

Rapport annuel 2002

Préparer la nouvelle génération des transports collectifs



Ensemble, planifier, développer et promouvoir les transports collectifs pour stimuler la vitalité économique, préserver un environnement sain, améliorer la qualité de vie pour les générations futures. Ensemble, travailler au développement durable de la région métropolitaine de Montréal.



LETTRE AU PRÉSIDENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE



Monsieur Michel Bissonnet
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de l'Agence métropolitaine de transport pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 2002.

Veillez croire, Monsieur le Président, 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,

Yvon Marcoux
Québec, le 5 juin 2003

LETTRE AU MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



Monsieur Yvon Marcoux
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 2002. Ce document présente le rapport des activités et les états financiers qui ont été approuvés par le conseil d'administration.

Veillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

La présidente-directrice générale,

Florence Junca-Adenot
Montréal, le 29 avril 2003

L'AMT, une mission métropolitaine intégrée — L'AMT a pour mission d'accroître les 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 fait la promotion des services de transport collectif avec ses partenaires des organismes de transport, des villes, des entreprises, de la Communauté métropolitaine de Montréal, du ministère des Transports du Québec et du ministère des Affaires municipales et de la Métropole. Elle améliore l'efficacité des routes qui ont une envergure métropolitaine. Elle finance et soutient, par ses études et réflexions, le développement des services des 17 autorités organisatrices de transport en commun de la région. L'AMT offre à ses partenaires sa collaboration, son expertise et des outils qui répondent aux différents besoins en matière de gestion des déplacements.

Un rôle de catalyseur et de rassembleur

Par ses actions et son approche, l'AMT agit comme catalyseur et rassembleur pour contribuer, au service de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et du ministre des Transports du Québec, 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 :

- amélioration du patrimoine et promotion d'un réseau intégré de transport collectif ;
- études et réalisation de nouveaux services de transport métropolitain (train léger, métro, trains de banlieue, réseau de transport métropolitain par autobus [RTMA], etc.) en harmonie avec les priorités d'aménagement et de développement économique ;
- distribution des recettes métropolitaines TRAM aux organismes de transport ;
- gestion et financement du réseau de trains de banlieue et du RTMA (express métropolitains, voies réservées, stationnements incitatifs, terminus) ;
- intégration des services et des tarifs de transport métropolitain sur l'ensemble de son territoire ;
- assistance aux entreprises pour implanter des programmes *allégo* ;
- soutien financier aux organismes locaux de transport qui offrent des services sur le réseau métropolitain ;
- intégration des services de transport adapté offerts sur son territoire par différents organismes ;
- mobilisation et réflexions.

Historique

L'AMT est une agence gouvernementale à vocation métropolitaine depuis juin 1996. Elle est sous la responsabilité du ministre des Transports du Québec depuis le 15 novembre 2000 après avoir relevé du ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole. Avec la création de la CMM en 2001, l'AMT demeure une agence mandatée par le gouvernement du Québec et relève de la CMM pour certaines fonctions. En effet, la CMM approuve le budget d'exploitation de l'AMT et le Plan stratégique de développement révisé ; elle détient un pouvoir de désaveu sur la tarification métropolitaine. Elle est consultée par l'AMT au sujet du programme triennal d'immobilisations et du RTMA.

Territoire

- En 2002, suite aux regroupements municipaux, son territoire est passé de 93 à 63 municipalités, en tenant compte de l'ajout de 9 municipalités. Il s'arrime ainsi au territoire de la CMM et compte aussi la réserve de Kahnawake.

Clientèles

- clientèle directe quotidienne de plus de 750 000 clients des transports collectifs (trains de banlieue, express et équipements métropolitains, métro, covoiturage, taxis) ;
- clientèle potentielle de 3,4 millions de citoyens de la région métropolitaine ;
- clientèle indirecte formée des entreprises et des employeurs, des commerces, des établissements scolaires, de santé et autres qui comptent sur des systèmes performants de transport des personnes et des biens pour accomplir leurs activités.

Partenaires

Les intervenants en transport en commun œuvrant sur son territoire :

- 17 autorités organisatrices de transport (AOT) :
 - 3 sociétés de transport (RTL, STL et STM) et l'AOT-Trains ;
 - 10 conseils intermunicipaux de transport (CIT) ;
 - 1 conseil régional de transport (CRT) ;
 - 2 municipalités qui organisent seules leurs services de transport en commun (OMIT).
- 15 organismes de transport adapté (OTA).

Les partenaires municipaux :

- la CMM ;
- les 63 municipalités et la réserve de Kahnawake ;
- les 12 municipalités régionales de comté (MRC).

Les partenaires socio-économiques :

- les conseils régionaux en environnement (CRE) ;
- les conseils régionaux de développement (CRD) ;
- les chambres de commerce ;
- les entreprises ;
- les milieux syndical et associatif ;
- les établissements d'enseignement et de services ;
- les groupes environnementaux et de défense des transports collectifs.

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) ;
- le ministère du Revenu du Québec (MRQ) ;
- la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ;
- les Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée (PJCC).

Achalandage

Croissance de 2,0 % des déplacements en transport en commun :

- plus de 219 millions en métro ;
- plus de 207 millions sur les réseaux locaux d'autobus ;
- plus de 25 millions sur le RTMA ;
- près de 13 millions en trains de banlieue.

Intégration tarifaire

Hausse des ventes de titres métropolitains TRAM 2 à 8 de 1,4 %, permettant de redistribuer intégralement 62,9 M\$, soit 3,0 M\$ de plus qu'en 2001, représentant une augmentation de 5,0 %.

Révision du cadre financier

Dépôt du rapport portant sur la révision du cadre financier du transport en commun pour la région de Montréal, auquel l'AMT a contribué par ses travaux d'analyse.

Remises gouvernementales dédiées

90,8 M\$ en 2002, par rapport à 86,2 M\$ en 2001, soit une hausse de 5,4 % pour soutenir la croissance de l'achalandage et les projets.

Bilan financier

Une gestion financière saine et rigoureuse :

- 90,8 M\$ attribués aux AOT pour soutenir la croissance de l'achalandage : STM : 67,0 M\$
RTL : 10,4 M\$
STL : 4,5 M\$
CIT/OMIT : 8,9 M\$

- les projets d'immobilisations autorisés totalisent 697,3 M\$;
- des dépenses d'exploitation pour 2002 de 212,6 M\$.

Bilan et révision du Plan stratégique

- 80 % des activités prévues d'ici 2007 déjà réalisées ou décidées ;
- révision du Plan stratégique 1997-2007, horizon 2012 approuvée par le conseil d'administration et transmise à la CMM ;
- nouveaux objectifs fixés pour 2002-2012 et prise en compte des objectifs de Kyoto.

Promotion et information

- 20 campagnes de publicité et la campagne sociétale de promotion des transports collectifs menée avec les partenaires ;
- 2 colloques, 21 conférences AMT et une mission *Nouveau tramway*.

Service à la clientèle

Importantes améliorations avec l'ouverture du Centre d'appels métropolitain et la mise en service d'Allo-Tram.

Programmes *allégo*

3 ententes signées, portant à 16 le nombre de programmes *allégo* actifs.

RTMA

- Ajout de 3 voies réservées portant leur nombre à 24, totalisant 76,8 km, sur lesquelles circulent 256 circuits métropolitains transportant 102 000 personnes par jour ;
- 11 terminus métropolitains comportant 160 quais pouvant accueillir plus de 300 lignes d'autobus ;
- 2 express métropolitains transportant chaque jour près de 3 000 personnes.

Trains de banlieue

- 5 lignes avec 197,8 km de parcours, 178 voitures, 17 locomotives et 45 gares où se rabattent plus de 150 circuits d'autobus ;
- ajout de service sur les lignes Mont-Saint-Hilaire et Delson, portant à 4 le nombre de trains matin et soir ;
- études de trains Mascouche, Repentigny, Varennes, Dorval et Saint-Jérôme.

Stationnements incitatifs

Ajout de 2 stationnements, portant leur nombre à 53 comprenant 22 746 places, dont 18 stationnements pour le RTMA (10 191 places) et 35 pour le réseau des trains de banlieue (12 555 places).

Métro

Début de la construction du prolongement de la ligne 2 à Laval : 116,6 M\$ de contrats octroyés, à l'intérieur des budgets équivalents autorisés.

Train léger

Poursuite des études d'avant-projet pour le train léger reliant la Rive-Sud à Montréal et des études d'opportunité et de faisabilité pour le train léger dans l'axe de l'avenue du Parc.

Vente des titres et perception des recettes

Lancement par le maître d'œuvre désigné, la STM, de l'appel d'offres métropolitain pour l'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes.

Vélos

- 2 expériences-pilotes, Vélo-Bus des Moulins et Vélos en libre-service ;
- ajout de 355 places de stationnement pour les vélos, portant leur nombre à 1 686.

Vision — Avec le soutien du ministre des Transports du Québec et de la CMM, et en étroite collaboration avec ses partenaires, les organismes de transport, les municipalités et les représentants de la société civile, l'AMT travaille à organiser la nouvelle génération des transports collectifs. En concertation avec le milieu, elle planifie et réalise de nombreux projets dans une perspective à court et à long terme, soucieuse de prendre en compte les engagements du protocole de Kyoto et le maintien du patrimoine. Elle incite les personnes qui travaillent, étudient ou consomment des services à poser des gestes bénéfiques pour l'environnement et la qualité de vie urbaine en utilisant les transports collectifs.

ensemble

L'année 2002 se termine, à nouveau, sur une note positive pour les transports collectifs de la région métropolitaine de Montréal.



Malgré une croissance de 9 % des ventes automobiles, l'achalandage du transport en commun augmente de 2 %, grâce aux hausses de 2,3 % de la STM, de 1,2 % de la STL, de 5,6 % des trains de banlieue et de 0,9 % des CIT, tandis que le RTL subit une baisse de 2,1 %. Après un début d'année difficile, la reprise s'est faite sentir à l'automne avec les effets de la carte Privilège à Montréal, les efforts redoublés des organismes de transport pour améliorer les services aux citoyens, la promotion accrue et l'impact de la campagne sociétale collective « Avec les transports collectifs, vous avez le choix », qui s'est avérée un franc succès.

En cette année d'adhésion au protocole de Kyoto, la pression s'accroît sur les utilisateurs de véhicules et sur les organismes de transport afin d'atteindre les objectifs fixés de baisse des gaz à effet de serre. **C'est une croissance annuelle et constante de 5 % qu'il faudrait atteindre chaque année : des mesures à court terme pour des résultats à court et long terme.**

Les métropoles des pays industrialisés et les états convergent quant aux moyens de lutter contre la congestion urbaine et la pollution et aux moyens d'améliorer leur compétitivité et leur viabilité. Ils font de la qualité de vie urbaine une priorité, et du développement intensif des transports collectifs un choix incontournable.

Pour la région métropolitaine de Montréal, cette stratégie repose à la fois sur le maintien du patrimoine, particulièrement le métro, pour conserver l'achalandage du transport en commun au cœur de l'agglomération, et sur

le développement de services partout où ils sont insuffisants pour offrir une alternative viable à l'auto en solo.

Les dépenses d'exploitation se sont accrues en 2002 de 5,2 %, financées par un accroissement, inusité depuis six ans, des remises gouvernementales de 5,4 % (taxe sur l'essence et droit sur l'immatriculation).

L'AMT a pu soutenir le développement de l'achalandage des organismes de transport **en augmentant les aides métropolitaines de 7,9 %**.

La carte régionale TRAM a poursuivi son essor avec une augmentation de 1,4 % de plus de cartes vendues, portant la croissance depuis 1996 à 52,1 %.

Grâce aux ajouts de service, **l'achalandage des trains a crû de 5,6 %**, et les recettes des passagers ont suivi alors que les dépenses ont été contrôlées. Depuis 1996, la contribution de l'AMT au déficit des trains a décru de 4,7 %, malgré l'ajout de trois lignes de trains.

Le réseau de transport métropolitain par autobus s'est élargi avec deux nouvelles voies réservées, totalisant 76,8 km utilisés par plus de 102 000 usagers par jour, répartis dans 256 circuits, avec 10 191 places de stationnement et deux nouveaux terminus.

La signature de trois nouvelles ententes du programme *allégo* porte à 16 les ententes signées. Elles renforcent la mobilisation des employeurs autour de solutions autres que l'auto en solo pour leurs employés ou usagers, et la convergence des efforts des transporteurs pour imaginer

ensemble



des solutions novatrices aux nouveaux besoins. L'AMT sera l'hôte, en mai 2003, du Congrès international sur la gestion de la demande.

Les budgets d'immobilisations autorisés totalisent 697,3 M \$, et permettent la réalisation de quelque 132 projets en cours. L'AMT a réussi à nouveau à payer comptant cette année sa part (25 %) des 116,9 M \$ dépensés en 2002, financés par ailleurs à 75 % par le MTQ (100 % pour le métro de Laval).

Les projets les plus significatifs, cette année, auront été :

- le début de la construction du métro à Laval avec 116,6 M\$ de contrats octroyés, à l'intérieur des budgets et soutenu par une stratégie de communication innovatrice ;
- le démarrage des activités d'avant-projet pour un train léger dans l'axe de l'A-10 et les études de faisabilité pour un train léger sur l'avenue du Parc ;

- le développement des lignes de trains Mont-Saint-Hilaire et Delson et les études de nouveaux services à Mascouche, Repentigny, Varennes et Dorval ;
- la poursuite des efforts en matière de stationnements incitatifs, voies réservées et mesures préférentielles ;
- l'appel d'offres pour un système métropolitain de carte à puce, par le mandataire, maître d'œuvre, la STM.

L'année 2002 aura été aussi une année de réflexions collectives. Le plan stratégique de développement de transport métropolitain a été révisé, 21 conférences ont été données, plusieurs débats thématiques et colloques ont été organisés sur des sujets d'avenir concernant les transports collectifs.

Le cœur des réflexions s'est centré cette année sur **la révision tant attendue du cadre financier du transport en commun**. Le rapport du mandataire Louis Bernard, déposé au ministre des Transports, alimente les espoirs quant au financement futur requis pour faire des transports collectifs une priorité véritable pour les prochaines années. Ces travaux ont pris leurs assises sur une réflexion tenue par l'AMT et toutes les sociétés de transport et CIT de la région qui ont produit un document collectif traduisant le bilan du financement du transport en commun et les perspectives financières pour les prochaines années.

Les bénéficiaires des transports collectifs assurent un développement durable pour la région métropolitaine et dépassent de très loin les seuls bénéficiaires des utilisateurs car ils :

- facilitent l'accès à l'emploi et aux études des personnes de tous les milieux ;
- favorisent la mobilité des personnes et des marchandises ;
- désengorgent le centre-ville de Montréal ;
- luttent contre la pollution et réduisent la consommation d'énergie ;
- améliorent la qualité de vie dans les quartiers ;
- augmentent la vitalité économique de la région et constituent un avantage concurrentiel.

Compte tenu de ses effets positifs sur l'ensemble de la collectivité, le transport en commun, en réinventant de nouveaux moyens au service des citoyens, est un des biens publics dont la consommation mérite d'être encouragée, et son financement public et privé approprié, soutenu.

La contribution active des membres du conseil d'administration, siégeant bénévolement, et réunis 16 fois en 2002 pour adopter 381 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, le MAMM et la CMM ont rendu ces réalisations possibles.

Il m'est agréable de les remercier chaleureusement.

Florence Junca-Adenot, Présidente-directrice générale

2002 : hausse de l'achalandage de 2,0 %

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 10,2 % en six ans, ce qui représente une hausse annuelle moyenne de 1,7 %.

Une hausse d'achalandage à nouveau confirmée en 2002

Tous modes confondus, la hausse de l'achalandage du transport en commun se chiffre, pour la seule année 2002, à 2,0 %, avec une hausse de 2,3 % pour la STM, 1,2 % pour la STL, 0,9 % pour les CIT et OMIT, 5,6 % pour les trains de banlieue, 16,9 % pour les express métropolitains, et une baisse de 2,1 % pour le RTL.

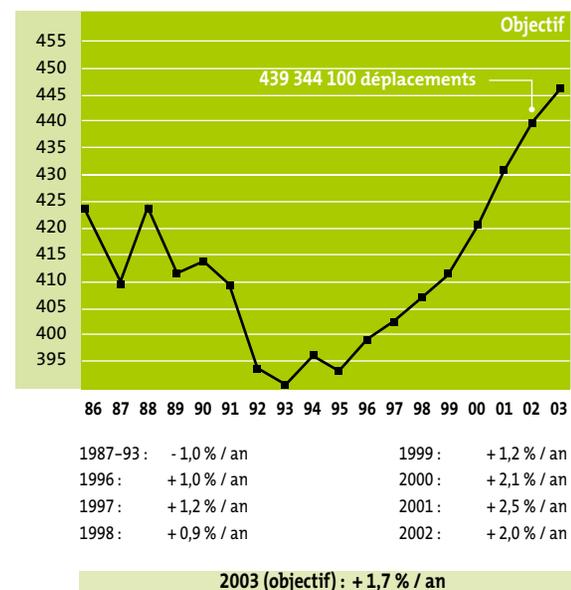
Stimulé par les hausses importantes de 2,1 % en 2000 et de 2,5 % en 2001, l'objectif de croissance annuelle du transport en commun, tous mode confondus, avait été fixé à 3,5 % pour l'année 2002. Pour 2003, il a été révisé à 1,7 %, compte tenu de la hausse de 9 % des ventes d'automobiles en 2002 au Québec, la deuxième plus forte hausse des six dernières années après celle observée en 1997.

Déplacements soutenus par une aide métropolitaine de l'AMT

En 2002, le nombre de déplacements en métro est de 219,2 millions, soit une augmentation de 4,6 millions représentant une hausse de 2,1 %, découlant probablement de la popularité de la carte Privilège offerte aux étudiants de 18 à 25 ans. Le nombre de déplacements par autobus des AOT sur le RTMA est de 25,0 millions. Depuis la fermeture temporaire de la voie réservée Pie IX en juin 2002, afin d'offrir le meilleur service à la clientèle possible, la STM a maintenu les services de la ligne 505 en bordure de la voie.

