



Agence métropolitaine de transport

au cœur de votre quotidien...



Rapport annuel 2004



Rapport annuel 2004

Lettre au président de l'Assemblée nationale et au ministre des Transports du Québec	1
Faits saillants 2004	2
Mission de l'AMT	3
Priorités et objectifs 2005	4

| Vision |

Message du président-directeur général	6
Conseil d'administration de l'AMT	8
Organigramme de l'AMT	9
Choix budgétaires	10

| Action |

Achalandage 2004	12
Carte mensuelle TRAM	13
Réseau de transport métropolitain par autobus	14
Trains de banlieue	18
Enquête Origine-Destination 2003	23
Planification	24
Métro	26
Service à la clientèle, promotion des transports collectifs et développement commercial	28

| Gestion |

Fonds d'exploitation	32
Fonds d'immobilisations métropolitain 2004	34
Programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007	35

Actifs de l'AMT, en bref	36
--------------------------	----

| États financiers |

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 (AMT) pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 2004.

Veuillez 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,

Michel Després
Québec, le 27 avril 2005

Lettre au ministre des Transports du Québec

Monsieur Michel Després
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 2004. Ce document présente le rapport des activités et les états financiers qui ont été approuvés par le conseil d'administration.

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

Le président-directeur général,

Joël Gauthier
Montréal, le 26 avril 2005

Données financières

- > Des revenus de **228,5 M\$** dégageant un surplus budgétaire préliminaire de 3,0 M\$, duquel 2,8 M\$ ont été redistribués aux 14 organismes de transport de la région métropolitaine
- > Des ventes de cartes mensuelles TRAM de 79,1 M\$, en hausse de **11,3 %** par rapport à l'année 2003, ce qui a permis de redistribuer 8,0 M\$ de plus aux organismes de transport de la région métropolitaine
- > Des recettes en provenance des clients des trains de banlieue de 34,6 M\$, en hausse de **10,7 %** par rapport au budget 2004
- > Des remises gouvernementales de 99,5 M\$, en hausse de 1,4 M\$, soit **1,4 %** de plus par rapport à l'année 2003
- > Un gel à **5,0 %** du taux net de la facturation aux organismes de transport pour l'utilisation des équipements métropolitains (terminus et voies réservées)
- > Une réduction de **- 0,5 %** du déficit d'exploitation annuel des trains de banlieue par rapport à 2003 et de - 16,6 % depuis 1996, et ce, tout en ayant mis en service trois nouvelles lignes de trains (Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson-Candiac)
- > Un ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains de **54,1 %**, comparativement à 48,7 % pour 2003, soit une hausse de 11,1 %
- > Un ratio d'autofinancement des trains de banlieue de **45,1 %**, comparativement à 40,7 % pour 2003, soit une hausse de 10,8 %

Principales réalisations

Achalandage 2004

- > Croissance de 3,0 % pour les trains de banlieue
- > Croissance de 12,0 % pour les autobus express métropolitains

Enquête Origine-Destination 2003

- > Analyse de l'enquête Origine-Destination 2003 : stabilisation à 22,0 % de la part de marché des transports collectifs entre 1998 à 2003, pour la première fois depuis 1970

Réseau de transport métropolitain par autobus

- > Réaménagement et construction du nouveau terminus Côte-Vertu
- > Mise en service du terminus Saint-Eustache
- > Améliorations des infrastructures aux terminus Sainte-Thérèse et Terrebonne
- > Mise en service des voies réservées sur la route 132 à Boucherville, sur l'accotement de la route 116 à Saint-Bruno et sur l'échangeur Taschereau à Brossard
- > Permanence de la mesure ouvrant la voie réservée sur l'accotement de l'autoroute 25 (Laval/Terrebonne) aux taxis et au covoiturage à trois occupants et plus
- > Ajout de places aux stationnements incitatifs Terrebonne et Chambly

Trains de banlieue

- > Construction et prolongement de la ligne Montréal/Delton jusqu'à Candiac
- > Livraison des premières voitures à 2 étages en remplacement de la flotte de voitures datant de 1953 sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud
- > Aménagement permanent et ajout de 100 places au stationnement incitatif de la gare Pincourt-Terrasse-Vaudreuil
- > Aménagement permanent du stationnement de la gare Île-Perrot
- > Allongement des quais des gares Dorval et Sainte-Anne-de-Bellevue
- > Travaux sur les rails entre Vendôme et Montréal-Ouest

Méto

- > Stabilisation des coûts du projet, bonification de l'équipe de gestion et poursuite du prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval (5,2 km)

Promotion des transports collectifs

- > 1^{re} campagne sociétale à la télévision
- > 2^e édition de la journée « En ville, sans ma voiture ! »

Au cœur de votre quotidien...

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) est une agence gouvernementale à vocation métropolitaine qui relève du ministre des Transports du Québec. Elle a commencé ses activités le 1^{er} janvier 1996. Son territoire regroupe 64 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake ; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecoeur dans l'axe est/ouest.

L'AMT a notamment pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Ce faisant, elle participe activement à la préservation de l'environnement et de la qualité de vie urbaine.

Les champs d'action de l'AMT sont variés et complémentaires : elle planifie, coordonne, intègre et fait la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec ses partenaires, les organismes de transport, le ministère des Transports du Québec, les villes et la Communauté métropolitaine de Montréal. L'AMT contribue également à améliorer l'efficacité des routes qui ont une envergure métropolitaine.

Ayant à cœur d'offrir des services qui répondent au mieux aux besoins de sa clientèle, elle exploite 5 lignes de trains de banlieue, 2 autobus express métropolitains, 13 terminus, 58 stationnements incitatifs et 82,7 km de voies réservées dans la région métropolitaine de Montréal.

Par ailleurs, l'AMT participe au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région et des 9 organismes de transport adapté participant au projet d'intégration des services. Elle offre également à ses partenaires sa collaboration, son expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de gestion des déplacements.

Partenaires de l'AMT

Les intervenants en transport

- › Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- › 14 organismes de transport :
 - 3 sociétés de transport
 - Réseau de transport de Longueuil (RTL)
 - Société de transport de Laval (STL)
 - Société de transport de Montréal (STM)
 - 9 conseils intermunicipaux de transport (CIT)
 - CIT de Chambly-Richelieu-Carignan
 - CIT de la Presqu'île
 - CIT de la Vallée du Richelieu
 - CIT de Sorel-Varennes
 - CIT du Haut-Saint-Laurent
 - CIT du Sud-Ouest
 - CIT Laurentides
 - CIT Le Richelain
 - CIT Roussillon
 - 1 conseil régional de transport (CRT) : CRT Lanaudière
 - 1 municipalité qui organise seule ses services de transport en commun : Ville de Sainte-Julie
- › 13 organismes de transport adapté (OTA)

Les partenaires municipaux

- › les 64 municipalités situées sur son territoire et la réserve indienne de Kahnawake
- › les 12 municipalités régionales de comté (MRC)
- › la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Les partenaires socio-économiques

Les partenaires gouvernementaux

- › Amélioration des services offerts aux clients grâce à la consolidation des services actuels et au maintien du patrimoine

- › Amélioration du taux de ponctualité des cinq lignes de trains de banlieue

- › Augmentation de la capacité d'accueil et de la fréquence des trains de banlieue

- › Augmentation de la capacité d'accueil des stationnements incitatifs et identification de sites pour l'implantation de nouveaux stationnements incitatifs

- › Bonification de la sécurité dans les équipements métropolitains

- › Mise en place d'un plan d'intervention majeur afin d'améliorer la desserte des transports collectifs dans l'est de Montréal et dans la couronne nord-est

- › Implantation progressive d'une nouvelle aide à l'intégration tarifaire métropolitaine pour compenser le rabais par rapport aux coûts de l'achat de deux titres de transport locaux

- › Poursuite de la construction du prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval

- › Maintien du gel du taux de facturation à 5,0 % aux organismes de transport pour l'utilisation des équipements métropolitains

- › Poursuite de l'implantation progressive du projet métropolitain d'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes, sous la gestion de la STM

- › Plus grand développement de la demande allégo auprès des employeurs et des maisons d'enseignement supérieur et collégial

- › Stabilisation, voire croissance, de l'achalandage des transports collectifs, tous modes confondus

voir, c'est prévoir



Message du président-directeur général | 6 | Conseil d'administration | 8 | Organigramme de l'AMT | 9 | Choix budgétaires | 10 |

vision



L'année 2004 fut une année importante pour l'AMT et ce, à plusieurs niveaux. Qu'il s'agisse du service à la clientèle, de l'exploitation des équipements métropolitains et des trains de banlieue, des relations avec les organismes de transport ou avec les municipalités de la région, ou encore des suites à donner au rapport du Vérificateur général du Québec concernant la gestion du prolongement du métro vers Laval, chacun de ces sujets a occupé une place primordiale à l'AMT en 2004.

L'année 2004 et les années qui viennent auront comme dénominateur commun les principes de rigueur, de modernité et d'engagement client.

Les résultats de l'année qui se termine témoignent de cette rigueur dans la gestion de l'AMT, comme en font foi les réalisations suivantes : un surplus budgétaire de 3,0 M\$, une hausse de 11,3 % des revenus de vente de cartes mensuelles TRAM, un ratio d'autofinancement de 45,1 % des trains de banlieue, en hausse de 10,8 %, et à 54,1 % pour les autobus express métropolitains, des mesures mises en place afin de mieux contrôler la gestion du projet de prolongement du métro vers Laval évalué à 803,6 M\$, une mise à niveau des coûts de tous les projets futurs qui seront réalisés par l'AMT, et finalement des gestes concrets posés en matière de gouvernance et d'éthique.

L'année 2004 fut aussi placée sous le signe de la modernité : dans la gestion, dans les relations avec l'ensemble des partenaires et dans l'approche avec la clientèle. Ainsi, les modifications apportées au fonctionnement du conseil d'administration, la création et la mise en œuvre d'un comité de vérification, la création d'un poste de vérificateur interne (en dotation) – le tout afin d'assurer une gouvernance optimale – témoignent de cette culture de modernité.

La création d'une nouvelle aide à l'intégration tarifaire qui sera versée en 2005 aux organismes de transport de la région constitue un geste positif posé en leur faveur. Les quelques corrections faites en matière de tarification zonale (améliora-

tion de la structure zonale en vue d'une meilleure tarification selon la distance) s'inscrivent aussi dans ce contexte d'équité et de modernité.

Sur le plan des services offerts à la clientèle, 2004 fut une année de modernité. Ainsi, des voitures de trains à deux étages neuves ont fait leur apparition dans la flotte de l'AMT, en remplacement des voitures datant de 1953.

De plus, le conseil d'administration, en novembre 2004, a décidé d'inclure dans les investissements à venir dans les trois prochaines années l'achat de 48 voitures de train neuves et de 10 locomotives neuves.

L'acquisition de ces nouveaux équipements nous permettra d'offrir un meilleur service à la clientèle et d'accroître la capacité d'accueil dans les trains de banlieue. Ces actions sont nécessaires afin de répondre à la demande croissante des clients.

Le développement du réseau de trains de banlieue avec des équipements usagés au cours des dernières années a permis de confirmer le besoin pour ce service dans la région métropolitaine. Aujourd'hui, la majorité de la flotte a plus de trente années d'utilisation. Conséquemment, afin d'offrir un service efficace et de qualité, la voie de la modernisation devra être empruntée au cours des prochaines années.

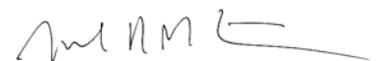
L'engagement client sera aussi, pour les années qui viennent, un puissant leitmotiv pour l'ensemble de l'équipe de l'AMT. Ce virage client, déjà amorcé en 2004, s'effectuera à plusieurs niveaux, tant en ce qui concerne les relations avec la clientèle, l'offre de services, la qualité du service, les équipements et les infrastructures à utiliser.

En 2004, par exemple, le taux de satisfaction de la clientèle sur l'ensemble du réseau de trains de banlieue est très élevé, puisqu'il se situe à près de 95,0 %, selon les relevés effectués par les différentes équipes de l'AMT. Notre défi pour les années à venir est non seulement de maintenir ce taux mais de l'améliorer et ce, pour tous les services pris isolément. Notre objectif d'ici 2010 est d'atteindre un taux de 97,5 %.

L'augmentation de la satisfaction de la clientèle passe entre autres par la mise en œuvre des mesures suivantes : établissement d'une meilleure communication avec les clients et à tous les niveaux (appels au centre de service à la clientèle, nouveau site Internet, meilleure communication dans les terminus, quais, autobus et voitures de train), ajout de services en dehors des heures de pointe et plus particulièrement en soirée, meilleur contrôle quant à la qualité de l'entretien du matériel roulant (dont l'établissement d'un centre d'entretien), et resserrement des normes d'entretien afin d'obtenir un taux de ponctualité plus élevé des services de transport collectif.

De plus, l'AMT verra, au cours des années qui viennent, à étudier la possibilité de modifier ou construire de nouvelles infrastructures de transport qui permettraient notamment de réduire les temps de parcours. Par ailleurs, la mise en place de nouvelles infrastructures de transport collectif dans l'est de Montréal et la couronne nord-est constituera une priorité en 2005 et pour les années à venir.

En conclusion, 2004 fut une année de transition. L'ensemble des gestes posés nous permet d'anticiper les années qui viennent avec un optimisme renouvelé, considérant les bases solides et la rigueur administrative déployées par l'ensemble de l'équipe de l'AMT. Ces principes de rigueur, de modernité et un puissant engagement client continueront de guider nos actions en 2005.



Joël Gauthier
Président-directeur général

Le conseil d'administration¹



Le conseil d'administration de l'AMT est composé de sept personnes : la CMM désigne trois représentants parmi ses membres et le gouvernement du Québec nomme le président-directeur général ainsi que trois personnes issues des milieux socio-économiques.

Au cours de ses 16 séances tenues en 2004, le conseil d'administration a adopté 435 résolutions, par rapport à 398 en 2003.

Le 16 décembre 2004, le conseil d'administration a mis en place un comité de vérification dont le mandat est de s'assurer entre autres du respect des règles administratives et des processus de gestion en cours à l'AMT.

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

Également, depuis 2004, une déclaration annuelle d'intérêts est faite par chacun des membres.

Trois représentants des milieux socio-économiques, Johanne Desrochers, présidente-directrice générale de l'Association des ingénieurs-conseils du Québec, Serge Perras, directeur général de la Ville de Sainte-Thérèse, et Paul Saint-Jacques, président-directeur général du Palais des Congrès de Montréal, avaient été nommés le 20 juin 2001. Leur mandat étant venu à échéance, ils ont quitté le conseil d'administration de l'AMT le 3 novembre 2004.

L'AMT tient à les remercier chaleureusement et sincèrement pour leur contribution et apport au cours de ces années.

