arrive en ville... pense transport en commun! »

Pour une troisième année consécutive, l'AMT et ses partenaires, la STCUM, la STL, la STRSM et l'Association des CIT, en collaboration avec le MTQ et les municipalités, ont mené une vaste campagne de promotion du transport en commun, tous modes confondus. Sous le thème « Arrive en ville... pense transport en commun! », cette campagne se voulait une invitation, lancée sur le mode de l'humour, pour que chacun, que ce soit dans le cadre de son travail, de ses études ou de ses loisirs, repense ses choix de modes de transport pour ses déplacements quotidiens.



Tenue de septembre à décembre 2001, cette campagne a atteint une valeur de 1,8 M\$, soit 0,6 M\$ de plus qu'en 2000, grâce à une mise de fonds nette de l'AMT de 0,4 M\$, aux commandites des entreprises, des sociétés de transport, des municipalités et des organismes gouvernementaux, et aux gratuités et bonifications médias.

Le comédien Alain Zouvi a participé à de nombreux événements de relations publiques et de promotion à titre de porte-parole de la campagne. L'impact visuel de la campagne à travers le paysage urbain a été important grâce aux panneaux urbains géants aux abords des points majeurs de congestion, aux panneaux électroniques du MTQ sur les autoroutes et de la SPJC sur les ponts, aux panneaux publicitaires sur les côtés d'autobus et aux autobus maquillés aux couleurs de la campagne. Les villes partenaires ont transmis à leurs citoyens des messages de promotion du transport en commun. Les sociétés de transport ont quant à elles intensifié leurs activités de promotion afin de contribuer à atteindre une présence quotidienne du transport en commun dans les médias.

À l'occasion du concours Arrive en ville, 150 000 cartes de jeux ont été distribuées aux usagers du transport en commun, leur permettant de gagner des prix nombreux et variés. La campagne de promotion a obtenu une excellente couverture médiatique, que ce soit à la télévision, à la radio, dans les journaux et revues ou sur Internet.

Objectifs:

- accroître la notoriété du transport en commun et en dynamiser l'image;
- fidéliser les clients actuels;
- convaincre de nouveaux utilisateurs des nombreux avantages du transport en commun;
- faire connaître la variété des différents moyens de transport en commun disponibles.

Chaque année, l'atteinte des objectifs visés est mesurée, notamment en ce qui concerne la notoriété de la campagne.

Une promotion régulière, ponctuelle et ciblée des services offerts par l'AMT

Les quatre axes principaux de promotion aux clientèles directes de l'AMT ont été en 2001 :

- la promotion des trains de banlieue;
- la promotion des express métropolitains;
- la promotion des stationnements incitatifs;
- la sensibilisation au respect des voies réservées.

En 2001, il y a eu 14 rencontres de presse, 32 communiqués de presse et de nombreuses activités promotionnelles.

Le marketing direct, outil de promotion du transport en commun

En 2001, une expérience de marketing direct a été menée dans trois corridors importants, grâce aux titres de transport offerts aux automobilistes. Pour ceux qui en ont fait l'essai, le taux de rétention a été de 26 % après trois mois. Cet excellent résultat montre le potentiel de cette expérience à l'échelle métropolitaine.

Le Programme-employeur allégo, un succès confirmé et un potentiel à exploiter

allégo

se déplacer autrement

Afin d'offrir des solutions à l'auto-solo et d'enlever des voitures sur les routes, l'AMT a identifié, ces dernières années, le Programme-employeur allégo comme une voie d'avenir pour mieux gérer la demande de déplacements dans la région métropolitaine.

Dans son Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, le MTQ réserve d'ici 2005 un budget de l'ordre de 10,3 M\$ pour soutenir ces initiatives.

Les trois approches de déploiement de la démarche allégo :

1. « individuelle » : s'applique à un lieu de travail ou d'études, où est offerte une gamme de mesures complémentaires pour les déplacements (transport en commun, covoiturage, vélo, marche) ;
2. « de regroupement » : s'applique à une zone d'activité, où se regroupent employeurs, promoteurs, gestionnaires immobiliers et représentants du domaine public pour organiser ces mêmes mesures ;
3. « citoyen-ville » : s'applique à l'organisation et à la promotion du covoiturage à partir des lieux de résidence.

Les ententes signées en 2001 entre l'AMT et des employeurs

Avec 14 ententes signées à ce jour, l'AMT met en place un réseau d'interventions efficaces pour gérer la demande de déplacements en provenance de tout le territoire de la région métropolitaine à partir des lieux de travail. Elle travaille en étroite concertation avec les AOT, le MTQ, les associations de taxi, de vélo et autres organismes pour développer des alternatives à l'auto-solo.

En 2001, neuf nouvelles ententes de programmes allégo ont été signées :

- trois ententes concernant la création de centres de gestion de déplacements ;
- cinq ententes individuelles ;
- une entente citoyen-ville.

Suite aux ententes signées avec l'AMT, le ministre des Transports a octroyé en 2001 des subventions totalisant 710 000 \$ pour la réalisation des projets-pilotes allégo.

Allégo succède aux Programmes-employeurs. Développé depuis trois ans par l'AMT afin de promouvoir d'autres façons de se déplacer qu'en auto-solo, le Programme-employeur change d'identité : il se nomme désormais le programme allégo, un terme qui allie vivacité et mouvement.



Ententes allégo depuis 1999 et résultats en 2001

Programmes individuels

1999	Bombardier Aéronautique (<i>résultat : sur 12 000 employés, près de 1 400 personnes font du covoiturage.</i>)
2000	Nortel Networks (<i>résultat : 600 employés utilisent quotidiennement le service de navette de la STCUM.</i>)
2001	Environnement Canada et Agence des douanes et du revenu du Canada Postes Canada Aéroports de Montréal Hydro-Québec Hôpital Maisonneuve-Rosemont

Centres de gestion de déplacements

2000	Cité Multimédia (<i>résultat : mise en place d'un service de navette, d'une structure organisant le covoiturage, des aménagements pour cyclistes et piétons, un site Internet et des événements promotionnels. En décembre 2001, 80 % des employés venaient travailler autrement qu'en auto-solo.</i>)
2001	SODEC Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles Ville Saint-Laurent STL et Chambre de commerce et d'industrie de Laval

Citoyen-ville

2000	Ville de Châteauguay
2001	Villes du CIT des Basses Laurentides

Des objectifs rigoureux :

10 % des employés concernés par une entente allégo se déplacent autrement qu'en auto-solo après 18 mois d'implantation d'un programme. Cet indicateur fait partie des ententes signées.

Des résultats éloquentes :

- Approche individuelle : allégo rejoint directement 7 employeurs et leurs 48 320 employés.
- Approche de regroupement : allégo sensibilise 6 200 employeurs et leurs 168 000 employés.
- Approche citoyen-ville : allégo rend accessible un service de covoiturage à 190 000 citoyens.

Une promotion dynamique du programme allégo

Au printemps 2001, 85 représentants des entreprises et sociétés de transport ont participé à un séminaire de réflexion sur le développement des transports autres que l'auto-solo grâce à de nouvelles approches centrées sur une meilleure réponse aux besoins des entreprises et des employés.

À l'automne 2001, l'AMT a accueilli à son premier salon consacré au programme allégo 130 personnes venues s'enquérir des expériences fructueuses en cours à Montréal et aux États-Unis.

Les premiers Prix Excellence de l'AMT ont récompensé les organisations Bombardier Aéronautique, hôpital Charles LeMoine et Cité Multimédia. Elles se sont démarquées par leur audace et leur esprit innovateur dans les solutions mises de l'avant afin de gérer efficacement les déplacements de leurs employés.

En 2003, l'AMT sera l'hôte officiel du Congrès international sur la gestion de la demande en transport de l'Association for Commuter Transportation des États-Unis. Le congrès devrait accueillir 500 spécialistes provenant des États-Unis, d'Europe, du Québec et des autres provinces canadiennes.

Le système d'information-transport métropolitain

Un outil efficace d'analyse des tendances en déplacement

Le système d'information-transport métropolitain alimente les diverses analyses réalisées dans le cadre des activités du Plan stratégique de développement du transport en commun pour la région métropolitaine et répond à de nombreuses demandes d'analyse des partenaires de l'AMT et des organismes publics.

Ce système d'information permet aussi d'évaluer le niveau d'atteinte des objectifs « transport » de l'AMT par la mise en place et le suivi d'indicateurs de performance.

Exploitation de l'enquête Origine-Destination (O-D) 1998

Des efforts sont consacrés à analyser et diffuser les résultats de cette importante enquête réalisée en 1998 sur les habitudes de déplacement des personnes de la région de Montréal. La STCUM, la STRSM, la STL, le MTQ, le MAMM et l'association des CIT participent activement à ces travaux.

En 2001, le secrétariat a notamment publié le « Fichier de déplacement des personnes de la région de Montréal » et un document intitulé « Outils de consultation des enquêtes O-D de 1987, 1993 et 1998 ».

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

Programme d'enquêtes, sondages et relevés

Le programme régulier d'enquêtes, sondages et relevés de l'AMT 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 2001, ce programme s'est amélioré pour le suivi de l'achalandage des trains de banlieue.

Ce programme régulier a été complété par quelques enquêtes ponctuelles menées dans le cadre :

- du déploiement des Programmes-employeurs allégo;
- de l'étude de marché de nouveaux services de transport en commun.

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

Le CIMTU a été mis en place en 1998 par l'AMT avec la collaboration des AOT. Il a 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.

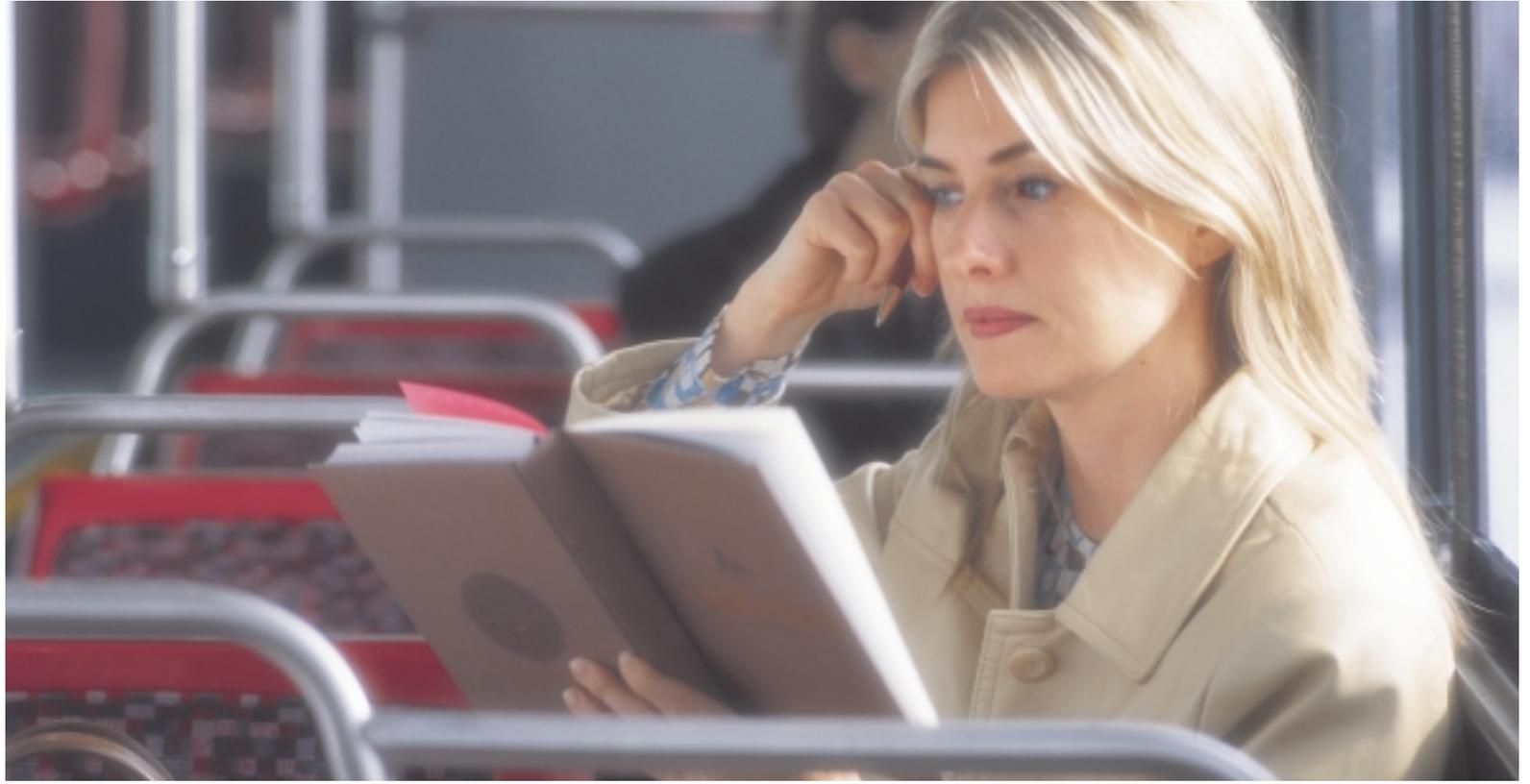
En 2001, le CIMTU a amorcé, avec l'activation du site Internet du CIT des Moulins, le déploiement du volet public d'INFOMIT, un système d'information intégré sur les services de transport en commun péri-urbain par autobus et trains de banlieue. Ce site propose notamment de l'information détaillée sur chacun des 17 circuits d'autobus de cette région, dont les heures de passage des autobus à chacun des 800 arrêts desservis par ces circuits. L'activation des sites Internet des autres CIT de la région métropolitaine se poursuivra en 2002.