En conséquence, pour 2002, l'AMT a versé aux AOT de la région de Montréal des aides métropolitaines totalisant 59,2 M\$, dont 42,5 M\$ pour soutenir les déplacements en métro, 12,5 M\$ pour les déplacements en autobus sur le territoire de l'AMT et 4,2 M\$ pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire.

Achalandage annuel en transport en commun entre 1986 et 2003
[en millions]



Achalandage sur les réseaux des AOT de la région métropolitaine

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Résultat 2002	Objectif 2003							
AMT-Trains	6 939 400	8 124 900	17,1 %	10 024 200	23,4 %	11 041 300	10,1 %	11 992 400	8,6 %	12 195 800	1,7 %	12 879 000	5,6 %	↓ 1,7 % ↑	
AMT-Bus				56 800		256 500		405 900	58,2 %	637 200	57,0 %	744 600	16,9 %		
STM	337 000 000	339 700 000	0,8 %	340 300 000	0,2 %	342 300 000	0,6 %	347 800 000	1,6 %	354 900 000	2,0 %	363 185 500	2,3 %		
Métro	194 000 000	195 300 000	0,7 %	202 700 000	3,8 %	205 948 800	1,6 %	209 403 700	1,7 %	214 629 400	2,5 %	219 231 300	2,1 %		
STL	15 954 800	16 284 200	2,1 %	16 581 200	1,8 %	16 351 600	-1,4 %	16 823 200	2,9 %	17 663 000	5,0 %	17 870 000	1,2 %		
RTL	26 821 000	26 990 000	0,6 %	27 510 000	1,9 %	28 350 000	3,1 %	29 004 000	2,3 %	30 427 000	4,9 %	29 800 000	-2,1 %		
CIT / OMIT	11 909 000	12 178 000	2,3 %	12 452 000	2,2 %	13 305 000	6,9 %	14 211 000	6,8 %	14 737 000	3,7 %	14 865 000	0,9 %		
Total	398 624 200	403 277 100	1,2 %	406 924 200	0,9 %	411 604 400	1,2 %	420 236 500	2,1 %	430 560 000	2,5 %	439 344 100	2,0 %	446 813 000	1,7 %

Note : L'AMT a révisé en 2002 l'historique des données d'achalandage afin d'intégrer les ajustements apportés à ces dernières par les AOT de la région métropolitaine. Ces données peuvent donc différer de l'historique déjà publié.

Bilan et perspectives financières, 1991-2010

En septembre 2001, l'AMT et les organismes de transport de la région métropolitaine ont fait le bilan des dix dernières années et établi les perspectives financières du transport en commun pour la période de 2001-2010.

La réalisation sur dix ans, ou plus, des projets prévus pour le maintien du patrimoine et le développement des services conditionne l'accroissement de l'achalandage du transport en commun. Elle a des impacts importants sur les budgets d'exploitation et sur le coût des services de dette des organismes de transport de la région, de l'AMT et du MTQ.

Principes directeurs proposés pour le financement des transports collectifs

Le conseil d'administration de l'AMT a fait valoir l'importance des principes directeurs suivants pour évaluer la quantité de sources de financement et la part relative de chacun des partenaires au financement des transports collectifs :

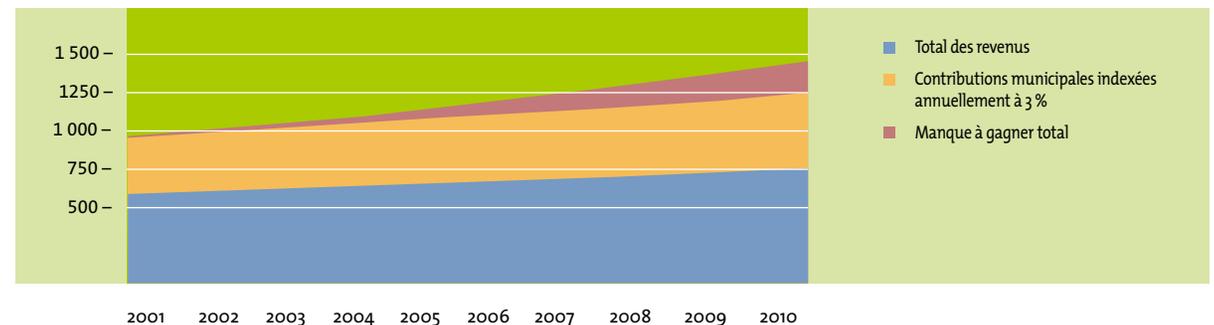
- augmenter l'achalandage du transport collectif de 1,7 % par année au moins ;
- identifier de nouvelles sources de financement stables, suffisantes, équitables et prévisibles ;
- viser un meilleur équilibre entre les contributions financières des usagers, des automobilistes, du gouvernement et des municipalités en tenant compte des retombées dont chacun bénéficie.

Révision du cadre financier actuel : orientations proposées par l'AMT

S'il n'y a pas de ressources financières additionnelles et si toutes les hypothèses prévues dans le document « Bilan et perspectives » se réalisent, le manque à gagner de 160,3 M\$, à la dixième année, serait absorbé par les municipalités et le gouvernement du Québec ; la part relative des automobilistes et des usagers diminuerait. D'où l'importance d'identifier des financements additionnels qui prendraient en compte le fardeau global des impôts et taxes et la capacité de payer des contribuables et des bénéficiaires indirects que sont les automobilistes.

	2001	Statu quo 2010	Proposition d'orientations 2010
Usagers	39,1%	37,4%	39,0%
Automobilistes	7,8%	5,1%	10,0%
Gouvernement	16,1%	19,3%	16,0%
Municipalités	37,0%	38,2%	35,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Évolution du manque à gagner



Révision du cadre financier du transport en commun dans la région de Montréal – Rapport Bernard

En 2002, monsieur Louis Bernard a été mandaté par le ministre des Transports pour étudier et réviser l'actuel cadre financier du transport en commun dans la région de Montréal.

L'AMT a participé activement à cette importante réflexion, puisque le cadre financier examiné est celui, inscrit dans sa loi, mis en œuvre depuis 1996.

La Loi sur l'AMT inclut les différentes formules de partage et les contributions au financement des transports métropolitains, autant au chapitre des coûts d'exploitation qu'à celui des budgets d'immobilisations.

La révision du cadre financier est l'occasion, à partir de l'expérience vécue depuis près de sept ans, d'apprécier et de modifier au besoin les formules de partage pour qu'elles soient à la fois équitables et susceptibles d'être réellement incitatives au développement des transports collectifs.

En septembre 2002, l'AMT a remis au mandataire un document présentant ses réflexions sur les aspects suivants :

- évaluation des besoins financiers en investissement et exploitation pour maintenir en bon état les actifs et les services existants et financer les nouveaux services. Ces deux points reprennent la démarche commune de l'AMT et des AOT de la région, dans le document « Bilan et perspectives » ;
- propositions pour financer le déficit du métro, des trains de banlieue, des express métropolitains et des équipements métropolitains ;
- équité des contributions des municipalités, des usagers, du gouvernement et des automobilistes, au financement du transport collectif ;
- compensation de l'intégration tarifaire ;
- mise en place d'une réduction d'impôt découlant de mesures fiscales dans le but de favoriser les transports collectifs.

Le rapport de monsieur Louis Bernard a été rendu public par le ministre des Transports le 23 janvier 2003.

Au plan financier, ce rapport confirme le constat de l'AMT et de ses partenaires quant à :

- l'insuffisance des ressources financières ;
- les problèmes d'équité dans les contributions municipales, en particulier en ce qui concerne les trains de banlieue et l'intégration tarifaire ;
- l'intérêt des mesures fiscales.

L'ajout de ressources permettrait aux organismes de transport en commun de consolider les services existants et d'accompagner une augmentation souhaitable de la demande qui devrait s'accroître encore plus fortement avec les objectifs fixés par le protocole de Kyoto.

Ce nouveau cadre financier assurerait le développement et l'utilisation accrue du transport en commun, contribuant ainsi à la vitalité économique de la région de Montréal, à la protection de l'environnement et à la qualité de vie de son milieu.

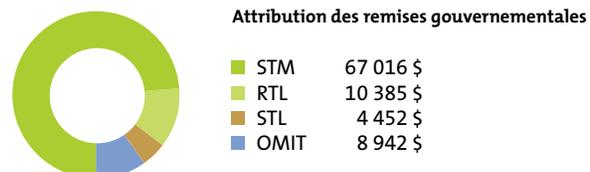
Choix de l'AMT dans l'utilisation des revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation
 [en milliers de \$]

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Variation 2002/ 1996	Variation 2002/ 2001
Remises gouvernementales (essence et immatriculation) – frais SAAQ	82 332	85 679	85 627	85 921	86 103	86 162	90 807	10,3 %	5,4 %
Contributions :									
Trains de banlieue	16 589	15 410	14 296	13 898	13 540	15 812	15 810	-4,7 %	0,0 %
Équipements métropolitains (usage gratuit pour les AOT jusqu'en 2001)	7 310	7 609	8 718	9 062	8 996	9 186	10 056 (1 990)	37,6 %	9,5 %
Facturation des coûts des équipements métropolitains									
Total des contributions :	23 899	23 019	23 014	22 960	22 536	24 998	23 876		
Aides métropolitaines :									
Aide métropolitaine, sociétés de transport / CIT	51 174	52 103	52 242	54 894	55 390	52 354	56 732		
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire aux sociétés de transport / CIT			483	5 394	5 871	4 132	4 219		
Total des aides aux AOT	51 174	52 103	52 725	60 288	61 261	56 486	60 951	19,1 %	7,9 %
Express métropolitains				239	514	1 252	1 110		
Dépenses de fonctionnement de l'AMT et autres	906 *	2 723	2 534	3 060	3 471	2 662	4 858		
Subvention d'équilibre selon la loi de l'AMT	5 000	5 000	5 000	3 500	1 500	-	-		
Surplus de l'année (déficit)	1 353	2 834	2 354	(4 126)	(3 179)	764	12		
Solde reporté en début d'année	-	1 353	4 187	6 541	2 415	(764)	-		
Surplus (déficit) reporté	1 353	4 187	6 541	2 415	(764)	-	12		

* six mois

Les remises gouvernementales (taxe sur l'essence et droit sur l'immatriculation), ont progressé de 5,4 % par rapport à 2001, permettant les choix budgétaires suivants :

- croissance de 7,9 % des aides aux AOT : 61,0 M\$;
- maintien de la contribution de l'AMT au déficit des trains, soit 15,8 M\$, et décroissance de 4,7 % depuis 1996, malgré l'ajout de trois lignes de trains ;
- hausse de 9,5 %, soit 0,9 M\$ par rapport à 2001, des dépenses d'exploitation des équipements métropolitains découlant de l'ajout de nouveaux stationnements, voies réservées, terminus et nouvelles billetteries. L'AMT, pour la première fois, facture, en 2002, 25 % des coûts d'exploitation des équipements métropolitains aux organismes de transport de son territoire, soit 2,0 M\$;
- baisse de 11,3 % de la contribution de l'AMT aux express métropolitains (0,1 M\$), en raison de leur performance ;
- hausse de 2,2 M\$ des autres dépenses en raison des baisses de revenus commerciaux et des développements ciblés : promotion, programmes *allégo*, marketing direct, etc.



Cinq ans après son adoption, la révision du Plan stratégique 1997-2007, horizon 2012, prévue dans la loi sur l'AMT, a permis de :

- *dresser un bilan des réalisations accomplies*
 - dans le domaine des transports collectifs : 80 % des activités prévues d'ici 2007 déjà réalisées ou décidées ;
 - 1,8 % de croissance moyenne annuelle de l'achalandage des transports collectifs depuis 1996, après 15 ans de décroissance ;
 - 251,1 M\$ de projets terminés depuis 1996 et 697,3 M\$ en cours de réalisation.
- *revoir le diagnostic posé en 1997 en fonction des données de l'enquête Origine-Destination de 1998 ;*
- *évaluer la pertinence des défis établis en 1997 ;*
- *réévaluer les besoins financiers et les sources possibles de financement ;*
- *réactualiser, à la lumière de l'évolution du contexte métropolitain, les défis et les objectifs, et identifier de nouvelles pistes d'intervention pour y parvenir.*

Un outil de planification et de travail pour alimenter les réflexions métropolitaines. Un cadre d'action réaliste pour agir sur la mobilité.

Avec sa vision intégrée de l'aménagement du territoire et du développement des transports collectifs, le Plan stratégique révisé propose d'utiliser les transports collectifs comme instrument privilégié de développement durable de la région métropolitaine afin qu'elle soit solidaire, attrayante, compétitive et viable. Ce document, transmis en décembre 2002 à la CMM pour approbation, vise à alimenter la réflexion qui mènera à l'adoption d'un premier schéma d'aménagement métropolitain.

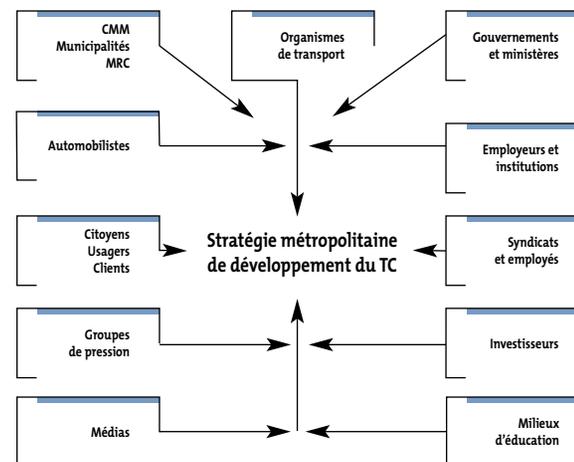
Deux objectifs centraux

- maintenir le patrimoine, particulièrement celui du métro pour conserver les acquis d'achalandage au centre de l'agglomération ;
- développer les services de transport collectif là où ils n'existent pas pour offrir une alternative à l'auto en solo.

Quatre pistes d'intervention

- agir sur la demande ;
- accroître l'offre de services ;
- intervenir sur la planification urbaine ;
- assurer un financement adéquat.

Un moyen incontournable : l'information et la mobilisation

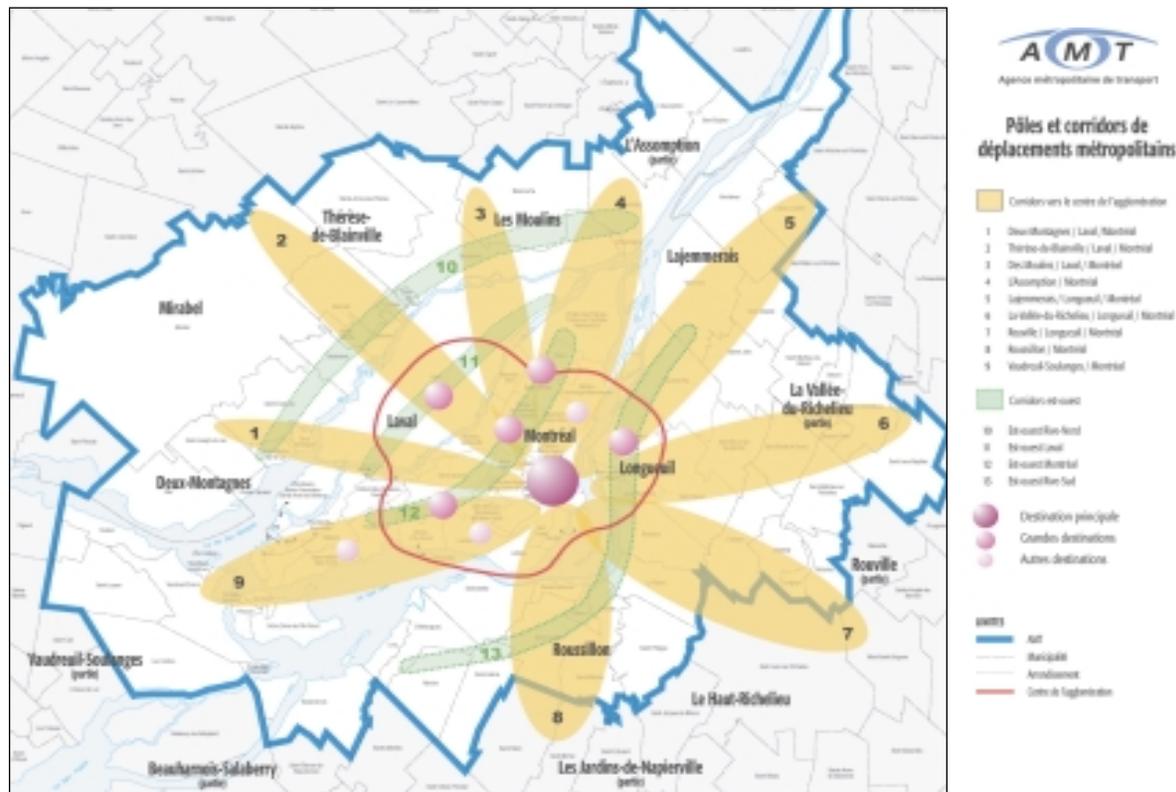


Les engagements du protocole de Kyoto

Des investissements adéquats

Le Plan stratégique révisé entrevoit des investissements totaux de 5,5 G\$ au cours des 10 à 15 prochaines années, dont la moitié pour le maintien du patrimoine du réseau du métro, des trains de banlieue et des autobus, et la moitié pour développer les services de trains de banlieue, métro, stationnements incitatifs, voies réservées et trains légers, pour soutenir une croissance d'achalandage du transport en commun de 1,7 % par année, à 5 % si les objectifs de Kyoto sont retenus.

Les ajustements annuels du plan s'adapteront au contexte et aux décisions que prendront, progressivement, la CMM et les villes, notamment via le schéma d'aménagement métropolitain et les plans d'urbanisme mais aussi via les stratégies que le gouvernement du Québec retiendra pour favoriser les transports collectifs. Le Plan stratégique de l'AMT peut guider les plans stratégiques du RTL, de la STL, de la STM et des CIT qui seront élaborés sous peu.