Les membres

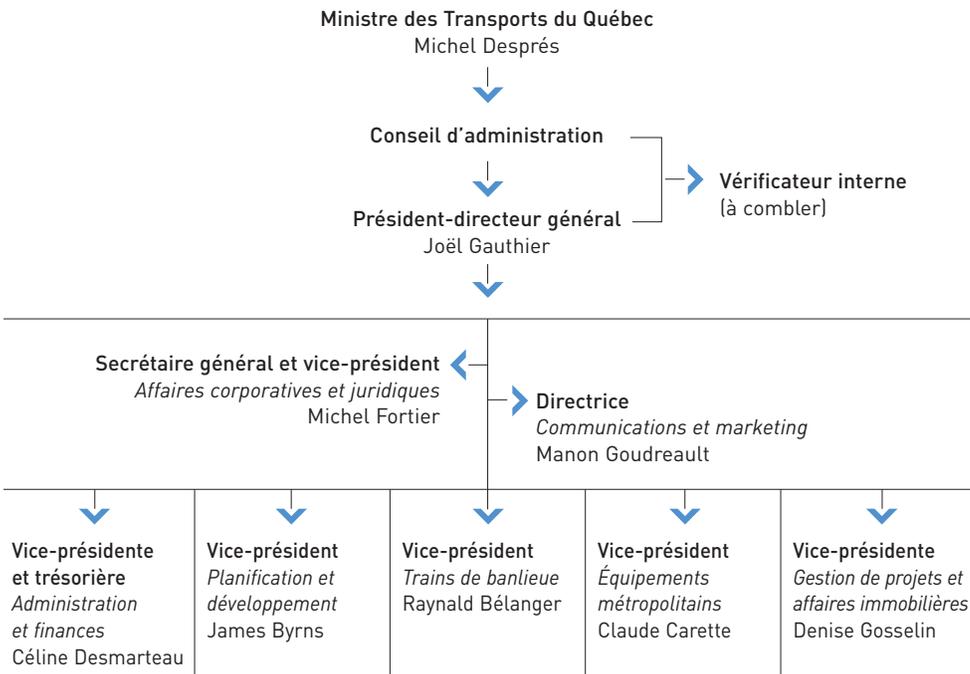
- 1 | **Joël Gauthier**, président-directeur général de l'AMT
- 2 | **Jean-Jacques Beldié**, conseiller municipal de Laval-les-Îles et président du conseil d'administration de la STL
- 3 | **Réjean Boyer**, maire de la Ville de Vaudeuil-Dorion et président de la Commission du transport de la CMM
- 4 | **Martine Corriveau-Gougeon**, présidente de Gestion Corriveau-Gougeon inc.
- 5 | **Claude Dauphin**, membre du comité exécutif de la Ville de Montréal, maire de l'arrondissement de Lachine et président du conseil d'administration de la STM

- 6 | **Raymond Lafontaine**, administrateur de sociétés
- 7 | **Pierre Martin**, président du conseil d'administration des Chemins de fer du Québec inc. et président du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal

Le secrétariat

- 8 | **Michel Fortier**, secrétaire général et vice-président Affaires corporatives et juridiques

¹ au 31 mars 2005



Depuis le 14 février 2005, le Secrétariat corporatif et l'unité Affaires juridiques et contentieux ont été fusionnés en une vice-présidence Affaires corporatives et juridiques. De plus, à cette même date, la vice-présidence Gestion de projets et affaires immobilières a été créée, en conformité notamment avec les engagements pris par l'AMT, suite au rapport de la Vérificatrice générale du Québec sur la gestion du projet de prolongement de métro vers Laval (juin 2004).

La direction de l'AMT¹

- 1 | Joël Gauthier
- 2 | Raynald Bélanger
- 3 | James Byrns
- 4 | Claude Carette
- 5 | Céline Desmarteau
- 6 | Michel Fortier
- 7 | Denise Gosselin
- 8 | Manon Goudreault

¹ au 31 mars 2005

(en milliers \$)	2003	2004	Variation 2004/2003	Budget 2005
Remises gouvernementales nettes				
Droit sur l'immatriculation	47 677	48 704	2,2 %	49 278
Taxe sur l'essence	50 450	50 792	0,7 %	50 450
Frais de gestion SAAQ	(954)	(974)	2,1 %	(986)
	97 173	98 522	1,4 %	98 742
Aides métropolitaines				
Métro	46 391	43 495	(6,2) %	43 700
Réseau de transport métropolitain par autobus et dépenses afférentes	14 012	12 880	(8,1) %	13 050
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	5 006	4 920	(1,7) %	6 800
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	820
Transport adapté	133	325	144,4 %	583
Aide au développement	2 081	2 509	20,6 %	2 900
	67 623	64 129	(5,2) %	67 853
Trains de banlieue	13 904	13 836	(0,5) %	12 316
Équipements métropolitains	10 268	11 455	11,6 %	12 198
Autobus express métropolitains	966	942	(2,5) %	486
Fonctionnement de l'AMT et autres	4 106	5 128	24,9 %	4 889
Réserve pour éventualité	-	-	-	1 000
	96 867	95 490	1,4 %	98 742
Résultat net de l'exercice avant distribution d'une remise spéciale aux organismes de transport	306	3 032	-	-
Remise spéciale aux organismes de transport	-	2 850	-	-
Surplus de l'année	306	182	-	-
Solde reporté au début de l'année	12	318	-	318
Surplus à la fin de l'année	318	500	-	318

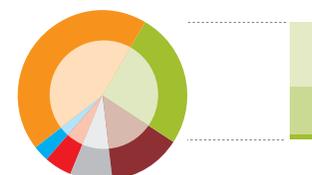
Les remises gouvernementales en provenance des automobilistes (taxe sur l'essence et droit sur l'immatriculation) sont en hausse de 1,4 % par rapport à 2003. Les revenus provenant du droit sur l'immatriculation, nets des frais de gestion de 1,0 M\$, totalisent 47,7 M\$, soit une hausse de 2,2 % et ceux de la taxe sur l'essence sont de 50,8 M\$, en hausse de 0,7 %.

Les remises gouvernementales, qui totalisent 98,5 M\$ en 2004, sont utilisées notamment pour soutenir le réseau du métro de Montréal, le réseau de transport métropolitain par autobus et le réseau de trains de banlieue. En 2004, l'AMT a donc versé 98,5 M\$ en soutien direct aux organismes de transports collectifs de la région métropolitaine, en hausse de 1,4 % par rapport à l'année 2003.

En 2004, l'utilisation des remises gouvernementales de 98,5 M\$ se détaille comme suit :

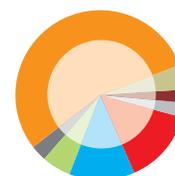
- Le réseau de métro de Montréal en reçoit 44,1 %, par le biais d'une aide métropolitaine de 0,20 \$ par passager, totalisant 43,5 M\$

Utilisation des remises gouvernementales



Métro (aide métropolitaine)	44,1 %
Réseau de transport métropolitain par autobus	25,7 %
Aide métropolitaine	13,1 %
Équipements métropolitains	11,6 %
Autobus express métropolitains	1,0 %
Trains de banlieue	14,0 %
Autres aides métropolitaines	7,9 %
Fonctionnement de l'AMT	5,4 %
Remise spéciale aux organismes de transport	2,9 %

Redistribution des remises gouvernementales par organisme de transport



STM	54,9 %
RTL	4,7 %
STL	2,6 %
CIT / CRT / municipalité	2,8 %
AMT Trains de banlieue	14,0 %
AMT Réseau de transport métropolitain par autobus	12,6 %
AMT Fonctionnement	5,4 %
AMT Aide au développement	3,0 %

- Le réseau de transport métropolitain par autobus en reçoit 25,7 %, qui représentent l'aide métropolitaine de 12,9 M\$ (0,50 \$ par passager), les dépenses d'exploitation des équipements métropolitains de 11,5 M\$ et le déficit des autobus express métropolitains de 0,9 M\$, pour un total de 25,3 M\$, soit un montant équivalent à celui de 2003
- Le réseau de trains de banlieue en reçoit 14,0 %, pour combler le déficit résiduel d'exploitation des cinq lignes de trains (le déficit d'exploitation du réseau est de 13,9 M\$, en baisse de 0,5 % par rapport à 2003)
- Les autres aides métropolitaines (aide au développement, aide aux tarifs réduit et intermédiaire, et aide au transport adapté) totalisent 7,8 M\$, soit 7,9 %
- Une redistribution du surplus d'exploitation de l'AMT au montant de 2,8 M\$ remis aux organismes de transport, soit 2,9 %
- Les dépenses de fonctionnement de l'AMT et les autres dépenses représentent 5,4 % des remises gouvernementales, soit 5,3 M\$

agir, c'est bâtir



Achalandage |12| Carte mensuelle TRAM |13| Réseau de transport métropolitain par autobus |14| Trains de banlieue |18| Enquête Origine-Destination 2003 |23| Planification |24| Métro |26| Service à la clientèle, promotion des transports collectifs et développement commercial |28|

action

Croissance d'achalandage de 3,0 % pour les 5 lignes de trains de banlieue et de 12,0 % pour les 2 autobus express métropolitains

Depuis 1996, la popularité des services de trains de banlieue de l'AMT ne se dément pas. En 2004, le nombre de déplacements en train est de 14,3 millions, soit une hausse de 3,0 % par rapport à 2003 et une hausse de 106,4 % en huit ans. La région métropolitaine de Montréal se classe ainsi au 6^e rang en terme d'achalandage des réseaux de trains de banlieue aux États-Unis et au Canada, après les régions de New York, Chicago, Boston et Philadelphie, et la région de Toronto.¹

Par ailleurs, l'achalandage des autobus express métropolitains est de 0,8 million, soit une hausse de 12,0 % par rapport à 2003.

Nonobstant ces bons résultats, et d'après les données préliminaires de certains organismes de transport de la région, on note pour 2004 une légère tendance à la baisse de l'achalandage des transports collectifs, tous modes confondus, baisse qui devrait cependant s'avérer moindre que la prévision de - 1,5 % qui était anticipée dans le budget de 2004.

Cette légère inflexion ne devrait être que passagère, si l'on considère les résultats de la dernière enquête Origine-Destination, qui révèle, de 1998 à 2003, une tendance lourde à la hausse d'achalandage des transports collectifs, de l'ordre de 7,8 % en cinq ans, une tendance qui s'observe aussi dans plusieurs régions urbaines en Amérique du Nord.

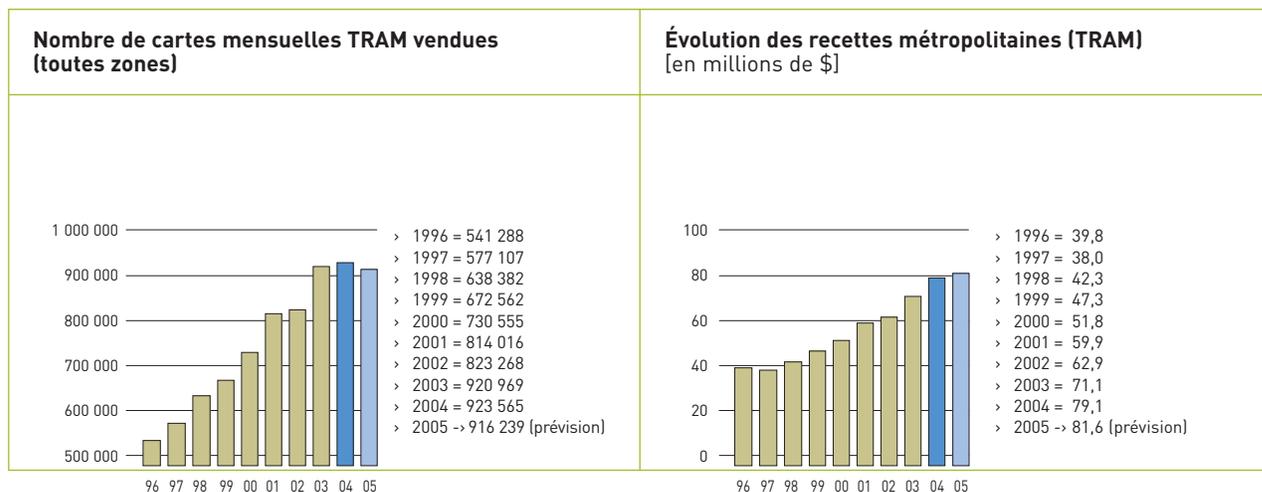
¹ D'après les résultats d'achalandage de 2004 compilés par l'*American Public Transportation Association (APTA)*

Croissance de 0,3 % des ventes de cartes mensuelles TRAM en 2004

La répartition des ventes de cartes mensuelles TRAM

Au total, 923 565 cartes mensuelles TRAM ont été vendues en 2004. Les ventes de ces cartes se répartissent comme suit :

- > TRAM 1 : 48 433 (+ 3,3 %)
- > TRAM 2 : 158 450 (+ 3,5 %)
- > TRAM 3 : 531 553 (- 2,6 %)
- > TRAM 4 : 6 725 (+ 1,1 %)
- > TRAM 5 : 144 335 (+ 6,3 %)
- > TRAM 6 : 28 916 (+ 1,5 %)
- > TRAM 7 : 1 727 (+ 23,5 %)
- > TRAM 8 : 3 426 (+ 14,4 %)



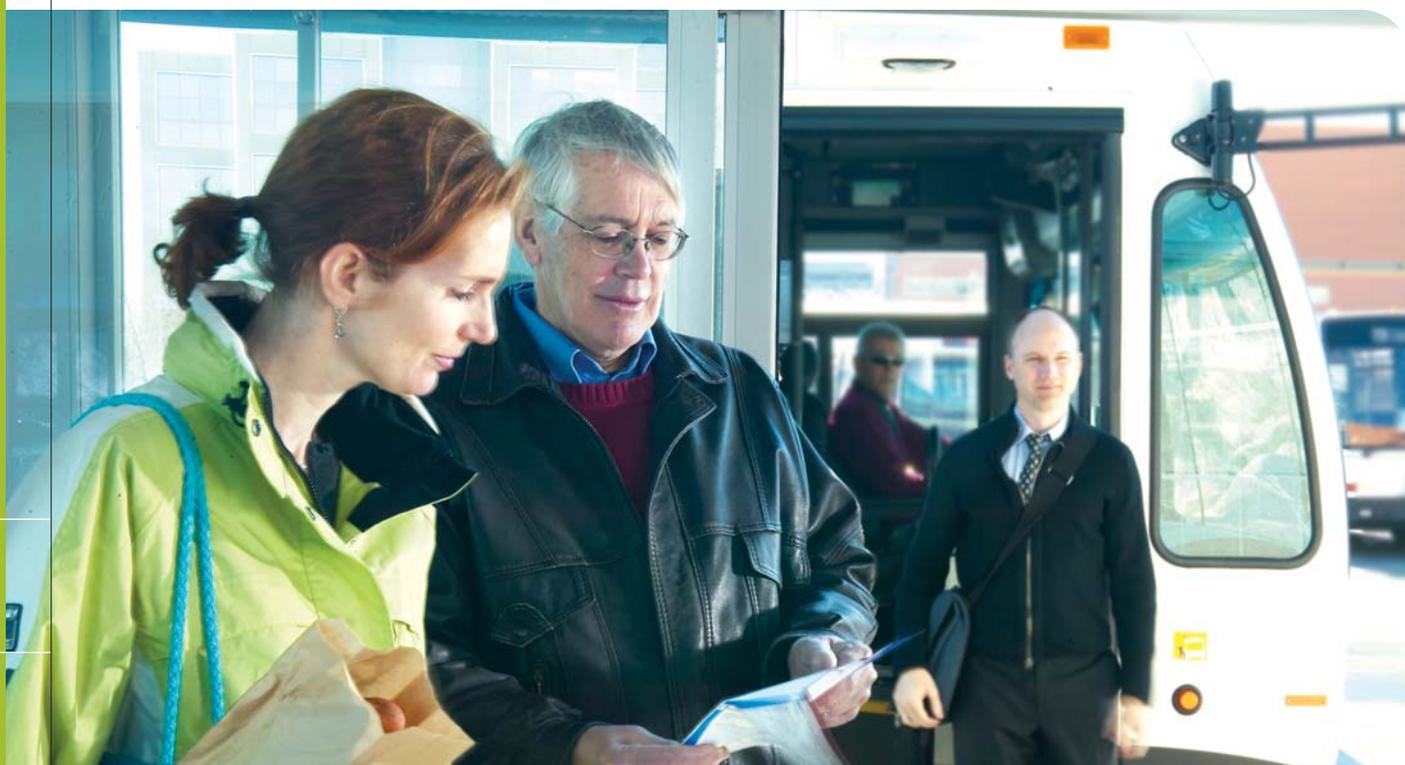
Des revenus intégralement redistribués aux organismes de transport

Les revenus générés par la vente des cartes mensuelles TRAM passent de 71,1 M\$ en 2003 à 79,1 M\$ en 2004, représentant une augmentation de 8,0 M\$, soit 11,3 % de revenus additionnels redistribués aux organismes de transport.

Les billetteries métropolitaines

En 2004, 340 066 cartes mensuelles TRAM ont été vendues dans les billetteries métropolitaines, soit 36,8 % des ventes totales de cartes TRAM. Les 63,2 % restants l'ont été dans les réseaux de points de vente des organismes de transport répartis sur tout le territoire métropolitain. Par ailleurs, en 2004, 555 324 titres de transport locaux ont été vendus dans les billetteries métropolitaines.