En 2001, le CIMTU a aussi appuyé les travaux de la STL qui ont mené à l'implantation de Chronobus, le premier module du nouveau système téléphonique métropolitain de diffusion des heures de passages des autobus et trains de banlieue aux arrêts et gares de la région de Montréal.

Activé en septembre 2001, ce service a franchi le cap du millier d'appels par jour en janvier 2002. Le CIMTU poursuivra le soutien qu'il apporte au déploiement de ce système avec l'activation, en 2002, du site AMT-CIT et, en 2003, du site de la STRSM.

Finalement, le CIMTU a amorcé en 2001, avec la STCUM et la STL, le développement d'instruments destinés à favoriser la synchronisation des horaires d'autobus et de trains de banlieue ainsi qu'à optimiser les bénéfices pour la clientèle desservie.

L'AMT VIENT STRUCTURER LE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS POUR **MIEUX RÉPONDRE À LA DEMANDE.** DE 21 ÉQUIPEMENTS EN 1996, ELLE EST PASSÉE À 51 EN 2001.



Depuis quelques mois, Marie-Paule est vice-présidente, commercialisation d'une petite société de biotechnologie sur le point de faire un malheur. Tant de partenaires et de clients potentiels à contacter, rencontrer, convaincre... et si peu d'heures dans une journée ! Heureusement, Marie-Paule est passée maître dans l'art de gérer son temps. Son outil de gestion préféré ? L'agenda. Son lieu de prédilection pour le gérer ?

L'autobus!

Le réseau de transport métropolitain par autobus toujours en croissance



autobus

Le développement du réseau de transport métropolitain par autobus est un des moyens efficaces et économiques d'améliorer les déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal et de diminuer le nombre de voitures au centre de Montréal. En organisant les chaînes d'intervention complémentaires que sont les stationnements incitatifs, les terminus intermodaux, les voies réservées utilisées par les autobus express des organismes de transport, l'AMT vient structurer le transport métropolitain par autobus pour mieux répondre à la demande de la clientèle, particulièrement des banlieues où le taux d'utilisation de transport en commun est de 4 % à 5 % selon les sous-régions.

En 2001, l'achalandage des terminus a augmenté de 2,5 %, celui des voies réservées de 2,7 % et celui des express métropolitains de 56,1 %. Vu la demande croissante de la clientèle pour les stationnements incitatifs, l'AMT a accru le nombre de places disponibles de 19,7 %, soit de 7 867 à 9 419 places, pour un taux d'occupation de 64 %.

En 1996, le réseau de l'AMT comptait 21 infrastructures métropolitaines. En 2000, le nombre était passé à 46. En 2001, l'AMT a porté ce nombre à 51, avec 11 terminus, 21 voies réservées et 19 stationnements incitatifs.

Trois nouveaux corridors de transport en commun

Les axes d'interventions correspondent aux priorités retenues dans le Plan stratégique. En 2001, de nouveaux services se sont ajoutés, dont les plus importants sont :

Corridor de l'autoroute 25

La mise en service de la voie réservée sur l'accotement de l'autoroute 25 entre le pont Lepage et le boulevard Marcel-Villeneuve à Laval et le doublement de la capacité d'accueil du stationnement incitatif Terrebonne à 500 places ont entraîné une hausse d'achalandage de 32 %. Pour

aménager la voie réservée, d'importants travaux sur le pont Mathieu, à Terrebonne, ont été réalisés. Le pont Lepage, à Laval, sera élargi en 2002. À la fin de ces travaux, la voie réservée sera également ouverte au covoiturage. Au printemps 2002, un bâtiment multifonctionnel accueillera les passagers et les touristes.

Corridor Châteauguay – Montréal, par la route 132-138

La construction de la voie réservée aux autobus sur la route 132-138, de Châteauguay jusqu'au pont Mercier, en passant par la réserve de Kahnawake, a été entamée avec le MTQ. L'ouverture de la voie réservée et de son prolongement sur le territoire de la ville de Châteauguay est prévue pour novembre 2002. Plus de 2 000 usagers du CITSO et du CITHSL l'emprunteront en heure de pointe et passeront par le stationnement incitatif Châteauguay, qui offre désormais 350 places gratuites permanentes. L'AMT projette que la voie réservée serve également pour le covoiturage.

Corridor Repentigny – Montréal

L'AMT, avec ses partenaires, a planifié la mise en œuvre de mesures préférentielles afin d'offrir aux résidents de l'est de Montréal ainsi qu'à ceux de la couronne nord-est un corridor de transport collectif leur permettant de se rendre rapidement au centre-ville de Montréal. Ce corridor permettra aux autobus transportant quelque 6 000 passagers des sociétés de transport de circuler, pour la majorité du parcours, en site propre et en voie réservée. Le parcours en site propre, appelé via-bus, est aménagé à même l'emprise ferroviaire du CN dans l'est de Montréal sur une longueur approximative de 9 km.

Le concept a été finalisé en 2001, les terrains acquis et loués. En 2002, la construction de cette voie débutera et les travaux sur le pont Le Gardeur seront complétés, tout comme ceux du prolongement de la voie réservée Sherbrooke. La mise en service de l'Express de l'est est prévue pour 2003-2004.

Deux express métropolitains

L'AMT exploite deux express métropolitains : l'Express TCV et l'Express Le Carrefour.

L'Express TCV se rend du stationnement incitatif Chevrier au terminus Centre-Ville, directement et efficacement. Il accueille jusqu'à 1 800 passagers par jour, pour une hausse d'achalandage de 18,1 % par rapport à 2000. D'importants travaux seront réalisés de 2002 à 2004 pour le réaménagement de l'échangeur Taschereau et la prolongation de la voie réservée de l'autoroute 10.

L'Express Le Carrefour conduit jusqu'à 1 300 passagers par jour entre le terminus Le Carrefour et le métro Côte-Vertu. Son achalandage a crû de 177 % par rapport aux six mois d'activité de l'année 2000. Pour améliorer le service offert aux usagers, un réaménagement important du terminus Côte-Vertu est prévu en 2002, combiné à plusieurs mesures additionnelles prioritaires pour autobus dans le corridor.

Cinq billetteries métropolitaines efficaces

Cinq billetteries métropolitaines offrent des services intégrés dans les terminus métropolitains Centre-Ville, Henri-Bourassa nord, Longueuil, Radisson et Angrignon.

Les comités de sécurité des voies réservées, en partenariat

En 2001, un comité de sécurité a été mis sur pied pour la voie réservée Pie-IX, s'ajoutant à ceux existants pour la voie réservée du Pont-Champlain/A10 et de Côte-des-Neiges/René-Lévesque/Parc. En 2002, l'AMT compte intégrer le comité de la voie réservée du Pont Viau/boulevard des Laurentides.

Ces comités, composés des représentants impliqués dans l'opération des voies réservées, soit, outre l'AMT, les sociétés de transport, les municipalités et les corps de police concernés, visent à maintenir et améliorer le respect des voies réservées et la sécurité. Les membres de chaque comité se réunissent au moins deux fois par année.

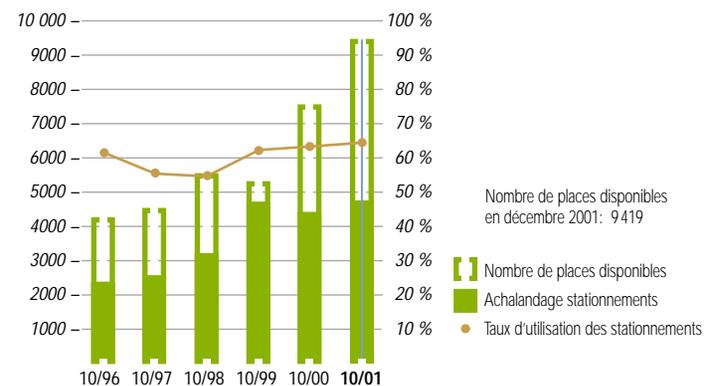
Des services complémentaires pour les usagers

Toujours dans le but de répondre aux besoins de ses usagers et de doter les équipements métropolitains de services complémentaires, l'AMT a amorcé, en 2001, les démarches pour soutenir la mise en place de centres de la petite enfance au stationnement Chevrier et au terminus Angrignon, qui seraient les premiers du genre. Il est prévu d'étendre en 2002 le projet à d'autres équipements métropolitains et gares de trains de banlieue dans le but d'offrir une gamme de services complémentaires et commerciaux.

Le transport adapté intégré s'élargit aux territoires des couronnes nord et sud

Après avoir amélioré l'intégration des services de transport adapté sur le territoire des sociétés de transport (STCUM, STRSM et STL), l'AMT a poursuivi, avec ses partenaires, l'ensemble des démarches afin d'élargir aux territoires des couronnes l'intégration des services de transport adapté en collaboration avec le MTQ et les OTA, dès le début de 2002.

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





EXISTANTS		
Terminus d'autobus	Voies réservées	Stationnements incitatifs
Angrignon	Pont Champlain	Sherbrooke Est
Henri-Bourassa sud	Bretelle Taschereau (Longueuil)	Angrignon
Henri-Bourassa nord	Lapinière	Brossard / Panama
Brossard / Panama	Viau / des Laurentides	Saint-Hubert
Radisson	Pont Lachapelle	Delson
TCV (Centre-Ville)	Avenue du Parc	Mercier
Longueuil	Côte-des-Neiges	Sainte-Julie
Le Carrefour	René-Lévesque	De Mortagne
Terrebonne	Henri-Bourassa	Namur
Repentigny	Pie-IX	Chevrier
	Autoroute 20	Laprairie
	Route 132 / 138 (pont Mercier)	Châteauguay
	Sherbrooke	Saint-Bruno
	Newman	Chambly
	Saint-Charles / Riverside	Radisson
	Chomedey / Le Carrefour	Repentigny
	Autoroute 10 (Brossard)	Terrebonne
	Taschereau (Brossard)	Le Carrefour
RÉALISÉS (OU RECONNUS) EN 2001		
Sainte-Thérèse	Bretelle Mercier – Axe route 132 / 138	Longueuil
	Autoroute 20	Agrandissement Delson
	Autoroute 25	Agrandissement Châteauguay
		Agrandissement Terrebonne
EN VOIE DE RÉALISATION		
Côte-Vertu	Route 138 (prolongement Châteauguay)	Boucherville
	Marcel-Laurin / Côte-Vertu	Varenes
	Prolongement de Sherbrooke Est	
	Route 116	
	Rue Notre-Dame à Repentigny	
	Pont Le Gardeur (axe A25)	
	Pont Lepage (axe A25)	
	Route 132 à Boucherville	
	Prolongement Taschereau	
	Accès TCV	
	Via-bus (mise en service en 2003)	

LE SUCCÈS D'ACHALANDAGE DES TRAINS DE BANLIEUE EXERCE UNE PRESSION POUR
ACCROÎTRE L'OFFRE DE SERVICES.



Mario est l'un des quelque **48000** *utilisateurs quotidiens des trains de banlieue de la région de Montréal. Depuis qu'il laisse son 4x4 au stationnement incitatif, juste à côté de la gare intermodale, il a réduit de 30 minutes son temps de déplacement vers le centre-ville où est située son entreprise. Le matin, il bénéficie de plus de temps pour dormir, et le soir, pour être avec sa famille. Quant au peu de temps qu'il passe dans son train de banlieue, il l'utilise pour planifier son prochain voyage de pêche... en 4x4.*

Le réseau de trains de banlieue se développe



trains

Le réseau de trains de banlieue : une alternative attirante pour les automobilistes et une solution efficace pour les longs parcours

Depuis 1996, le réseau des trains de banlieue a connu une croissance très importante. Son achalandage a ainsi augmenté de 75,7 % tandis que, grâce aux rationalisations, les coûts ont été contrôlés et diminués sur les deux lignes existant avant 1996, malgré la hausse du prix du mazout et des assurances. Avec près de 12,2 M de déplacements effectués en 2001, le réseau, dans son ensemble, a connu une hausse de 1,7 % de son achalandage par rapport à 2000. Cette hausse, plus faible que dans les années antérieures, s'explique par le succès des trains qui sont remplis à pleine capacité et les difficultés pour l'AMT d'accroître l'offre de service assez rapidement afin de suivre la demande.

La ligne Montréal/Deux-Montagnes requiert un accroissement de sa capacité

Après une croissance constante de 1996 à 2000, la ligne Montréal/Deux-Montagnes vit une légère baisse de son achalandage de 2,7 % par rapport à 2000, avec un total de 7 023 300 déplacements, en raison de son niveau de saturation, qui entraîne un certain inconfort pour les usagers.