En ratifiant le protocole de Kyoto, le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 6 % d'ici 2012 par rapport à leur niveau de 1990. Au Québec, le transport est responsable de 38 % des GES, en grande partie à cause du transport routier, en particulier dans les zones urbaines.

La stratégie proposée par l'AMT pour atteindre les objectifs de Kyoto est de :

- agir sur le transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs :
 - en faisant reculer les déplacements autos d'un quart ;
 - en faisant progresser de moitié les modes doux de déplacement ;
 - en doublant l'achalandage des transports collectifs sur 15 ans ;
- favoriser une approche et des pratiques de développement urbain durable ;
- assurer un financement adéquat des transports collectifs ;
- diminuer la consommation énergétique, en incitant la population à opter pour les véhicules moins énergivores.

En ce qui concerne l'achalandage des transports collectifs, le Plan stratégique révisé de l'AMT 1997-2007, horizon 2012, propose trois scénarios de croissance :

- scénario réalisable par l'AMT et les AOT : croissance annuelle de 1,7 % ;
- scénario optimal, avec intervention sur le choix de localisation des activités à proximité du transport en commun : croissance annuelle de 2,7 % ;
- scénario Kyoto, avec amplification de toutes les mesures : croissance annuelle de 5 %.

Le conseil d'administration de l'AMT est composé de sept personnes. La CMM désigne trois représentants parmi ses membres. Le gouvernement nomme quant à lui la présidente-directrice générale ainsi que trois personnes issues des milieux socio-économiques.

En décembre 2002, le conseil d'administration était composé de Claude Dauphin, membre du comité exécutif de la Ville de Montréal ; Chantal Deschamps, mairesse de la Ville de Repentigny ; Johanne Desrochers, présidente-directrice générale de l'Association des ingénieurs-conseils du Québec ; Jacques Olivier, maire de la Ville de Longueuil ; 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 exécutive.

Au cours de 16 séances, le conseil d'administration a adopté 381 résolutions en 2002, par rapport à 415 en 2001.

Un code d'éthique régit les décisions des membres du conseil d'administration et des employés de l'AMT. Tous et toutes ont toujours agi en conformité avec ce code, disponible pour consultation sur le site Internet de l'AMT à l'adresse suivante : www.amt.qc.ca/corpo/code_ethique.pdf.

De gauche à droite.

Assis :

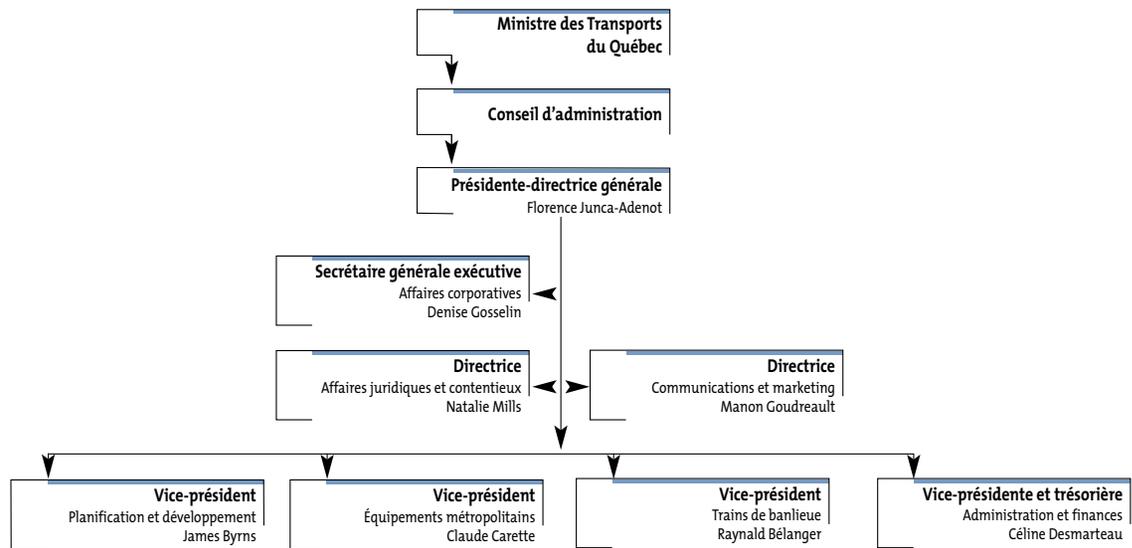
*Serge Perras,
Florence Junca-Adenot,
Chantal Deschamps.*

Debout :

*Denise Gosselin,
Paul Saint-Jacques,
Claude Dauphin,
Johanne Desrochers.*

*Absent de la photo :
Jacques Olivier*





La direction de l'AMT

Le comité de direction s'est réuni à 39 reprises durant l'année 2002 pour faire régulièrement le point sur les projets en cours, les décisions à prendre, les stratégies à développer et les positions à adopter.

De gauche à droite :

*Céline Desmarteau,
James Byrns,
Denise Gosselin,
Claude Carette,
Manon Goudreault,
Natalie Mills,
Florence Junca-Adenot,
Raynald Bélanger.*



L'équipe de l'AMT

L'équipe de l'AMT constitue sa principale richesse et la clef de ce qu'elle est et réussit à faire. Elle est composée de personnes travaillant de façon régulière ou occasionnelle. L'approche retenue s'appuie sur la gestion de projets et le « faire-faire », et permet de s'adjoindre, pour réaliser certains projets, des travailleurs indépendants et des personnes en provenance de firmes privées et d'autres organismes. Tous et toutes sont encouragés à faire preuve de compétence, de rigueur, d'intégrité, de transparence, de dynamisme, d'autonomie et de créativité dans un climat de travail motivant.

Plusieurs initiatives permettent d'échanger et de susciter des débats stimulants. Par exemple, en 2002, 14 dîners thématiques réunissant les personnes travaillant pour l'AMT ont eu lieu, 10 bulletins internes et 3 bulletins juridiques ont été diffusés. Le club social a stimulé le sentiment d'appartenance en organisant plusieurs activités.

La direction et le personnel de l'AMT ont suivi le programme Ambassadeur, développé par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), qui vise à faciliter la transition entre les valeurs et méthodes traditionnelles et une approche fortement axée sur les employés et orientée vers le service à la clientèle.

Le groupe SECOR a mené une étude auprès des employés de l'AMT afin d'établir un benchmarking externe pour leur outil diagnostique de mobilisation du personnel par l'approche-client. Les résultats de l'AMT comparés à l'ensemble des entreprises participantes ont été plus que positifs puisque l'AMT s'est classée deuxième sur 14 au niveau global.



Actions — La congestion urbaine s'accroît. La pollution aussi. Les transports collectifs sont un des moyens de choix pour les enrayer. C'est pourquoi des initiatives originales, prometteuses, qui permettent de s'arrimer aux besoins spécifiques de la région de Montréal, sont développées année après année au sein de l'AMT et chez tous les organismes de transport. Ces initiatives viennent enrichir la chaîne de transport collectif dans la région métropolitaine, un réseau pensé dans la perspective de toujours mieux servir la clientèle.

ensemble

Des résultats éloquentes pour le sondage post-campagne sociétale

- 91 % des personnes interrogées prévoient utiliser plus souvent ou aussi souvent les transports collectifs
- 81 % des personnes interrogées déclarent avoir une très bonne ou bonne opinion des transports collectifs
- 77 % des personnes interrogées se considèrent très bien ou bien informées sur les transports collectifs

En amont, la promotion. En aval, le service à la clientèle. Deux facettes d'un même objectif : accroître et fidéliser la clientèle des transports collectifs.

Campagne sociétale de promotion des transports collectifs

Quatrième du genre, la campagne 2002, qui s'est déroulée de septembre à décembre, a été présentée conjointement par l'AMT, le RTL, la STL, la STM et l'Association des CIT, en collaboration avec le MTQ. Elle a atteint une valeur de près de 1,0 M\$, grâce à une mise de fonds de l'AMT de 400 000 \$, aux commandites des entreprises, des sociétés de transport, des municipalités et des organismes gouvernementaux de 105 000 \$, ainsi qu'aux gratuités et bonifications médias de 386 000 \$.

Dans la signature de la campagne, l'expression « transports collectifs » est venue remplacer le terme « transport en commun », ce qui met davantage en relief la diversité des modes et services à la disposition des clients, et le grand choix qui en découle. De plus, la campagne s'est appropriée l'imagerie liée au domaine de l'automobile (porte-clés, panneaux de circulation, odomètre, etc.) et l'a détournée avec succès à son profit. Une stratégie qui sera reconduite pour les deux prochaines années.

De multiples activités de promotion et d'information échelonnées sur toute l'année

Tout au long de l'année 2002, des campagnes ponctuelles ont fait, entre autres, la promotion de la carte mensuelle TRAM, des trains de banlieue, des stationnements incitatifs, du service d'abonnement à la Carte postale, des express métropolitains, des Escapades en train, du paiement sur l'honneur, et ont sensibilisé les citoyens à la sécurité et au respect des voies réservées.

En 2002, il y a eu :

- 17 rencontres de presse ;
- 39 communiqués de presse ;
- 11 conférences de réflexion dans le cadre des *Mercredis de l'AMT* qui ont suscité l'intérêt de quelque 900 personnes ;
- 2 colloques ;
- 10 débats-midi.

L'AMT a également publié cinq bulletins *Info-AMT* distribués à 1 200 exemplaires.

Un service à la clientèle amélioré : un guichet unique et le service Allo-Tram

En janvier 2002, l'AMT a ouvert un centre d'appels téléphoniques, disponible sept jours sur sept et offrant aux citoyens un guichet unique pour tout renseignement ou commentaire relatifs aux services et projets de l'AMT. En décembre, Allo-Tram, un service automatisé de diffusion téléphonique des horaires des services de transport de l'AMT et des CIT participants, est venu renforcer les améliorations apportées au service à la clientèle.



L'autobus,
l'option pratique.



Les trains de banlieue,
l'option futée.



Le covoiturage,
l'option sympathique.



Le métro,
l'option rapide.

les transports collectifs
vous avez le choix

alléGO, c'est le nom donné à la démarche pilotée par l'AMT pour mettre en place et promouvoir des choix de transport attrayants et compétitifs à l'automobile en solo en développant des solutions faciles à réaliser, peu coûteuses et adaptées à chaque milieu.

Les bénéfices

Pour les entreprises : réduction des besoins et coûts de stationnement, recrutement et rétention de personnel, facilités, productivité accrue, meilleure image de marque, etc.

Pour les employés : économie de temps et d'argent, meilleures conditions de travail, moins de stress, renforcement des liens entre collègues, etc.

Les mesures

Transports collectifs adaptés aux besoins (changements des circuits et des horaires d'autobus, navette, taxi collectif, abribus, titre de transport à rabais), covoiturage, bons de retour garanti à domicile, stationnement réservé aux covoituteurs et cyclistes, marche, télétravail, etc.



allégo aide les entreprises et les institutions à penser et à agir différemment pour que les employés se déplacent autrement.

Un programme qui prend racine

En 2002, l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont et Vapor Rail se sont engagés dans une démarche *allégo*, et le Centre de gestion des déplacements du centre-ville a été créé. En tout, depuis quatre ans, ce sont 16 ententes qui ont été conclues avec autant d'employeurs et de regroupements d'employés dans la région métropolitaine. De plus, l'AMT travaille étroitement avec une quinzaine d'autres entreprises ou organismes.

L'objectif de la démarche : modifier le choix de transport en auto solo de 10 % des employés de chaque entreprise participante après un an d'implantation d'un programme *allégo*.

Les résultats :

- 16 % chez Bombardier après trois ans ;
- 7,8 % à l'Hôpital Charles LeMoine, 6,5 % à Hydro-Québec et 6,5 % à Environnement Canada après un an ;
- 4,5 % à l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont après quelques mois.

Vapor Rail, l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont et le Centre de gestion des déplacements de Saint-Laurent ont gagné les prix d'excellence *allégo* 2002 pour la mise en place de solutions novatrices facilitant les déplacements de leurs employés.



des idées en mouvement

Une promotion dynamique et diversifiée

Trousse allégo

En 2002, l'AMT a publié la trousse *allégo*, une pochette d'information très complète sur les solutions proposées pour implanter un programme *allégo*. Excellent outil de référence et d'un concept attrayant, la trousse comprend un guide général, un CD-Rom et sept fascicules consacrés au transport en commun, au covoiturage en auto ou en fourgonnette, au télétravail, au stationnement, au vélo et aux témoignages d'entreprises ayant adhéré au programme.

Salon allégo

Tenu en novembre 2002, le deuxième salon *allégo* a accueilli quelque 120 représentants des entreprises, des municipalités, des organismes de transport, des associations locales et des représentants des gouvernements venus s'informer des expériences réussies de programmes de gestion de la demande de déplacement en milieu de travail par ceux-là même qui les ont implantés.

Congrès international sur la gestion de la demande en transport 2003

Du 4 au 6 mai 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. En 2002, l'AMT a travaillé à l'organisation et à la promotion de cet événement d'envergure internationale, où sont attendus 200 spécialistes. Des expériences canadiennes, américaines et européennes menées par des regroupements d'entreprises, d'institutions, de promoteurs et de gestionnaires immobiliers pour résoudre des problèmes de mobilité seront présentées.

L'intégration tarifaire

Étendue à l'ensemble du territoire de l'AMT depuis 1998, l'intégration tarifaire permet aux utilisateurs du transport en commun d'avoir accès à plus d'un réseau, avec la carte mensuelle TRAM, soit les réseaux d'autobus, de trains de banlieue et de métro sur tout le territoire métropolitain selon une tarification à la distance.

La TRAM, le passeport *Transports collectifs* pour voyager sur tout le réseau métropolitain



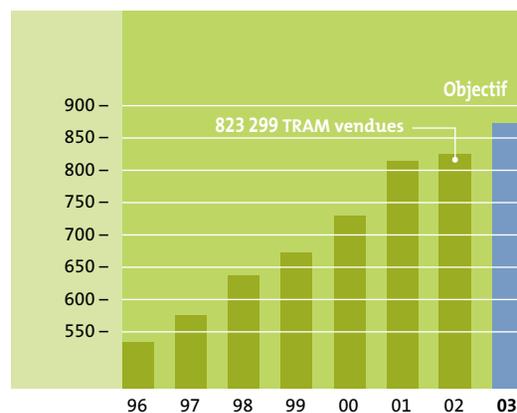
La carte TRAM.
l'option passe-partout.

Les ventes de titres métropolitains TRAM en hausse de 1,4 %

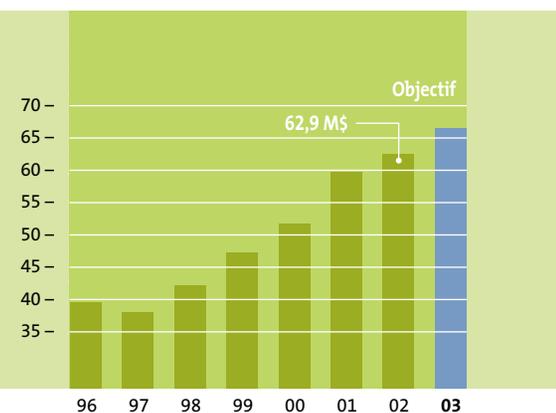
En 2002, les ventes des cartes TRAM 2 à 8 ont connu un taux de croissance de 1,4 % par rapport à 2001, alors que l'objectif était fixé à 2 %. Les 823 299 cartes mensuelles TRAM vendues en 2002 se répartissent comme suit : 142 703 TRAM 2 (+ 3,2 %), 528 529 TRAM 3 (- 0,5 %), 152 067 TRAM 4 à 8 (+ 6,5 %).

Les titres intermédiaires pour les 18 à 21 ans, mis en place en janvier 2000, ont connu une hausse de 5,1 % en 2002, soit 120 942 titres vendus.

Nombre de TRAM vendues (toutes zones) (en milliers)
+ 52,1 % de 1996 à 2002



Évolution des recettes métropolitaines (TRAM) (en millions de dollars)
+ 58,0 % de 1996 à 2002



Des revenus intégralement redistribués aux AOT

Les revenus générés par la vente des cartes TRAM passent de 59,9 M\$ à 62,9 M\$ représentant une augmentation de 3,0 M\$, soit 5,0 % de revenus additionnels redistribués aux AOT.

Les billetteries métropolitaines

Plus de 216 695 titres de transport TRAM et locaux ont été vendus en 2002 dans les 11 billetteries métropolitaines, soit les six reliées à des terminus d'autobus (Longueuil, TCV, Henri-Bourassa-Nord, Radisson, Angrignon et Le Carrefour) et les cinq du réseau de trains de banlieue (Lucien-L'Allier, Gare centrale, Vendôme, Du Parc et Sainte-Thérèse), comparativement à 128 803 titres vendus en 2001, **soit une hausse de 68,2 %**. La croissance soutenue du volume de vente illustre bien l'attrait pour les clients de ces points de service intégrés.

La TRAM 1 prend sa place

À partir du 1^{er} janvier 2003, l'AMT a introduit un nouveau titre, la carte mensuelle TRAM en zone 1, qui est devenu le titre mensuel accepté à bord des trains de banlieue en zone 1. Avec la carte TRAM 1, des conditions et des tarifs équitables sont assurés à l'ensemble des utilisateurs des trains de banlieue, en fonction de leurs déplacements.

La promotion de la carte mensuelle TRAM

La Carte postale

Depuis février 2002, avec l'abonnement à la Carte postale, les clients peuvent recevoir chaque mois leur carte de transport à domicile et sans frais supplémentaires. Le programme compte déjà plus de 1 000 adhérents, et l'AMT entend doubler le nombre de participants d'ici 2004.