Réseau de transport métropolitain par autobus



Peter prend occasionnellement le transport en commun. Aujourd'hui, il a décidé de prendre l'autobus pour se rendre au centre-ville, où il a rendez-vous avec une amie de longue date. À l'arrêt d'autobus, il a rencontré sa voisine Michelle, qui est une habituée de ce trajet. Elle a pris le temps d'analyser avec lui les heures possibles de retour.

L'AMT, au cœur de votre quotidien...

Croissance d'achalandage de 12,0 % sur les autobus express métropolitains, ajout de voies réservées et ouverture de nouveaux terminus

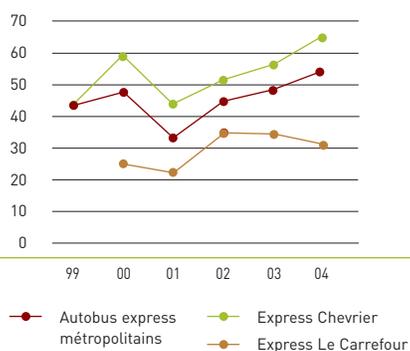
En 2004, le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) a fait une nouvelle fois l'objet d'une consolidation des terminus, des stationnements incitatifs et des voies réservées. Cette multiplication de mesures concrètes permet d'améliorer de manière tangible les services aux clients.

Autobus express métropolitains

Les deux autobus express métropolitains sont des circuits qui offrent une liaison rapide entre différents territoires des organismes de transport. Ils ont connu en 2004 une importante hausse d'achalandage de 12,0 %. De plus, les ententes de services ont été renouvelées avec le RTL et la STL pour ces deux dessertes d'autobus.

Autobus express métropolitains	2003	2004
Express Chevrier		
Coûts d'exploitation annuels	1 503 004 \$	1 697 140 \$
Achalandage annuel total	522 139	589 908
Revenus nets	837 986 \$	1 088 042 \$
Ratio d'autofinancement	55,75 %	64,11 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,19 \$	0,23 \$
Express Le Carrefour		
Coûts d'exploitation annuels	697 508 \$	720 477 \$
Achalandage annuel total	214 661	235 436
Revenus nets	233 596 \$	219 888 \$
Ratio d'autofinancement	33,49 %	30,52 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,49 \$	0,45 \$

Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains



Terminus

Nouveaux aménagements

Terminus Saint-Eustache – En janvier 2004, le nouveau terminus sur un site dédié a ouvert à Saint-Eustache, ce qui a permis d'éliminer les arrêts d'autobus situés sur la rue Saint-Viateur et d'augmenter d'autant la sécurité.

Terminus Côte-Vertu – Réparti sur deux sites (le site nord mis en service en octobre 2004 et le site sud en décembre 2004), le nouveau terminus facilite les correspondances et donne un accès direct et sécuritaire au métro Côte-Vertu ; il entraîne aussi une réduction considérable de la circulation des autobus et des piétons dans les rues résidentielles du secteur, ce qui est bénéfique pour la quiétude de tout le quartier.

Améliorations aux infrastructures

Terminus Sainte-Thérèse – Construit par la Ville de Sainte-Thérèse sur un terrain appartenant à l'AMT, un bâtiment tout neuf, avec aire d'attente chauffée, billetterie et service d'information à la clientèle, a ouvert ses portes en février 2004.

Terminus Terrebonne – Depuis octobre 2004, une marquise est en construction pour offrir aux clients en attente des aires abritées sur le trottoir central donnant accès aux sept quais d'autobus.

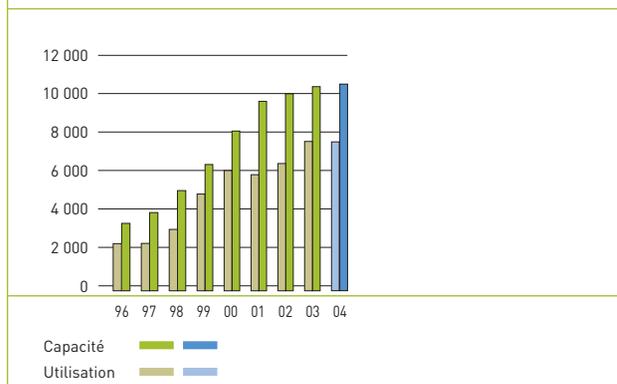
Terminus	2003	2004
Coûts d'exploitation annuels	7 840 539 \$	8 761 082 \$
Achalandage annuel total	53 012 538	53 615 641
Nombre de quais offerts (quais-année)	164	192
Ratio d'utilisation journalier en passagers/quai	886	765
Coûts d'exploitation par passager	0,15 \$	0,16 \$
Coûts d'exploitation par quai	47 808 \$	45 631 \$

Stationnements incitatifs

Les stationnements Terrebonne et Chambly ont fait l'objet d'un agrandissement, ce qui ajoute respectivement 156 et 37 places. En tout, 10 657 places réparties dans 19 stationnements incitatifs du réseau de transport métropolitain par autobus sont ainsi mises quotidiennement à la disposition de la clientèle.

Stationnements incitatifs	2003	2004
Coûts d'exploitation annuels	1 175 608 \$	1 285 186 \$
Achalandage annuel total	1 506 302	1 589 900
Nombre de places de stationnement en fin d'année	10 484	10 657
Taux d'utilisation des stationnements	73 %	72 %
Coûts d'exploitation par voiture	0,78 \$	0,76 \$
Coûts d'exploitation par place-année	113,56 \$	123,95 \$

Capacité et utilisation des stationnements incitatifs du réseau de transport métropolitain par autobus



Voies réservées

Voie réservée sur la route 132, à l'approche du boulevard Montbrun (Boucherville) – Mise en service en septembre 2004, elle permet une circulation plus fluide des autobus du CIT Sorel-Varennes en direction de Longueuil.

Voie réservée sur l'accotement de la route 116 (Saint-Bruno) – Mise en service en novembre 2004, elle est ouverte aux taxis et aux autobus du RTL et du CIT de la Vallée du Richelieu en pointe du matin en direction ouest, et en pointe du soir, en direction est. Des travaux de signalisation ont été complétés en janvier 2005.

Voie réservée – Échangeur Taschereau (Brossard) – La phase III des travaux a été amorcée en juin 2004. Profitant de l'interruption des travaux de l'échangeur Taschereau durant la période hivernale, une voie réservée temporaire a été mise en service en site propre, au centre de l'autoroute 10 jusqu'au mois d'avril 2005 pour l'Express Chevrier de l'AMT et les autobus des CIT de la région.

Voie réservée Marcel-Laurin et mesures préférentielles Côte-Vertu En parallèle au projet de terminus Côte-Vertu, plusieurs mesures préférentielles pour autobus (voie réservée sur le boulevard Marcel-Laurin à l'approche du boulevard Henri-Bourassa, voie réservée sur le boulevard Côte-Vertu, voie réservée de virage à gauche à l'approche du boulevard Côte-Vertu) ont été développées dans les environs du terminus pour compléter l'ensemble de l'axe reliant les terminus Le Carrefour et Côte-Vertu.

Voie réservée boul. Des Laurentides – Prolongement – La voie réservée a été prolongée entre les rues Proulx et Meunier à Laval pour améliorer les temps de déplacements des autobus de la STL et du CIT Laurentides, entre Couronne Nord/Laval et le centre-ville de Montréal.

Voie réservée sur l'accotement de l'autoroute 25 (Laval/Terrebonne) – L'ouverture de cette voie réservée aux taxis et au covoiturage à trois occupants et plus à titre de projet-pilote s'est avérée un succès, ce qui a permis de donner un caractère permanent à cette mesure.

Voie réservée Pie-IX – Étude d'aménagement permanent – Une étude globale pour améliorer l'exploitation de cette voie réservée et pour évaluer divers scénarios alternatifs a été réalisée. Par ailleurs, l'AMT a apporté sa collaboration lors des audiences publiques du coroner qui ont pris fin en février 2005.

Voies réservées	2003	2004
Coûts d'exploitation annuels	1 475 390 \$	1 699 672 \$
Achalandage annuel total	26 369 011	25 908 686
Km de voies réservées offerts	78,6	82,7
Coûts d'exploitation par passager	0,06 \$	0,07 \$
Coûts d'exploitation par km de voie	18 771 \$	20 565 \$

Transport adapté

Deux nouveaux organismes de transport adapté, Ville de Vaudreuil-Dorion et Ville de Candiac, ont adhéré en 2004 au projet d'intégration des services de transport adapté dans la région métropolitaine. Ils viennent s'ajouter à la STM, la STL, le RTL, la MRC Lajemmerais, la MRC L'Assomption, la MRC Les Moulins et la Ville de Châteauguay, portant ainsi à 9 le nombre d'organismes de transport adapté sur le territoire de l'AMT à participer au projet.

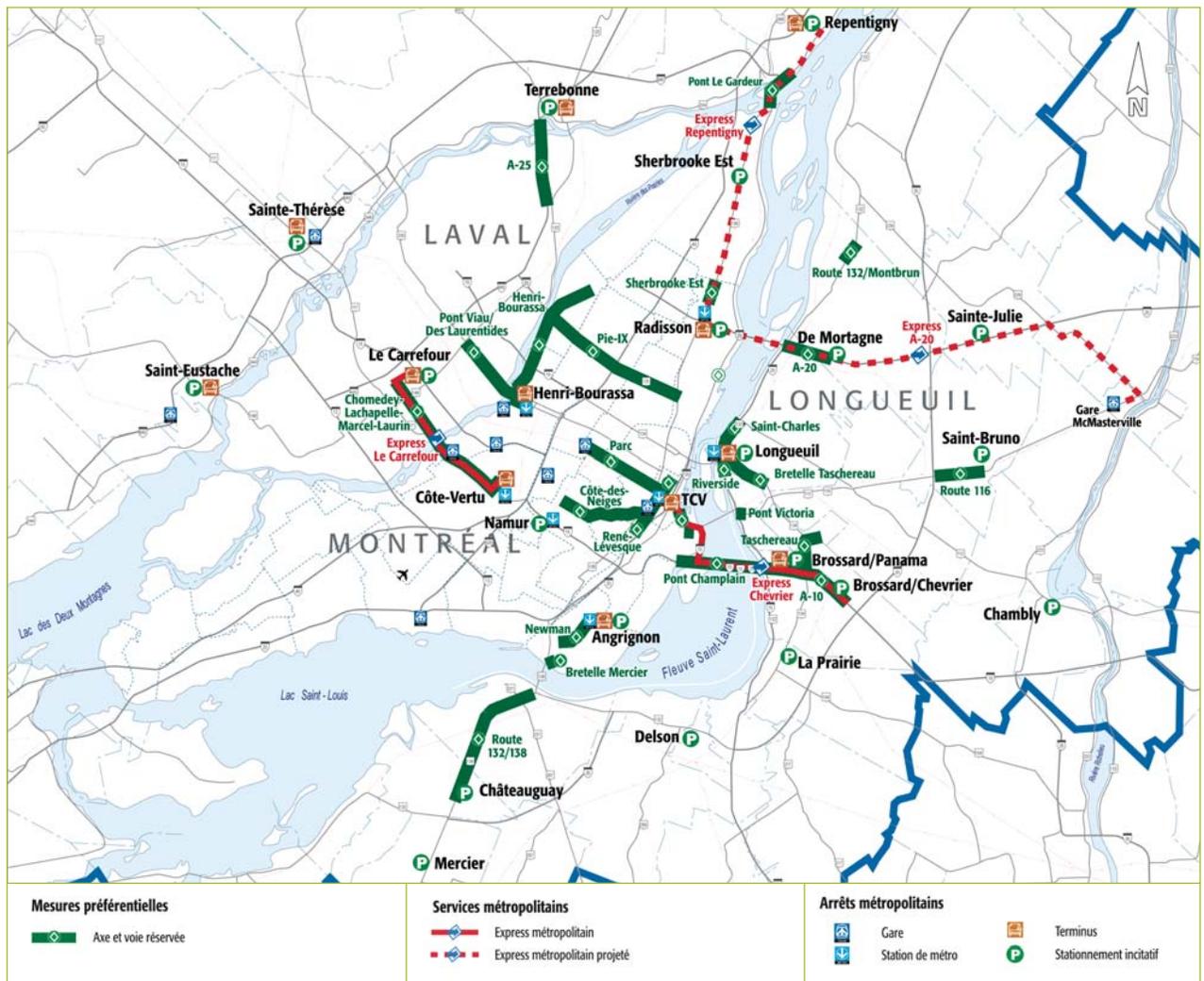
En 2004, 26 000 déplacements en transport adapté ont été effectués, soit 24 800 pour les trois sociétés de transport et 1 200 pour la MRC La Jemmerais et la MRC Les Moulins. Les autres organismes de transport adapté participants travaillent activement à la préparation des premiers déplacements.

Services complémentaires

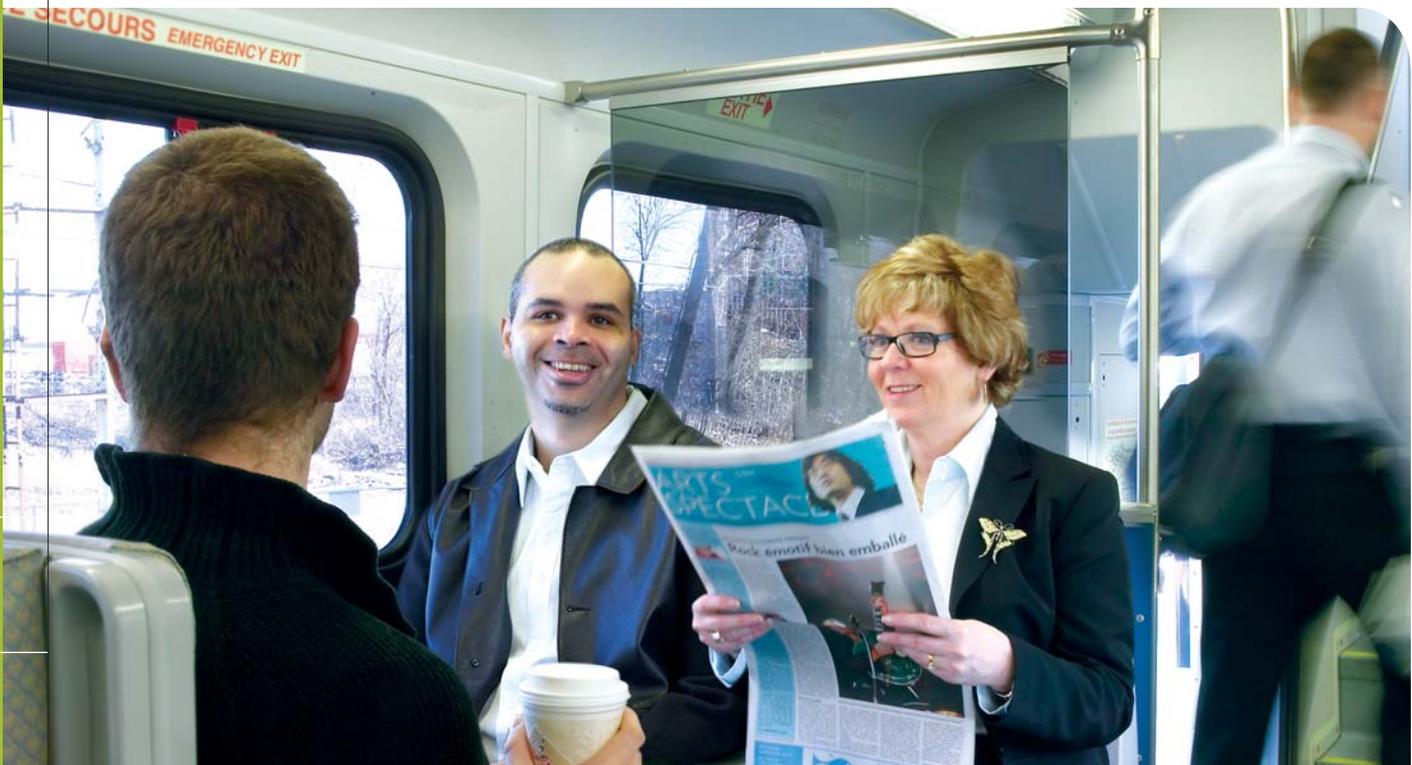
À titre d'exploitante, l'AMT a déployé des efforts importants dans ses équipements afin d'améliorer la sécurité et le confort des clients, en particulier par l'ajout de nouvelles patrouilles et l'installation de nouvelles caméras de surveillance.