Pour pouvoir répondre à la demande, l'AMT a entrepris des démarches auprès des instances gouvernementales afin d'accroître la capacité d'accueil de la ligne, en ajoutant des voitures, et faire passer la capacité en pointe du matin de 12 000 à 17 000 places.

Entre-temps, les travaux d'agrandissement réalisés en 2001 ont permis d'ajouter 470 places de stationnement aux 4 800 places disponibles, utilisées à pleine capacité.

Le ratio d'autofinancement est de 47,0 %, le taux de ponctualité des trains est de 99,3 % et le taux de satisfaction de la clientèle est de 96,0 %.

La ligne Montréal/Dorion-Rigaud connaît une hausse d'achalandage

La ligne Montréal/Dorion-Rigaud a connu en 2001 une augmentation de son achalandage de 3,6 % par rapport à 2000 pour atteindre 3 137 200 déplacements.

Avec la mise en service des nouvelles locomotives, plus puissantes, plus écologiques et moins bruyantes, l'AMT a mis en place un nouvel horaire avec des arrêts à toutes les gares tout en réduisant le temps de parcours de douze minutes entre les gares Dorion et Lucien-L'Allier (terminus Windsor).

En collaboration avec la MRC Vaudreuil-Soulanges et les municipalités impliquées, l'AMT a élaboré un plan de développement du transport en commun sur ce territoire 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, dont les travaux seront complétés en 2002. La MRC développera les services d'autobus du CIT de la Presqu'île en 2002.

Le ratio d'autofinancement est de 25,0 %, le taux de ponctualité des trains est de 97,0 % et le taux de satisfaction de la clientèle est de 91,0 %.

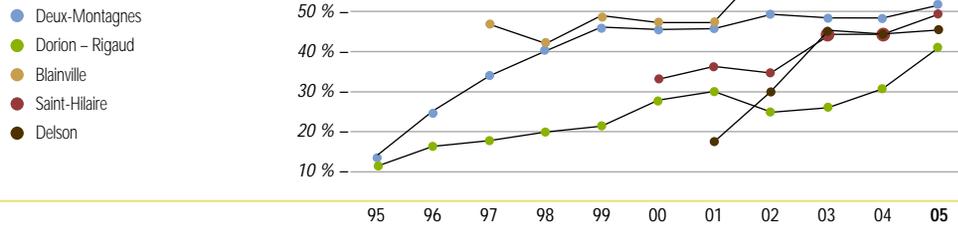
La ligne Montréal/Blainville a atteint les limites de sa capacité d'accueil

L'achalandage annuel sur la ligne Montréal/Blainville s'est accru de 6,5 % pour compter 1 715 700 déplacements en 2001.

Quatre locomotives neuves ont été livrées en septembre 2001, et l'aménagement permanent des gares et des stationnements est en cours.

Compte tenu que l'achalandage a atteint la pleine capacité du service en période de pointe, un montant de 14,5 M\$ a été autorisé en septembre 2001 par le MTQ pour rénover 10 voitures, allonger les quais des gares, ajouter 700 places dans les stationnements incitatifs des gares de Sainte-Thérèse, Rosemère, Sainte-Rose et Saint-Martin, et améliorer les infrastructures ferroviaires.

Ratio d'autofinancement des trains de banlieue

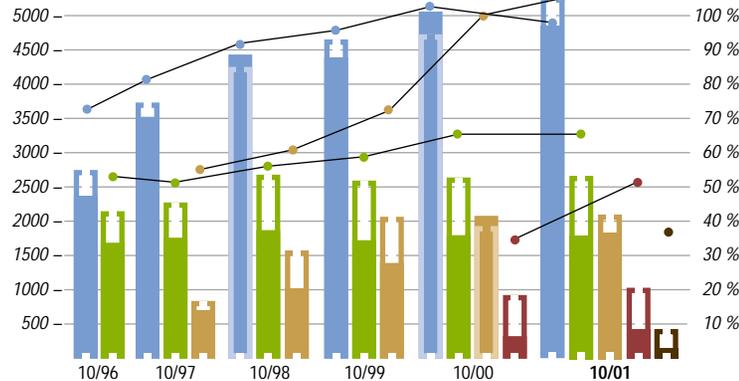


Nombre de places disponibles / achalandage et taux d'utilisation des stationnements incitatifs des trains de banlieue.

Nombre de places disponibles en décembre 2001 : 11 533

- [] Nombre de places disponibles
- Achalandage stationnements
- Taux d'utilisation des stationnements

- Deux-Montagnes
- Dorion - Rigaud
- Blainville
- Saint-Hilaire
- Delson



Les avantages qu'en tireront les usagers sont considérables. Mille personnes supplémentaires pourront, chaque matin, monter à bord des trains dès septembre 2002, ce qui représente un accroissement de la capacité de 25 %.

Le ratio d'autofinancement est de 59,3 %, le taux de ponctualité des trains de 96,3 % et le taux de satisfaction de la clientèle de 89 %, une légère baisse en raison de la saturation de la ligne.

La ligne Montréal / Saint-Hilaire a accru ses services et connaît un franc succès

Depuis septembre 2001, le service de trains entre McMasterville et la Gare Centrale est passé à deux trains le matin et trois trains le soir. Ce service amélioré a permis de doubler l'achalandage quotidien et a atteint près de 2 200 passagers par jour. En tout, 263 300 déplacements ont été effectués sur la ligne en 2001. Faute de voitures disponibles, l'AMT n'a pas pu offrir le service de trois trains en 2001.

En novembre 2001, un tunnel sous les voies ferrées a été mis en place à la gare McMasterville avec une boucle d'autobus reliée à la route 116. Le CN procède à la réalisation des travaux de modification des infrastructures. Vingt voitures seront rénovées. Le garage et la gare Saint-Hilaire seront aménagés à l'été 2002 afin d'offrir un service complet de cinq trains en septembre 2002.

Le ratio d'autofinancement n'est pas significatif pour une ligne en démarrage. Le taux de ponctualité des trains est de 98,4 % et le taux de satisfaction de la clientèle est de 99 %.

La ligne Montréal / Delson est mise en service comme expérience-pilote

Un service de base entre Delson et Montréal a été implanté en septembre 2001. Quatre gares temporaires ont été aménagées à Delson, Saint-Constant, Sainte-Catherine et LaSalle avec la collaboration des municipalités. L'achalandage quotidien a atteint plus de 750 passagers par jour dès octobre 2001. Pour les quatre premiers mois d'activité, 56 300 déplacements ont été effectués, ce qui est comparable aux résultats des autres lignes en lancement.

Le ratio d'autofinancement n'est pas significatif pour une ligne en démarrage. Le taux de ponctualité des trains est de 98,5 % et le taux de satisfaction de la clientèle est de 98 %. La performance de l'expérience-pilote sera évaluée en 2002.

Comités de développement des lignes

Des comités formés de représentants des municipalités, des AOT, du MTQ et de l'AMT assurent le suivi participatif du développement des lignes.

Les trains touristiques : des outils de développement

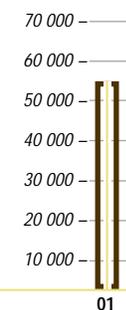
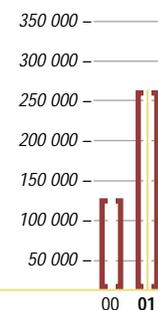
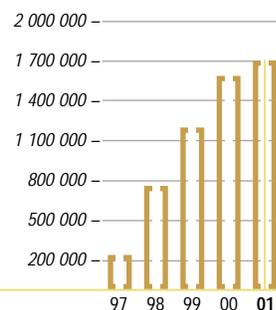
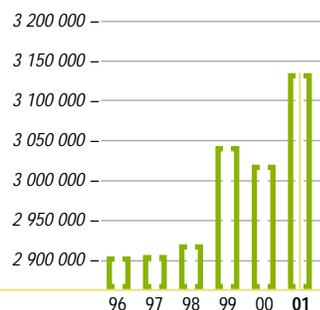
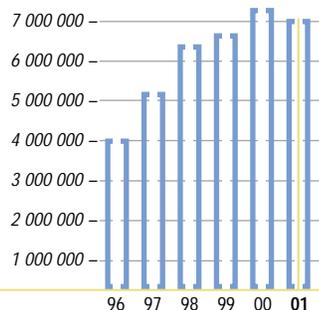
Après l'intéressante expérience du Riverain en 2000, l'AMT s'est associée au Musée ferroviaire canadien de Delson/Saint-Constant pour offrir, à l'été 2001, les forfaits de L'Express du musée. En tout, 2 000 passagers sont montés à bord des six trains reliant la gare Lucien-L'Allier au Musée, soit 500 de plus que prévu ; le projet s'autofinance.

Les voyages du circuit Pommes « en-train » à l'automne et la promotion des trains de banlieue auprès de la clientèle touristique pendant la saison estivale a permis d'augmenter les ventes des titres unitaires de 10 % pour cette période.

Ces résultats encourageants confirment que les trains de banlieue peuvent être utilisés comme de nouveaux moyens prisés pour accéder à des activités touristiques, de plein air et de détente, et devenir un levier de développement économique régional, tout en optimisant l'usage des services existants.

Achalandage des lignes de trains de banlieue

- Deux-Montagnes
- Dorion – Rigaud
- Blainville
- Saint-Hilaire
- Delson



Indicateurs de performance des trains de banlieue

Ligne/indicateur	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Deux-Montagnes							
Coûts d'exploitation	24 370 000 \$	22 277 222 \$	21 669 288 \$	23 096 361 \$	24 282 000 \$	24 708 718 \$	25 970 000 \$
Achalandage	1 539 000	4 033 000	5 172 000	6 423 000	6 791 217	7 219 607	7 023 300
Revenus nets	3 309 000 \$	5 307 733 \$	7 341 158 \$	9 388 565 \$	11 032 218 \$	11 736 641 \$	12 213 000 \$
Ratio d'autofinancement	13,58 %	23,83 %	33,88 %	40,65 %	45,43 %	47,50 %	47,03 %
Coûts d'exploitation par pass-km	—	0,31 \$	0,23 \$	0,20 \$	0,20 \$	0,19 \$	0,21 \$
Dorion – Rigaud							
Coûts d'exploitation	22 496 000 \$	20 563 590 \$	20 843 386 \$	19 184 290 \$	19 358 000 \$	18 990 426 \$	18 976 000 \$
Achalandage	2 997 000	2 907 000	2 908 000	2 932 000	3 045 248	3 029 537	3 137 200
Revenus nets	2 713 000 \$	3 379 965 \$	3 653 044 \$	3 692 657 \$	4 387 393 \$	4 264 812 \$	4 740 000 \$
Ratio d'autofinancement	12,06 %	16,44 %	17,53 %	19,25 %	22,66 %	22,46 %	24,98 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,36 \$	0,34 \$	0,34 \$	0,31 \$	0,30 \$	0,30 \$	0,29 \$
Blainville							
Coûts d'exploitation			784 000 \$	4 666 054 \$	7 283 000 \$	8 188 090 \$	8 079 000 \$
Achalandage			252 000	790 000	1 204 790	1 611 430	1 715 700
Revenus nets			381 000 \$	1 986 464 \$	3 153 402 \$	4 353 509 \$	4 793 000 \$
Ratio d'autofinancement			48,60 %	42,57 %	48,66 %	53,17 %	59,33 %
Coûts d'exploitation par pass-km			—	0,28 \$	0,28 \$	0,24 \$	0,22 \$
Saint-Hilaire							
Coûts d'exploitation						2 353 094 \$	5 294 000 \$
Achalandage						131 820	263 300
Revenus nets						362 694 \$	808 000 \$
Ratio d'autofinancement						15,41 %	15,26 %
Coûts d'exploitation par pass-km						—	—
Delson							
Coûts d'exploitation							866 000 \$
Achalandage							56 300
Revenus nets							164 000 \$
Ratio d'autofinancement							18,94 %
Coûts d'exploitation par pass-km							—

LE RÉSEAU DE MÉTRO CONTRIBUE GRANDEMENT À **DÉSENGORGER** LE CŒUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL.



Michael est devenu courtier en valeurs mobilières en 1995. Au début, lui et ses clients ont connu des années de rendements mirobolants. Depuis deux ans, c'est plus difficile mais Michael est l'un des rares courtiers de son bureau dont la plupart des clients font encore de l'argent à la bourse.

***Chaque jour**, ceux-ci se félicitent du flair de Michael et du temps qu'il prend chaque matin pour passer à travers une pile de journaux et d'analyses.*



métro

Le métro dans la région métropolitaine pour :

- desservir les pôles de développement urbain de Montréal, Laval et Longueuil;
- contribuer à désengorger le cœur de l'île de Montréal;
- améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements vers l'île de Montréal.

La rénovation du réseau de métro

L'AMT contribue à la rénovation du réseau de métro et s'engage financièrement dans le programme Réno-Systèmes à hauteur de 12,5 % des coûts, évalués à 311,0 M\$. Ces travaux s'échelonnent de 2001 à 2005.

Le financement métropolitain du métro

Avec une aide métropolitaine de 39,0 M\$ en 2001, et 18,3 M\$ de recettes métropolitaines au métro, l'AMT finance une partie importante du déficit du métro, avant service de la dette.