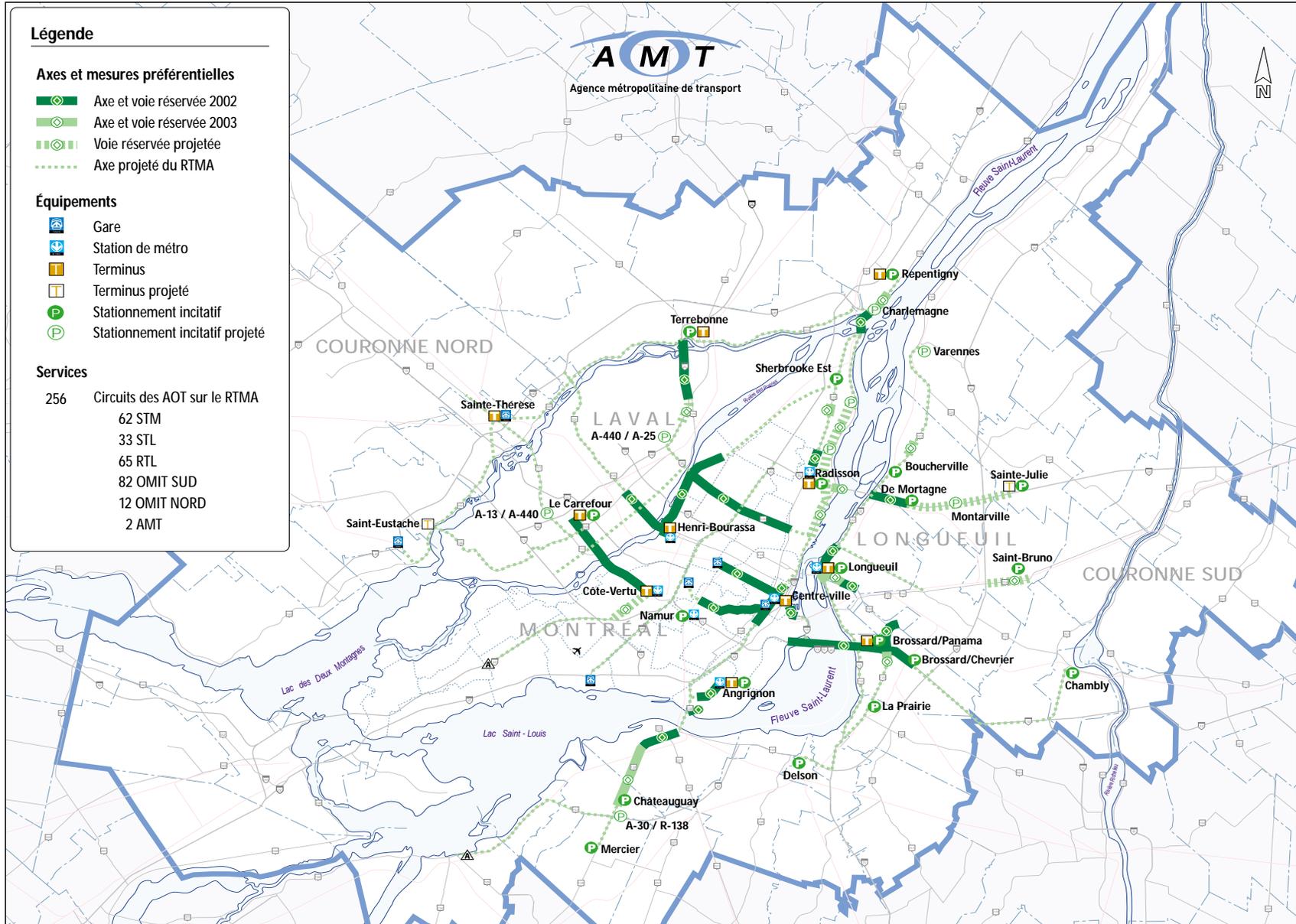
La promotion en partenariat avec des entreprises privées

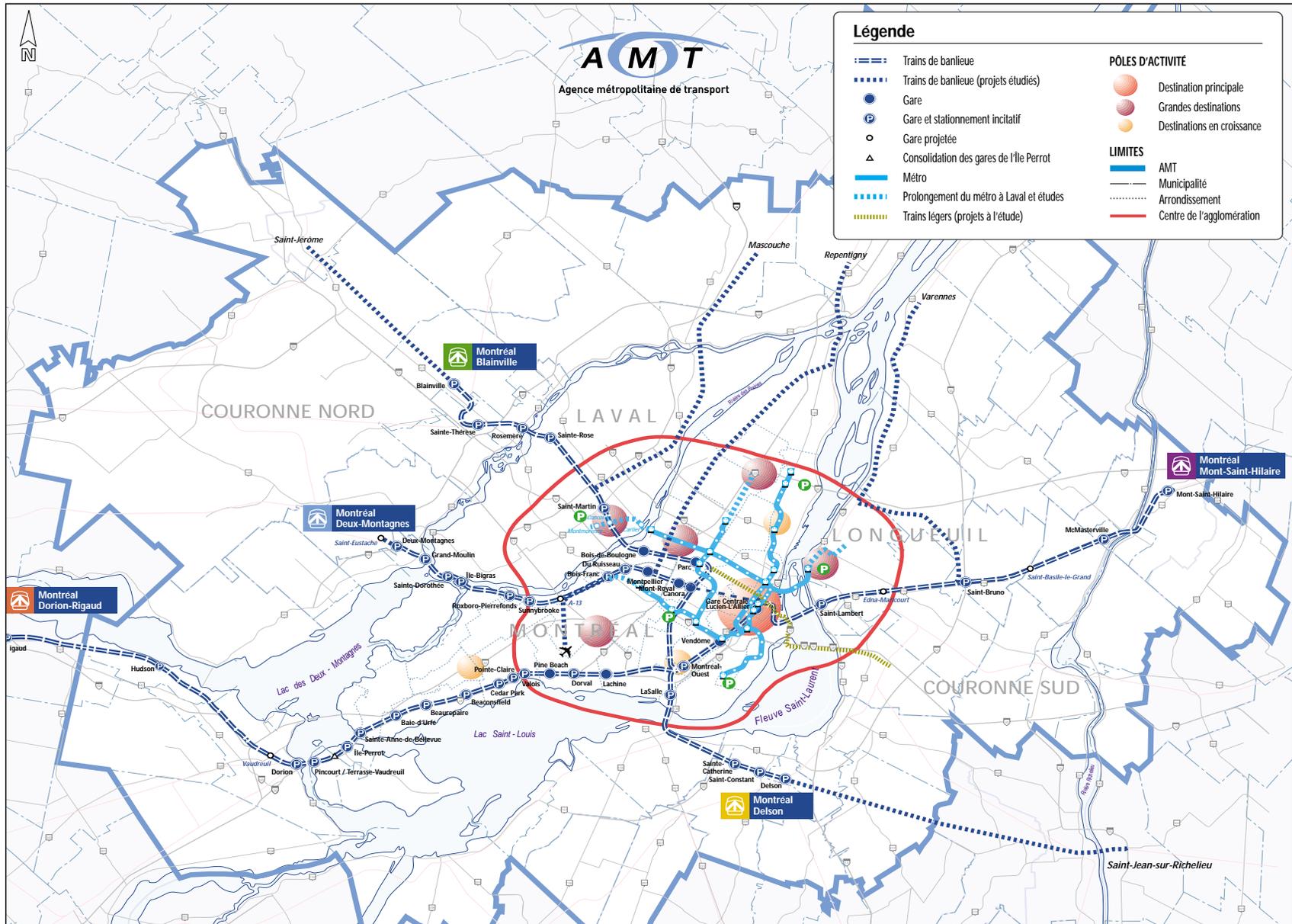
À l'automne 2002, la TRAM et la carte-train ont bénéficié d'une vaste promotion. L'AMT s'est associée à des entreprises privées d'envergure pour offrir des privilèges aux détenteurs de ces cartes : les Canadiens de Montréal en septembre, le Salon Habitat d'automne en octobre et VIA Rail en novembre. L'investissement de l'AMT dans cette campagne a été de l'ordre de 200 000 \$. Des 600 personnes sondées, 40 % déclarent avoir vu, lu ou entendu parler de ces promotions.



Le marketing direct

Forte des résultats du projet-pilote de marketing direct, qui a, en 2001, converti au transport collectif 18 % des automobilistes qui ont reçu un titre de transport à l'essai, l'AMT, avec les organismes de transport de la Rive-Sud, a mené, à l'automne 2002, une vaste campagne de marketing direct auprès de résidents de la Rive-Sud afin de leur faire connaître les services de transport collectif locaux et métropolitains qui desservent leur territoire, et de les inciter à se procurer une carte TRAM pour leurs déplacements. Après trois mois, 26,6 % de ceux qui ont fait l'essai des transports collectifs, avec leur titre gratuit, déclarent acheter désormais leur titre de transport mensuel.





Un développement majeur en six ans

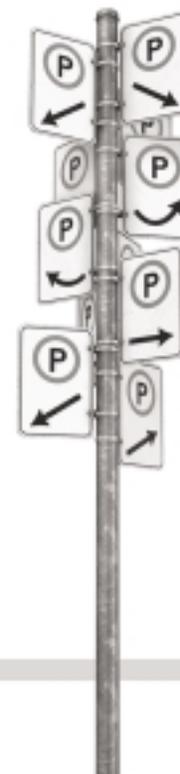
	1996	2002
<i>Voies réservées</i>	9	24
<i>Nombre de km</i>	35,2 km	76,8 km
<i>Achalandage quotidien</i>	97 000	102 000
<i>Terminus</i>	6	11
<i>Nombre de quais</i>	118	160
<i>Express métropolitains</i>	50	2
<i>Achalandage quotidien</i>	50	2 978
<i>Stationnements incitatifs</i>	9	18
<i>Nombre de places de stationnement</i>	4 263	10 191
<i>Achalandage quotidien</i>	2 183	6 463

La flexibilité et l'efficacité des services du RTMA



DÉVELOPPEMENT DU RTMA

En 2002, plus de 256 lignes d'autobus exploitées par des organismes de transport empruntaient les 16 axes du RTMA, dont 2 nouveaux axes actuellement en cours de reconnaissance auprès du gouvernement du Québec. Plusieurs projets marquent l'année 2002.



Corridor Roussillon/Montréal

– Axe de la route 138

Depuis l'ouverture de son prolongement, en octobre 2002, les autobus du CIT Sud-Ouest et du CIT Haut-Saint-Laurent empruntant la voie réservée multifonctionnelle sur la route 132/138 – une voie de 6,05 km partant de Châteauguay vers le pont Mercier via la réserve de Kahnawake – ont connu une hausse de 12 % de leur achalandage par rapport à 2001.

Corridor Rouville/Longueuil/Montréal

– Axe de l'autoroute 10

Depuis décembre 2002, de nouvelles mesures préférentielles, aux heures de pointe, aux approches du terminus Centre-ville (TCV), résolvent les problèmes de congestion qui mettaient en conflit la circulation routière et les services de l'Express Chevrier ainsi que des 700 autobus quotidiens du RTL et des sept CIT : meilleure régularité des services et économie d'exploitation.

De plus, l'aménagement d'une voie réservée en site propre dans le centre de l'autoroute 10 a été amorcé entre le tunnel Chevrier et le pont Champlain à Longueuil. Ces travaux majeurs, réalisés par le MTQ en partenariat avec l'AMT dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Taschereau, seront complétés en 2005.

Corridor L'Assomption/Montréal

– Le Viabus de l'Est

En novembre 2002, l'AMT mettait en opération la voie réservée permanente sur le pont Le Gardeur. Suite à l'élargissement du pont, les autobus du CRT de Lanaudière évitent les longues files d'attente.

En mai 2002, les plans pour la voie réservée en site propre du Viabus de l'Est, dans l'emprise du CN, entre l'autoroute 25 et la 53^e Avenue à Montréal ont été amorcés. En collaboration avec les partenaires locaux, l'AMT a organisé les premières rencontres d'information des citoyens des secteurs traversés afin d'intégrer leurs préoccupations au concept et de mieux répondre à leurs besoins. Avec la STM, l'AMT a participé aux comités directeurs du MTQ et de la Ville de Montréal concernant le projet de réaménagement du boulevard Notre-Dame afin d'y assurer une intégration harmonieuse des mesures préférentielles aux autobus. L'AMT a également amorcé les travaux d'aménagement permanent du stationnement Radisson à Montréal, réouvert en 2000. Ces travaux seront complétés au printemps 2003.

Une courbe d'achalandage qui marque le rôle crucial du RTMA

	1997	2002
Voies réservées (usagers)	16,0 millions	25,5 millions
Taux de croissance		59,4 %
Terminus (usagers)	40,7 millions	52,0 millions
Taux de croissance		27,8 %
Stationnements incitatifs (automobiles)	0,6 million	1,5 million
Taux de croissance		150 %

Autres projets dans les corridors de transport

En 2002, la réalisation de divers travaux a également permis la mise en opération des mesures préférentielles à l'approche du terminus Longueuil, la fin des travaux des mesures préférentielles à l'intersection Auguste/Taschereau avec la Ville de Longueuil et l'agrandissement temporaire des stationnements Terrebonne et Sainte-Julie.



EXPLOITATION DU RTMA

En 2002, les travaux des divers comités de partenaires pilotés par l'AMT ont permis d'améliorer les services offerts aux usagers, notamment sur les voies réservées pont Champlain, Viau / des Laurentides et Côte-des-Neiges / René-Lévesque / Parc.

Deux campagnes pour le respect des voies réservées ont été réalisées en mai et en novembre 2002 conjointement par l'AMT, les corps policiers de Laval, Longueuil et Montréal, la Sûreté du Québec ainsi que les agents de stationnement de la Ville de Montréal.

Grâce à la concertation des partenaires, un plan d'interventions a été retenu, sur la base d'avis d'experts externes, en vue de réouvrir la voie réservée Pie-IX dont les opérations ont été interrompues en juin 2002. La majorité des mesures retenues ont été déployées en 2002. De plus, une étude majeure pour le développement de solutions durables dans cet axe a été entamée.

Équipements métropolitains

En 2002, afin d'améliorer l'utilisation des ressources, l'AMT a octroyé, suite à des appels d'offres, des contrats pour la gestion des équipements métropolitains. De plus, l'AMT a adopté une politique sur l'exploitation des voies réservées métropolitaines qui a permis de clarifier le partage des responsabilités entre les divers partenaires.

Express métropolitains

Une optimisation des services, conjuguée à une forte croissance de l'achalandage, a permis d'augmenter les ratios d'autofinancement à 49,8 % pour l'Express Chevrier (hausse de l'achalandage de 27,0 %) et à 32,7 % pour l'Express Le Carrefour (hausse de l'achalandage de 3,8 %).

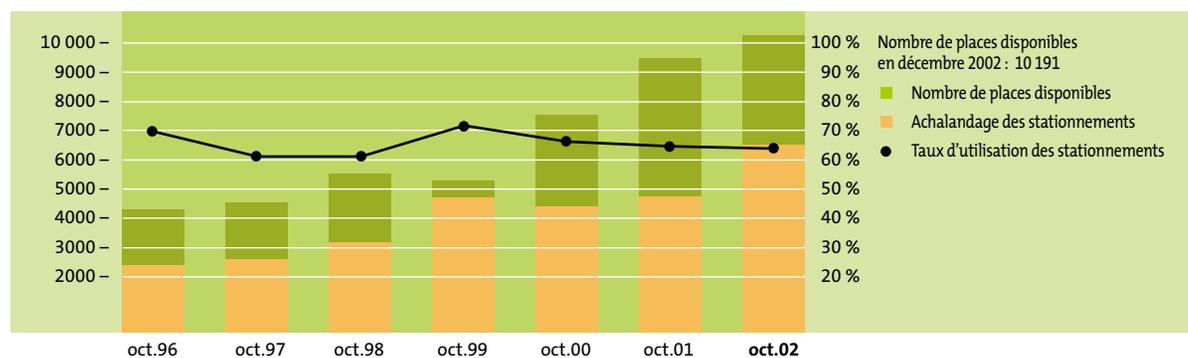
Services complémentaires

Grâce aux efforts des organisations locales, et avec le soutien de l'AMT et du ministère de la Famille et de l'Enfance du Québec, deux centres de la petite enfance (CPE) seront aménagés dès 2003 aux abords du stationnement Chevrier et du terminus Angrignon. L'AMT compte encourager le développement de tels services complémentaires à ses équipements.

En mars 2002, le bâtiment multifonctionnel au terminus Terrebonne a été inauguré avec la Ville, la MRC et le CIT des Moulins. Outre des aires d'attente confortables, il intègre une billetterie, un service d'information aux usagers et un centre d'information touristique.

L'AMT a également complété le développement des services commerciaux au terminus Longueuil. Le développement commercial et publicitaire se poursuivra dans les autres équipements de l'AMT en 2003.

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



TRANSPORT ADAPTÉ

En 2002, plus de 10 000 déplacements métropolitains entre les territoires du RTL, de la STL et de la STM ont été effectués grâce aux mesures favorisant l'intégration des services de transport adapté des trois sociétés de transport.

Forts de ce succès, et avec la collaboration financière du MTQ, l'AMT et les divers organismes de transport adapté (OTA) impliqués ont retenu en novembre 2002 un scénario de service afin d'étendre l'intégration des services de transport adapté aux territoires des couronnes Nord et Sud. L'AMT prévoit la mise en place du projet avec deux premières OTA dès le printemps 2003.