Par ailleurs, le projet de programme vert (recyclage de papier, vêtements, canettes et autres) implanté dans certains équipements a été poursuivi.

Réseau de transport métropolitain par autobus



Trains de banlieue



Parfois, il suffit de peu de choses pour susciter la conversation entre des inconnus. Alexandre a remarqué que Mireille lisait avec attention la critique de la première du spectacle d'un groupe rock qui passait en ville. Il y était la veille avec son ami Gabriel. La conversation s'est engagée. Leur enthousiasme a convaincu Mireille de s'y rendre ce soir.

L'AMT, au cœur de votre quotidien...

14,3 millions de déplacements en 2004 – Un achalandage en progression de 3,0 %

Après huit années de croissance importante de l'achalandage et d'amélioration des infrastructures, l'AMT a la volonté d'offrir aux clients des services qui répondent toujours mieux à leurs besoins. Pour ce faire, elle a mis sur pied en 2004 un groupe de travail chargé d'évaluer les besoins de sa clientèle actuelle et potentielle de son réseau en termes de fréquence de service, d'heures de passage des trains, de rabattement d'autobus aux gares, de services connexes et de signalisation. En 2005, l'amélioration du service à la clientèle sera un enjeu prioritaire.

Avec ses 14,3 M de déplacements annuels en train de banlieue, la région métropolitaine de Montréal se classe au 6^e rang en terme d'achalandage des réseaux de trains de banlieue aux États-Unis et au Canada, après les régions de New York, Chicago, Boston et Philadelphie, et la région de Toronto.

	Deux-Montagnes	Dorion-Rigaud	Blainville	Mont-Saint-Hilaire	Delson-Candiac	Total
Nombre de déplacements quotidiens	31 600	14 000	8 800	5 800	2 200	62 400
Nombre de déplacements annuels	7,5 M	3,1 M	2,0 M	1,3 M	0,5 M	14,3 M
Variation d'achalandage	0,7 %	(0,6) %	1,4 %	23,7 %	28,5 %	3,0 %
Nombre de gares	12	19	10	7	8 ¹	49 ²
Nombre de stationnements incitatifs	8	15	5	6	4	39
Nombre de places de stationnements incitatifs	5 268	2 897	2 115	2 258	603	13 141
Ratio d'autofinancement	53,1 %	24,2 %	67,2 %	44,0 %	47,5 %	45,1 %
Taux de ponctualité	99,1 %	95,2 %	91,8 %	96,5 %	98,6 %	96,7 %

¹ La gare Candiac a été mise en service en avril 2005.

² Certaines gares desservent plusieurs lignes.

Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Avec 7,5 millions de déplacements enregistrés en 2004, la ligne Montréal/Deux-Montagnes représente 52,4 % de l'achalandage total du réseau. L'achalandage annuel a augmenté de 0,7 % par rapport à 2003.

La ligne offre 26 départs par jour en direction de Montréal et 23 départs en direction de Deux-Montagnes.

Modernisée de 1992 à 1995 par le MTQ au coût de 300,0 M\$, cette ligne a aujourd'hui atteint la limite de sa capacité d'accueil, en particulier en période de pointe. Pour accroître cette capacité et répondre à la demande potentielle évaluée à plus de 40 000 passagers par jour, il est proposé d'effectuer des travaux estimés à 163,0 M\$. Les travaux planifiés comprennent l'étagement de la jonction de l'Est, le doublement de la voie entre Bois-Franc et Roxboro, l'ajout de deux gares et l'acquisition de 22 voitures additionnelles.

Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

En 2004, l'achalandage quotidien s'est élevé à 14 000 passagers. La ligne offre 12 départs par jour en direction de Montréal et 13 départs en direction de Dorion-Rigaud.

Dans le cadre du plan de modernisation de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, l'AMT a commencé à procéder en novembre 2004 au remplacement de la flotte de voitures datant de 1953 par une première rame de voitures à un étage. De plus, la première rame de voitures neuves à deux étages fabriquées par Bombardier Transport a été mise en service en février 2005.

Depuis le printemps 2004, moment où les travaux de signalisation ferroviaire ont été achevés, la gare Vaudreuil est desservie par tous les trains.

Au cours de 2004, plusieurs travaux ont été exécutés, dont :

- › L'aménagement permanent et ajout de 100 places au stationnement incitatif de la gare Pincourt-Terrasse-Vaudreuil
- › L'aménagement permanent du stationnement incitatif de la gare Île-Perrot
- › L'allongement des quais des gares Dorval et Sainte-Anne-de-Bellevue
- › Les travaux sur les rails entre Vendôme et Montréal-Ouest

Ligne Montréal/Blainville

L'achalandage annuel sur la ligne Montréal/Blainville a enregistré une légère hausse de 1,4 % pour atteindre 2 millions de déplacements. La ligne offre actuellement 11 départs par jour dans chacune des directions.

Comme la ligne Montréal/Deux-Montagnes, cette ligne mise en service en 1997 est victime de son succès. L'AMT analyse actuellement différentes pistes de solutions qui permettront d'augmenter la capacité d'accueil de cette ligne à court et à moyen terme.

Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

L'achalandage annuel sur la ligne a augmenté de 23,7 % en 2004 pour atteindre 1,3 million de déplacements, ce qui représente un achalandage quotidien de plus de 5 800 passagers. Les deux nouvelles gares, Saint-Basile-Le-Grand et Saint-Hubert, ouvertes à l'automne 2003, ont contribué à la hausse de l'achalandage. Cette ligne, qui suit une progression comparable à celle de la ligne Blainville, a encore un fort potentiel de croissance d'achalandage. La ligne offre actuellement 4 départs par jour dans chacune des directions.

Par ailleurs, pour répondre aux besoins croissants dans les stationnements incitatifs des gares Mont-Saint-Hilaire et Saint-Basile-le-Grand, une centaine de places ont été ajoutées dans chacun de ces stationnements.

Ligne Montréal/Delson-Candiac

En 2004, l'achalandage quotidien a atteint près de 2 200 passagers. L'achalandage annuel est en croissance de 28,5 % par rapport à 2003, soit la plus forte hausse d'achalandage de tout le réseau. En vue de favoriser l'accessibilité et d'accroître l'achalandage de la ligne, une nouvelle gare terminale a été mise en service à Candiac en avril 2005. La ligne offre actuellement 4 départs par jour dans chacune des directions.

Par ailleurs, en 2004, le stationnement incitatif de la gare Sainte-Catherine s'est agrandi de 100 places.

Développement du réseau à prévoir

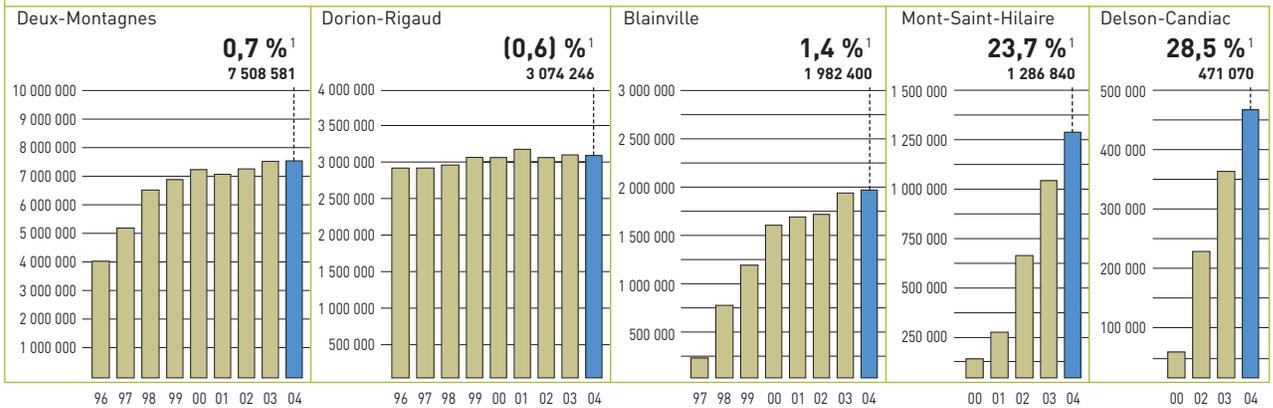
- › Desserte des Basses-Laurentides (Mirabel et Saint-Jérôme) : prolongement de la ligne Blainville jusqu'à Saint-Jérôme en cours d'autorisation au MTQ
- › Desserte de la couronne nord-est (Est de Montréal/Repentigny/Mascouche) : ligne Mascouche et ligne Repentigny actuellement à l'étude

Escapades en train

Treize Escapades en train proposant chacune une thématique particulière (culture, découverte du patrimoine, nature, etc.) ont été offertes en 2004, avec un total de 7 687 voyageurs, un résultat supérieur de près de 5,0 % à celui de 2003. De plus, six Escapades Jeunesse ont été organisées pour les jeunes enfants fréquentant les services de garde.

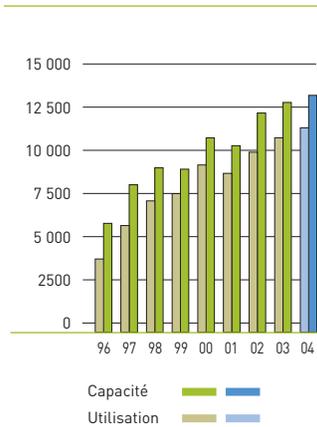
Ligne de trains	2003	2004
Deux-Montagnes		
Coûts d'exploitation annuels	27 154 000 \$	29 749 000 \$
Achalandage annuel	7 456 119	7 508 581
Revenus nets	13 281 000 \$	15 799 000 \$
Ratio d'autofinancement	48,91 %	53,11 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,21 \$	0,23 \$
Dorion-Rigaud		
Coûts d'exploitation annuels	20 557 000 \$	22 364 000 \$
Achalandage annuel	3 092 641	3 074 246
Revenus nets	4 805 000 \$	5 411 000 \$
Ratio d'autofinancement	23,37 %	24,20 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,33 \$	0,35 \$
Blainville		
Coûts d'exploitation annuels	8 735 000 \$	10 520 000 \$
Achalandage annuel	1 954 870	1 982 400
Revenus nets	5 716 000 \$	7 064 000 \$
Ratio d'autofinancement	65,44 %	67,15 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,19 \$	0,21 \$
Mont-Saint-Hilaire		
Coûts d'exploitation annuels	9 839 000 \$	10 599 000 \$
Achalandage annuel	1 040 540	1 286 840
Revenus nets	3 435 000 \$	4 661 000 \$
Ratio d'autofinancement	34,91 %	43,98 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,45 \$	0,39 \$
Delson-Candiac		
Coûts d'exploitation annuels	3 455 000 \$	3 455 000 \$
Achalandage	366 560	471 070
Revenus nets	1 159 000 \$	1 641 000 \$
Ratio d'autofinancement	33,55 %	47,47 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,57 \$	0,44 \$
Total		
Coûts d'exploitation annuels	69 740 000 \$	76 687 000 \$
Achalandage	13 910 730	14 323 137
Revenus nets	28 396 000 \$	34 576 000 \$
Ratio d'autofinancement	40,72 %	45,09 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,24 \$	0,25 \$

Achalandage annuel des lignes de trains de banlieue

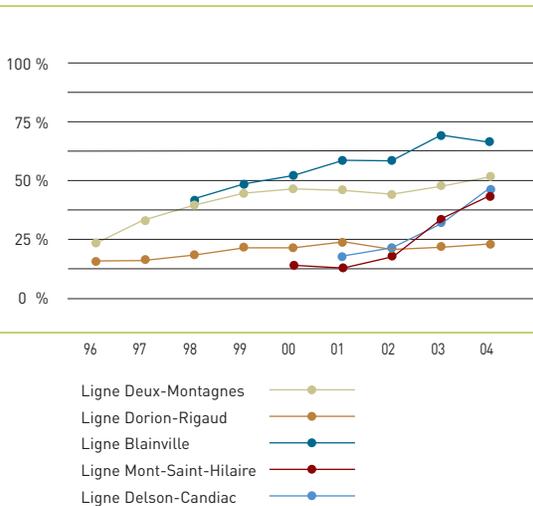


¹ Variation d'achalandage

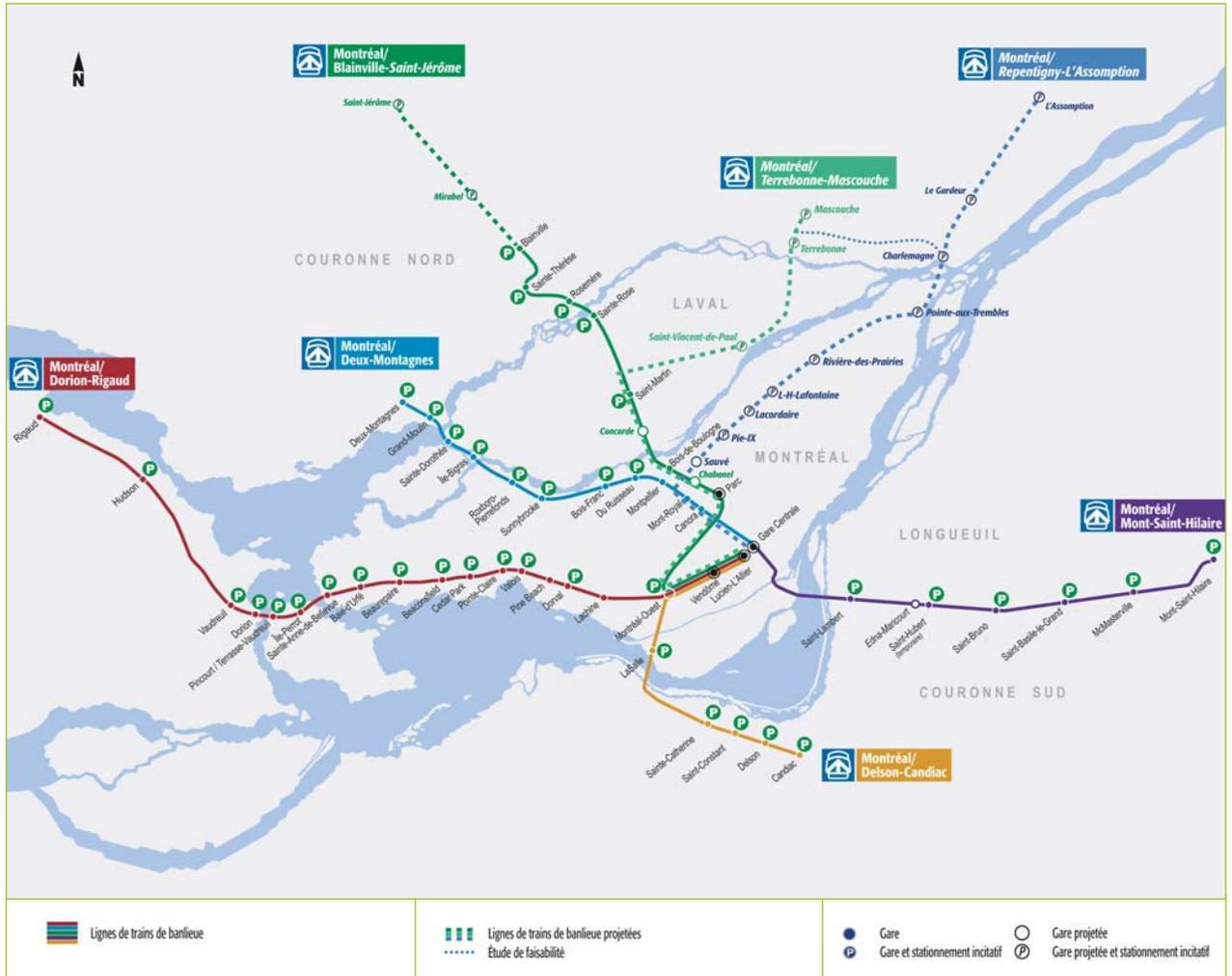
Capacité et utilisation des stationnements incitatifs des trains de banlieue



Ratio d'autofinancement des trains de banlieue par ligne



Réseau de trains de banlieue



Présentation de la mobilité des personnes en pointe du matin entre 1998 et 2003

- › Stabilisation de la part de marché des transports collectifs à 22,0 %, pour la première fois depuis 1970
- › Plus forte augmentation des déplacements en transport collectif (7,8 %) que des déplacements en voiture (4,7 %)

Les données de l'enquête Origine-Destination (O-D) recueillies par voie de sondage téléphonique ont été analysées en 2004. Elles démontrent qu'entre 1998 et 2003, la croissance de 3,0 % de la population dans la région a provoqué une hausse similaire, de l'ordre de 4,0 %, des déplacements (auto et transports collectifs) pendant la période de pointe du matin. Les motifs de ces déplacements se répartissent comme suit : 50,0 % pour le travail, 30,0 % pour les études et 20,0 % pour toute autre raison.