La construction du prolongement de la ligne 2 du métro à Laval est commencée

En janvier 2001, le gouvernement du Québec a autorisé la réalisation du prolongement du métro de la ligne 2 à Laval, ce qui a permis au conseil d'administration de l'AMT d'octroyer en avril 2001 un contrat d'IAGC de 37,9 M\$ au consortium Groupement SGTM (SNC-LAVALIN, TECSULT, GMAT ainsi que Municonsult, Bisson & Associés, Giasson et Farregut (MBGF)), qui assume les services d'ingénierie, d'approvisionnement et de gestion de la construction du projet. La STCUM agit comme sous-traitant pour les équipements.

2001 a été l'année de lancement des travaux qui ont permis de :

- établir définitivement le profil du tunnel sur toute sa longueur grâce aux études géotechniques et géologiques;

- confirmer l'implantation des stations et des structures auxiliaires grâce aux levées topographiques le long du tracé des tunnels;
- acquérir une grande partie des terrains;
- organiser les chantiers sur les sites de construction;
- procéder aux appels d'offres pour le préachat de certains équipements fixes;
- définir les scénarios d'exploitation et valider les coûts.

Le prolongement du métro à Laval, en bref

- Coûts prévus: 378,8 M\$ (\$ 1999) financés à 100 % par le MTQ;
- Réalisation: Consortium Groupement SGTM;
- Longueur du prolongement: 5,2 kilomètres;
- Stations:
 - Cartier (stationnement de 530 places);
 - de la Concorde (intégrée avec le train de banlieue Montréal/Blainville);
 - Montmorency (stationnement de 2 715 places).
- Calendrier de construction:
 - Janvier 2002 : fin des plans et devis sommaires;
 - Mars 2002 : première mise en chantier (travaux d'excavation du garage sur le site de la station Montmorency);
 - Avril à novembre 2002 : 8 mises en chantier;
 - Novembre 2002 à décembre 2005 : travaux de construction;
 - Janvier 2006 : mise en service.

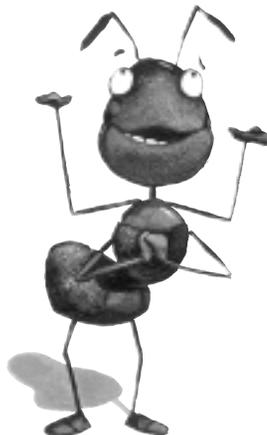


Lancement d'un programme d'information innovateur

En octobre 2001, l'AMT a lancé un programme d'information continu et actif destiné aux citoyens et aux entreprises de Laval et du nord de Montréal. Inspiré de programmes similaires développés en Europe lors de la réalisation de grands projets, ce programme permet de transmettre, de façon agréable et efficace, les informations pertinentes à toutes les étapes de réalisation du projet. Il vise surtout à informer des répercussions directes et indirectes sur la vie des résidents touchés par les travaux.

Les études de faisabilité du prolongement des lignes 4 et 5 du métro sont terminées

En 2000, le gouvernement du Québec a mandaté l'AMT pour réaliser les études de faisabilité des prolongements de la ligne 4 du métro vers le boulevard Roland-Therrien à Longueuil et de la ligne 5 du métro vers Anjou. Ces études ont été menées dans le respect de l'échéancier, à l'intérieur du budget de 6,3 M\$ et en concertation efficace avec la STCUM, la STRSM, les villes de Longueuil, Montréal, Anjou et Saint-Léonard, le MTQ et le MAMM.



Ces études ont permis de préciser le tracé retenu et ses impacts, les équipements nécessaires et les coûts. Un soin particulier a été apporté à l'intégration harmonieuse dans les milieux urbains desservis et à offrir les infrastructures facilitant un transfert modal, avec des stations terminales bien localisées, afin d'attirer une nouvelle clientèle d'automobilistes vers le transport en commun.

Une étude complémentaire, au coût de 0,5 M\$, a permis de mesurer les impacts sur l'ensemble du réseau et d'analyser l'opportunité de prolonger la ligne 4 entre les stations Berri-UQAM et McGill. Cette dernière alternative ne s'est pas avérée efficace.

En janvier 2002, l'AMT a déposé au ministre des Transports et au MTQ les résultats de ces études et ses recommandations, pour fins d'analyse et de décision. La ligne 4 vers Longueuil totalise 4,7 km, avec quatre stations et un stationnement étagé de 700 places à la station terminale de Roland-Therrien au coût de 541,4 M\$ (\$ 2001). La ligne 5 vers Anjou totalise 5,3 km avec cinq stations et un stationnement possible de 1 200 places à la station terminale de Jarry, pour desservir le nord de l'île et s'intégrer à la future voie réservée sur l'autoroute 25, au coût de 626,9 M\$ (\$ 2001).

Une thématique: « Ça va passer! »

Elle évoque l'arrivée prochaine du métro à Laval, malgré les désagréments temporaires qui seront causés par les travaux.

Correspondance, un bulletin d'information

Lancé à 140 000 exemplaires, le premier numéro a été distribué en novembre 2001 à tous les citoyens et les entreprises de Laval, afin de leur donner une vue d'ensemble du projet. Le rythme de parution du bulletin est dicté par le calendrier des travaux.

Fourmi, un personnage original et sympathique

Elle représente, avec une touche d'humour et de candeur, une personne occupée qui s'inquiète des éléments affectant son quotidien, mais pour qui tout va mieux quand on prend la peine de l'informer. Sur le terrain, elle est le symbole d'identification des travaux.

Les trains légers (SLR) dans la région métropolitaine, les études se poursuivent activement

trains légers

Le train léger dans la ville : un choix de société

Profitant des dernières découvertes technologiques, le train léger, successeur du tramway, connaît une véritable floraison dans plusieurs grandes villes dans le monde. Implanté dans des agglomérations à forte concentration, il apporte une nouvelle mobilité aux déplacements urbains. Il contribue à la revitalisation urbaine, au réaménagement des quartiers et au développement des artères commerciales. Il redéfinit un nouveau partage de la chaussée pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes. Il réduit les nuisances sonores, la pollution de l'air et améliore la fluidité de la circulation, tout en renforçant la qualité de vie urbaine.

14 M\$ pour réaliser les avant-projets du SLR A10/ Montréal et du Parc Jean-Drapeau, et pour obtenir les autorisations environnementales

Suite aux résultats favorables des études de faisabilité réalisées en 1999, l'avant-projet du SLR dans l'axe de l'autoroute 10/ Montréal et les études de faisabilité du SLR dans l'axe du Parc Jean-Drapeau ont été lancés en octobre 2001. Ces études s'inscrivent dans le cadre d'un partenariat Canada-Québec. L'AMT les dirige en étroite concertation avec ses partenaires et les nombreux intervenants impliqués. Elle en produira les résultats en novembre 2003.

Un contrat de 6,6 M\$ a été attribué à un consortium formé des firmes SNC-Lavalin Inc., Bombardier Transport, Dessau-Soprin Inc. et Les Consultants Roche-Deluc Ltée, pour les études techniques des deux SLR.

- Les plans et devis préliminaires du SLR A10/ Montréal permettront de préciser le tracé ainsi que les impacts urbains, économiques et environnementaux, et d'en valider les coûts, afin de répondre aux questions environnementales. Les devis de performances permettront de lancer un appel d'offres international pour sa réalisation, si les gouvernements en décidaient ainsi.

- L'étude de faisabilité pour l'implantation d'un SLR dans l'axe du Parc Jean-Drapeau permettra de simuler le trajet du train léger, d'établir les infrastructures et le matériel roulant requis, et d'en mesurer les différents impacts et coûts.

Un contrat de 950 000 \$ a été octroyé à la firme TECSULT Inc. pour réaliser les études de justification environnementale. Ces études tiendront compte des exigences fédérales et québécoises en matière d'impacts environnementaux et feront l'objet de consultations auprès des intervenants métropolitains.

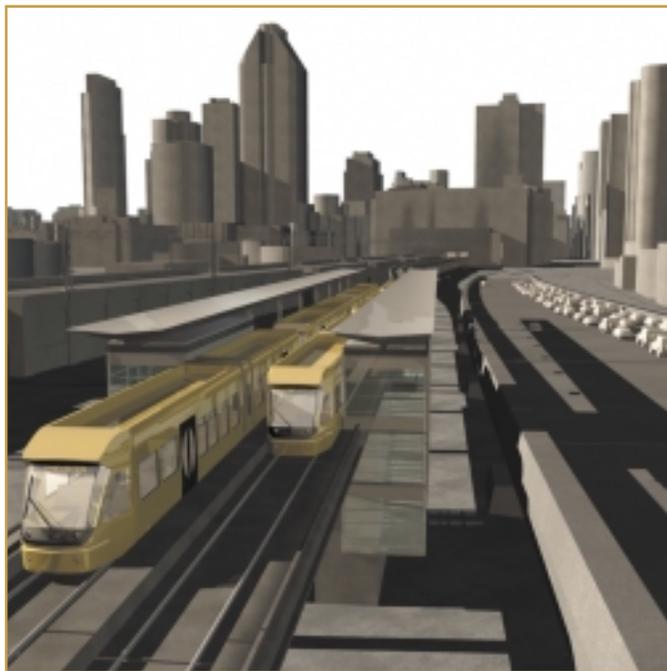
Le projet SLR sur l'avenue du Parc : revitalisation urbaine et transport d'avenir

Les études de pré-faisabilité complétées en 1999 concluaient à l'intérêt d'insérer un train léger sur l'avenue du Parc à condition d'élaborer ce projet dans un cadre renouvelé de revitalisation urbaine et commerciale de cet axe.

À l'automne 2001, 0,6 M\$ ont été autorisés afin de faire une étude, financée à parts égales par le MTQ, le MAMM et l'AMT.

Les études évalueront aussi la faisabilité de relier le secteur du Vieux-Port/Vieux-Montréal au centre-ville.

L'AMT dirige ces études au sein d'un partenariat réunissant le MTQ, le MAMM, la Ville de Montréal et la STCUM, en concertation étroite avec les groupes concernés tout au long du tracé.



Le projet du SLR A10/Montréal, en bref

- **Tracé:** 12,9 km ;
- **Nombre total de stations:** deux stations sur le territoire de la ville de Longueuil et six stations sur le territoire de la ville de Montréal ;
- **Temps de parcours:** 14 minutes entre les terminus Chevrier et Centre-Ville de Montréal, à un intervalle de 2,5 minutes en période de pointe ;
- **Achalandage en pointe du matin:** 30 700 passagers, avec un potentiel de 60 000 passagers ;
- **Coût:** 640,0 M\$.

Un investissement productif

- Décongestion du centre-ville de Montréal ;
- Développement du centre-sud-ouest de Montréal et de la proche banlieue ;
- Amélioration de la qualité de vie des citoyens ;
- Décongestion des ponts et fluidité du transport des marchandises ;
- Création d'emplois.

Le système métropolitain automatisé de vente des titres et de perception des recettes :

cohérent, équitable et intégré, il offrira une carte à puce transport

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 et l'AMT. Il a pour objectif de doter la région métropolitaine de Montréal d'un système informatisé de gestion de vente des titres de transport et de perception des recettes qui soit cohérent, équitable et intégré, qui contrôle la fraude tout en créant un patrimoine très riche d'informations sur les déplacements. Il préserve l'autonomie de gestion de chaque organisme.

L'AMT a mis fin à l'appel d'offres qu'elle avait piloté quand la STCUM a décidé de s'intégrer au projet en 2001. Le Comité a donc travaillé à redéfinir ce système qui reposera sur la carte à puce. Cette démarche englobe les besoins de l'ensemble des partenaires en transport de la région métropolitaine et se traduira par une consultation du marché en vue du choix d'un fournisseur.

Une entente a été négociée entre tous les partenaires, définissant les rôles et responsabilités de chacun, et mandatant la STCUM comme maître d'œuvre du projet. Les équipements de vente et perception qui lui seront raccordés seront acquis et opérés par chacun. L'entente définit également les principales caractéristiques du futur système et de la carte à puce. Enfin, elle en précise les modalités de conception, de consultation et d'acquisition.

Un appel d'offres, en cours de préparation, devrait être lancé au printemps 2002 et le système mis en service en 2005.

(gestion)

33

REVUE FINANCIÈRE



Le fonds d'exploitation: un budget équilibré malgré des revenus insuffisants

Des revenus insuffisants

Les sources régionales de financement sont en baisse. Les revenus provenant de la taxe sur l'essence sont inférieurs de 2,9 M\$ par rapport au budget 2001 et passe de 44,4 M\$ en 2000 à 43,2 M\$ en 2001, tandis que les revenus provenant du droit sur l'immatriculation en 2001 sont en légère hausse, passant de 42,5 M\$ à 43,8 M\$.

Depuis 1997, les revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation n'atteignent pas les niveaux prévus pour soutenir les développements du transport en commun, alors qu'ils sont les seules sources de financement régionales existantes.