Indicateurs de performance du RTMA

Équipements métropolitains	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Terminis							
Coûts d'exploitation	4 407 653 \$	4 495 363 \$	4 969 583 \$	5 107 426 \$	5 414 856 \$	5 940 978 \$	6 722 236 \$
Achalandage annuel	ND	40 742 614	44 650 835	47 039 037	50 533 839	51 794 154	52 026 834
Nombre de quais offerts (quais-année)	118	118	118	118	128	154	154
Ratio d'utilisation journalier en passagers/quai	ND	946	1 037	1 092	1 080	921	926
Coût d'exploitation par passager	ND	0,1103 \$	0,1113 \$	0,1086 \$	0,1072 \$	0,1147 \$	0,1292 \$
Coût d'exploitation par quai	37 353 \$	38 096 \$	42 115 \$	43 283 \$	42 249 \$	38 578 \$	43 651 \$
Voies réservées							
Coûts d'exploitation	1 350 642 \$	1 389 879 \$	1 794 019 \$	1 751 076 \$	1 816 496 \$	1 843 199 \$	1 789 317 \$
Achalandage annuel	ND	15 956 398	23 875 196	24 996 641	25 614 705	26 317 018	25 496 543
Kilomètres de voies réservées offerts	35,2	37,2	46,1	49,3	68,0	69,6	76,8
Coût d'exploitation par passager	ND	0,0871 \$	0,0751 \$	0,0701 \$	0,0709 \$	0,0700 \$	0,0702 \$
Coût d'exploitation par km de voie	38 371 \$	37 362 \$	38 916 \$	35 519 \$	26 713 \$	26 483 \$	23 298 \$
Stationnements incitatifs							
Coûts d'exploitation	342 705 \$	337 758 \$	392 398 \$	852 683 \$	612 386 \$	992 937 \$	1 068 486 \$
Achalandage annuel	547 872	550 301	643 607	724 173	943 419	1 213 009	1 462 429
Nombre de places-année	3 619	3 601	4 249	5 137	6 219	8 296	10 080
Nombre de places de stationnement en fin d'année	4 263	4 600	5 377	5 308	7 861	9 389	10 191
Taux d'utilisation des stationnements	70 %	63 %	61 %	70 %	68 %	64 %	64 %
Coût d'exploitation par voiture	0,63 \$	0,61 \$	0,61 \$	1,18 \$	0,65 \$	0,82 \$	0,73 \$
Coût d'exploitation par place-année	94,70 \$	93,80 \$	92,35 \$	165,98 \$	98,48 \$	119,69 \$	106,00 \$
Express métropolitains							
Express Chevrier							
Coûts d'exploitation				916 522 \$	1 058 415 \$	1 427 938 \$	1 412 216 \$
Achalandage annuel				256 477	304 622	359 731	456 668
Revenus nets				394 000 \$	615 217 \$	641 000 \$	702 557 \$
Ratio d'autofinancement				42,99 %	58,13 %	45,55 %	49,75 %
Coût d'exploitation par pass-km				0,21 \$	0,20 \$	0,23 \$	0,18 \$
Express Le Carrefour							
Coûts d'exploitation					491 517 \$	1 283 134 \$	925 579 \$
Achalandage annuel					103 464	277 468	287 934
Revenus nets					118 000 \$	278 100 \$	302 391 \$
Ratio d'autofinancement					24,01 %	22,01 %	32,67 %
Coût d'exploitation par pass-km					0,66 \$	0,63 \$	0,44 \$

Six ans de croissance constante

	1996	2002
Nombre de lignes	2	5
Nombre de gares	30	45
Nombre de stationnements	22	35
Nombre de places de stationnement	4 982	12 555
Achalandage	6,9 M	12,9 M
Taux de croissance		85,6 %

Un réseau qui poursuit sa croissance

Avec 12,9 millions de déplacements en 2002, ce qui représente une hausse d'achalandage de 5,6 % par rapport à 2001, le réseau de trains de banlieue poursuit sa croissance. Les points marquants de l'année : ajout de service sur les lignes de Mont-Saint-Hilaire et Delson, ajout de 1 022 places de stationnement, taux de satisfaction générale de la clientèle de 95 % (d'après un sondage effectué en novembre 2002 sur toutes les lignes).

Un réseau de trains de banlieue toujours en croissance pour répondre aux besoins de la population

Ligne Montréal / Deux-Montagnes : un accroissement de la capacité requis

La capacité d'accueil en période de pointe étant atteinte depuis deux ans, il est planifié d'accroître cette capacité en ajoutant des voitures : 5 000 passagers pourraient alors se joindre aux 12 000 clients utilisant déjà le service chaque matin (échéance 2005).

En 2002, 57 places ont été ajoutées et 265 converties en aménagement permanent au stationnement incitatif Bois-Franc, portant le total à 5 341 places, utilisées à un peu plus de 92 %.

Ligne Montréal / Dorion-Rigaud : des améliorations bientôt terminées

La fréquentation de la ligne a connu une baisse au début de l'année 2002, en partie compensée par une remontée significative à l'automne.

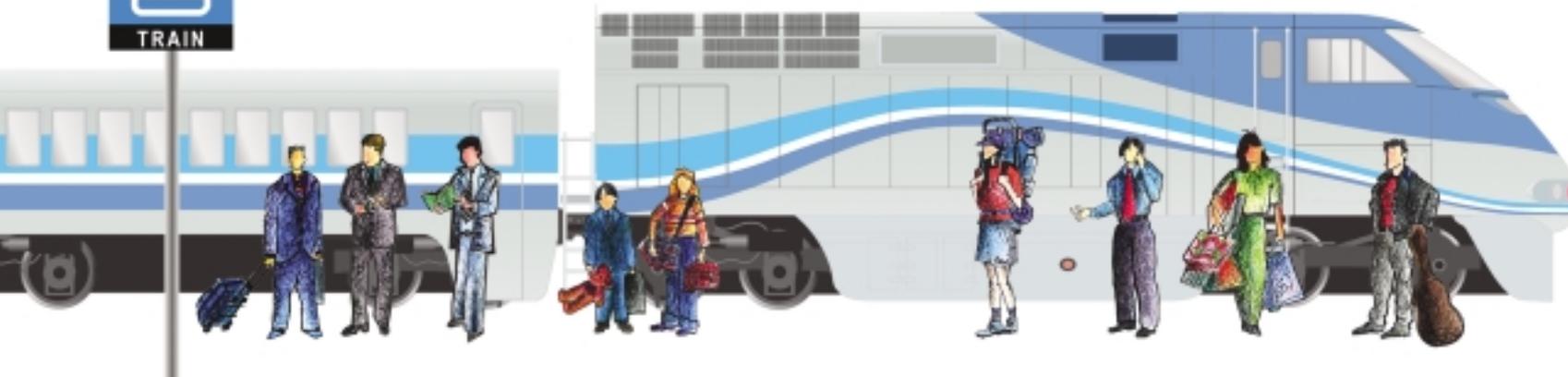
Tel que prévu au plan de développement du transport en commun sur le territoire de la MRC Vaudreuil-Soulanges, plusieurs projets ont été amorcés en 2002 en collaboration avec les municipalités impliquées : nouvelle gare régionale à Vaudreuil-Dorion, consolidation des gares de l'île Perrot, et nouveau site de garage des trains à Vaudreuil, à finir en 2003.

Ligne Montréal / Deux-Montagnes

Nombre de déplacements	7,2 millions
Achalandage	Hausse de 3 %
Ratio d'autofinancement	44,9 %
Taux de ponctualité	99,3 %
Taux de satisfaction de la clientèle	97 %

Ligne Montréal / Dorion-Rigaud

Nombre de déplacements	3,0 millions
Achalandage	Baisse de 3,1 %
Ratio d'autofinancement	22,6 %
Taux de ponctualité	97,7 %
Taux de satisfaction de la clientèle	93 %



Ligne Montréal / Blainville :
un manque de capacité sur le point d'être réglé

Le manque de capacité à bord de certains trains en période de pointe est responsable du plafonnement de l'achalandage.

Pour remédier au problème de capacité, un programme d'accroissement de la capacité au montant de 14,5 M\$ a été complété en 2002. Ce programme inclut la remise en état de 10 voitures additionnelles, l'amélioration des infrastructures ferroviaires et l'agrandissement des stations incitatives.

Ligne Montréal / Mont-Saint-Hilaire :
un potentiel confirmé

Introduite en 2000 comme mesure d'atténuation, cette ligne a connu un grand essor en 2002 avec l'ajout en septembre de deux trains le matin et d'un le soir, ce qui porte le service à quatre trains, matin et soir. Le train se rend depuis septembre jusqu'à la gare Mont-Saint-Hilaire. Avec plus de 4 500 passagers par jour en novembre 2002, ce service amélioré a permis de doubler l'achalandage quotidien.

En 2002, 789 places de stationnement ont été ajoutées, pour un total de 1 764 places occupées à près de 55 % ; les travaux de remise en état de 20 voitures additionnelles sont complétés et l'aménagement du site de garage a été réalisé.

Ligne Montréal / Delson :
un achalandage doublé

Le service de trains entre Delson et Montréal a été amélioré en septembre 2002 en doublant la fréquence, avec un service de quatre trains le matin et le soir. L'achalandage quotidien a atteint plus de 1 780 passagers par jour en novembre 2002, soit deux fois plus qu'en 2001.

Cette expérience pilote sera évaluée au printemps 2003 avec les partenaires impliqués.

Ligne Montréal / Blainville

Nombre de déplacements	1,7 million
Achalandage	Hausse de 0,4 %
Ratio d'autofinancement	59,8 %
Taux de ponctualité	97,2 %
Taux de satisfaction de la clientèle	94 %

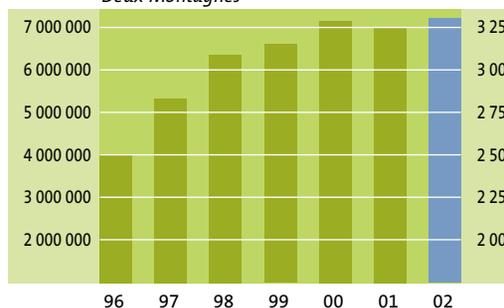
Ligne Montréal / Mont-Saint-Hilaire

Nombre de déplacements	0,7 million
Achalandage	Hausse de 149 %
Ratio d'autofinancement	19,1 %
Taux de ponctualité	98,2 %
Taux de satisfaction de la clientèle	93 %

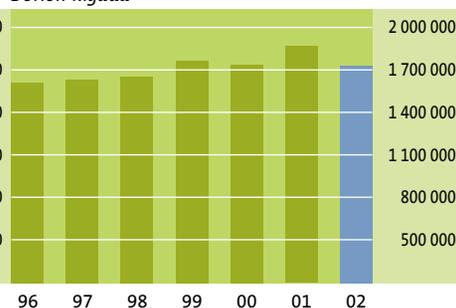
Ligne Montréal / Delson

Nombre de déplacements	0,2 million
Achalandage	Hausse de 304 %
Ratio d'autofinancement	22,8 %
Taux de ponctualité	98,3 %
Taux de satisfaction de la clientèle	98 %

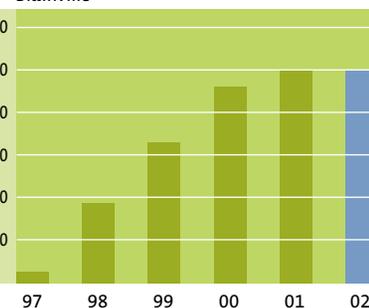
Achalandage des lignes de trains de banlieue
 Deux-Montagnes



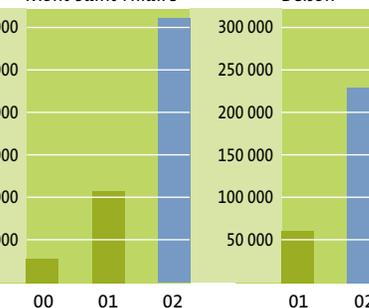
Dorion-Rigaud



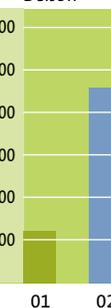
Blainville



Mont-Saint-Hilaire



Delson



En 2002, près de 8 000 personnes découvrent les attraits de la région en train de banlieue.

Les Escapades en train, ce sont des sorties variées que l'AMT organise depuis trois ans pour faire découvrir la région métropolitaine, avec la particularité originale de s'y rendre en train. Tout en s'autofinçant, ces activités font la promotion des trains de banlieue et contribuent au développement économique et touristique de la région.

Les Escapades en train : un levier de développement économique

En 2002, les Escapades en train ont connu un grand essor, avec quatre sorties différentes offertes. Les trois premiers circuits, proposés tout au cours de l'été, *La vie animale*, *La route champêtre* et *L'Express du musée*, ont attiré plus de 3 600 voyageurs. La quatrième escapade, *Pommes en train*, une activité offerte aux familles aussi bien qu'aux écoles et aux services de garde au début de l'automne, a quant à elle intéressé 4 000 personnes. Ces escapades ont été imaginées et développées en partenariat avec l'Office des Basses-Laurentides, l'organisme *Pommes en fête* et le Musée ferroviaire canadien Delson-Saint-Constant.

Des activités hivernales, offertes pour la première fois au début de 2003, viennent confirmer le potentiel de développement économique de ce projet, et ce, en toute saison.

Les études de développement

En 2002, l'AMT a terminé ou amorcé les études de nouvelles lignes : Mascouche, Repentigny, Varennes, Dorval et Saint-Jérôme. De plus, elle a produit un document portant sur la planification du réseau de trains de banlieue et du matériel roulant.

Services complémentaires

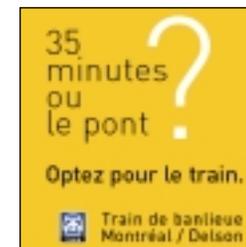
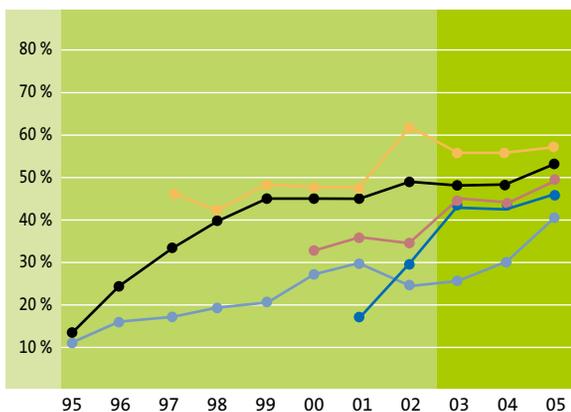
À la gare McMasterville, de la ligne Mont-Saint-Hilaire, un centre de la petite enfance devrait ouvrir ses portes au cours de 2003. Des discussions sont en cours pour en implanter un à la gare Sainte-Rose, de la ligne de Blainville.

Des promotions spécifiques

Tout au long de l'année, plusieurs campagnes ont été réalisées pour faire connaître les nouveaux services, inciter les usagers occasionnels à se procurer des tickets-train, ou encore rappeler le principe de paiement sur l'honneur en vigueur sur tout le réseau de trains de banlieue.

Ratio d'autofinancement des trains de banlieue :

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



Indicateurs de performance des trains de banlieue

Ligne / indicateurs	1995 *	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Deux-Montagnes								
Coûts d'exploitation	24 370 000 \$	22 277 222 \$	21 669 288 \$	23 096 361 \$	24 282 000 \$	24 708 718 \$	25 969 967 \$	27 317 612 \$
Achalandage annuel	1 539 000	4 033 000	5 172 000	6 423 000	6 791 217	7 219 607	7 023 300	7 232 800
Revenus nets	3 309 000 \$	5 307 733 \$	7 341 158 \$	9 388 565 \$	11 032 218 \$	11 736 641 \$	12 162 960 \$	12 252 440 \$
Ratio d'autofinancement	13,58 %	23,83 %	33,88 %	40,65 %	45,43 %	47,50 %	46,83 %	44,85 %
Coût d'exploitation par pass-km	N/D	0,31 \$	0,20 \$	0,20 \$	0,20 \$	0,19 \$	0,21 \$	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 \$	18 976 354 \$	19 602 876 \$
Achalandage annuel	2 997 000	2 907 000	2 908 000	2 932 000	3 045 248	3 029 537	3 137 200	3 039 400
Revenus nets	2 713 000 \$	3 379 965 \$	3 653 044 \$	3 692 657 \$	4 387 393 \$	4 264 812 \$	4 560 803 \$	4 431 498 \$
Ratio d'autofinancement	12,06 %	16,44 %	17,53 %	19,25 %	22,66 %	22,46 %	24,03 %	22,61 %
Coût d'exploitation par pass-km	0,36 \$	0,34 \$	0,34 \$	0,31 \$	0,30 \$	0,30 \$	0,29 \$	0,32 \$
Blainville								
Coûts d'exploitation			784 000 \$	4 666 054 \$	6 480 000 \$	8 188 090 \$	8 076 509 \$	8 444 864 \$
Achalandage annuel			252 000	790 000	1 204 790	1 611 430	1 715 700	1 723 100
Revenus nets			381 000 \$	1 986 464 \$	3 153 402 \$	4 353 509 \$	5 054 740 \$	5 047 288 \$
Ratio d'autofinancement			48,60 %	45,56 %	48,66 %	53,17 %	62,59 %	59,77 %
Coût d'exploitation par pass-km			N/D	0,28 \$	0,25 \$	0,24 \$	0,22 \$	0,20 \$
Mont-Saint-Hilaire								
Coûts d'exploitation						2 353 094 \$	5 293 602 \$	8 421 418 \$
Achalandage annuel						131 820	263 300	656 500
Revenus nets						362 694 \$	807 181 \$	1 609 658 \$
Ratio d'autofinancement						15,41 %	15,25 %	19,11 %
Delson								
Coûts d'exploitation							865 973 \$	2 692 095 \$
Achalandage annuel							56 300	227 200
Revenus nets							169 353 \$	613 113 \$
Ratio d'autofinancement							19,56 %	22,77 %

* Selon les données fournies par la STM

Avec une augmentation de 2,1 % de l'achalandage en 2002, et 50 % des déplacements en transport en commun dans la région, le métro, exploité par la STM, représente la colonne vertébrale des transports collectifs en milieu urbain. La rénovation du réseau existant et sa consolidation sont des enjeux majeurs pour assurer des déplacements en transport collectif efficaces tant aux personnes vivant à Montréal qu'à celles résidant à l'extérieur de l'île, dont près de 90 % utilisent le métro comme deuxième mode de déplacement. Les besoins en investissement pour le maintien du patrimoine du métro totalisent 1 691,4 M\$, dont un montant de 872,2 M\$ pour le remplacement des voitures MR63 du métro et 605,8 M\$ pour le projet Réno-Systèmes complet.