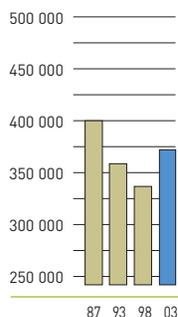
Parmi tous ces déplacements, ceux en automobile sont en hausse de 4,7 %, soit une croissance annuelle moyenne de 0,9 %, alors que ceux en transport collectif ont fait l'objet d'une hausse de 7,8 %, soit une croissance annuelle moyenne de 1,6 %. L'évolution de la démographie et des habitudes de déplacements des personnes qui résident dans la région de Montréal a permis une stabilisation à 22,0 % de la part de marché des transports collectifs, et ce en dépit du fait que la motorisation ait augmenté de 10,0 %. Dans le même temps, le taux d'occupation des autos est resté stable à 1,25 personne par véhicule.

L'enquête O-D 2003

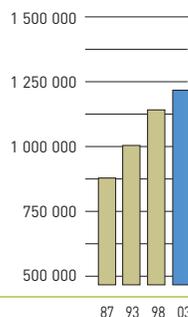
Pour tracer un portrait des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal lors d'une journée de semaine

- › Enquête réalisée tous les cinq ans depuis 1970
- › La plus vaste enquête après le recensement
- › Période de l'enquête : automne 2003
- › Territoire couvert : 5 500 km², regroupant 88 municipalités
- › Nombre de ménages interrogés : 70 400, représentant 169 900 personnes, soit près de 5,0 % de la population de la région de Montréal
- › Nombre de déplacements scrutés : 366 300
- › Fruit d'un partenariat entre l'AMT, le MTQ, le MAMSL, la STM, le RTL, la STL, l'ACIT, avec la collaboration de la CMM

De 1998 à 2003, on observe une hausse de 7,8 % du nombre de déplacements en transport collectif pendant la période de pointe du matin



De 1998 à 2003, on observe une hausse de 4,7 % du nombre de déplacements en automobile pendant la période de pointe du matin



Le développement des transports collectifs, une solution porteuse pour un développement durable

Chaque année, l'AMT effectue ou supervise des études afin de planifier de nouveaux services de transport collectif modernes, efficaces et adaptés aux besoins de la clientèle. Elle mène ces études en tenant compte des corridors de transport prioritaires, le tout dans une vision globale de la région.

Démarche allégo

La démarche allégo encourage les employeurs et leurs employés à changer leurs habitudes de déplacements quotidiens entre le domicile et le travail en proposant des alternatives efficaces à l'automobile en solo. Elle offre notamment des outils pour organiser le covoiturage à partir du lieu de travail.

Depuis quatre ans, la démarche allégo a permis la réalisation de plus d'une vingtaine de projets impliquant des entreprises, des institutions ainsi que des partenaires en transport.

Salon allégo 2004 – Le covoiturage

La 4^e édition du Salon allégo s'est tenue sous le thème du covoiturage. Cet événement a rassemblé plus d'une centaine de personnes venues entendre des témoignages d'entreprises, d'institutions et de partenaires en transport qui offrent, par le biais du covoiturage, un choix de transport attrayant et compétitif à l'automobile en solo.

Prix d'excellence allégo

À l'occasion du Salon allégo 2004, trois Prix d'excellence allégo ont été décernés à une entreprise, un regroupement d'employeurs et un partenaire en transport qui se sont illustrés dans le cadre de la démarche allégo. Les gagnants sont :

- > Catégorie entreprise : firme INTRIA Items Inc
- > Catégorie regroupement d'employeurs : allégo Laval
- > Catégorie partenaire : Vélo Québec

Abonnement MTQ

Mis en place en novembre 2003, le projet-pilote d'abonnement annuel aux titres de transport mensuels proposé aux employés du MTQ de la région métropolitaine de Montréal a fait l'objet d'une évaluation après un an. Le projet s'est révélé un franc succès : une centaine de personnes ont adhéré au programme, soit plus ou moins 10,0 % des employés concernés, ce qui se compare aux résultats observés ailleurs lors de l'implantation d'un tel programme. Le projet a également reçu l'appui du MTQ pour étendre le programme, en particulier auprès des employeurs gouvernementaux de la région de Montréal. À long terme, ce projet pourrait notamment être offert aux entreprises adhérant à la démarche allégo et à d'autres organismes.

Synchronisation des horaires des autobus et des trains de banlieue

À la fin de 2004, les organismes de transport se sont dotés d'un système électronique d'harmonisation des horaires des services de transport par autobus et par trains de banlieue de la région métropolitaine. Pour l'AMT, ces techniques d'amélioration de la synchronisation permettront de coordonner plusieurs lignes d'autobus des organismes de transport avec une même ligne de trains, dont l'horaire est fixe. Le coût de ce projet au montant de 0,1 M\$ a été subventionné à 75,0 % par le programme fédéral Infrastructures Canada.

SLR sur l'axe de l'autoroute 10

En 2004, les études d'avant-projet d'implantation d'un SLR sur l'axe de l'autoroute 10 entre Brossard et la Place Bonaventure à Montréal se sont poursuivies. Les travaux ont permis de préciser le tracé du trajet dans l'axe de l'autoroute 10, d'en valider les coûts, d'élaborer les principales caractéristiques nécessaires aux décisions environnementales et de préparer les devis de performances qui serviront à un éventuel appel d'offres international. Les études devraient être complétées au coût de 12,0 M\$, soit 2,0 M\$ de moins que le budget prévu lors de la conclusion de l'appel d'offres en octobre 2001. Les résultats de ces études seront présentés en 2005.



Aménagement typique d'un boulevard dans les années 1970



Aménagement d'un boulevard d'après une conception orientée vers les usagers des transports collectifs

Un nouveau concept pour améliorer le confort des clients et la performance des autobus dans les axes les plus achalandés

L'AMT vise à implanter plusieurs corridors privilégiés pour les transports collectifs, en collaboration avec les municipalités et les organismes de transport concernés. En plus de mesures préférentielles pour autobus comme les voies réservées et les feux prioritaires, ces corridors pourraient aussi comprendre un réaménagement de la voirie pour offrir plus d'espace aux transports collectifs, aux piétons et aux cyclistes. Le projet comprend entre autres le développement d'un aménagement uniformisé, peu importe les villes touchées, des équipements plus confortables pour les clients en attente et des abribus améliorés. Trois études viennent d'être complétées pour la mise en place de tels corridors à Laval, Longueuil et Montréal.

Projet-pilote de mise à la ferraille

Depuis l'automne 2003, l'AMT et les sociétés de transport se sont associées à l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) dans le cadre d'un projet-pilote de mise à la ferraille de véhicules. Ce programme appelé « Faites de l'air » permet aux propriétaires de voitures datant de 1994 ou d'avant et habitant dans la région métropolitaine de s'en débarrasser sous forme de don à la Fondation canadienne du rein en échange d'un reçu d'impôt et de recevoir en plus gratuitement la carte mensuelle TRAM pour une période de six mois.

La participation des organismes de transport de la région de Montréal consiste en l'émission, d'ici le 31 mars 2006, de 3 000 titres de transport mensuels TRAM zones 3 à 8 gratuits, correspondant à une valeur totale d'environ 275 000 \$.

L'objectif de l'AQLPA est d'enlever 2 000 véhicules usagés et très polluants sur les routes pour améliorer la qualité de l'air et diminuer la fréquence de la concentration de « smog ».

Vélo-Bus

Les Vélo-Bus CITBL, Vélo-Bus Saint-Jérôme et Vélo-Bus Les Moulins ont à nouveau offert l'été dernier la possibilité de transporter des vélos à l'avant de certains autobus, une manière de plus de réduire l'utilisation de l'automobile en solo pour des déplacements utilitaires (travail, école, etc.) ou récréatifs.

Mercredis de l'AMT

En 2004, 7 conférences se sont tenues dans le cadre des Mercredis de l'AMT, permettant ainsi de nourrir la réflexion sur l'aménagement urbain, le marketing des transports collectifs, les nouvelles formes de mobilité et le transport durable.



Station Cartier



Pose d'appareil de voie – Avant-gare Henri-Bourassa



Station Montmorency

Le projet de prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval, en bref

- > Maître d'œuvre : AMT
- > Réalisation : groupe SGTM (SNC-Lavalin, Tecsub ainsi que Municonsult, Bisson & Associés, Giasson et Farregut [MBGF])
- > Stations : 3
 - Cartier
 - De la Concorde (intermodale avec le train de banlieue Montréal/Blainville)
 - Montmorency (station terminale)
- > Longueur du tronçon : 5,2 km
- > Coût estimé du projet : 803,6 M\$
- > Coût estimé du projet par km : 154,5 M\$
- > Mise en service prévue : juillet 2007

Deux priorités : maintien du patrimoine et prolongement de la ligne 2 vers Laval

Le programme Réno-Systèmes

L'AMT contribue aux coûts de la rénovation du réseau de métro de Montréal, dans le cadre du programme Réno-Systèmes – Phase I de la STM, qui s'échelonne jusqu'en 2006. L'engagement financier de l'AMT représente 38,9 M\$, soit 12,5 % des coûts des travaux, évalués à 311,0 M\$, partagés avec le gouvernement du Québec (130,1 M\$), le gouvernement du Canada (103,1 M\$) et la STM (38,9 M\$).

Le prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval

Événements marquants

- > Juin 2004 : dépôt du rapport de la Vérificatrice générale du Québec concernant la gestion du projet de prolongement du réseau de métro sur le territoire de la Ville de Laval
- > Juillet 2004 : constitution par le MTQ et l'AMT d'un comité d'experts chargé d'analyser la gestion, les coûts et l'échéancier du projet
- > Octobre 2004 : dépôt du rapport des résultats et recommandations du comité d'experts
- > Décembre 2004 : correction du budget du projet par le décret n° 1117-2004 autorisant pour un montant n'excédant pas 803,6 M\$, incluant un montant de 18,3 M\$ à être payé par l'AMT, les taxes, les frais financiers et les honoraires professionnels. Ce montant représente un coût au kilomètre de 154,5 M\$, ce qui se compare aux coûts de construction d'autres projets similaires ailleurs dans le monde

Exemples de coûts de construction au km ailleurs dans le monde

> Toronto	145,0 M\$/km ¹
> Los Angeles	166,0 M\$/km ²
> Hong Kong	183,0 M\$/km ²
> Baltimore	207,0 M\$/km ²

¹ d'après le Rapport de vérification concernant la gestion du projet de prolongement du réseau de métro sur le territoire de la Ville de Laval, p. 13 (juin 2004)

² d'après l'Étude d'évaluation des coûts du métro - Rapport préliminaire de Roche Deluc, p. 20 (mars 2001)

- > Au 31 décembre 2004, 55,0 % du nouveau budget de contrôle engagé pour un avancement global du projet estimé à 50,0 %

Les travaux

En 2004, il y a eu 1 160 000 heures-hommes travaillées sur le chantier, ce qui démontre l'ampleur des travaux effectués.



Tunnel prêt pour la pose de voie



Bétonnage du tunnel sous la rivière

Poursuite des lots d'excavation et de bétonnage du tunnel

En décembre 2004, 99,0 % de l'excavation était complétée ; il restait encore à réaliser le portail reliant la station Cartier au tunnel. De plus, 90,0 % du bétonnage était achevé ; le 10,0 % restant concerne la réalisation de la voie de contournement.

Mises en chantier

- > Station Cartier (mars 2004)
- > Pose de voies et appareils de voie à la station Henri-Bourassa (mai 2004)
- > Station Montmorency (septembre 2004)
- > Installation de la voie et des équipements connexes (novembre 2004)

Par ailleurs, plusieurs lots de fourniture d'équipements fixes (panneaux de contrôle des postes de ventilation, équipements acoustiques, système et équipements de radio-communication, etc.) ont débuté en 2004 tandis que d'autres (appareils de voie, postes de district, postes de redressement, contrôle des trains, etc.) se sont poursuivis.

Fermeture de la station Henri-Bourassa

En raison du prolongement du métro vers Laval, il était indispensable d'ajouter à la hauteur de la station Henri-Bourassa une voie de contournement permettant de maintenir le niveau de service et d'assurer la fluidité des mouvements de trains à partir du garage Henri-Bourassa. Pour réaliser ces travaux majeurs en station, en avant-gare et en arrière-gare, la station a été fermée temporairement pendant 14 semaines, à partir de la mi-mai. La station a rouvert ses portes le 22 août, comme prévu dans l'échéancier. De plus, les mesures transitoires mises en places avec les différents partenaires (STM, STL et Ville de Montréal) pendant la durée de ces travaux se sont avérées très efficaces, au dire même des clients.

Déploiement des mesures transitoires :

- > Rabattement de circuits d'autobus aux stations Sauvé, Crémazie et Jarry
- > Mise en place d'un service de navette entre les stations Henri-Bourassa et Crémazie
- > Implantation de voies réservées pour les autobus sur les rues Berri et Lajeunesse
- > Localisation d'espaces de stationnement hors rue mis à la disposition des riverains particulièrement touchés

Politique d'intégration des arts à l'architecture et à l'environnement

- > Automne 2004 : lancement du concours pour les nouvelles installations de la station Henri-Bourassa

Programme d'information

- > Poursuite des activités d'information ciblées par quartier
- > Parution en avril d'un numéro de *Correspondance* portant sur les mesures transitoires mises en place pour pallier la fermeture de la station Henri-Bourassa
- > Déploiement d'une panoplie d'outils de communication à l'intention des citoyens particulièrement touchés par la fermeture de la station Henri-Bourassa



La mascotte des travaux de prolongement du métro

Service à la clientèle



C'est un grand jour aujourd'hui : pour souligner l'anniversaire de sa petite-fille Isabelle, Louise l'amène toute une journée en ville. En attendant de valider l'itinéraire final de leur escapade, elles s'entretiennent des activités qu'elles ont ensemble programmées : un dîner dans leur restaurant favori, suivi d'une sortie au cinéma et d'une visite dans les boutiques préférées d'Isabelle sur la rue Sainte-Catherine. La journée s'annonce bien agréable !

L'AMT, au cœur de votre quotidien...

Service à la clientèle

Le Service à la clientèle de l'AMT a reçu près de 140 000 appels en 2004. De ce nombre, 58 000 clients, soit 40,0 %, ont obtenu l'horaire des trains de banlieue et des autobus (circuits des CIT ou des autobus express métropolitains de l'AMT) par le biais du service informatisé *Allo-Tram* et 82 000 clients, soit 60,0 %, ont parlé directement à un agent d'information afin d'émettre un commentaire ou pour faire une demande d'information. Le Service à la clientèle de l'AMT est ouvert sept jours sur sept, du lundi au vendredi de 7 h à 20 h 30, et les samedi et dimanche de 9 h à 12 h et de 13 h à 17 h.

De plus, la clientèle de l'AMT communique de plus en plus par écrit avec le Service à la clientèle en utilisant majoritairement le courriel comme mode de transmission. En 2004, les agents ont répondu à près de 60 000 correspondances écrites.

Par ailleurs, le site Internet de l'AMT a enregistré 1 022 000 visites en 2004, signe qu'il s'agit d'un précieux outil d'information pour la clientèle. Il compte aussi 12 000 abonnés au service Info-courriel, par le biais duquel 56 avis à la clientèle et 40 communiqués de presse leur ont été transmis en 2004.