En 2001, la popularité des trains ne s'est pas démentie. Les recettes annuelles des trains de banlieue totalisent 25,7 M\$, soit une augmentation de 8,4 % par rapport à 2000 en raison de l'indexation, d'une faible croissance d'achalandage et des changements de zone 2 à zone 1 pour certaines gares. Sur la ligne de Deux-Montagnes, les recettes s'élèvent à 13,6 M\$, soit une hausse de 1,6 %. Avec des recettes de 6,1 M\$, la ligne de Dorion-Rigaud a connu une nette progression avec une augmentation de 10,1 %. La ligne de Blainville continue de connaître un vif succès avec des recettes de 5,1 M\$ en 2001 par rapport à 4,4 M\$ en 2000, soit une hausse de 15,9 %. La ligne de Saint-Hilaire affiche en fin d'année des recettes de 0,8 M\$, comparativement à 0,4 M\$ l'année précédente, avec un service minimal de deux trains le matin et de trois le soir depuis septembre 2001. La nouvelle ligne de Delson, mise en place en septembre 2001, avec deux départs le matin et deux retours le soir, rapporte des recettes de 0,2 M\$.

Grâce à la hausse de l'achalandage de 2,8 %, et de 11,4 % des ventes de TRAM constatée en 2001, les recettes de la vente de TRAM sont de 59,9 M\$, soit 15,4 % de plus par rapport à 2000. Cette hausse s'explique par une hausse moyenne des tarifs de 3,5 % en 2001, une modification de la structure tarifaire zonale des lignes de trains et par une hausse des ventes des TRAM 2 à 8 de 11,4 %. Un montant de 15,4 M\$ des recettes de la vente de TRAM est affecté au réseau de trains de banlieue et 0,6 M\$ aux express métropolitains de l'AMT. Les recettes métropolitaines à répartir intégralement entre les AOT sont de 43,9 M\$, soit 10,9 % de plus par rapport à 2000. La méthode de partage des recettes pour 2001 a été ajustée et tient compte des déplacements effectués et des passagers-kilomètre parcourus sur chaque réseau.

Des dépenses révisées à la baisse

Pour contrer la baisse des revenus par rapport aux prévisions provenant des sources de financement régionales, l'AMT a présenté en mai un budget d'exploitation révisé 2001 de 205,5 M\$ par rapport à 210,9 M\$ pour le budget approuvé en novembre 2000. L'AMT a coupé dans ses dépenses de l'ordre de 2,1 M\$ en éliminant toutes les réserves, en supprimant la plupart des activités de développement et en enlevant un service de trains sur la ligne de Blainville.

L'aide métropolitaine de base et l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire ont été réduites d'un montant de 4,3 M\$, soit 7,2 %. L'aide métropolitaine de base est de 51,0 M\$ dont 39,0 M\$ pour le réseau de métro et 12,0 M\$ pour le réseau de transport métropolitain par autobus. L'aide aux tarifs réduit et intermédiaire est de 4,1 M\$ en 2001, comparativement à 5,6 M\$ en 2000.

Le coût des express métropolitains s'élève à 2,7 M\$ en 2001, une baisse de 20,6 % par rapport au budget. Cette baisse aurait été plus importante si les autobus articulés de la STRSM avaient été livrés.

En 2000, les coûts de gestion et d'exploitation annuels des trains de banlieue, incluant les nouveaux services, sont établis à 60,2 M\$, en raison des deux nouvelles lignes. Sur la ligne de Deux-Montagnes, ils sont de 26,0 M\$, soit une augmentation de 5,1 % par rapport à 2000, incluant une indexation plus forte que prévue de l'indice du prix en transport (IPT) (+ 860000 \$). Sur la ligne de Dorion-Rigaud, ils sont de 19,0 M\$, identiques à ceux de 2000. Sur la ligne de Blainville, les coûts nets excluant les frais inhérents au cinquième train sont de 8,1 M\$ et se comparent à 8,2 M\$ en 2000, malgré l'IPT. Sur la ligne de Saint-Hilaire, ils sont de 5,3 M\$ par rapport à 2,4 M\$ en 2000, découlant de l'exploitation de cette ligne sur une base annuelle et de l'ajout d'un deuxième service de trains. Quant à la nouvelle ligne de Delson, les coûts de gestion et d'exploitation pour la période de septembre à décembre 2001 sont de 0,9 M\$.

Pour 2001, les coûts de gestion et d'exploitation des équipements métropolitains sont établis à 8,8 M\$ en 2001, en baisse de 4,6 % par rapport au budget. Payés par l'AMT aux fournisseurs de services, ces coûts incluent ceux générés par l'ajout, en cours d'année, du prolongement de la voie réservée sur l'autoroute 25, du terminus Terrebonne et de l'agrandissement du stationnement Châteauguay, ainsi que la prise en charge complète du terminus de Longueuil et autres.

Le service de la dette afférent au financement des équipements métropolitains est en hausse de 5,3 M\$ résultant de l'échéance en 2001 d'un emprunt concernant le terminus métropolitain Centre-Ville.

Les dépenses de fonctionnement ont diminué de 2,7 % par rapport à 2000 et se situent à 4,0 M\$ en 2001.

Le Fonds d'exploitation de l'année 2001 est en équilibre grâce à la réduction de 4,3 M\$ des aides métropolitaines aux AOT et la compression de 2,1 M\$ des dépenses de l'AMT. Cet équilibre financier traduit en réalité les limites du cadre financier actuel à soutenir le développement de

l'achalandage du transport en commun et les projets en cours de réalisation, puisque les ressources financières de l'AMT, elles, ne progressent pas. Les dépenses s'accroissent de 12,4 M\$ par rapport à 2000. Cependant, 4,3 M\$ correspondent aux recettes TRAM, réparties aux AOT, et 5,3 M\$ à l'échéance du service de la dette du terminus TCV remboursé par le MTQ, ce qui laisse un accroissement des dépenses de 1,5 %.

<i>[en millions de dollars]</i>	Budget 2001	Reel 2001	Écart Budget / Réel	Reel 2000	Écart 2001/2000
Revenus					
Sources régionales (essence, immatriculation)	89,71	87,03	(2,68)	86,95	0,08
Sources associées aux trains	49,44	47,29	(2,16)	43,68	3,60
Recettes métropolitaines	42,93	43,91	0,98	39,57	4,34
Subvention gouvernementale dette :					
Trains de banlieue	14,76	15,25	0,49	15,89	(0,64)
Équipements métropolitains	8,70	9,22	0,52	2,88	6,34
Express métropolitains	2,57	1,22	(1,35)	0,88	0,34
Autres	2,82	2,10	(0,72)	1,33	0,77
	210,91	206,00	(4,92)	191,18	14,82
Dépenses					
Réseau métropolitain :					
Aides métropolitaines et autres	60,55	56,25	(4,31)	61,07	(4,82)
Équipements métropolitains	9,20	8,78	(0,42)	7,59	1,19
Trains de banlieue	63,52	62,94	(0,58)	57,13	5,81
Partage des recettes métropolitaines	42,93	43,91	0,98	39,57	4,34
Service de la dette :					
Trains de banlieue	15,50	15,40	(0,10)	15,99	(0,59)
Équipements métropolitains	9,23	9,82	0,59	4,53	5,29
Express métropolitains	3,43	2,71	(0,72)	1,55	1,16
Frais de fonctionnement	4,09	3,96	(0,13)	4,07	(0,11)
Autres	2,48	1,47	(1,01)	1,36	0,11
	210,91	205,24	(5,68)	192,86	12,37
Résultat net de l'exercice	–	0,76	0,76	(1,68)	2,44
Réserve pour activités futures au début de l'exercice	–	(0,76)		2,42	
Subvention d'équilibre	–	–		1,50	
Réserve pour activités futures (déficit) à la fin de l'exercice	–	0,00		0,76	

Le fonds d'immobilisations stimule l'achalandage

Le programme d'immobilisations est de 2030 milliards de dollars, incluant les prolongements du métro et l'avant-projet du futur SLR A-10/Montréal. Il intègre les projets annoncés dans le Plan de gestion des déplacements du ministre des Transports. Ce plan autorise les projets nécessaires au développement efficace et à l'utilisation des transports collectifs pour les prochaines années, dans la région métropolitaine, ainsi qu'à leur maintien en bon état.

Les 93 municipalités du territoire de l'AMT, en 2001, ont versé au Fonds métropolitain d'immobilisations, 1 ¢ par 100 \$ de leur richesse foncière, soit 14,9 M\$. Ce niveau des contributions pour 2001 est inférieur aux prévisions de 17 M\$ fixées lors de la création de l'AMT en raison de la baisse des valeurs foncières. Le Fonds d'immobilisations finance 25 % et le MTQ 75 % des dépenses d'immobilisations métropolitaines, notamment la mise en place de nouveaux stationnements incitatifs, voies réservées et terminus, les études, la rénovation du métro et l'amélioration des services de trains de banlieue. Le coût des travaux du programme triennal d'immobilisations s'élève à 723,8 M\$, soit 466,4 M\$ pour les projets autorisés et 257,4 M\$ de nouvelles initiatives pour soutenir le développement et les services de transport collectif, la consolidation des services, le transport en commun régional et local et la mise en œuvre des projets majeurs d'immobilisations (métro, trains et SLR).

Pour l'année 2002, les priorités budgétaires se tournent résolument vers le maintien du patrimoine, la consolidation des axes, la mise en place de mesures préférentielles et incitatives, l'accroissement de la capacité des trains de banlieue et le développement du réseau de transport métropolitain par autobus.

Ce plan d'action soutient le développement des systèmes et infrastructures de transport et l'accroissement de l'achalandage des transports collectifs dans les axes métropolitains qui renforcent le cœur de la région métropolitaine.

Projets terminés en 2001 : 43,8 M\$

Au cours de l'année 2001, l'AMT a terminé, en concertation avec ses partenaires et à l'intérieur des budgets et des échéanciers, 17 projets qui totalisent 43,8 M\$ comparativement à 22 projets terminés pour un montant de 68,7 M\$ en 2000. Un surplus budgétaire de 1,5 M\$ a été réalisé en 2001 sur les projets terminés suivants :

Stationnements incitatifs :

- Agrandissement des stationnements Châteauguay et Du Ruisseau ;
- Mise en place des stationnements Terrebonne et Sainte-Dorothée.

Terminus :

- Signalisation directionnelle.

Voies réservées :

- Mise en place terminée des voies réservées Autoroute 10 et Autoroute 25.

Trains de banlieue :

- Réparations des infrastructures et des gares de la ligne de trains Dorion-Rigaud ;
- Construction de la gare intermodale de Sainte-Thérèse ;
- Installation des barres d'appui dans les voitures MR 90 ;
- Acquisition de locomotives pour la ligne de trains de Blainville ;
- Mise en place de la nouvelle ligne de trains de Delson ;
- Réparations des emprises ferroviaires.

Études :

- Études sur les prolongements des lignes de métro 4 et 5.

Projets dont les travaux sont en cours (de 1999 à 2004) : 631,3 M\$

Les projets en cours totalisent un budget prévu de 631,3 M\$ alors que les dépenses encourues au 31 décembre 2001 se chiffrent à 57,4 M\$. Ceci représente un taux d'avancement de 9 % sur l'ensemble de ces projets. Si on exclut de ce calcul le projet de prolongement du métro à Laval, dont le taux d'avancement se chiffre à 2,3 %, le taux d'avancement des autres projets se situe à 19,2 %.

Les principaux projets en cours sont les suivants :

- Prolongement de la ligne de métro à Laval ;
- Accroissement des lignes de trains Blainville, Saint-Hilaire et Deux-Montagnes ;
- Contribution au métro existant pour les équipements fixes ;
- Automatisation des équipements de vente et de perception ;
- Mesures préférentielles sur le réseau de transport local et métropolitain ;
- Nouveaux stationnements incitatifs, voies réservées et terminus ;
- Études des lignes de trains Varennes et Repentigny, du SLR dans l'axe du Parc Jean-Drapeau, du SLR dans l'axe de l'avenue du Parc, du SLR dans le prolongement de l'axe du Vieux-Montréal et du Vieux-Port.

Au total, 79,3 M\$ ont été dépensés en 2001 pour les dépenses d'immobilisations, dont la partie de l'AMT est payée comptant.