Le métro : la colonne vertébrale des transports collectifs en zone urbaine

La rénovation du réseau de métro

L'AMT contribue à la rénovation du réseau de métro. Elle s'est engagée en 2002 dans le premier volet du programme Réno-Systèmes à hauteur de 12,5 % des coûts, évalués à 311,0 M\$, après avoir contribué de 1998 à 2000 selon les mêmes principes à Réno-Stations (60 M\$). Ces travaux s'échelonnent de 2002 à 2006.

Le financement métropolitain du métro

Avec une aide métropolitaine de 42,5 M\$ en 2002, et 16,9 M\$ de recettes métropolitaines attribuées au métro, l'AMT finance une partie importante du déficit du métro. Cette contribution, en hausse de 7,9 %, provient en partie des non-résidents de Montréal au financement du métro.

Le prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval

L'AMT agit comme maître d'œuvre de ce grand projet, en collaboration avec ses partenaires, le MTQ, la Ville de Laval, la Ville de Montréal, la STL, la STM et les CIT. Trois nouvelles stations seront mises à la disposition du public : Cartier, de la Concorde (intermodale avec le train de banlieue Montréal/Blainville) et Montmorency (station terminale). Des stationnements incitatifs de quelque 3 000 places seront intégrés aux stations. Le projet, dont les coûts sont évalués à 378,8 M\$ (\$ 1999), est financé à 100 % par le MTQ. La mise en service de ce tronçon de 5,2 km de métro est prévue pour janvier 2006.

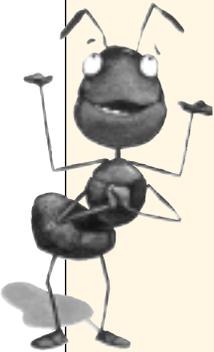


Un programme d'information régulier

Le programme d'information lancé en 2001 s'est poursuivi en 2002. Des bulletins et de nombreux avis aux citoyens ont été produits. En plus des rencontres qui ont eu lieu, la ligne téléphonique info-travaux ainsi que le site Internet et l'adresse de courriel spécifique au métro ont permis d'assurer une communication continue avec les citoyens, et plus particulièrement les riverains des chantiers.

De plus, la campagne de sensibilisation à la sécurité « Mes roues sont plus grosses que les tiennes ! » spécialement conçue pour les 2 500 enfants des cinq écoles primaires des quartiers touchés par la construction du métro à Laval a été réalisée en juin 2002.

correspondant



Lancement des travaux en 2002

La première pelletée de terre s'est faite en mars 2002. Depuis, quatre chantiers sur les sept prévus à Laval ont été ouverts, et les travaux d'excavation du tronçon du tunnel Cartier de 1,2 km et celui de Montmorency de 1,8 km ont commencé ; ceci représente, pour 2002, environ 60 année-personnes travaillées sur l'ensemble des chantiers.

Contrats majeurs octroyés en 2002 à l'intérieur des budgets et des échéanciers

- Tronçon de la Concorde à la firme EBC Inc. (33,8 M\$)
- Tronçon Cartier à la firme Neilson Inc. (24,4 M\$)
- Travaux de l'arrière-gare et du garage Montmorency à la firme Simard-Beaudry Construction Inc. (43,7 M\$)

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

En janvier 2002, l'AMT a déposé au ministre des Transports et au MTQ les résultats des études réalisées en partenariat, 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 compte 5,3 km avec cinq stations et un stationnement 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).



métro

Le train léger, ou tramway moderne, est un mode de transport collectif rapide et moderne, reconnu mondialement comme étant fiable, sécuritaire et confortable. Il fonctionne à l'électricité, source d'énergie renouvelable au Québec, peu coûteuse et surtout non polluante, facteur positif d'appui au Protocole de Kyoto pour la réduction des gaz à effet de serre. Facile d'accès, il s'intègre bien dans un centre urbain, sans nuire à la qualité de vie des résidents. L'expérience démontre qu'il réduit la congestion routière des villes, qu'il facilite le déplacement des personnes et qu'il contribue au renouveau urbain en attirant commerçants, résidents et visiteurs et en redessinant la ville.

Le train léger, pour une nouvelle mobilité urbaine

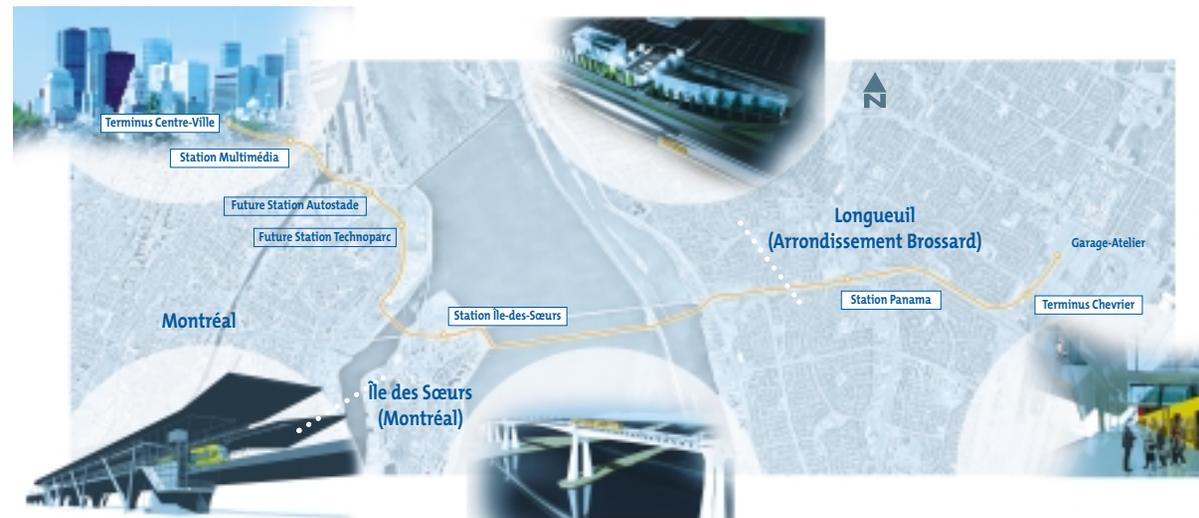
Le train léger entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal

Le débit journalier sur le pont Champlain a doublé au cours des 20 dernières années ; plus de 20 000 voitures empruntent ce pont aux heures de pointe ; la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain a atteint le niveau de saturation. Dès lors, le train léger entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal représente une solution novatrice et à long terme pour augmenter considérablement l'offre de transport collectif dans cet axe, tel que démontré dans l'étude de faisabilité de 2000.

Les ministères des Transports du Canada et du Québec ont mandaté l'AMT pour réaliser, au coût de 14 M\$ partagé à parts égales, les études d'avant-projet :

- les études de transport, qui permettront de mieux qualifier chacun des tracés étudiés, notamment en prévoyant l'achalandage, l'accessibilité, les besoins d'intégration des services d'autobus, l'insertion urbaine ;
- les études techniques, qui comprennent les études préparatoires, les plans et devis préliminaires et définitifs ainsi que les appels d'offres internationaux ;
- les études environnementales, justifiant le projet et ses impacts.

Les résultats des études d'avant-projet seront disponibles à la fin de 2003 pour décision de réalisation.



Le train léger entre la Rive-Sud et Montréal

Les avantages :

- *rapide* : 13,2 minutes depuis le terminus Chevrier jusqu'au centre-ville, plutôt que 25 minutes en autobus ;
- *efficace* : capacité de 60 000 passagers en pointe du matin et du soir ;
- *moderne* : mode de transport à la fine pointe de la technologie, qui renvoie l'image d'une région prospère et dynamique ;
- *intermodal* : arrimage avec les services d'autobus et de métro existants ;
- *écologique* : fonctionnement à l'électricité ;
- *catalyseur de développement économique et urbain*.

L'échéancier :

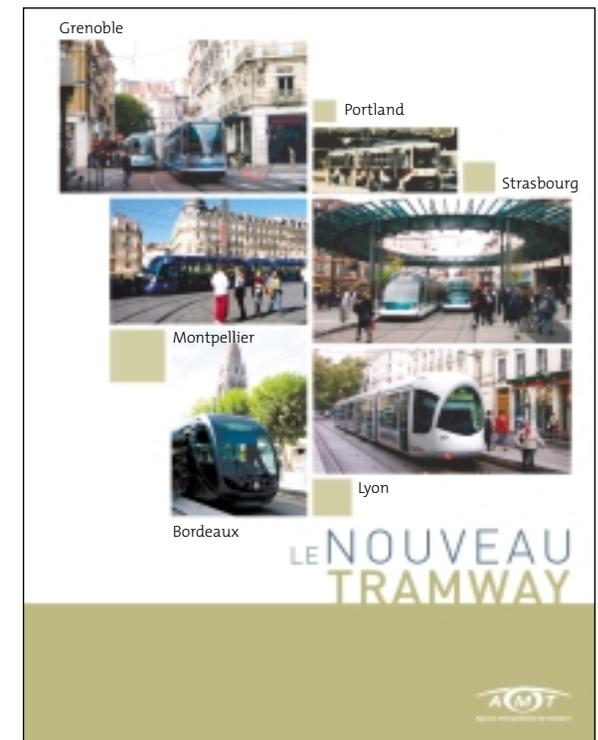
- *études d'avant-projet* (octobre 2001 à l'automne 2003) :
 - études techniques (octobre 2001 à novembre 2003) ;
 - études de transport (novembre 2001 à février 2003) ;
 - études environnementales (septembre 2001 à mars 2003).
- *processus gouvernemental* :
 - dépôt du projet auprès du ministère de l'Environnement du Québec et de l'autorité responsable au gouvernement du Canada (Transport Canada) (septembre 2003) ;
 - processus d'audiences publiques devant le BAPE (automne 2003) ;
 - obtention des autorisations et approbations nécessaires pour le début de la construction.
- *Construction prévue* : 4 ans.

Le train léger dans l'axe de l'avenue du Parc

Depuis le printemps 2002, les études de faisabilité, visant l'aménagement d'un train léger sur l'avenue du Parc, sont dirigées par l'AMT, en collaboration avec le MTQ, le MAMM, la Ville de Montréal et la STM. Ces études, réalisées au coût de 0,6 M\$, visent à déterminer le tracé, à estimer le nombre d'usagers, à décider d'un mode d'insertion et à mesurer les coûts d'un tel projet. Elles ont aussi pour but d'analyser le potentiel de revitalisation de cette importante artère commerciale, de plus en plus achalandée.

Mission nouveau tramway

Une délégation québécoise, composée de représentants de l'AMT, du MTQ, de la Ville de Montréal et du Réseau de transport de la Capitale, a effectué en octobre 2002 une mission en France et aux Pays-Bas. En visitant les villes de Paris, Amsterdam, Lyon et Bordeaux, les décideurs québécois se sont initiés aux diverses expériences d'implantation d'un train léger en milieu urbain. Le document *Nouveau tramway* a été publié.



En 2002, l'AMT, le RTL, la STL, la STM, les CIT, le CRT de Lanaudière, les villes de Saint-Eustache et Sainte-Julie, et le Réseau de la Capitale de Québec, ont poursuivi leur démarche commune en vue d'automatiser la vente des titres de transport et la perception des recettes.

Un protocole d'entente définit :

- une architecture centralisée pour le futur système ;
- une carte commune pour supporter tous les titres de transport de la région métropolitaine ;
- des équipements de vente et perception qui seront la propriété des organismes de transport ;
- une gestion autonome par chaque organisme.

L'ensemble ainsi défini est acquis dans le cadre d'un appel d'offres commun pour lequel un mandat a été confié à la STM. La consultation a débuté en juillet 2002 et le dépôt des soumissions a eu lieu le 17 février 2003. Le système central, la carte et les équipements qui seront choisis par les organismes de transport devront recevoir l'agrément de l'AMT, qui est garante de l'application de la tarification métropolitaine dans toute la région ainsi que de la compatibilité des équipements.

L'adjudication du contrat devrait intervenir vers la fin du premier semestre de 2003 et la mise en service généralisée du système sur l'ensemble de la région métropolitaine au cours du premier semestre de 2006. Ainsi, les autobus, les stations de métro et les gares de trains de banlieue seront équipés de lecteurs de cartes à puce, ce qui donnera plus de flexibilité et générera des économies substantielles. Le coût du projet est évalué à 145 M\$.

LE VÉLO

Le vélo à l'heure de l'intermodalité

Depuis l'adoption, en 1999, de sa politique favorisant l'intermodalité vélo/transport collectif, élaborée en collaboration avec les organismes de vélo, l'AMT multiplie les initiatives originales pour faciliter l'utilisation du vélo, dans le cadre des loisirs, du travail ou des études.

Le Vélo en libre-service : une initiative qui fait des émules

Pendant l'été 2002, les 2 500 employés du 500, Place d'Armes géré par Alfid ont eu accès à dix vélos en libre-service pendant les heures de bureau. Au cours de l'été, plus de 300 utilisateurs d'une vingtaine de compagnies résidentes ont profité de ce service. Ce dernier est déjà populaire auprès de propriétaires du centre-ville pour 2003.

Le Vélo-Bus des Moulins : un projet-pilote plein de promesses

Durant la belle saison, le service Vélo-Bus des Moulins offre le transport de vélos à l'avant de certains autobus du CIT des Moulins, et ce, sans frais supplémentaires. Ce projet-pilote, qui représente un investissement de 50 000 \$, est le fruit d'un partenariat entre le CIT des Moulins, le MTQ et l'AMT. En 2002, plus de 500 déplacements ont été effectués, en 21 semaines de service. Ce projet devrait s'étendre à d'autres organismes de transport en 2003.

Ces deux initiatives s'ajoutent aux nombreux projets en cours, comme Taxi-Vélo, organisé en partenariat avec Vélo

Québec, ainsi que des programmes d'accessibilité et de stationnement aux équipements métropolitains et aux gares de trains de banlieue, ainsi qu'à bord des trains de banlieue. En 2002, 355 places ont été ajoutées sur tout le réseau portant le nombre de places à 1 686.



Gestion — Administration rigoureuse, dynamisme, responsabilisation, innovation, concertation, transparence, équité, respect des budgets, des échéanciers et des priorités qualifient la gestion de l'AMT. Toutes les personnes impliquées dans la réalisation de sa mission y travaillent avec vigueur dans un même but : atteindre les objectifs fixés pour que l'AMT soit toujours plus performante et plus innovatrice, et les services aux clients meilleurs.

ensemble

Un léger surplus redistribué

L'AMT a pu dégager un léger surplus de 612 000 \$ en 2002, duquel 600 000 \$ ont été répartis entre les AOT au prorata des aides métropolitaines ayant atteint leur plafond budgétaire.

Le Fonds d'exploitation : un léger surplus.

LES REVENUS

Remises gouvernementales

Les revenus de la taxe sur l'essence et du droit d'immatriculation sont en hausse de 5,4 M\$ par rapport au budget, et de 4,7 M\$ comparativement à 2001, soit une progression respective de 6,3 % et de 5,4 %. L'ajout de municipalités suite à l'agrandissement du territoire de l'AMT et la croissance du parc automobile sont en grande partie responsables de cette hausse de revenus.

Recettes associées aux trains de banlieue

Grâce à la nouvelle hausse de l'achalandage, les revenus des trains sont de 50,8 M\$, soit 6,3 M\$ de plus qu'en 2001. Ces hausses découlent, en partie, de la mise en place, depuis septembre 2002, d'un service de quatre départs matin et soir sur les deux nouvelles lignes de trains Mont-Saint-Hilaire et Delson. Les recettes de la ligne de Deux-Montagnes ont également connu une progression passant de 13,6 M\$ à 14,9 M\$, soit une hausse de 9,6 % par rapport à l'année 2001.

Recettes métropolitaines TRAM

L'augmentation des recettes s'explique principalement par la croissance des ventes de 6,5 % des cartes TRAM 4 à 8 et de la popularité des titres intermédiaires pour les étudiants de 18 à 21 ans qui ont connu une hausse des ventes de 5,1 % en 2002. Après affectation de 16,7 M\$ aux trains de banlieue et de 0,7 M\$ aux express métropolitains, les recettes métropolitaines totalisent 45,4 M\$, soit 1,5 M\$ de plus qu'en 2001, représentant une hausse annuelle de 3,4 %.

Autres

Le faible taux d'intérêt obtenu sur les placements en cours d'année, l'absence de surplus d'encaisse et le report de certaines activités commerciales n'ont pas permis de générer les revenus prévus au budget de 2002, ce qui explique, en grande partie, une baisse des revenus divers de 1,1 M\$ par rapport à 2001.

LES DÉPENSES

Aides métropolitaines et autres

En 2002, avec des remises gouvernementales plus élevées de 4,7 M\$, l'AMT a pu distribuer aux organismes de transport les aides aux AOT de 61,0 M\$, en hausse de 4,7 M\$, soit 8,4 % par rapport à 2001. L'aide métropolitaine de base est de 55,0 M\$ et l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire est de 4,2 M\$, représentant une hausse de 4,1 M\$. Le soutien au développement au montant de 1,6 M\$, en croissance de 0,6 M\$, a été investi principalement dans le plan de promotion sociétale, le développement du centre d'information, les projets pour favoriser l'intermodalité vélo/transport en commun/taxis, la Carte postale et le marketing direct.

Partage des recettes métropolitaines TRAM

Les recettes métropolitaines de la carte régionale s'élèvent à 45,4 M\$, en hausse de 3,4 % par rapport à 2001. Ces recettes ont été intégralement versées aux organismes de transport : RTL (13,0 M\$), STL (6,9 M\$), STM (18,7 M\$), et CIT/OMIT (6,8 M\$).

Trains de banlieue

Les coûts de gestion et d'exploitation des trains de banlieue s'élevèrent à 66,6 M\$, soit 6,4 M\$ de plus qu'en 2001 et 0,2 M\$ de moins que le budget. L'augmentation des coûts par rapport à 2001 s'explique principalement par l'ajout de services sur deux lignes (Mont-Saint-Hilaire et Delson) et par des travaux d'entretien non prévus sur la ligne de Deux-Montagnes.