Promotion des transports collectifs

Campagne sociétale de promotion des transports collectifs

Pour leur 5^e campagne sociétale de promotion des transports collectifs, qui s'est déroulée à l'hiver 2004, l'AMT et les organismes de transport de la région ont fait preuve d'audace en utilisant au profit des transports collectifs les images fortes véhiculées habituellement par les constructeurs automobiles, avec comme intention que chaque client potentiel pense aux transports collectifs chaque fois qu'il voit une publicité d'automobile. Un des points forts de la campagne sociétale a sans nul doute été une publicité télévisée de 30 secondes digne des grandes campagnes des manufacturiers automobiles.

Un sondage réalisé auprès de plus de 600 personnes a permis de mesurer les résultats de la campagne, en particulier sur la publicité télévisée : 81,0 % de ceux qui se souviennent du message télévisé croient en la crédibilité du message. Le message véhiculé, qui visait à favoriser la réflexion sur les habitudes de déplacements, a ainsi atteint son but.

L'audace de la campagne sociétale plusieurs fois reconnue :

Trois prix

- › Un certificat honorifique au *Marketing Awards* de Toronto pour la meilleure campagne dans la catégorie « Services »
- › Le prix Environnement de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR)
- › Le prix dans la catégorie *Television Advertisement or Public Service Announcement* de la *25th Annual AdWheel Awards Competition* de l'*American Public Transportation Association (APTA)*

Quatre nominations

- › Au Publicité Club de Montréal
- › Au prix Phœnix de l'environnement
- › Au prix Innovation de l'AQTR
- › Au Festival international des Lions de Cannes



« Avec ses 220 chevaux, ses nouveaux phares Bi-Xenon et son GPS intégré, vous allez quand même être pris dans le trafic à l'heure de pointe ! »

De multiples activités de promotion tout au long de l'année

Tout au long de l'année, des campagnes ponctuelles font également la promotion ciblée des nombreux services offerts, comme la carte mensuelle TRAM, les trains de banlieue, les autobus express métropolitains, les stationnements incitatifs, les voies réservées, la Carte postale.



Journée internationale « En ville, sans ma voiture ! »

L'AMT organise et est le maître d'œuvre de la journée « En ville, sans ma voiture ! ». Pour la deuxième édition, Montréal a connu à nouveau un grand succès : de nombreuses activités se sont déroulées dans deux périmètres fermés à la circulation automobile, au centre-ville de Montréal et sur le Plateau Mont-Royal. L'événement a attiré au plus fort de la journée près de 25 000 personnes au centre-ville, soit près du double par rapport à 2003.

L'événement a reçu le prix Équinoxe de la Société des relationnistes du Québec pour la meilleure stratégie de communications intégrées.

Les mesures de bruit et de la qualité de l'air dans le périmètre du centre-ville

- > baisse de 38,0 % du bruit ambiant lorsque le périmètre est fermé à la circulation routière
- > baisse de 90,0 % du taux de monoxyde d'azote (NO) et de 100,0 % du monoxyde de carbone (CO)

Développement commercial

En 2004, l'AMT a mis en place un Service de développement commercial dont le mandat est d'assurer le développement stratégique de son potentiel commercial, la gestion, l'exploitation des projets et la location de ses aires commerciales afin de générer un maximum de revenus autonomes sur l'ensemble de son réseau de transport métropolitain par autobus, sur le réseau des trains de banlieue et dans les stationnements incitatifs.

Grâce à l'octroi de contrats commerciaux tels que ceux d'affichage commercial, de machines distributrices, de services téléphoniques, de services Internet, de kiosques saisonniers ou des baux pour ses espaces locatifs ou pour ses terrains de stationnements, l'AMT vise à augmenter ses revenus autonomes, à offrir une valeur ajoutée à ses équipements et à rendre plus agréable et convivial le transport en commun à sa clientèle.



La deuxième journée « En ville, sans ma voiture ! » – le 22 septembre 2004

gérer, c'est voir pour prévoir,
agir pour bâtir



Fonds d'exploitation |32| Fonds d'immobilisations métropolitain 2004 |34| Programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007 |35|

gestion

Les revenus

Remises gouvernementales

Les revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation sont égaux à ce qui était prévu au budget de 2004, mais en hausse de 1,4 M\$ comparativement à 2003, soit un accroissement de 1,4 %.

Depuis 1996, les remises gouvernementales sont en croissance, passant de 83,1 M\$ cette année-là à 99,5 M\$ en 2004, soit une hausse de 16,4 M\$ ou un accroissement de 19,7 % sur une période de huit ans.

Recettes métropolitaines

Pour 2004, les recettes métropolitaines provenant de la vente des titres mensuels TRAM totalisent 79,1 M\$, soit une hausse de 8,0 M\$ ou 11,3 % par rapport à 2003. De ce montant, 23,8 M\$ sont affectés aux recettes des trains de banlieue et 0,9 M\$ aux recettes des autobus express métropolitains. Les recettes métropolitaines à répartir entre les organismes de transport sont de 54,4 M\$, en hausse 3,4 M\$ ou 6,7 % par rapport à 2003.

Recettes associées aux trains de banlieue

Recettes provenant des usagers

Grâce notamment à l'accroissement global de l'achalandage, les recettes des usagers des trains de banlieue passent de 28,4 M\$ en 2003 à 34,6 M\$ en 2004, en hausse de 6,2 M\$ par rapport à 2003 et de 3,3 M\$ par rapport au budget approuvé de 2004.

- › Ligne Deux-Montagnes : Bien que cette ligne ait atteint sa capacité d'accueil maximale, l'achalandage a augmenté de 0,7 %. Les recettes ont progressé, passant de 13,3 M\$ à 15,8 M\$, soit une hausse de 2,5 M\$.
- › Ligne Dorion-Rigaud : L'achalandage de cette ligne a connu une légère baisse de - 0,6 %, tandis que les recettes sont passées de 4,8 M\$ à 5,4 M\$, soit une augmentation de 0,6 M\$.
- › Ligne Blainville : Les recettes ont progressé de 5,7 M\$ à 7,1 M\$, en hausse de 1,4 M\$ avec un accroissement d'achalandage de 1,4 %.
- › Ligne Mont-Saint-Hilaire : Grâce au service de quatre départs, matin et soir, et l'ajout des gares Saint-Basile-le-Grand et Saint-Hubert à l'automne 2003, l'achalandage est en hausse marquée de 23,7 % en 2004 avec des recettes passant de 3,4 M\$ en 2003 à 4,7 M\$ en 2004, en progression de 1,3 M\$.
- › Ligne Delson-Candiac : En 2004, la ligne Delson-Candiac a connu une hausse de fréquentation phénoménale de 28,5 %. Des cinq lignes en activité, elle est celle qui a connu la plus forte hausse cette année. Les recettes de 1,6 M\$, en 2004, sont en hausse de 0,4 M\$ par rapport à l'année 2003.

Contributions municipales

Les contributions municipales au financement des trains de banlieue totalisent 28,3 M\$ en 2004, comparativement au montant de 29,3 M\$ du budget approuvé de 2004, en baisse de 1,0 M\$, soit une réduction de 3,5 %.

En 2004, la bonne performance de la ligne de trains Montréal/Blainville a occasionné un surplus budgétaire de 0,8 M\$, qui a été redistribué à leur demande aux municipalités desservies par cette ligne au prorata de leur contribution financière respective.

Répartition du coût des équipements métropolitains

La facturation du coût des équipements métropolitains totalise 0,7 M\$, montant équivalent au budget 2004 et aux coûts réels de 2003. Les coûts associés aux équipements métropolitains comprennent tous les frais de gestion et d'exploitation des équipements reconnus (voies réservées, terminus et stationnements incitatifs) et des billetteries aménagées dans les terminus. Le taux de facturation est maintenu à 5,0 % pour 2005.

Les dépenses

Aides métropolitaines et autres

L'AMT accorde une compensation financière afin d'encourager le développement de l'achalandage sur le réseau de transport métropolitain par autobus et sur le réseau de métro de Montréal. Cette compensation financière est à raison de 0,20 \$ par passager qui utilise le métro et de 0,50 \$ par passager qui utilise le réseau de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT. Les aides métropolitaines et autres totalisent 63,8 M\$, incluant des dépenses afférentes de 0,2 M\$.

L'aide métropolitaine de base est de 56,2 M\$, ce qui correspond au montant requis pour atteindre l'achalandage réel de 2004. L'aide aux tarifs réduit et intermédiaire, de 4,9 M\$, correspond elle aussi au montant requis pour atteindre les ventes réelles de 2004.

L'aide au développement pour 2004 totalise 2,5 M\$ comparativement à 2,6 M\$ au budget 2004 et à 2,1 M\$ pour l'année 2003. En 2004, le montant de 2,5 M\$ a été investi notamment dans la mise en place de la campagne sociétale de promotion des transports collectifs, l'analyse des résultats de l'enquête O-D 2003, dans des mesures favorisant l'intermodalité vélo/taxi/transports collectifs, la journée « En ville, sans ma voiture ! », la Carte postale, les programmes allégo, l'abonnement annuel auprès des employeurs et le projet d'harmonisation des panneaux d'arrêt d'autobus.

Partage des recettes métropolitaines nettes TRAM

Les recettes métropolitaines des titres de transport métropolitain s'élevaient à 54,4 M\$, en hausse de 3,4 M\$, soit 6,7 % par rapport à 2003. Ces recettes nettes ont été intégralement versées aux organismes de transport : STM (24,5 M\$), RTL (14,0 M\$), STL (7,4 M\$), CIT/CRT/OMIT (8,5 M\$).

Trains de banlieue

Les coûts de gestion et d'exploitation des trains de banlieue s'élevaient à 76,7 M\$, soit 6,9 M\$ de plus qu'en 2003 et 0,9 M\$ de plus que le budget 2004. La hausse des coûts tient compte des hausses contractuelles, de l'abolition du crédit d'impôt foncier et de la hausse des coûts du carburant.

Équipements métropolitains

Les coûts de gestion et d'exploitation métropolitains sont de 11,8 M\$ en 2004 comparativement à 10,5 M\$ pour 2003, soit une hausse de 1,3 M\$, mais en baisse de 0,6 M\$ par rapport au budget 2004. L'augmentation s'explique par une indexation des coûts d'exploitation pour les équipements et l'ajout de nouveaux équipements et les modifications apportées aux équipements existants, notamment l'exploitation du terminus Saint-Eustache.

Remise spéciale aux organismes de transport

Grâce à un surplus budgétaire préliminaire des revenus sur les dépenses de 3,0 M\$, 2,8 M\$ sont distribués aux organismes de transport de la région comme mesure incitative pour leur apport au réseau de transport métropolitain.

Fonds d'exploitation

<i>(en millions de dollars)</i>	Budget 2004	Réel 2004	Écart Budget/Réel	Réel 2003	Écart 2004/2003
Revenus					
Sources régionales (essence, immatriculation)	99,50	99,49	(0,01)	98,13	1,36
Sources associées aux trains de banlieue					
– Recettes usagers	31,25	34,58	3,33	28,40	5,92
– Contributions municipales	29,31	28,28	(1,03)	27,44	1,10
Recettes métropolitaines	54,71	54,43	(0,28)	51,01	3,42
Subvention gouvernementale dette :					
– Trains de banlieue	7,12	7,12	–	8,62	(1,50)
– Équipements métropolitains	0,98	0,97	(0,01)	1,38	(0,41)
Autobus express métropolitains	1,53	1,48	(0,05)	1,24	0,24
Répartition du coût des infrastructures	0,72	0,67	(0,05)	0,62	0,05
Autres	1,25	1,46	0,21	1,48	(0,02)
	226,37	228,48	2,11	218,32	10,16
Dépenses					
Réseau métropolitain :					
– Aides métropolitaines et autres	65,33	63,81	(1,52)	67,49	(3,68)
– Équipements métropolitains	12,36	11,75	(0,61)	10,47	1,28
Trains de banlieue	75,79	76,69	0,90	69,74	6,95
Partage des recettes métropolitaines	54,71	54,43	(0,28)	51,01	3,42
Service de la dette :					
– Trains de banlieue	7,12	7,12	–	8,63	(1,51)
– Équipements métropolitains	1,30	1,35	0,05	1,80	(0,45)
Autobus express métropolitains	2,52	2,42	(0,10)	2,21	0,21
Frais de fonctionnement	4,70	4,81	0,11	4,74	0,07
Autres	2,54	3,06	0,52	1,93	1,13
	226,37	225,44	(0,93)	218,02	7,42
Résultat net de l'exercice avant distribution d'une remise spéciale aux organismes de transport	–	3,04	3,04	0,30	2,74
Remise spéciale aux organismes de transport	–	2,85	2,85	–	2,85
Résultat net de l'exercice	–	0,19	0,19	0,30	(0,11)
Surplus au début de l'exercice	–	0,31	0,31	0,01	0,30
Surplus à la fin de l'exercice	–	0,50	0,50	0,31	0,19

Deux priorités :

Maintien du patrimoine du métro et des trains de banlieue et consolidation du réseau de transport métropolitain par autobus

En 2004, les 64 municipalités du territoire de l'AMT ont versé des contributions financières de 16,8 M\$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 7,7 % par rapport à l'année 2003, et permettent de financer le coût des projets d'immobilisations non subventionnés. Cette hausse découle des réévaluations des valeurs foncières des dernières années. En 2004, le ministre des Transports du Québec a autorisé les subventions pour un montant de 180,3 M\$ pour des investissements en immobilisations et autres projets métropolitains totalisant 214,7 M\$, incluant les coûts du prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval.

Investissements en immobilisations en 2004

Les investissements en immobilisations et autres projets métropolitains en 2004 totalisent 214,7 M\$ par rapport à des investissements au montant de 171,2 M\$ en 2003, une hausse de 43,5 M\$, soit une augmentation de 25,4 %.

Au cours de l'année 2004, l'AMT a terminé, en concertation avec ses partenaires, 17 projets totalisant des coûts de 12,8 M\$.

Les principaux projets terminés en 2004 sont les suivants :

- › Construction du terminus Côte-Vertu
- › Allongement des quais des gares Dorval et Sainte-Anne-de-Bellevue
- › Aménagement d'une voie réservée sur un tronçon de la route 132/Montbrun
- › Réalisation de divers projets de réparations majeures sur les lignes de trains de banlieue
- › Parachèvement de la voie réservée A-25
- › Mise en place de mesures préférentielles sur le réseau métropolitain : voie réservée Marcel-Laurin/Henri-Bourassa et voie réservée sur le boulevard des Laurentides
- › Fin de l'étude des services complémentaires dans les équipements métropolitains
- › Livraison des premières voitures à deux étages pour la ligne Montréal/Dorion-Rigaud

Projets en cours de réalisation en 2004 : 152,3 M\$

Les projets en cours de réalisation totalisent des coûts de 152,3 M\$ pour 2004, dont les principaux projets sont les suivants :

- › Prolongement du métro vers Laval
- › Contribution au métro : programme Réno-systèmes
- › Automatisation des équipements de vente de titres et de perception des recettes
- › Construction des voitures neuves à deux étages pour les trains de banlieue
- › Élargissement du réseau de transport métropolitain par autobus (stationnements incitatifs, voies réservées et terminus)
- › Réalisation de la voie réservée intégrée à l'échangeur Taschereau
- › Construction de la gare Candiac sur la ligne Montréal/Delton-Candiac
- › Étude de faisabilité d'un train léger dans l'axe de l'autoroute 10 et du Parc

Le 26 novembre 2004, le conseil d'administration de l'AMT a adopté le Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2005-2006-2007 présentant des investissements totaux de 1,05 G\$. Certains de ces projets comportent des engagements ultérieurs à 2007. Au total, les investissements projetés pour tous ces projets sont de 1,6 G\$ et comprennent les projets visant le métro, les trains de banlieue et les équipements métropolitains.

Projets métro

Il y a actuellement deux projets en cours de réalisation.

Le projet Réno-systèmes – Phase I, au coût de 311,0 M\$, consiste à remplacer tous les systèmes de contrôle et de communication du métro. L'AMT contribue à hauteur de 38,9 M\$ au total dans ce projet, puisque le réseau de métro est considéré, en partie, comme un équipement à vocation métropolitaine.

Le prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval, estimé à 803,6 M\$, a été approuvé par le gouvernement du Québec par le décret n° 1117-2004. Les coûts des travaux réalisés à ce jour sont de 336,3 M\$.