Programme triennal d'immobilisations 2001-2002-2003

Description (en milliers de dollars)	Projets autorisés en cours 1999-2003	Nouvelles initiatives 2001-2003	Sous-total 1999-2003	Engagements ultérieurs		Total
				Projets autorisés	Nouvelles initiatives	
Volet 1 – Consolidation du réseau						
15 parcs de stationnement incitatif dont 11 projets déjà autorisés	15 019,1	3 046,4	18 065,5	2 980,0	7 895,0	28 940,5
17 voies réservées dont 9 projets déjà autorisés	36 186,2	9 258,7	45 444,9	4 907,6	–	50 352,5
9 terminus dont 3 projets déjà autorisés	6 735,9	5 641,8	12 377,7	–	824,8	13 202,5
Total	57 941,2	17 946,9	75 888,1	7 887,6	8 719,8	92 495,5
Volet II – Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux						
Équipement de ventes et de perception	10 849,1	–	10 849,1	8 824,1	–	19 673,2
Mesures préférentielles sur le réseau métropolitain	4 064,1	2 400,0	6 464,1	–	–	6 464,1
Transfert des actifs	3 000,0	–	3 000,0	–	–	3 000,0
Total	17 913,2	2 400,0	20 313,2	8 824,1	–	29 137,3
Volet III – Maintien du patrimoine et accroissement de la capacité des trains de banlieue						
Acquisition de locomotives	14 332,3	67 000,0	81 332,3	–	43 000,0	124 332,3
Ligne de trains Montréal/Blainville (accroissement)	–	11 650,0	11 650,0	–	2 850,0	14 500,0
Ligne de trains Montréal/Saint-Hilaire (service complet)	26 800,0	38 632,3	65 432,3	2 000,0	7 600,0	75 032,3
Ligne de trains Montréal/Deux-Montagnes	11 300,0	61 518,0	72 818,0	–	107 800,0	180 618,0
Consolidation des infrastructures et des gares	12 253,3	14 990,0	27 243,3	500,0	3 430,4	31 173,7
Consolidation et identification du matériel roulant	1 640,1	–	1 640,1	–	–	1 640,1
Total	66 325,7	193 790,3	260 116,0	2 500,0	164 680,4	427 296,4
Volet IV – Développement du réseau métropolitain						
Prolongement des lignes de métro	285 300,0	–	285 300,0	807 600,0	–	1 092 900,0
SLR/estacade et études	55 400,0	–	55 400,0	100 000,0	–	155 400,0
Ligne de trains Montréal/Delson	–	13 812,0	13 812,0	–	2 423,0	16 235,0
Projets spéciaux, études	20,0	1 100,0	1 120,0	–	32 886,0	34 006,0
Navette Dorval	–	20 200,0	20 200,0	–	118 800,0	139 000,0
Total	340 720,0	35 112,0	375 832,0	907 600,0	154 109,0	1 437 541,0
Volet V – Autres projets						
Corrections des interférences magnétiques	9 255,8	–	9 255,8	–	–	9 255,8
Total	9 255,8	–	9 255,8	–	–	9 255,8
Sous-total	492 155,9	249 249,2	741 405,1	926 811,7	327 509,2	1 995 726,0
Volet VI – Contribution au métro existant						
Rénovation des stations du réseau initial	14 126,0	–	14 126,0	–	–	14 126,0
Équipements fixes dans le métro	–	6 500,0	6 500,0	–	13 487,5	19 987,5
Total	14 126,0	6 500,0	20 626,0	–	13 487,5	34 113,5
Total global	506 281,9	255 749,2	762 031,1	926 811,7	340 996,7	2 029 839,5

	Avant 1997	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 et suiv.	Total
Places de stationnements ajoutées	10 455	2 189	2 423	849	3 452	1 584	2 313	2 550	2 532	28 347
					Sous-total 20 952					

Les politiques, règlements et décrets en 2001

Dans le but de rendre la gestion de l'AMT toujours plus efficace et efficiente, le conseil d'administration a adopté, en 2001, la Politique de gestion des grands projets, révisé les Règlements n° 6.2 et n° 6.3 par l'adoption du Règlement n° 6.4 et adopté le Règlement n° 7 relatif à la délégation d'autorité.

Pour permettre à l'AMT d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la loi, le gouvernement du Québec a adopté entre autres, en 2001, les décrets suivants :

Décret n° 60-2001 du 24 janvier 2001

Prolongement du réseau de métro sur le territoire de la Ville de Laval

Décret n° 342-2001 du 28 mars 2001

Désignation des municipalités dont le territoire est desservi par une ligne de trains de banlieue en 2001 et partage des coûts de la ligne de trains de banlieue Montréal/Blainville

Décret n° 472-2001 du 25 avril 2001

Reconnaissance de la desserte reliant le terminus Le Carrefour et la station de métro Côte-Vertu comme service de transport métropolitain par autobus

Décret n° 473-2001 du 25 avril 2001

Modification du réseau de transport métropolitain par autobus

Décret n° 837-2001 du 27 juin 2001

Aide financière de 5 M\$ à l'AMT pour la mise en service d'un train de banlieue entre Montréal et Delson

Décret n° 1595-2001 du 19 décembre 2001

Acquisition par expropriation de certains immeubles avec meubles accessoires pour la construction du prolongement d'une ligne de métro sur le territoire de la Ville de Laval

Pour sa part, le ministre délégué aux Affaires intergouvernementales canadiennes a adopté l'Arrêté ministériel n° A-11 du 31 octobre 2001, autorisant l'AMT à conclure avec le gouvernement du Canada une entente de contribution relative à la réalisation d'une étude pour un système guidé sur rail sur l'A-10.

Les contrats

Approvisionnement

Les contrats croissent fortement, de 418 en 1997, 1 500 en 2000, à 1 716 en 2001.

Conformément à son règlement portant sur les conditions d'octroi des contrats, l'AMT a lancé 38 appels d'offres publics et 59 appels d'offres sur invitation.

La valeur des contrats pour l'année 2001 est évaluée à 136,2 M\$, en forte hausse par rapport à 46,4 M\$ en 2000. L'AMT a octroyé un plus grand nombre de contrats, passant de 1 500 en 2000 à 1 716 en 2001.

La valeur des contrats octroyés pour des biens et services a augmenté de 16,0 M\$ en 2000 à 65,3 M\$ en 2001. La valeur des contrats en construction est passée de 17,0 M\$ en 2000 à 14,2 M\$ en 2001, pour un nombre de contrats accru de 31 à 35 en 2001.

Enfin, la valeur des contrats pour les services professionnels est passée de 16,3 M\$ en 2000 à 56,7 M\$ en 2001, en grande partie en raison du lancement de la construction du prolongement de la ligne 2 du métro à Laval.

Les appels d'offres publics disponibles sur Internet

Depuis décembre 2001, les appels d'offres publics de l'AMT sont disponibles sur son site Internet. Les fournisseurs intéressés à soumissionner peuvent désormais y consulter les devis relatifs aux appels d'offres en cours et obtenir toutes les précisions nécessaires. Par cette mesure, l'AMT veut rendre l'accès à l'information plus facile, transparent, direct et efficace.

Ententes avec les partenaires de l'AMT

En 2001, l'AMT a signé plus de 60 ententes avec différents partenaires, notamment les entreprises, les organismes de transport en commun, les municipalités et les ministères.

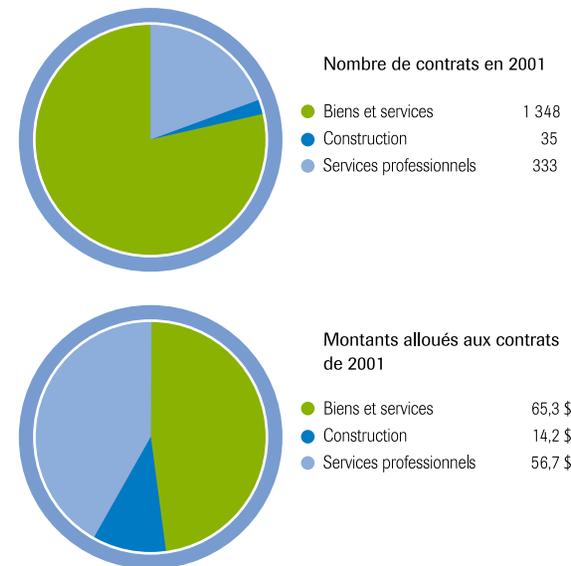
Les principales ententes portent sur les billetteries métropolitaines, les Programmes-employeurs allégo, l'intégration des services de transport adapté, les études relatives aux SLR et aux prolongements du métro, l'exploitation des voies réservées, la distribution des titres de transport et les ententes commerciales.

Acquisitions des biens meubles et immeubles

L'AMT a procédé aux transferts des actifs de la STL et de la STRSM pour les terminus et équipements métropolitains identifiés au décret gouvernemental en 1996 au coût de 2,0 M\$.

De multiples négociations ont permis d'amorcer 55 dossiers dont 22 réglés pour l'acquisition de nouveaux biens et immeubles, de droits de passage, de permissions d'occupation, de baux et de servitudes d'une valeur de 35,0 M\$.

La valeur des actifs de l'AMT est passée de 409,8 M\$ en 2000 à 487,1 M\$ en 2001.



Priorités et objectifs 2002

Accroissement de l'achalandage du transport en commun de 3,5 %, retrait de 3 000 véhicules des routes grâce au covoiturage, et augmentation de la part de marché du transport en commun de 1 % par rapport à 1996 ;

Diminution du volume de véhicules dans le cœur de la métropole ;

Révision approuvée du Plan stratégique 1997-2007, s'articulant avec les orientations d'aménagement retenues pour la région et avec le Plan de gestion des déplacements du MTQ ;

Révision du cadre financier du transport en commun ;

Recherche de financement additionnel stable, suffisant et équilibré pour l'AMT afin de soutenir l'accroissement de l'achalandage, le développement du transport collectif et le maintien du patrimoine ;

Réflexion collective sur les services de desserte en transport adapté et leur avenir ;

Promotion et publicité accrues sur le transport collectif et nouvelles approches de marketing ;

Accroissement des activités des Programmes-employeurs allégo ;

Appel d'offres par les organismes de transport pour le projet métropolitain d'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes ;

Amélioration de l'information aux clientèles du transport en commun ;

Poursuite des activités du secrétariat à l'enquête origine-destination (O-D 1998) en mode continu et préparation de la prochaine grande enquête O-D métropolitaine ;

Réalisation des activités prévues pour les nombreux projets d'infrastructures en cours (631,3 M\$).

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 à la fin de l'année. Le tableau suivant dresse un portrait des objectifs et résultats 2001 ainsi que des objectifs 2002. Le manque de ressources financières pourrait cependant mettre en péril l'atteinte de ces objectifs.

Indicateurs de performances

	Objectifs 2001	Résultats 2001	Objectifs 2002
INDICATEURS D'ACHALANDAGE			
Accroissement des déplacements sur les réseaux des AOT	3 %	2,8 %	3,5 %
Métro	1 %	2,1 %	3,5 %
TRAM 2	3 %	35,5 %	3 %
TRAM 3	2 %	5,0 %	1,5 %
TRAM 4 à 8	5 %	18,2 %	5 %
Trains de banlieue	5 %	1,7 %	5 %
Locaux – bus	5 %	3,6 %	5 %
Utilisation des stationnements incitatifs			
Trains	92 %	95 %	92 %
Équipements métropolitains	70 %	64 %	80 %
INDICATEURS FINANCIERS			
Réaliser les projets prévus à l'intérieur des budgets autorisés	95 %	98 %	98 %
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	44 %	37,8 %	44 %
	à long terme		à long terme
Diminuer le coût par usager des équipements métropolitains	- 5 %	+ 2,8 %	- 5 %
Obtenir des revenus de sources commerciales	1 200 000 \$	1 417 000 \$	1 500 000 \$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Réaliser les projets en obtenant la convergence consensuelle des intérêts et des objectifs de chaque groupe impliqué	90 %	95 %	90 %
Réaliser les projets à l'intérieur des échéanciers prévus	92 %	90 %	90 %
INDICATEURS DE SATISFACTION			
Degré de satisfaction des clientèles servies par l'AMT			
Pour les trains	94 %	95 %	95 %
Pour les équipements métropolitains	75 %	75 %	75 %
Degré de satisfaction du personnel de l'AMT	75 %	80 %	85 %

Le conseil d'administration de l'AMT



De gauche à droite : Claude Gladu, Jean-Jacques Beldié, Serge Perras, Pierre-Yves Melaçon, Florence Junca-Adenot, Johanne Desrochers, Paul Saint-Jacques et Denise Gosselin.

Depuis sa création, le conseil d'administration de l'AMT était composé de cinq membres nommés, après consultation, par le gouvernement du Québec. Depuis le 1^{er} janvier 2001, le nombre de membres a été porté à sept. La CMM désigne trois représentants parmi ses membres. Le gouvernement nomme quant à lui la présidente-directrice générale ainsi que trois personnes des milieux socio-économiques.

En fonction depuis le 20 juin 2001, ce nouveau conseil d'administration était composé cette année de Jean-Jacques Beldié, conseiller municipal du quartier Laval-les-Îles, Johanne Desrochers, présidente-directrice générale de l'Association des ingénieurs-conseils du Québec, Claude Gladu, maire de la Ville de Longueuil, Pierre-Yves Melaçon, conseiller municipal de la Ville de Montréal, Serge Perras, directeur général de la Ville de Sainte-Thérèse, Paul Saint-Jacques, président-directeur général du

Palais des Congrès de Montréal, et Florence Junca-Adenot, présidente-directrice générale de l'AMT. Denise Gosselin agissait à titre de secrétaire générale, sans droit de vote.

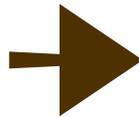
Au cours de 12 séances régulières, le conseil d'administration a adopté 415 résolutions en 2001, par rapport à 320 en 2000. Ses membres siègent bénévolement.

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 ((1998) 27 G.O.II, 3374). Tous ses membres ont toujours agi en conformité avec ces codes, qui sont disponibles pour consultation sur le site Internet de l'AMT, à l'adresse suivante : www.amt.qc.ca/corpo/code_ethique.pdf.