Équipements métropolitains

Conformément aux prévisions budgétaires de 2002, les coûts de gestion et d'exploitation des équipements métropolitains sont de 9,6 M\$, comparativement à 8,8 M\$ pour 2001, soit une hausse de 0,8 M\$. Ces coûts tiennent compte des nouveaux équipements et des modifications apportées aux équipements existants telles que l'amélioration des services de billetterie métropolitaine, l'ajout de 7,2 km de voie réservée, l'ajout de mesures préférentielles pour autobus, et l'addition de 802 places de stationnement.

Fonds d'exploitation

<i>[en millions de dollars]</i>	Budget 2002	Réel 2002	Écart Budget / Réel	Réel 2001	Écart 2002/2001
Revenus					
Remises gouvernementales (essence, immatriculation)	86,32	91,71	5,39	87,03	4,68
Sources associées aux trains	53,50	50,82	(2,68)	44,53	6,29
Recettes métropolitaines	49,95	45,40	(4,55)	43,91	1,49
Subvention gouvernementale pour la dette :					
Trains de banlieue	14,22	14,22	—	15,25	(1,03)
Équipements métropolitains	2,09	2,09	—	9,22	(7,13)
Express métropolitains	1,58	1,23	(0,35)	1,22	0,01
Facturation des coûts des équipements métropolitains	2,26	1,99	(0,27)		1,99
Autres	2,05	1,03	(1,02)	2,09	(1,06)
	211,97	208,49	(3,48)	203,25	5,24
Dépenses					
Réseau métropolitain :					
Aides métropolitaines et autres	60,28	60,96	0,68	56,25	4,71
Équipements métropolitains	9,50	9,60	0,10	8,78	0,82
Trains de banlieue	66,85	66,63	(0,22)	60,20	6,43
Partage des recettes métropolitaines	49,95	45,40	(4,55)	43,91	1,49
Service de la dette :					
Trains de banlieue	14,22	14,22	(0,00)	15,40	(1,18)
Équipements métropolitains	2,55	2,56	0,01	9,82	(7,26)
Express métropolitains	2,19	2,32	0,13	2,71	(0,39)
Frais de fonctionnement	4,09	4,24	0,15	3,96	0,28
Autres	2,34	2,55	0,21	1,46	1,09
	211,97	208,48	(3,49)	202,49	5,99
Résultat net de l'exercice	—	0,01	0,01	0,76	(0,75)
Réserve pour activités futures (déficit) au début de l'exercice	—	—	—	(0,76)	—
Réserve pour activités futures à la fin de l'exercice	—	0,01	—	—	—

Par le biais du Fonds d'immobilisations métropolitain, l'AMT contribue au maintien du patrimoine du RTMA, du métro et des trains de banlieue. Elle stimule également le développement du réseau de transport en commun, notamment par la réalisation d'études, la mise en place de nouvelles lignes de trains, la construction du métro à Laval, et la réalisation de nouveaux stationnements incitatifs, voies réservées et terminus. Ceci dans le but d'accroître les déplacements des personnes par les transports autres que l'auto en solo et de développer des services attrayants, efficaces et économiques.

Le Fonds d'immobilisations de l'AMT finance 25 % et le MTQ 75 % de la plupart des dépenses d'immobilisations à l'exception du métro financé à 100 % par le MTQ.

Le Fonds d'immobilisations stimule l'achalandage.

Le programme d'immobilisations 2002-2003-2004 est de 1,7 milliard de dollars, incluant les prolongements du métro et l'avant-projet du futur train léger reliant la Rive-Sud à Montréal. Il intègre les projets annoncés dans le Plan de gestion des déplacements.

En 2002, les 63 municipalités du territoire de l'AMT ont versé au Fonds d'immobilisations, 1 ¢ par 100 \$ de leur richesse foncière, soit 15,5 M\$. En raison de la baisse des valeurs foncières, ce niveau des contributions pour 2002 est inférieur aux prévisions de 17 M\$ fixées lors de la création de l'AMT en 1996. Le coût des travaux autorisés s'élève à 697,3 M\$. Le programme triennal d'immobilisations s'élève à 820,7 M\$ 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 train léger).

Projets terminés en 2002 : 86,2 M\$

Au cours de l'année 2002, l'AMT a terminé, en concertation avec ses partenaires et à l'intérieur des budgets et des échéanciers, 35 projets qui totalisent 86,2 M\$, comparativement à 16 projets terminés pour un montant de 44,2 M\$ en 2001.

Les principaux projets terminés sont les suivants :

- mise en place terminée des voies réservées 132/138 et Le Gardeur ;
- gestion de la circulation au terminus Centre-ville ;
- ligne de trains Mont-Saint-Hilaire – service complet ;
- site de garage de Vaudreuil ;
- accroissement de la capacité de la ligne de trains Blainville.

Projets dont les travaux sont en cours (de 1999 à 2006) : 697,3 M\$

Les projets en cours totalisent un budget prévu de 697,3 M\$ alors que les dépenses encourues au 31 décembre 2002 se chiffrent à 90,2 M\$. Ceci représente un taux d'avancement de 10,9 % 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 13 %, le taux d'avancement des autres projets se situe à 9,4 %.

Les principaux projets en cours sont les suivants :

- prolongement du métro à Laval ;
- contribution au métro : programme Réno-systèmes ;
- automatisation des équipements de vente des titres et de perception des recettes ;
- plusieurs équipements du RTMA (stationnements incitatifs, voies réservées, terminus et autres mesures préférentielles sur le réseau de transport local et métropolitain) ;
- études des lignes de trains de banlieue Varennes et Repentigny, du train léger reliant la Rive-Sud à Montréal et du train léger dans l'axe de l'avenue du Parc ;
- remplacement des voitures de la ligne de trains Dorion-Rigaud ;
- accroissement de la ligne de trains Deux-Montagnes.

Au total, pour les projets en cours et terminés en 2002, 116,9 M\$ ont été dépensés en 2002 pour les dépenses d'immobilisations, dont la partie de l'AMT est payée comptant.

Programme triennal d'immobilisations 2002-2003-2004

Description [en milliers de dollars]	Dépenses au 01.01.2002	Projets autorisés en cours 2000-2004	Nouvelles initiatives 2002-2004	Sous-total 2000-2004	Engagements ultérieurs Projets autorisés	Nouvelles initiatives	Total	%																																	
Volet I - Maintien du patrimoine																																									
Métron Réno-systèmes (part AMT de 12,5 % sur un projet de 311 M\$)	-	12 500,0	-	12 500,0	26 375,0	-	38 875,0	2,4%																																	
Maintien des infrastructures, gares et matériel roulant (trains)	3 015,0	28 003,8	111 000,0	139 003,8	-	-	142 018,8	8,6%																																	
Transfert des actifs	800,0	2 200,0	-	2 200,0	-	-	3 000,0	0,2%																																	
Entretien majeur des équipements métropolitains	400,0	1 500,0	-	1 500,0	-	-	1 900,0	0,1%																																	
Total	4 215,0	44 203,8	111 000,0	155 203,8	26 375,0	-	185 793,8	11,2%																																	
Volet II - Consolidation des axes																																									
12 stationnements incitatifs dont 5 projets déjà autorisés	21 385,5	7 098,8	3 260,0	10 358,8	-	-	31 744,2	1,9%																																	
13 voies réservées dont 8 projets déjà autorisés	11 163,3	42 094,5	820,0	42 914,5	9 000,0	-	63 077,8	3,8%																																	
5 terminus dont 3 projets déjà autorisés	1 303,9	9 631,9	500,0	10 131,9	-	-	11 435,8	0,7%																																	
Total	33 852,7	58 825,2	4 580,0	63 405,2	9 000,0	-	106 257,9	6,4%																																	
Volet III - Mesures préférentielles et incitatives aux réseaux locaux																																									
Équipements de vente et de perception	955,1	1 200,0	-	1 200,0	7 844,9	-	10 000,0	0,6%																																	
Mesures préférentielles sur le réseau métropolitain	1 207,0	7 374,2	5 729,5	13 103,7	500,0	-	14 810,7	0,9%																																	
Total	2 162,1	8 574,2	5 729,5	14 303,7	8 344,9	-	24 810,7	1,5%																																	
Volet IV - Accroissement de la capacité et permanence des trains de banlieue																																									
Ligne de trains Dorion-Rigaud	3 289,3	10 466,0	-	10 466,0	-	-	13 755,3	0,8%																																	
Ligne de trains Blainville (accroissement)	2 500,0	27 267,5	6 620,0	33 887,5	-	3 319,8	39 707,3	2,4%																																	
Ligne de trains Mont-Saint-Hilaire	20 526,3	12 313,7	2 000,0	14 313,7	900,0	3 384,0	39 124,0	2,4%																																	
Ligne de trains Delson	6 673,2	3 190,0	1 500,0	4 690,0	2 014,0	15 284,0	28 661,2	1,7%																																	
Études (Mascouche, Repentigny, Varennes et autres)	250,0	4 80,0	-	480,0	-	-	730,0	0,0%																																	
Total	33 238,8	53 717,2	10 120,0	63 837,2	2 914,0	21 987,8	121 977,8	7,4%																																	
Volet V - Développement du réseau métropolitain																																									
Prolongement de la ligne de métro Laval	21 051,0	267 600,0	-	267 600,0	90 149,0	-	378 800,0	22,9%																																	
Prolongements des lignes de métro Longueuil et Anjou	6 800,0	-	200 000,0	200 000,0	-	507 300,0	714 100,0	43,2%																																	
Train léger Rive-Sud/Montréal et études avenue du Parc	1 000,0	13 600,0	-	13 600,0	-	-	14 600,0	0,9%																																	
Ligne de trains Deux-Montagnes (accroissement)	352,3	8 472,7	33 327,0	41 799,7	2 700,0	59 448,0	104 300,0	6,3%																																	
Études d'optimisation des lignes de trains de banlieue	120,9	-	1 000,0	1 000,0	-	-	1 120,9	0,1%																																	
Total	29 324,2	289 672,7	234 327,0	523 999,7	92 849,0	566 748,0	1 212 920,9	73,4%																																	
Total global	102 792,8	454 993,1	365 756,5	820 749,6	139 482,9	588 735,8	1 651 761,1	100,0%																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Avant 1998</th> <th>1998</th> <th>1999</th> <th>2000</th> <th>2001</th> <th>2002</th> <th>2003</th> <th>2004</th> <th>2005 et suiv.</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Places de stationnement ajoutées</td> <td>11 425</td> <td>2 423</td> <td>849</td> <td>3 452</td> <td>3 416</td> <td>1 181</td> <td>4 150</td> <td>3 400</td> <td>4 052</td> <td>34 348</td> </tr> <tr> <td colspan="11" style="text-align: center;">Sous-total : 22 746</td> </tr> </tbody> </table>										Avant 1998	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 et suiv.	Total	Places de stationnement ajoutées	11 425	2 423	849	3 452	3 416	1 181	4 150	3 400	4 052	34 348	Sous-total : 22 746										
	Avant 1998	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 et suiv.	Total																															
Places de stationnement ajoutées	11 425	2 423	849	3 452	3 416	1 181	4 150	3 400	4 052	34 348																															
Sous-total : 22 746																																									

Dans le but de rendre la gestion de l'AMT toujours plus efficace et efficiente, le conseil d'administration a adopté, en 2002, la Politique sur l'exploitation des voies réservées métropolitaines et la Politique sur la disposition des biens de l'AMT. Il a aussi révisé le Règlement n° 6.4 par l'adoption du Règlement n° 6.5 relatif aux titres de transport métropolitain.

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 2002, les décrets suivants :

Décret n° 282-2002 du 13 mars 2002

Équipements nécessaires au réseau de transport métropolitain par autobus

Décret n° 405-2002 du 27 mars 2002

Aide financière additionnelle de 2,2 M\$ à l'AMT pour couvrir la partie des coûts de gestion et d'exploitation du service de trains de banlieue entre Montréal et Mont-Saint-Hilaire qui correspond à la part des municipalités desservies par ce service, et ce, pour la période du 1^{er} janvier 2002 au 31 août 2002

Décret n° 461-2002 du 17 avril 2002

Désignation des municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue en 2002 et partage des coûts de la ligne de trains Montréal/Blainville

Décret n° 642-2002 du 29 mai 2002

Acquisition par expropriation de certains immeubles avec meubles accessoires pour la réalisation d'une gare et d'un stationnement incitatif, situés au nord du chemin de fer du Canadien National et à l'ouest de Grande Allée, en la Ville de Mont-Saint-Hilaire

Décret n° 737-2002 du 12 juin 2002

Aide financière à la Société de transport de Montréal pour la réalisation de la première phase quinquennale (2001-2005) du Programme de maintien du patrimoine des équipements fixes du métro (Programme Réno-Systèmes)

Décret n° 1152-2002 du 25 septembre 2002

Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes

Décret n° 1428-2002 du 4 décembre 2002

Acquisition par expropriation de certains immeubles, avec les biens meubles accessoires, pour le réaménagement du terminus d'autobus Côte-Vertu situé dans l'arrondissement Saint-Laurent en la Ville de Montréal

Décision du Conseil du Trésor du 27 août 2002

Octroi par le ministère des Transports d'une subvention à l'AMT d'un montant maximum de 900 000 \$ pour la gestion et l'exploitation de la phase expérimentale de la ligne de trains de banlieue Montréal/Delson

L'AMT possède une politique d'approvisionnement rigoureuse pour laquelle des procédures ont été mises en place par la direction afin de s'assurer qu'elle soit respectée en tout temps. À cet effet, elle demande également à ses vérificateurs, dans le cadre de la vérification annuelle de ses états financiers, de porter une attention particulière quant au respect de cette politique et ces derniers n'ont noté aucune dérogation pour les contrats qu'ils ont sélectionnés sur une base d'échantillonnage aléatoire en 2002.

Nombre de contrats en 2002

■ Biens et services	1 430
■ Services professionnels	286
■ Construction	75



Montants alloués aux contrats de 2002

■ Biens et services	43,0 M\$
■ Services professionnels	15,7 M\$
■ Construction	124,0 M\$



Approvisionnement

La valeur des contrats pour l'année 2002 est évaluée à 193,5 M\$, en forte augmentation par rapport à 136,2 M\$ en 2001. L'AMT a octroyé un plus grand nombre de contrats, passant de 1 716 en 2001 à 1 856 en 2002, dont 64 appels d'offres publics et 73 appels d'offres sur invitation.

La valeur des contrats de construction est passée de 14,2 M\$ à 124,0 M\$. Cette augmentation s'explique par les contrats octroyés pour les travaux de prolongement de la ligne 2 du métro à Laval. Le nombre de contrats octroyés a augmenté de 35 à 75 en 2002.

La valeur des contrats octroyés pour des biens et services est passé de 65,3 M\$ à 43,0 M\$. Malgré cette baisse, le nombre de contrats octroyés a augmenté de 1 348 à 1 430 en 2002.

Enfin, la valeur des contrats pour les services professionnels est passée de 56,7 M\$ à 15,7 M\$. Le projet du prolongement de la ligne 2 du métro à Laval explique en grande partie le fort montant octroyé en 2001. Le nombre de contrats octroyés a diminué de 333 à 286 en 2002.

En 2002, les contrats octroyés par l'AMT ont généré, dans l'ensemble de l'économie du Québec, un total d'environ 2 400 années-personnes de travail. Ces mêmes contrats ont procuré aux gouvernements fédéral et du Québec des revenus totaux supérieurs à 20 M\$ (8,0 M\$ à Ottawa et 12,2 M\$ à Québec)¹.

¹ Source : Institut de la statistique du Québec

Ententes avec les partenaires

En 2002, l'AMT a signé près de 60 ententes avec ses différents partenaires, notamment les entreprises, les organismes de transport collectif, les municipalités et les ministères.

Les principales ententes portent sur les programmes *allégo*, l'acquisition d'un système intégré de vente et perception, les études relatives aux trains légers et l'exploitation des voies réservées, la location d'espaces commerciaux et la gestion des billetteries métropolitaines.

Acquisition des biens meubles et immeubles

De multiples négociations ont permis d'amorcer 36 dossiers sur les équipements métropolitains, dont 18 réglés par l'acquisition de nouveaux biens meubles et immeubles, de droits de passage, de permissions d'occupation, de baux et de servitudes d'une valeur de près de 5,0 M\$.

De plus, la réalisation du prolongement du métro à Laval a nécessité de régler 85 dossiers, pour un coût de près de 11,0 M\$. La procédure de servitude de tréfonds a été amorcée auprès de 256 propriétaires sur le territoire de Laval et de Montréal.

La valeur des actifs de l'AMT est passée de 487,1 M\$ en 2001 à 594,7 M\$ en 2002, une augmentation de 22,1 %.

- Mobilisation et réflexions métropolitaines autour de l'accroissement des transports collectifs ;
- accroissement visé de 1,7 % de l'achalandage des transports collectifs (AOT et AMT) ;
- réalisation des nombreux projets en cours, dont :
 - construction de la ligne 2 du métro à Laval ;
 - fin des études du train léger reliant la Rive-Sud à Montréal et du train léger du Parc, et Pie-IX ;
 - croissance du réseau de trains de banlieue ;
 - ajout de 2 voies réservées, 2 terminus et 4 150 places de stationnement, portant à 26 896 le nombre de places disponibles.
- élargissement de l'intégration du transport adapté aux couronnes nord et sud ;
- réalisation du plan stratégique d'intégration et du déploiement de système de transport intelligent (STI) applicable aux transports collectifs ;
- développement de 5 nouveaux programmes *allégo* pour les organisations ou regroupements d'organismes, s'ajoutant aux 16 déjà en cours ;
- campagne sociétale de promotion des transports collectifs édition 2003 et promotion continue des services de transport collectif offerts ;
- réalisation de l'enquête Origine-Destination 2003 pour guider la planification et la promotion des transports collectifs ;
- organisation et accueil de la conférence internationale de la *Transport Management Association (TMA)* ;
- application des décisions découlant de la révision du cadre financier du transport en commun suite au rapport de Louis Bernard ;
- poursuite du projet métropolitain d'automatisation du système de vente des titres et de la perception des recettes.