Projets trains de banlieue

En ce qui concerne les trains de banlieue, le PTI 2005-2006-2007 comporte 40 projets pour un total de 482,0 M\$.

Les projets les plus importants, soit en termes de coûts ou en termes d'impact sur l'amélioration du service, sont :

- › L'achat de 22 nouvelles voitures à deux étages : les premières ont été mises en service le 20 février 2005, les suivantes seront toutes en service au plus tard à l'été 2005
- › L'acquisition et la mise en service de 26 autres voitures à deux étages : après analyse, ces voitures à deux étages représentent la meilleure façon d'accroître la capacité d'accueil du réseau afin de répondre à la demande croissante, tout en minimisant les coûts d'exploitation des trains
- › L'achat de 10 locomotives neuves pour remplacer des locomotives actuelles parvenues à la fin de leur vie utile
- › Le projet de la ligne de trains vers Terrebonne et Mascouche¹, passant par l'île de Laval et venant se raccorder à la ligne Montréal/Blainville à la hauteur du boulevard Saint-Martin (trois départs par jour prévus dans chaque direction)

- › Le projet de développement des trains desservant Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles et Repentigny¹ (cinq départs prévus par jour)

Projets équipements métropolitains

Le PTI 2005-2006-2007 comprend pour ce volet 41 projets totalisant 42,5 M\$. Ce sont des projets de moindre ampleur, mais tout aussi importants et efficaces pour améliorer la fluidité du réseau métropolitain de transport par autobus.

Au niveau des voies réservées et des mesures préférentielles, les principaux projets sont :

- › L'aménagement de voies réservées dans l'échangeur Taschereau sur la Rive-Sud de Montréal, un projet réalisé pour environ la moitié et dont les phases IV et V restent à venir
- › La prolongation de la voie réservée de l'autoroute 25 sur le territoire de Laval
- › L'implantation de mesures préférentielles pour les autobus, à l'intersection des rues Notre-Dame et Cathédrale, à Montréal, pour faciliter la desserte vers la Rive-Sud pour la voie réservée du pont Champlain
- › La remise en service de façon sécuritaire de la voie réservée sur Pie-IX, sujette cependant à certaines recommandations du coroner qui pourraient survenir
- › La mise en place de mesures préférentielles pour les autobus sur la rue Sherbrooke à Montréal-Est
- › La mise en place de mesures préférentielles pour les autobus sur la rue Notre-Dame à Repentigny

En bref

Les projets proposés par l'AMT ont pour caractéristiques de présenter un bon potentiel en termes de croissance de l'achalandage des transports collectifs dans la région métropolitaine, plus particulièrement les voitures à deux étages, les nouvelles lignes de trains de banlieue, les voies réservées, les stationnements incitatifs et les mesures préférentielles, à un coût attrayant. Ces projets ont aussi un impact important sur la réduction de la congestion routière et des gaz à effet de serre, puisqu'ils desservent, en règle générale, des populations éloignées du centre-ville et attirent donc des automobilistes vers les transports collectifs.

¹ L'AMT procède actuellement à une étude de faisabilité pour un tracé alternatif, avec un service de 5 départs par jour.

5 lignes de trains de banlieue

	Gares	Autos	Stationnements Vélos	Passagers annuels (2004)	% d'aug. d'achalan- dage 2004 vs 2003	Ratio d'auto- financement	Taux de ponctualité
Deux-Montagnes	12	5 268	421	7 508 581	0,7 %	53,1 %	99,1 %
Dorion-Rigaud	19	2 897	264	3 074 246	(0,6) %	24,2 %	95,2 %
Blainville	7+3 ¹	2 115	147	1 982 400	1,4 %	67,2 %	91,8 %
Mont-Saint-Hilaire	6+1 ²	2 258	122	1 286 840	23,7 %	44,0 %	96,5 %
Delson-Candiac	5+3 ^{3,4}	603	45	471 470	28,5 %	47,5 %	98,6 %
Total	49	13 141	999	14 323 537	3,0 %	45,1 %	96,7 %

58 stationnements incitatifs

> Ligne de trains de banlieue

Train	Autos	% d'occupation	Vélos	Usagers annuels (2004)
Train Deux-Montagnes				
Deux-Montagnes	1 100	75 %	142	192 600
Grand-Moulin	201	100 %	35	56 900
Sainte-Dorothée	946	99 %	14	221 100
Île-Bigras	68	97 %	21	15 500
Roxboro-Pierrefonds	756	100 %	49	184 700
Sunnybrooke	410	99 %	28	95 100
Bois-Franc	697	94 %	21	154 600
Du Ruisseau	1 090	96 %	21	246 900
Montpellier	-	-	14	-
Mont-Royal	-	-	62	-
Canora	-	-	14	-
Gare Centrale	-	-	-	-
Total	5 268	94 %	421	1 167 400
Train Dorion-Rigaud				
Rigaud	130	3 %	2	900
Hudson	85	19 %	2	3 400
Vaudreuil	225	60 %	14	28 800
Dorion	140	67 %	16	20 200
Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	60	83 %	23	10 700
Île-Perrot	150	75 %	7	24 100
Sainte-Anne-de-Bellevue	336	82 %	12	58 900
Baie-d'Urfé	72	94 %	8	14 600
Beaurepaire	30	100 %	8	9 500
Beaconsfield	465	94 %	48	93 900
Cedar Park	27	100 %	22	8 600
Pointe-Claire	645	61 %	17	84 300
Valois	115	99 %	17	24 500
Pine Beach	-	-	12	-
Dorval	402	85 %	33	73 500
Lachine	-	-	3 ⁴	-
Montréal-Ouest	15	100 %	153	700
Vendôme	-	-	4	-
Gare Lucien-L'Allier	-	-	4	-
Total	2 897	74 %	264	459 600
Train Blainville				
Blainville	582	98 %	28	133 300
Sainte-Thérèse	664	94 %	49	145 200
Rosemère	289	100 %	28	95 200
Sainte-Rose	390	100 %	21	97 500
Saint-Martin	190	100 %	7	44 400
Bois-de-Boulogne	-	-	7	-
Parc	-	-	7	-
Montréal-Ouest	-	-	-	-
Vendôme	-	-	-	-
Gare Lucien-L'Allier	-	-	-	-
Total	2 115	98 %	147	515 600
Train Mont-Saint-Hilaire				
Mont-Saint-Hilaire	444	72 %	14	70 500
McMasterville	450	64 %	28	64 100
Saint-Basile-le-Grand	264	86 %	14	50 400
Saint-Bruno	555	53 %	14	64 600
Saint-Hubert	225	92 %	7	45 800
Saint-Lambert	320	97 %	-	68 800
Gare Centrale	-	-	-	-
Total	2 258	73 %	77	364 200
Train Delson-Candiac				
Candiac ⁴	-	-	-	-
Delson	110	84 %	7	20 300
Saint-Constant	52	92 %	16	10 600
Sainte-Catherine	339	83 %	15	62 100
LaSalle	102	-	7	-
Montréal-Ouest	-	-	-	-
Vendôme	-	-	-	-
Gare Lucien-L'Allier	-	-	-	-
Total	603	68 %	45	93 000
Total trains de banlieue	13 141	85 %	954	2 599 800

58 stationnements incitatifs (suite)

› Réseau de transport métropolitain par autobus

	Autos	% d'occupation	Vélos	Usagers annuels (2004)
Angrignon	733	60 %	42	95 600
Brossard-Chevrier	1 974	51 %	15	196 800
Brossard-Panama	1 164	98 %	75	271 200
Chambly	247	99 %	7	38 800
Châteauguay	350	76 %	15	49 300
De Montagne	370	13 %	14	9 600
Delson ⁵	422	64 %	10	69 000
La Prairie	524	85 %	7	82 100
Le Carrefour	478	12 %	63	10 400
Longueuil ⁵	1 838	90 %	622	338 800
Mercier ⁵	43	67 %	-	5 300
Namur	428	82 %	8	88 200
Radisson	527	98 %	14	103 700
Rive-Nord Est (Repentigny)	177	85 %	7	29 000
Saint-Bruno-de-Montarville ⁵	125	41 %	16	12 600
Saint-Eustache	20	35 %	14	1 500
Sainte-Julie ⁵	196	100 %	14	39 700
Sherbrooke	325	57 %	-	47 700
Terrebonne	716	95 %	29	100 600
Total réseau de transport métropolitain par autobus	10 657	72 %	972	1 589 900
Total STATIONNEMENTS	23 798	80 %	1 926	4 189 700

2 autobus express métropolitains

	Arrêts	Stationnements autos	Passagers annuels (2004)	% d'aug. d'achalandage	Ratio d'auto-financement
Express Chevrier	3	1 974	589 908	13,0 %	64,1 %
Express Le Carrefour	11	478	235 436	9,7 %	30,5 %
Total	14	2 452	825 344	12,0 %	54,1 %

13 terminus

	Réseaux	Circuits	Passagers annuels (2004)
Angrignon	4	22	6 785 700
Brossard	4	41	2 070 700
Côte-Vertu	3	19	
Henri-Bourassa Nord	3	28	8 634 300
Henri-Bourassa Sud	1	13	5 472 300
Le Carrefour	3	15	755 600
Longueuil	5	56	11 662 100
Radisson	3	15	3 743 100
Repentigny	1	15	
Centre-Ville	10	98	9 722 700
Saint-Eustache ⁵	2	6	n/d
Sainte-Thérèse ⁵	2	16	872 400
Terrebonne ⁵	1	20	1 329 100

18 axes métropolitains

	Mesures préférentielles
Autoroute 20 ⁵	
Autoroute 25 ⁵	
Bretelle Taschereau	
Chomedey / Lachapelle / Marcel-Laurin / Côte-Vertu	✓
Côte-des-Neiges	
Henri-Bourassa	
Newman	
Parc	✓
Pie-IX	✓
Pont Champlain / A-10	✓
Pont Viau / Des Laurentides	✓
Pont Mercier / Route 132-138	✓
René-Lévesque et prolongement R.-Lévesque / Notre-Dame / Via-bus ⁵	✓
Route 116 ⁵	
Route 132/Montbrun ⁵	
Saint-Charles/Riverside	
Sherbrooke Est	✓
Taschereau	✓

- 1 La ligne Montréal/Blainville a 10 gares dont 3 en commun avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.
- 2 La ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire a 7 gares dont 1 en commun avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes.
- 3 La ligne Montréal/Delton-Candiac a 8 gares dont 3 en commun avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.
- 4 Ouverture en avril 2005.
- 5 En cours de reconnaissance.

états financiers

Rapport des vérificateurs |39| Fonds d'exploitation |40| Fonds d'immobilisations |42| Notes afférentes aux états financiers |44|

2004

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 de l'Agence métropolitaine de transport [ci-après appelée l'AMT] au 31 décembre 2004 ainsi que l'état des activités d'exploitation et du surplus du Fonds d'exploitation, l'état des opérations et du financement permanent à combler du Fonds d'immobilisations et l'état des investissements nets dans les actifs immobilisés 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 sondage 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 2004 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.

Ernst & Young s.r.l. / S.E.N.C.R.L.

Comptables agréés
Montréal, Québec, le 18 mars 2005

État des activités d'exploitation et du surplus

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de dollars)	Budget 2004 [non vérifié] \$	2004 \$	2003 \$
Revenus			
Remises gouvernementales :			
taxe sur l'essence	50 676	50 792	50 450
droit sur l'immatriculation	48 822	48 704	47 677
Recettes nettes de la vente de TRAM [note 3]	54 707	54 427	51 007
Recettes des trains de banlieue [note 4]	31 258	34 576	28 396
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 4]	29 306	28 276	27 176
Contributions du ministère des Transports du Québec aux trains de banlieue	-	-	267
Subventions du ministère des Transports du Québec à l'égard du service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun [note 14] :			
pour les trains de banlieue	7 125	7 125	8 624
pour les équipements métropolitains	975	971	1 380
Aide gouvernementale au transport adapté	450	375	400
Recettes des autobus express métropolitains	1 357	1 308	1 072
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	172	170	167
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	718	670	621
Autres	800	1 083	1 082
	226 366	228 477	218 319
Dépenses			
Répartition des recettes nettes de la vente de TRAM [note 3]	54 707	54 427	51 007
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 5]	56 801	56 375	60 403
Trains de banlieue [note 4]	75 793	76 688	69 740
Équipements métropolitains	12 358	11 746	10 468
Service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun [note 14] :			
pour les trains de banlieue	7 125	7 125	8 627
pour les équipements métropolitains	1 297	1 350	1 801
Dépenses de fonctionnement	4 700	4 814	4 747
Aide au développement	2 600	2 509	2 081
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 6]	5 039	4 920	5 006
Transport adapté	893	700	533
Autobus express métropolitains	2 523	2 420	2 205
Autres	2 530	2 371	1 395
	226 366	225 445	218 013
Résultat net de l'exercice avant distribution d'une remise spéciale aux autorités organisatrices de transport	-	3 032	306
Remise spéciale aux autorités organisatrices de transport [note 7]	-	2 850	-
Résultat net de l'exercice	-	182	306
Surplus au début de l'exercice	-	318	12
Surplus à la fin de l'exercice	-	500	318

Voir les notes afférentes aux états financiers

Bilan

Aux 31 décembre (en milliers de dollars)	2004 \$	2003 \$
Actif		
Encaisse et dépôts à terme	20 198	17 374
Remises gouvernementales à recevoir	21 906	22 571
À recevoir des autorités organisatrices de transport en commun [note 8]	5 332	6 504
À recevoir du ministère des Transports du Québec	-	391
Pièces de rechange des trains de banlieue	3 710	3 239
Autres	2 725	3 377
	53 871	53 456
Passif et solde du fonds		
Créditeurs et frais courus	12 474	8 970
À payer aux autorités organisatrices de transport en commun [note 9]	40 897	44 168
	53 371	53 138
Solde du fonds		
Surplus accumulé	500	318
	53 871	53 456

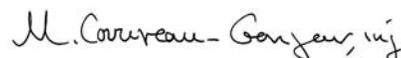
Engagements et éventualités [note 14]

Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,



Joël Gauthier
Administrateur



Martine Corriveau-Gougeon
Administratrice

État des opérations et du financement permanent à combler

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de dollars)	2004 \$	2003 \$
Financement permanent		
Subventions du ministère des Transports du Québec	180 317	142 256
Contributions municipales [note 10]	16 751	15 549
Autres subventions	1 343	1 784
Autres	1 114	596
	199 525	160 185
Investissements en immobilisations		
Trains de banlieue		
Deux-Montagnes	482	1 483
Dorion-Rigaud	20 820	3 467
Blainville	335	9 132
Mont-Saint-Hilaire	1 640	5 483
Delson-Candiac	–	3 343
Équipements métropolitains		
Voies réservées	2 382	3 964
Stationnements incitatifs	–	5 171
Terminus	5 838	4 005
Variation des immobilisations en cours		
Prolongement du métro vers Laval	168 865	119 680
Contribution au Programme Réno-systèmes	(7 830)	7 830
Études de faisabilité et d'avant-projet – Trains légers	(9 306)	3 572
Autres	603	729
	183 829	167 859
Contribution pour autres projets métropolitains		
Contribution au Programme Réno-systèmes	16 268	–
Études de faisabilité et d'avant-projet – Trains légers	12 362	–
Études de faisabilité – Divers	1 320	–
Autres	966	3 356
	214 745	171 215
Insuffisance du financement permanent sur les investissements de l'exercice	(15 220)	(11 030)
Financement permanent à combler au début de l'exercice	(31 767)	(20 737)
Financement permanent à combler à la fin de l'exercice	(46 987)	(31 767)

Voir les notes afférentes aux états financiers

Bilan

Aux 31 décembre (en milliers de dollars)	2004 \$	2003 \$
Actif		
Encaisse et dépôts à terme	6 088	15 687
À recevoir du ministère des Transports du Québec	479 642	319 380
Immobilisations [note 11]	786 796	624 319
Autres	1 331	198
	1 273 857	959 584
Passif et solde du fonds		
Créditeurs et frais courus	82 824	55 173
Billets à payer [note 13]	451 224	311 859
	534 048	367 032
Solde du fonds		
Financement permanent à combler	(46 987)	(31 767)
Investissements nets dans les actifs immobilisés	786 796	624 319
	1 273 857	959 584

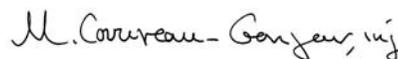
Engagements et éventualités [note 14]

Voir les notes afférentes aux états financiers

Au nom du conseil d'administration,



Joël Gauthier
Administrateur



Martine Corriveau-Gougeon
Administratrice

État des investissements nets dans les actifs immobilisés

Aux 31 décembre (en milliers de dollars)	2004 \$	2003 \$
Solde au début de l'exercice	624 319	477 556
Acquisitions d'immobilisations	183 829	167 859
Amortissement des immobilisations	(21 352)	(21 096)
Solde à la fin de l'exercice	786 796	624 319

Voir les notes afférentes aux états financiers

31 décembre 2004

(Les montants 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, mandataire du gouvernement du Québec, créée en vertu de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, L.R.Q., chapitre A-7.02 [ci-après appelée la Loi], qui a commencé ses activités le 1^{er} janvier 1996. Conformément à sa Loi constitutive, l'AMT gère, exploite et finance notamment les services de trains de banlieue, les autobus express métropolitains et les équipements métropolitains. Elle planifie, réalise et exécute tout prolongement du réseau de métro. Sur le plan financier, l'AMT soutient les organismes de transport de la région de Montréal et établit le niveau des tarifs métropolitains et les modalités de partage des recettes métropolitaines entre les organismes de transport. L'AMT exerce ses compétences régionales sur son territoire, qui est constitué de celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la ville de Saint-Jérôme et de la réserve indienne de Kahnawake.