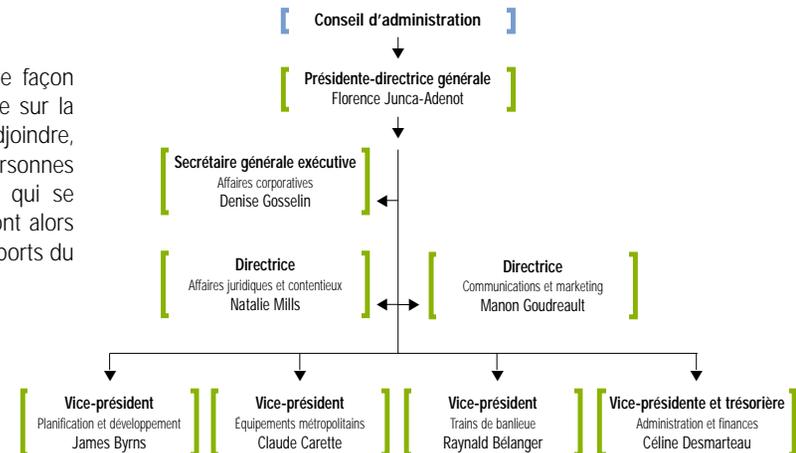
L'équipe de l'AMT



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



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, et pour certaines fonctions, de la CMM.



vision
actions
gestion

Rapport des vérificateurs	45
<hr/>	
Fonds d'exploitation	
<hr/>	
État des revenus, des dépenses et de la réserve pour activités futures (déficit)	46
Bilan	47
<hr/>	
Fonds d'immobilisations	
<hr/>	
État des opérations et du financement permanent à combler	48
Bilan	49
<hr/>	
État des actifs immobilisés	50
<hr/>	
Notes afférentes aux états financiers	51
<hr/>	

Rapport des vérificateurs

Aux membres du conseil d'administration de
l'Agence métropolitaine de transport

Nous avons vérifié le bilan du Fonds d'exploitation, le bilan du Fonds d'immobilisations et l'état des actifs immobilisés de l'Agence métropolitaine de transport [ci-après appelée l'AMT] au 31 décembre 2001 et l'état des revenus, des dépenses et de la réserve pour activités futures (déficit) du Fonds d'exploitation et l'état des opérations et du financement permanent à combler du Fonds d'immobilisations pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'AMT. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'AMT au 31 décembre 2001 ainsi que des résultats de ses opérations et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables mentionnés à la note 2.

Les chiffres du budget sont présentés aux fins de comparaison et n'ont pas fait l'objet d'une vérification. Nous n'exprimons donc pas d'opinion sur ces chiffres.

Signé

Comptables agréés

Montréal, Québec, le 15 mars 2002

État des revenus, des dépenses et de la réserve pour activités futures (déficit)

Exercices terminés les 31 décembre <i>[en milliers de dollars]</i>	Budget 2001 [non vérifié] \$	2001 \$	2000 \$
REVENUS			
Remises gouvernementales :			
taxe sur l'essence	46 119	43 245	44 440
droit sur l'immatriculation	43 590	43 781	42 513
Recettes nettes de la vente de TRAM [note 3]	42 925	43 908	39 570
Recettes des trains de banlieue [note 4]	27 889	25 725	23 682
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 4]	21 550	21 555	19 995
Subventions du ministère des Transports du Québec à l'égard du service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun [note 13] :			
pour les trains de banlieue	14 759	15 252	15 891
pour les équipements métropolitains	8 697	9 215	2 880
Aide gouvernementale au transport adapté	433	265	223
Aide gouvernementale au Programme-employeur allégo	870	153	–
Recettes des express métropolitains	2 036	919	733
Contributions municipales aux express métropolitains	533	300	145
Autres	1 512	1 680	1 105
	210 913	205 998	191 177
DÉPENSES			
Répartition des recettes des trains de banlieue	3 189	2 746	2 875
Répartition des recettes nettes de la vente de TRAM [note 3]	42 925	43 908	39 570
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 5]	54 878	51 186	54 198
Trains de banlieue [note 4]	60 331	60 195	54 240
Équipements métropolitains	9 200	8 778	7 591
Service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun [note 13] :			
pour les trains de banlieue	15 500	15 403	15 993
pour les équipements métropolitains	9 228	9 818	4 533
Dépenses de fonctionnement	4 086	3 958	4 067
Aide au développement	1 217	928	1 034
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 6]	4 457	4 132	5 871
Transport adapté	577	392	387
Programme-employeur allégo	970	153	–
Express métropolitains	3 426	2 711	1 550
Autres	929	926	949
	210 913	205 234	192 858
Résultat net de l'exercice	–	764	(1 681)
Réserve pour activités futures (déficit) au début de l'exercice	–	(764)	2 417
Subvention d'équilibre [note 7]	–	–	(1 500)
Réserve pour activités futures (déficit) à la fin de l'exercice	–	–	(764)

Voir les notes afférentes aux états financiers

Bilan

Aux 31 décembre <i>[en milliers de dollars]</i>	2001 \$	2000 \$
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	7 583	5 056
Remises gouvernementales à recevoir	19 802	19 131
À recevoir des autorités organisatrices de transport en commun [note 8]	5 387	8 292
À recevoir du ministère des Transports du Québec	483	552
Pièces de rechange des trains de banlieue	2 012	2 127
Autres	3 523	1 402
	38 790	36 560
PASSIF ET SOLDE DU FONDS		
Créditeurs et frais courus	7 341	6 002
Emprunt à court terme [note 11]	–	6 000
À payer aux autorités organisatrices de transport en commun [note 9]	31 331	23 631
Subvention d'équilibre à payer [note 7]	–	1 500
À payer à des municipalités	118	191
	38 790	37 324
SOLDE DU FONDS		
Réserve pour activités futures (déficit)	–	(764)
	38 790	36 560

Engagements et éventualités [note 13]

Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,

Signé

Florence Junca-Adenot

Signé

Paul St-Jacques

État des opérations et du financement permanent à combler

Exercices terminés aux 31 décembre <i>[en milliers de dollars]</i>	2001 \$	2000 \$
FINANCEMENT PERMANENT		
Subventions du ministère des Transports du Québec [note 12]	56 387	34 552
Contributions municipales [note 10]	14 916	14 739
Autres subventions	1 034	–
Autres	516	375
	72 853	49 666
INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS		
Trains de banlieue		
Dorion-Rigaud	600	25 175
Deux-Montagnes	2 019	1 458
Blainville	14 473	275
Saint-Hilaire	–	3 388
Équipements métropolitains		
Voies réservées	1 213	3 791
Terminus	1 119	30 155
Stationnements incitatifs	1 213	5 404
Rénovation des stations de métro du réseau initial	(42)	1 569
Études de faisabilité – système léger sur rail	–	266
Études de faisabilité – prolongements de métro	–	1 810
Études de faisabilité – divers	–	142
Autres	1 384	551
Variation des immobilisations en cours	57 358	(5 355)
	79 337	68 629
Insuffisance du financement permanent sur les investissements	(6 484)	(18 963)
Financement permanent disponible (à combler) au début de l'exercice	(3 324)	15 639
Financement permanent à combler à la fin de l'exercice	(9 808)	(3 324)

Voir les notes afférentes aux états financiers

Bilan

Aux 31 décembre <i>[en milliers de dollars]</i>	2001 \$	2000 \$
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	1 461	13 150
À recevoir du ministère des Transports du Québec	112 601	64 205
Autres	971	999
	115 033	78 354
PASSIF ET SOLDE DU FONDS		
Créditeurs et frais courus	15 125	13 184
Billets à payer [note 12]	109 716	68 494
	124 841	81 678
SOLDE DU FONDS		
Financement permanent à combler	(9 808)	(3 324)
	115 033	78 354

Engagements et éventualités [note 13]

Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,

Signé

Florence Junca-Adenot

Signé

Paul St-Jacques

État des actifs immobilisés

Aux 31 décembre <i>[en milliers de dollars]</i>	2001 \$	2000 \$
ACTIFS IMMOBILISÉS		
Trains de banlieue Deux-Montagnes		
Terrains	13 504	13 504
Infrastructures	79 561	77 542
Matériel roulant	129 189	129 189
Trains de banlieue Dorion-Rigaud		
Infrastructures	28 044	27 500
Matériel roulant	71 881	71 826
Trains de banlieue Blainville		
Terrains	403	403
Infrastructures	5 655	5 510
Matériel roulant	20 873	6 545
Trains de banlieue Saint-Hilaire		
Infrastructures	1 116	1 116
Matériel roulant	2 272	2 272
Équipements métropolitains		
Voies réservées	8 683	7 470
Stationnements incitatifs	11 458	10 245
Terminus	33 059	31 939
Pièces de rechange des trains de banlieue	1 944	2 365
Immobilisations en cours	79 439	22 347
	487 081	409 773
AVOIR		
Investissements dans les actifs immobilisés	487 081	409 773
	487 081	409 773

Engagements et éventualités [note 13]

Voir les notes afférentes aux états financiers

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2001

(Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.)

1) STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

L'Agence métropolitaine de transport [ci-après appelée l'AMT] est une personne morale de droit public créée en vertu de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, L.R.Q., chapitre A-7.02 [ci-après appelée la Loi]. La compétence de l'AMT s'exerce sur le transport en commun métropolitain effectué sur son territoire qui est constitué de celui de la Communauté métropolitaine de Montréal et de la réserve indienne de Kahnawake. Elle a commencé ses activités le 1^{er} janvier 1996.

L'AMT a pour mission de soutenir, développer, coordonner et promouvoir le transport collectif, dont les services spéciaux de transport pour les personnes handicapées, d'améliorer les services de trains de banlieue, d'en assurer le développement, de favoriser l'intégration des services entre les différents modes de transport et d'augmenter l'efficacité des corridors routiers. L'AMT exerce sa mission dans les champs de compétence suivants :

- les trains de banlieue;
- le transport métropolitain, certains services de transport de personnes par autobus et certains équipements et infrastructures nécessaires au réseau de transport métropolitain par autobus; et
- certaines voies métropolitaines de circulation routière réservées au transport collectif.

2) PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle établisse des estimations et formule des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations. De l'avis de la direction, les états financiers ont été préparés adéquatement en faisant preuve de jugement dans les limites raisonnables de l'importance relative et dans le cadre des conventions comptables résumées ci-après :

i) Fonds d'exploitation

Conformément aux dispositions de la Loi et aux usages de la comptabilité par fonds, l'AMT utilise un Fonds d'exploitation pour le traitement comptable des opérations courantes relatives à la prestation de services et à son fonctionnement, ainsi que les comptes d'actifs et de passifs s'y rapportant.

ii) Fonds d'immobilisations

Conformément aux dispositions de la Loi et aux usages de la comptabilité par fonds, l'AMT utilise un Fonds d'immobilisations pour enregistrer et contrôler le financement permanent et les investissements en immobilisations.

Les sommes non remboursables octroyées à l'AMT dans le but d'effectuer des investissements en immobilisations sont comptabilisées à titre de financement permanent à l'état des opérations et du financement permanent à combler du Fonds d'immobilisations. Le solde du Fonds d'immobilisations représente donc l'excédent ou l'insuffisance cumulatif du financement permanent sur les investissements en immobilisations qui est disponible pour des investissements futurs ou qui devra être comblé à même le financement permanent des exercices à venir.

iii) État des actifs immobilisés

L'AMT utilise un état des actifs immobilisés pour comptabiliser les éléments d'actifs immobilisés acquis à même son Fonds d'immobilisations.

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2001

[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

2) PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Méthode de comptabilité

Les opérations de l'AMT sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

Subventions gouvernementales

Les subventions gouvernementales sont comptabilisées à titre de revenu ou de financement permanent dans le fonds approprié et dans l'exercice pour lequel elles sont octroyées.

Pièces de rechange

Les pièces de rechange des trains de banlieue sont évaluées au moindre du coût, moins une provision pour désuétude, et de la valeur de remplacement.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût dans l'état des actifs immobilisés et ne sont pas amorties.

3) RECETTES NETTES DE LA VENTE DE TRAM

Les recettes nettes de la vente de TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par les autorités organisatrices de transport en commun [ci-après appelées AOT] et qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT. L'AMT, conformément à l'article 42 de la Loi, partage avec les AOT les recettes provenant de la vente des titres de transport métropolitain selon l'utilisation par les usagers de leur réseau de transport respectif.