Indicateurs de performance

	Objectifs 2002	Résultats 2002	Objectifs 2003
Indicateurs d'achalandage			
Achalandage sur les réseaux des AOT	3,5 %	2,0 %	1,7 %
Métro	3,5 %	2,1 %	1,5 %
Trains de banlieue	5 %	5,6 %	5 %
Locaux - bus	5 %	1,9 %	1,0 %
Vente de titres			
TRAM 2	3 %	3,2 %	1,5 %
TRAM 3	1,5 %	(0,5 %)	1,5 %
TRAM 4 à 8	5 %	6,5 %	5 %
Utilisation des stationnements incitatifs			
Trains de banlieue	92 %	82 %	90 %
Équipements métropolitains	80 %	64 %	70 %
Indicateurs financiers			
Réaliser les projets prévus à l'intérieur des budgets autorisés	98 %	98 %	98 %
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue à long terme	44 %	36 %	44 %
	à long terme		à long terme
Diminution du coût par usager des équipements métropolitains	- 5 %	0 %	0 %
Obtention de revenus de sources commerciales	1,5 M\$	0,8 M\$	1,3 M\$
Indicateurs administratifs			
Réaliser des projets prévus en obtenant le consensus des groupes impliqués	90 %	90 %	95 %
Réaliser les projets à l'intérieur des échéanciers prévus	90 %	95 %	95 %
Degré de satisfaction des clientèles servies par l'AMT			
Pour les trains de banlieue	95 %	95 %	95 %
Pour les équipements métropolitains	75 %	75 %	77 %
Degré de satisfaction du personnel de l'AMT	85 %	85 %	85 %

États financiers 2002

vision actions gestion



Agence métropolitaine de transport

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 2002 et l'état des revenus, des dépenses et de la réserve pour activités futures 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 2002 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.



Comptables agréés
Montréal, Québec, le 21 mars 2003

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

Exercices terminés les 31 décembre [en milliers de dollars]	Budget 2002 [non vérifié] \$	2002 \$	2001 \$
Revenus			
Remises gouvernementales :			
taxe sur l'essence	42 504	46 348	43 245
droit sur l'immatriculation	43 813	45 367	43 781
Recettes nettes de la vente de TRAM [note 3]	49 952	45 403	43 908
Recettes des trains de banlieue [note 4]	29 635	28 049	25 725
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 4]	23 986	24 358	21 407
Contributions du ministère des Transports du Québec aux trains de banlieue	2 842	2 497	148
Subventions du ministère des Transports du Québec à l'égard du service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun [note 12] :			
pour les trains de banlieue	14 221	14 221	15 252
pour les équipements métropolitains	2 087	2 087	9 215
Aide gouvernementale au transport adapté	349	214	265
Aide gouvernementale au programme allégo		54	153
Recettes des express métropolitains	1 250	1 006	919
Contributions municipales aux express métropolitains	333	221	300
Facturation des coûts des équipements métropolitains	2 258	1 990	195
Autres	1 705	758	1 485
	214 935	212 573	205 998
Dépenses			
Répartition des recettes des trains de banlieue	2 964	4 084	2 746
Répartition des recettes nettes de la vente de TRAM [note 3]	49 952	45 403	43 908
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 5]	54 878	55 170	51 186
Trains de banlieue [note 4]	66 849	66 480	60 195
Équipements métropolitains	9 500	9 580	8 778
Service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun [note 12] :			
pour les trains de banlieue	14 224	14 371	15 403
pour les équipements métropolitains	2 548	2 563	9 818
Dépenses de fonctionnement	4 086	4 239	3 958
Aide au développement	1 200	1 561	928
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 6]	4 197	4 219	4 132
Transport adapté	500	295	392
Programme allégo	400	379	153
Express métropolitains	2 187	2 337	2 711
Autres	1 450	1 880	926
	214 935	212 561	205 234
Résultat net de l'exercice	—	12	764
Réserve pour activités futures (déficit) au début de l'exercice	—	—	(764)
Réserve pour activités futures à la fin de l'exercice	—	12	—

Voir les notes afférentes aux états financiers

Bilan

Aux 31 décembre [en milliers de dollars]	2002 \$	2001 \$
Actif		
Encaisse et dépôts à terme	9 544	7 583
Remises gouvernementales à recevoir	21 293	19 802
À recevoir des autorités organisatrices de transport en commun [note 7]	4 630	5 387
À recevoir du ministère des Transports du Québec	3 013	483
Pièces de rechange des trains de banlieue	2 504	2 012
Autres	4 729	3 523
	45 713	38 790
Passif et solde du fonds		
Créditeurs et frais courus	8 050	7 459
À payer aux autorités organisatrices de transport en commun [note 8]	37 651	31 331
	45 701	38 790
Solde du fonds		
Réserve pour activités futures	12	—
	45 713	38 790

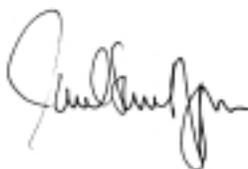
Engagements et éventualités [note 12]

Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,



Florence Junca-Adenot



Paul Saint-Jacques

État des opérations et du financement permanent à combler

Exercices terminés les 31 décembre <i>[en milliers de dollars]</i>	2002 \$	2001 \$
Financement permanent		
Subventions du ministère des Transports du Québec [note 11]	87 487	56 387
Contributions municipales [note 9]	15 474	14 916
Autres subventions	2 326	1 034
Autres	694	516
	105 981	72 853
Investissements en immobilisations		
Trains de banlieue		
Deux-Montagnes	860	2 019
Dorion-Rigaud	7 185	600
Blainville	13 640	14 473
Mont-Saint-Hilaire	34 512	—
Delson	6 737	—
Équipements métropolitains		
Voies réservées	30 405	1 213
Stationnements incitatifs	3 352	1 213
Terminus	3 798	1 119
Études de faisabilité – prolongements de métro	7 008	—
Études de faisabilité – divers	1 435	—
Autres	848	1 342
Variation des immobilisations en cours		
Prolongement du métro	39 170	8 418
Autres	(32 040)	48 940
	116 910	79 337
Insuffisance du financement permanent sur les investissements	(10 929)	(6 484)
Financement permanent à combler au début de l'exercice	(9 808)	(3 324)
Financement permanent à combler à la fin de l'exercice	(20 737)	(9 808)

Voir les notes afférentes aux états financiers

Bilan

Aux 31 décembre <i>[en milliers de dollars]</i>	2002 \$	2001 \$
Actif		
Encaisse et dépôts à terme	13 454	1 461
À recevoir du ministère des Transports du Québec	186 988	112 601
Autres	356	971
	200 798	115 033
Passif et solde du fonds		
Créditeurs et frais courus	33 610	15 125
Billets à payer [note 11]	187 925	109 716
	221 535	124 841
Solde du fonds		
Financement permanent à combler	(20 737)	(9 808)
	200 798	115 033

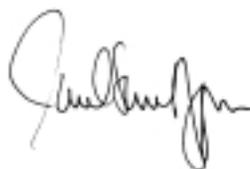
Engagements et éventualités [note 12]

Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,



Florence Junca-Adenot



Paul Saint-Jacques

État des actifs immobilisés

Aux 31 décembre [en milliers de dollars]	2002 \$	2001 \$
Actifs immobilisés		
Trains de banlieue Deux-Montagnes		
Terrains	13 504	13 504
Infrastructures	80 421	79 561
Matériel roulant	129 189	129 189
Trains de banlieue Dorion-Rigaud		
Infrastructures	35 186	28 044
Matériel roulant	71 924	71 881
Trains de banlieue Blainville		
Terrains	403	403
Infrastructures	16 641	5 655
Matériel roulant	23 527	20 873
Trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire		
Infrastructures	25 720	1 116
Matériel roulant	12 180	2 272
Trains de banlieue Delson		
Infrastructures	3 550	—
Matériel roulant	3 187	—
Équipements métropolitains		
Voies réservées	39 088	8 683
Stationnements incitatifs	14 810	11 458
Terminus	36 857	33 059
Pièces de rechange des trains de banlieue	1 944	1 944
Immobilisations en cours		
Prolongement du métro	47 753	8 583
Autres	38 816	70 856
	594 700	487 081
Avoir		
Investissements dans les actifs immobilisés	594 700	487 081
	594 700	487 081

Engagements et éventualités [note 12]

Voir les notes afférentes aux états financiers

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2002

[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, depuis le 1^{er} janvier 2002, 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.

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. Lorsqu'en souffrance le solde du Fonds d'immobilisations représente le solde non subventionné des investissements en immobilisations 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.

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.

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2002

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

2 Principales conventions comptables (suite)

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 acquises à même le Fonds d'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 nettes 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 nettes provenant de la vente de TRAM, net de l'affectation d'une partie des recettes au réseau de trains de banlieue et aux express métropolitains, se détaille comme suit :

	Budget 2002 [non vérifié] \$	2002 \$	2001 \$
Société de transport de Montréal	19 865	18 676	18 185
Réseau de transport de Longueuil	14 451	13 033	12 048
Société de transport de la Ville de Laval	7 614	6 900	6 631
Conseils intermunicipaux de transport	6 854	5 887	5 622
Municipalités	1 168	907	1 422
	49 952	45 403	43 908

4 Trains de banlieue

Recettes des trains de banlieue

Les recettes de trains de banlieue proviennent de la vente de titres de trains et d'une affectation de la vente de la TRAM de 16 696 000 \$ en 2002 (15 210 000 \$ en 2001).

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2002

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

4 Trains de banlieue (suite)

Les recettes de trains de banlieue se détaillent comme suit :

	Budget 2002 [non vérifié] \$	2002 \$	2001 \$
Deux-Montagnes	14 406	14 866	13 619
Dorion-Rigaud	6 157	5 823	6 060
Blainville	5 167	5 085	5 070
Mont-Saint-Hilaire	3 007	1 610	808
Delson	898	665	168
	29 635	28 049	25 725

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.

L'AMT répartit selon la Loi une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson entre les municipalités desservies par ces lignes de trains de banlieue, selon le nombre de départs de trains de banlieue, à chaque gare, pour chaque tronçon.

Les villes desservies par la ligne de trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire n'ont pas participé aux coûts de gestion et d'exploitation du 1^{er} septembre 2000 au 31 août 2002, date à laquelle les travaux sur le pont Jacques-Cartier sont terminés. Le gouvernement a accepté de verser une subvention de 2,2 M\$ à l'AMT, à même les crédits du MTQ, pour 2002, comme mesure d'atténuation aux travaux de réfection en cours sur le pont Jacques-Cartier. Les municipalités desservies ont contribué aux coûts de gestion et d'exploitation à compter du 1^{er} septembre 2002, selon les modalités prévues dans la loi.

Pour les villes desservies par la ligne Delson, le gouvernement a exceptionnellement accepté de verser une subvention de 0,9 M\$ comme mesure d'atténuation aux travaux routiers pour la période du 1^{er} septembre 2001 au 30 juin 2003, qui réduit à 23 % les coûts de gestion et d'exploitation assumés par les villes.

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2002

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

4 Trains de banlieue (suite)

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

	Budget 2002 [non vérifié] \$	2002 \$	2001 \$
Deux-Montagnes	10 568	10 927	10 388
Dorion-Rigaud	8 142	8 104	7 853
Blainville	3 415	3 372	2 968
Mont-Saint-Hilaire	1 335	1 364	—
Delson	526	591	198
	23 986	24 358	21 407

Coûts d'exploitation

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

	Budget 2002 [non vérifié] \$	2002 \$	2001 \$
Deux-Montagnes	26 419	27 318	25 970
Dorion-Rigaud	20 135	19 603	18 976
Blainville	8 537	8 445	9 089
Mont-Saint-Hilaire	8 837	8 421	5 294
Delson	2 921	2 693	866
	66 849	66 480	60 195

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 métro ou au réseau de transport métropolitain par autobus.

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

- 0,20 \$ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau de métro, jusqu'à concurrence d'un plafond établi en 2002 à 42 536 000 \$ (39 032 000 \$ en 2001)
- 0,50 \$ par passager qui accède aux services de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, en pointe du matin et du soir, évalué à partir de trois relevés effectués au cours de l'année.

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2002

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

5 Aide métropolitaine et dépenses afférentes (suite)

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

	Budget 2002 [non vérifié] \$	2002 \$	2001 \$
Méto :			
Société de transport de Montréal	42 100	42 536	39 032
Autobus :			
Société de transport de Montréal	6 440	6 113	5 928
Réseau de transport de Longueuil	2 990	3 005	2 991
Société de transport de la Ville de Laval	1 785	1 728	1 459
Conseils intermunicipaux de transport	1 369	1 436	1 318
Municipalités	194	208	281
	12 778	12 490	11 977
Dépenses afférentes	—	144	177
	54 878	55 170	51 186

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 2002, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM, un montant de 4 219 000 \$ pour la TRAM des zones 2 à 8 [4 132 000 \$ en 2001].

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

	Budget 2002 [non vérifié] \$	2002 \$	2001 \$
Société de transport de Montréal	1 680	1 743	1 712
Réseau de transport de Longueuil	1 154	1 174	1 080
Société de transport de la Ville de Laval	602	584	580
Conseils intermunicipaux de transport	605	620	574
Municipalités	156	98	186
	4 197	4 219	4 132

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2002

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

7 À recevoir des autorités organisatrices de transport en commun

	2002 \$	2001 \$
Société de transport de Montréal	1 097	390
Réseau de transport de Longueuil	1 394	71
Société de transport de la Ville de Laval	74	2 833
Conseils intermunicipaux de transport	2 054	1 749
Municipalités	11	344
	4 630	5 387

8 À payer aux autorités organisatrices de transport en commun

	2002 \$	2001 \$
Société de transport de Montréal	30 004	23 891
Réseau de transport de Longueuil	4 082	4 274
Société de transport de la Ville de Laval	1 826	2 167
Conseils intermunicipaux de transport	1 529	842
Municipalités	210	157
	37 651	31 331

9 Contributions municipales

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations non subventionnées 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.

10 Emprunt à court terme

Conformément au décret no 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 2002

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

11 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 collectif des personnes, 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 13 475 000 \$, incluant 5 798 000 \$ 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	12 572		1 551	11 021
03-12-1999	13 939	6,320	01-06-2009	11 645		1 257	10 388
07-07-2000	4 674	6,340	01-10-2007	4 111		351	3 760
07-07-2000	7 218	6,340	01-10-2007	6 832		193	6 639
07-07-2000	8 531	6,340	01-10-2007	8 075		228	7 847
25-08-2000	9 547	6,270	01-10-2007	8 884		761	8 123
25-08-2000	2 685	6,270	01-10-2007	2 631		76	2 555
25-08-2000	520	6,270	01-10-2007	484		41	443
21-12-2000	9 128	5,948	01-12-2010	8 409		731	7 678
21-09-2001	2 515	5,958	01-12-2010	2 370		206	2 164
21-09-2001	2 517	5,958	01-12-2010	2 372		206	2 166
21-09-2001	1 365	5,958	01-12-2010	1 321		38	1 283
21-09-2001	10 300	5,958	01-12-2010	9 969		294	9 675
21-09-2001	203	5,958	01-12-2010	191		17	174
21-09-2001	3 500	5,958	01-12-2010	3 299		287	3 012
22-11-2001	635	5,866	01-12-2010	635		48	587
22-11-2001	633	5,866	01-12-2010	633		47	586
22-11-2001	5 000	5,866	01-12-2010	5 000		130	4 870
22-11-2001	17 160	5,866	01-12-2010	17 160		1 284	15 876
22-11-2001	3 123	5,866	01-12-2010	3 123		233	2 890
12-06-2002	3 150	5,945	01-10-2012		3 150		3 150
12-06-2002	3 150	5,945	01-10-2012		3 150		3 150
12-06-2002	5 275	5,945	01-10-2012		5 275		5 275
12-06-2002	8 467	5,945	01-10-2012		8 467		8 467
12-06-2002	1 434	5,945	01-10-2012		1 434		1 434
17-07-2002	4 028	5,864	01-10-2012		4 028		4 028
06-09-2002	15 062	5,385	01-10-2012		15 062		15 062
06-09-2002	17 164	5,385	01-10-2012		17 164		17 164
28-11-2002	10 070	5,439	28-11-2012		10 070		10 070
05-12-2002	8 308	5,524	05-12-2022		8 308		8 308
05-12-2002	7 560	6,039	05-12-2012		7 560		7 560
05-12-2002	2 520	5,524	05-12-2022		2 520		2 520
				109 716	86 188	7 979	187 925

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2002

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

11 Billets à payer (suite)

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

	\$
2003	34 046
2004	21 796
2005	21 796
2006	21 796
2007	41 177
2008 et suivants	111 335
	251 946
Moins les intérêts	64 021
	187 925

12 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 :

	\$
2003	36 841
2004	28 835
2005	23 851
2006	4 201
2007	2 582
2008 et suivants	6 066
	102 376

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2002

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

12 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 :

	\$
2003	90 790
2004	47 687
2005	7 867
2006	281
	146 625

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. Le transfert des actifs avec la STM est en cours de réalisation en 2003.

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 STM, le RTL 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 STM, le RTL et la STL, en capital et intérêts, selon les échéances du service de la dette de ces derniers. 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 :

	\$
2003	10 427
2004	8 422
2005	7 965
2006	6 253
2007	2 331
	35 398

Notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2002

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

12 Engagements et éventualités (suite)

Réclamations

Dans le cours normal de ses affaires, l'AMT peut être impliquée dans diverses réclamations et poursuites. Même si l'issue des différents dossiers en cours au 31 décembre 2002 ne peut être prévue avec certitude, l'AMT estime que leur dénouement n'aurait vraisemblablement pas de répercussions négatives importantes sur sa situation financière et ses résultats nets, compte tenu des provisions ou des couvertures d'assurance dont certains de ces éléments font l'objet.

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 1 580 007 \$ [1 263 000\$ en 2001].

13 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
Site Internet : www.amt.qc.ca

Bibliothèque nationale, 2003
ISBN : 2-550-35802-3