La répartition des recettes provenant de la vente de TRAM, nette de l'affectation d'une partie des recettes au réseau de trains de banlieue, se détaille comme suit :

	Budget 2001 [non vérifié] \$	2001 \$	2000 \$
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	18 111	18 185	15 921
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	11 740	12 048	11 270
Société de transport de la Ville de Laval	6 489	6 631	6 083
Conseils intermunicipaux de transport	4 789	5 622	4 653
Municipalités	1 796	1 422	1 643
	42 925	43 908	39 570

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2001

[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

4) TRAINS DE BANLIEUE

Recettes des trains de banlieue

Les recettes de trains de banlieue se détaillent comme suit :

	Budget 2001 [non vérifié] \$	2001 \$	2000 \$
Deux-Montagnes	14 291	13 619	13 398
Dorion-Rigaud	6 314	6 060	5 502
Blainville	4 807	5 070	4 419
Saint-Hilaire	2 245	808	363
Delson	232	168	–
	27 889	25 725	23 682

Contributions municipales aux trains de banlieue

L'AMT répartit conformément à la Loi une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud, entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon les trains-kilomètres desservant chaque tronçon. Les municipalités dont le territoire est desservi par un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon au prorata de leur richesse foncière uniformisée, au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence. Pour les municipalités qui font partie du territoire de la Communauté urbaine de Montréal [ci-après appelée la CUM], l'AMT facture la CUM qui doit, selon les modalités de versement prescrites par la Loi, le cas échéant, payer à l'AMT une somme égale au total de celle que les municipalités de son territoire auraient dû payer.

L'AMT répartit selon la Loi une portion des coûts d'exploitation et de gestion de la ligne de trains de banlieue Blainville, entre les municipalités desservies par cette ligne de trains de banlieue, selon le nombre de départs de trains de banlieue, à chaque gare, pour chaque tronçon.

Les contributions municipales aux lignes de trains de banlieue se répartissent comme suit :

	Budget 2001 [non vérifié] \$	2001 \$	2000 \$
Deux-Montagnes	10 310	10 388	9 883
Dorion-Rigaud	7 748	7 853	7 785
Blainville	3 186	2 968	2 327
Delson	306	346	–
	21 550	21 555	19 995

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2001

[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

4) TRAINS DE BANLIEUE (suite)

Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue sont les suivants :

	Budget 2001 [non vérifié] \$	2001 \$	2000 \$
Deux-Montagnes	25 775	25 970	24 709
Dorion-Rigaud	19 000	18 976	18 990
Blainville	7 964	8 079	8 188
Blainville - 5 ^e train	1 000	1 010	–
Saint-Hilaire	5 826	5 294	2 353
Delson	766	866	–
	60 331	60 195	54 240

5) AIDE MÉTROPOLITAINE ET DÉPENSES AFFÉRENTES

L'AMT a attribué, selon des facteurs et des modalités qu'elle a établis, une aide financière aux AOT afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts de leur apport au réseau de transport métropolitain par autobus ou au réseau de métro, ou les coûts de desserte d'une voie de circulation réservée.

Le montant de l'aide métropolitaine se répartit comme suit :

	Budget 2001 [non vérifié] \$	2001 \$	2000 \$
Métro :			
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	42 100	39 032	41 800
Autobus :			
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	6 440	5 928	6 102
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	2 886	2 991	2 932
Société de transport de la Ville de Laval	1 785	1 459	1 654
Conseils intermunicipaux de transport	1 345	1 318	1 382
Municipalités	272	281	273
	12 728	11 977	12 343
Dépenses afférentes	50	177	55
	54 878	51 186	54 198

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2001

[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

6) AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE DES TITRES DE TRANSPORT TRAM ET DÉPENSES AFFÉRENTES

En vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi, l'AMT assume, depuis 1999, le rabais consenti aux titres de transport TRAM. Cette approche vise à compenser, en tout ou en partie, les AOT pour les rabais des tarifs réduit et intermédiaire consentis aux utilisateurs de TRAM. Pour l'année 2001, l'AMT a établi, pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM, un montant de 4 132 000 \$ pour la TRAM des zones 2 à 8 [5 563 000 \$ pour la TRAM des zones 3 à 8 en 2000].

L'aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres TRAM se répartit comme suit :

	Budget 2001 [non vérifié] \$	2001 \$	2000 \$
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	1 792	1 712	2 624
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	1 132	1 080	1 468
Société de transport de la Ville de Laval	649	580	1 199
Conseils intermunicipaux de transport	648	574	210
Municipalités	236	186	62
	4 457	4 132	5 563
Dépenses afférentes	–	–	308
	4 457	4 132	5 871

7) SUBVENTION D'ÉQUILIBRE

La création de l'AMT a donné lieu à une redistribution du fardeau fiscal entre les municipalités de son territoire, qui se traduit, pour certaines, par une augmentation de leur contribution au financement du transport en commun.

Afin d'atténuer cet impact budgétaire pour les cinq premiers exercices financiers de l'AMT, soit jusqu'au 31 décembre 2000, l'AMT devait affecter, à même ses surplus, un montant pour être réparti entre certaines municipalités et organismes de transport. Pour l'année 2000, le montant de la subvention d'équilibre se détaille comme suit :

	2001 \$	2000 \$
Société de transport de la Ville de Laval	–	675
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	–	675
Municipalités	–	150
	–	1 500

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2001

[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

8) À RECEVOIR DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT EN COMMUN

	2001	2000
	\$	\$
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	390	4 616
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	71	1 160
Société de transport de la Ville de Laval	2 833	1 405
Conseils intermunicipaux de transport	1 749	943
Municipalités	344	168
	5 387	8 292

9) À PAYER AUX AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT EN COMMUN

	2001	2000
	\$	\$
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal	23 891	19 279
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	4 274	2 305
Société de transport de la Ville de Laval	2 167	1 241
Conseils intermunicipaux de transport	842	740
Municipalités	157	66
	31 331	23 631

10) CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations du Fonds d'immobilisations, les municipalités dont le territoire est compris dans celui de l'AMT doivent verser annuellement un montant représentant un cent par 100 \$ de leur richesse foncière uniformisée au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence.

11) EMPRUNT À COURT TERME

Conformément au décret n° 1124-2001 du 19 septembre 2001, le gouvernement du Québec a autorisé l'AMT, jusqu'au 30 septembre 2003, à contracter au Canada des emprunts à taux variable ou à taux fixe auprès d'institutions financières ou auprès du ministère des Finances, jusqu'à un montant incluant les coûts de financement n'excédant pas 100 000 000 \$ en monnaie légale du Canada. Le terme de ces emprunts ne devra en aucun temps excéder un an.

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2001

[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

12) BILLETS À PAYER

L'AMT a contracté des emprunts auprès du ministère des Finances en sa qualité de gestionnaire du Fonds de financement. En vertu du programme d'aide gouvernementale au transport en commun, le MTQ s'est engagé à verser à l'AMT une subvention annuelle d'un montant correspondant au remboursement de ces billets, capital et intérêts. Au cours de l'exercice, le montant total de la subvention du MTQ visant le remboursement de ces billets atteint 9 066 000 \$, incluant 3 606 000 \$ d'intérêts.

Les billets à payer se détaillent comme suit :

Date d'émission	Montant autorisé \$	Taux d'intérêt %	Date de l'échéance	Solde au début de l'exercice \$	Émission au cours de l'exercice \$	Remboursement au cours de l'exercice \$	Solde à la fin de l'exercice \$
29-12-1998	16 850	5,046	01-12-2003	14 048	–	(1 476)	12 572
03-12-1999	13 939	6,320	01-06-2009	12 826	–	(1 181)	11 645
07-07-2000	4 674	6,340	01-10-2007	4 441	–	(330)	4 111
07-07-2000	7 218	6,340	01-10-2007	7 014	–	(182)	6 832
07-07-2000	8 531	6,340	01-10-2007	8 290	–	(215)	8 075
25-08-2000	9 547	6,270	01-10-2007	9 542	–	(658)	8 884
25-08-2000	2 685	6,270	01-10-2007	2 685	–	(54)	2 631
25-08-2000	520	6,270	01-10-2007	520	–	(36)	484
21-12-2000	9 128	5,948	01-12-2010	9 128	–	(719)	8 409
21-09-2001	2 515	5,958	01-12-2010	–	2 515	(145)	2 370
21-09-2001	2 517	5,958	01-12-2010	–	2 517	(145)	2 372
21-09-2001	1 365	5,958	01-12-2010	–	1 365	(44)	1 321
21-09-2001	10 300	5,958	01-12-2010	–	10 300	(331)	9 969
21-09-2001	203	5,958	01-12-2010	–	203	(12)	191
21-09-2001	3 500	5,958	01-12-2010	–	3 500	(201)	3 299
22-11-2001	635	5,866	01-12-2010	–	635	–	635
22-11-2001	633	5,866	01-12-2010	–	633	–	633
22-11-2001	5 000	5,866	01-12-2010	–	5 000	–	5 000
22-11-2001	17 160	5,866	01-12-2010	–	17 160	–	17 160
22-11-2001	3 123	5,866	01-12-2010	–	3 123	–	3 123
				68 494	46 951	(5 729)	109 716

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2001

[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

12) BILLETS À PAYER (suite)

Les remboursements annuels en capital et intérêts de ces billets pour les prochains exercices se répartissent comme suit :

	\$
2002	14 451
2003	23 841
2004	12 285
2005	12 285
2006	12 285
2007 et suivants	68 465
	143 612
Moins les intérêts	33 896
	109 716

13) ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Engagements relatifs au Fonds d'exploitation

L'AMT a des ententes contractuelles avec certains fournisseurs, principalement à l'égard de l'exploitation et de la gestion des trains de banlieue et des équipements métropolitains. Les engagements en vertu de ces contrats pour les prochains exercices s'établissent comme suit :

	\$
2002	49 276
2003	23 688
2004	22 911
2005	19 981
2006	1 072
2007 et suivants	3 555
	120 483

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2001

[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

13) ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (suite)

Engagements relatifs au Fonds d'immobilisations

L'AMT a des ententes contractuelles avec certains fournisseurs à l'égard de différents projets d'immobilisations en cours. D'autre part, le MTQ s'est engagé auprès de l'AMT à subventionner en partie ces investissements en immobilisations. Les engagements, en vertu des contrats octroyés pour ces projets s'établissent comme suit :

	\$
2002	28 659
2003	12 392
2004	11 707
2005	8 409
2006	456
	61 623

Actifs à être transférés à l'AMT

En vertu de la Loi, l'AMT doit acquérir, par voie de transfert, une série d'équipements métropolitains identifiés au décret n° 567-96 du 15 mai 1996 et comprenant des stationnements incitatifs, des terminus et des infrastructures de nature métropolitaine. Ce transfert d'actifs doit se faire de gré à gré par entente avec les propriétaires actuels et les prises en charge des coûts d'exploitation et d'immobilisations de ces actifs sont conditionnelles au transfert de propriété. Seul le transfert des actifs avec la STL a été effectué en 2001, tandis que celui avec la STRSM a été effectué le 11 mars 2002.

Service de la dette des sociétés de transport pour les trains de banlieue et les équipements métropolitains

En vertu des articles 37 et 152 de la Loi, la STCUM, la STRSM et la STL conservent le service de la dette afférent au financement des biens dont la propriété a été ou sera transférée à l'AMT. Les trois sociétés de transport demeurent responsables des engagements que comportent les valeurs mobilières qu'elles ont émises et qui continuent de constituer pour elles des obligations directes et générales. L'AMT rembourse la STCUM, la STRSM et la STL, en capital et intérêts, selon les échéances du service de la dette de ces dernières. Les paiements futurs en vertu de ces obligations, pour lesquelles l'AMT reçoit annuellement des subventions pour une portion de ces paiements, se répartissent comme suit pour les prochains exercices :

	\$
2002	16 787
2003	10 400
2004	8 422
2005	7 965
2006	6 253
2007 et suivants	2 331
	52 158

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2001

[Les montants des tableaux sont en milliers de dollars.]

13) ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (suite)

Réclamations

Dans le cours normal de ses affaires, l'AMT est exposée à diverses réclamations. En particulier, l'AMT a reçu une réclamation d'un montant de 3 565 135 \$ d'un entrepreneur général relativement aux travaux de rénovation menés au Terminus Longueuil. De plus, les hypothèques légales ont été enregistrées sur l'immeuble par l'entrepreneur général et des sous-traitants de ce dernier. La Cour supérieure a rendu jugement le 21 décembre dernier dans ce dossier de la requête en délaissement forcé et prise en paiement d'un sous-traitant et a décidé qu'aucune hypothèque légale ne pouvait être exercée contre le Terminus Longueuil. Le sous-traitant a toutefois porté le jugement en appel.

L'AMT conteste le bien-fondé de l'ensemble de ces réclamations et est d'avis que le dénouement de ces litiges n'aura pas d'incidence significative sur la situation financière ou les résultats de l'AMT. Toute perte, s'il y a lieu, relativement à ces réclamations, sera imputée aux résultats de l'exercice au cours, duquel elle sera connue.

Assurances

Pour l'exploitation des lignes de trains de banlieue, l'AMT partage, selon des formules préétablies, la responsabilité pour toute réclamation de quelque nature ou pour les dommages qui pourraient survenir dans le cadre de l'exploitation de ces lignes de trains de banlieue. Une provision égale à 0,5 % des budgets d'exploitation annuels des trains de banlieue, jusqu'à concurrence d'une provision cumulative de 5 000 000 \$, est comptabilisée aux livres de l'AMT pour couvrir les risques qui ne sont pas assurés en relation avec l'exploitation des trains de banlieue. Le total du montant provisionné à ce jour s'élève à 1 263 000 \$ [1 030 000 \$ en 2000].

14) CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée pour l'exercice courant.



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

www.amt.qc.ca

Bibliothèque nationale, 2002
ISBN : 2-550-35802-3