2 | Principales conventions comptables

Principes comptables

Les états financiers ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus tout en tenant compte de la Loi régissant l'AMT qui requiert, entre autres, l'utilisation de deux fonds distincts afin de comptabiliser ses opérations soit :

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, les investissements en immobilisations et les contributions pour autres projets métropolitains. Les sommes non remboursables octroyées à l'AMT dans le but d'effectuer des investissements en immobilisations sont comptabilisées à titre de financement permanent à l'état des opérations et du financement permanent à combler du Fonds d'immobilisations. Le financement permanent à combler présenté au Fonds d'immobilisations représente le solde cumulatif non subventionné des investissements en immobilisations et des contributions pour autres projets métropolitains qui devra être comblé à même les sources de financement permanent des exercices à venir.

Estimations 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.

Comptabilité d'exercice

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.

31 décembre 2004

(Les montants 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. Ce coût comprend les matériaux, la main-d'œuvre, les autres frais directement contributifs aux activités de construction et les frais financiers capitalisés pendant la période de réalisation des travaux. Les immobilisations sont amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode linéaire sur les périodes suivantes :

Trains de banlieue – infrastructures	20 ans
Trains de banlieue – matériel roulant usagé	10 ans
Trains de banlieue – matériel roulant neuf	40 ans
Équipements métropolitains – voies réservées	20 ans
Équipements métropolitains – stationnements incitatifs	20 ans
Équipements métropolitains – terminus	20 ans

L'amortissement est enregistré à l'état des investissements nets dans les actifs immobilisés.

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, nette de l'affectation d'une partie des recettes au réseau de trains de banlieue et aux autobus express métropolitains, se détaille comme suit :

	Budget 2004 [non vérifié] \$	2004 \$	2003 \$
Société de transport de Montréal	24 781	24 497	23 069
Réseau de transport de Longueuil	14 137	13 961	13 218
Société de transport de Laval	7 794	7 423	7 130
Conseils intermunicipaux de transport	5 966	6 025	5 418
Conseil régional de transport de Lanaudière	1 411	1 916	1 586
Municipalités	618	605	586
	54 707	54 427	51 007

31 décembre 2004

(Les montants sont en milliers de dollars.)

4 | Trains de banlieue**Recettes des trains de banlieue**

Les recettes des trains de banlieue proviennent de la vente de titres trains et d'une affectation de la vente de TRAM de 23 762 \$ en 2004 (19 329 \$ en 2003).

Les recettes de trains de banlieue se détaillent comme suit :

	Budget 2004 [non vérifié] \$	2004 \$	2003 \$
Deux-Montagnes	14 549	15 799	13 281
Dorion-Rigaud	5 325	5 411	4 805
Blainville	6 388	7 064	5 716
Mont-Saint-Hilaire	3 778	4 661	3 435
Delson-Candiac	1 218	1 641	1 159
	31 258	34 576	28 396

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.

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-Candiac 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 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 ou toutes autres formules internes.

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

	Budget 2004 [non vérifié] \$	2004 \$	2003 \$
Deux-Montagnes	11 452	11 899	10 862
Dorion-Rigaud	9 064	9 014	8 426
Blainville	3 988	3 456	3 494
Mont-Saint-Hilaire	3 396	2 970	3 695
Delson-Candiac	1 406	937	699
	29 306	28 276	27 176

31 décembre 2004

(Les montants sont en milliers de dollars.)

4 | Trains de banlieue (suite)

Coûts d'exploitation

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

	Budget 2004 [non vérifié] \$	2004 \$	2003 \$
Deux-Montagnes	28 630	29 749	27 154
Dorion-Rigaud	22 187	22 365	20 557
Blainville	10 376	10 520	8 735
Mont-Saint-Hilaire	10 570	10 599	9 839
Delson-Candiac	4 030	3 455	3 455
	75 793	76 688	69 740

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 :

- › 20 ¢ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau de métro totalisant, en 2004, 43 495 \$ [46 391 \$ en 2003; ce montant comprend une aide supplémentaire de 2 632 \$].
- › 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 totalisant, en 2004, 12 684 \$ [13 850 \$ en 2003; ce montant comprend une aide supplémentaire de 942 \$].

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

	Budget 2004 [non vérifié] \$	2004 \$	2003 \$
Métro :			
Société de transport de Montréal	43 880	43 495	46 391
Autobus :			
Société de transport de Montréal	6 307	5 999	6 752
Réseau de transport de Longueuil	3 003	3 153	3 324
Société de transport de Laval	1 734	1 797	1 967
Conseils intermunicipaux de transport	1 240	1 261	1 296
Conseil régional de transport de Lanaudière	333	373	407
Municipalités	104	101	104
	12 721	12 684	13 850
Dépenses afférentes	200	196	162
	56 801	56 375	60 403

31 décembre 2004

(Les montants sont en milliers de dollars.)

6 | Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM et dépenses afférentes

En vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi, l'AMT assume, depuis 1999, le rabais consenti aux titres de transport TRAM. Cette approche vise à compenser, en tout ou en partie, les AOT pour les rabais des tarifs réduit et intermédiaire consentis aux utilisateurs de TRAM. Pour l'année 2004, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM, un montant de 4 920 \$ pour la TRAM des zones 1 à 8 [5 006 \$ en 2003 pour la TRAM 1 à 8; ce montant comprend une aide supplémentaire de 160 \$].

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

	Budget 2004 [non vérifié] \$	2004 \$	2003 \$
Société de transport de Montréal	2 161	2 176	2 162
Réseau de transport de Longueuil	1 291	1 274	1 334
Société de transport de Laval	688	665	668
Conseils intermunicipaux de transport	652	543	592
Conseil régional de transport de Lanaudière	179	199	183
Municipalités	68	63	67
	5 039	4 920	5 006

7 | Remise spéciale aux autorités organisatrices de transport

En vertu des articles 45 et 49 de la Loi, l'AMT peut attribuer une aide à une AOT en commun afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts pour son apport au réseau de transport métropolitain par autobus et les coûts d'exploitation du métro.

Compte tenu des difficultés budgétaires auxquelles font face les organismes de transport, particulièrement les sociétés de transport, les membres du conseil d'administration ont décidé, à la séance du 25 février 2005, de verser, grâce à un excédent des revenus sur les dépenses de 3 032 M\$, une remise spéciale aux AOT d'un montant de 2 850 \$ en 2004. Cette remise est répartie en proportion du total de l'aide métropolitaine et de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire attribuées à chacune des AOT en 2004.

	Budget 2004 [non vérifié] \$	2004 \$	2003 \$
Société de transport de Montréal	-	2 404	-
Réseau de transport de Longueuil	-	208	-
Société de transport de Laval	-	116	-
Conseils intermunicipaux de transport	-	87	-
Conseil régional de transport de Lanaudière	-	27	-
Municipalité	-	8	-
	-	2 850	-

31 décembre 2004

(Les montants sont en milliers de dollars.)

8 | À recevoir des autorités organisatrices de transport en commun

	2004	2003
	\$	\$
Société de transport de Montréal	1 069	1 509
Réseau de transport de Longueuil	1 875	2 432
Société de transport de Laval	674	527
Conseils intermunicipaux de transport	1 596	1 737
Conseil régional de transport de Lanaudière	89	244
Municipalités	29	55
	5 332	6 504

9 | À payer aux autorités organisatrices de transport en commun

	2004	2003
	\$	\$
Société de transport de Montréal	32 005	34 394
Réseau de transport de Longueuil	3 799	4 651
Société de transport de Laval	1 915	2 656
Conseils intermunicipaux de transport	2 639	1 955
Conseil régional de transport de Lanaudière	421	418
Municipalités	118	94
	40 897	44 168

10 | 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 cent dollars 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.

31 décembre 2004

(Les montants sont en milliers de dollars.)

11 | Immobilisations

	Coût \$	2004		2003	
		Amortis- sement cumulé \$	Valeur nette \$	Valeur nette \$	
Trains de banlieue Deux-Montagnes					
Terrains	15 035	–	15 035	15 035	
Infrastructures	80 383	36 045	44 338	48 332	
Matériel roulant	129 659	30 694	98 965	101 738	
Trains de banlieue Dorion-Rigaud					
Terrains	519	–	519	517	
Infrastructures	40 048	23 235	16 813	16 426	
Matériel roulant	90 830	32 050	58 780	43 228	
Trains de banlieue Blainville					
Terrains	1 986	–	1 986	1 986	
Infrastructures	17 746	2 928	14 818	15 572	
Matériel roulant	30 306	10 389	19 917	21 419	
Trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire					
Terrains	2 403	–	2 403	1 810	
Infrastructures	29 556	3 502	26 054	26 482	
Matériel roulant	13 064	3 630	9 434	10 717	
Trains de banlieue Delson-Candiac					
Infrastructures	3 800	455	3 345	3 371	
Matériel roulant	6 182	1 272	4 910	5 799	
Équipements métropolitains					
Terrains	17 534	–	17 534	16 420	
Voies réservées	45 434	6 460	38 974	38 855	
Stationnements incitatifs	14 850	2 851	11 999	12 869	
Terminus	34 180	6 081	28 099	24 966	
Pièces de rechange des trains de banlieue	1 944	–	1 944	1 944	
Immobilisations en cours de réalisation					
Prolongement du métro vers Laval	336 298	–	336 298	167 433	
Autres projets	34 631	–	34 631	49 400	
	946 388	159 592	786 796	624 319	

En ce qui concerne le projet du prolongement du métro vers Laval, il est prévu que l'AMT cède une partie importante des immobilisations y afférent à la Société de transport de Montréal un an après sa mise en service, ce qui aura pour effet de réduire les immobilisations et l'investissement net dans les actifs immobilisés d'une somme équivalente au coût des immobilisations cédées.

31 décembre 2004

(Les montants sont en milliers de dollars.)

12 | Emprunt à court terme

Conformément au décret n° 1033-2003 du 24 septembre 2003, le gouvernement du Québec a autorisé l'AMT, jusqu'au 30 septembre 2005, 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 \$ en monnaie légale du Canada. Le terme de ces emprunts ne devra en aucun temps excéder un an.

13 | 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 ministère des Transports du Québec (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 40 133 \$, incluant 17 982 \$ 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 \$
03-12-1999	13 939	6,320	01-06-2009	9 050		1 424	7 626
07-07-2000	4 674	6,340	01-10-2007	3 386		398	2 988
07-07-2000	7 218	6,340	01-10-2007	6 433		219	6 214
07-07-2000	8 531	6,340	01-10-2007	7 604		259	7 345
25-08-2000	9 542	6,270	01-10-2007	7 313		861	6 452
25-08-2000	2 685	6,270	01-10-2007	2 475		85	2 390
25-08-2000	520	6,270	01-10-2007	399		47	352
21-12-2000	9 128	5,948	01-12-2010	6 903		822	6 081
26-09-2001	2 515	5,958	01-12-2010	1 946		231	1 715
26-09-2001	2 517	5,958	01-12-2010	1 948		232	1 716
26-09-2001	1 365	5,958	01-12-2010	1 242		44	1 198
26-09-2001	10 300	5,958	01-12-2010	9 363		331	9 032
26-09-2001	203	5,958	01-12-2010	156		19	137
26-09-2001	3 500	5,958	01-12-2010	2 708		322	2 386
22-11-2001	635	5,866	01-12-2010	536		54	482
22-11-2001	633	5,866	01-12-2010	535		54	481
22-11-2001	5 000	5,866	01-12-2010	4 725		154	4 571
22-11-2001	17 160	5,866	01-12-2010	14 492		1 467	13 025
22-11-2001	3 123	5,866	01-12-2010	2 639		267	2 372
12-06-2002	3 150	5,945	01-10-2012	3 041		90	2 951
12-06-2002	3 150	5,945	01-10-2012	3 041		90	2 951
12-06-2002	5 275	5,945	01-10-2012	5 093		150	4 943
12-06-2002	8 467	5,945	01-10-2012	7 660		666	6 994
12-06-2002	1 434	5,945	01-10-2012	1 297		113	1 184
17-07-2002	4 028	5,864	01-10-2012	3 766		328	3 438
06-09-2002	15 062	5,385	01-10-2012	13 939		1 240	12 699
06-09-2002	17 164	5,385	01-10-2012	16 728		523	16 205
28-11-2002	10 070	5,439	28-11-2012	9 288		825	8 463

31 décembre 2004

(Les montants sont en milliers de dollars.)

13 | Billets à payer (suite)

05-12-2002	8 308	5,524	05-12-2012	7 666	678	6 988
05-12-2002	7 560	6,039	05-12-2022	7 357	215	7 142
05-12-2002	2 520	5,524	05-12-2022	2 453	72	2 381
09-07-2003	60 332	4,283	09-07-2010	60 332	1 958	58 374
09-07-2003	10 055	4,283	09-07-2010	10 055	825	9 230
15-09-2003	20 000	5,149	01-10-2013	20 000	616	19 384
20-11-2003	15 000	5,159	01-10-2013	15 000	542	14 458
20-11-2003	896	5,159	01-10-2013	896	32	864
20-11-2003	7 504	5,159	01-10-2013	7 504	638	6 866
01-12-2003	9 390	4,513	01-12-2008	9 390	1 714	7 676
10-12-2003	21 500	5,167	01-10-2013	21 500	834	20 666
10-12-2003	2 000	5,167	01-10-2013	2 000	175	1 825
20-01-2004	9 260	5,000	01-10-2013		9 260	411
18-03-2004	20 510	5,379	16-07-2024	20 510	462	20 048
05-05-2004	30 000	5,267	05-05-2014	30 000	432	29 568
26-07-2004	60 000	5,256	03-06-2014	60 000	1 301	58 699
26-07-2004	10 600	5,256	03-06-2014	10 600	485	10 115
26-07-2004	4 400	5,256	03-06-2014	4 400	200	4 200
08-11-2004	3 200	5,453	02-12-2024	3 200	-	3 200
08-11-2004	7 800	4,968	02-12-2014	7 800	-	7 800
06-12-2004	16 500	4,888	30-06-2014	16 500	-	16 500
				311 859	162 270	22 905
						451 224

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

	\$
2005	49 685
2006	49 685
2007	69 065
2008	46 101
2009	42 995
2010 et suivants	345 266
	602 797
Intérêts compris dans le montant des remboursements ci-haut	(151 573)
	451 224

31 décembre 2004

(Les montants sont en milliers de dollars.)

14 | 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 :

	\$
2005	63 704
2006	47 090
2007	30 040
2008	13 585
2009	4 349
2010 et suivants	5 248
	164 016

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 :

	\$
2005	159 628
2006	26 407
2007	280
	186 315

Les projets d'immobilisations en cours de réalisation comprennent le prolongement du métro vers Laval. Au 31 décembre 2004, le coût final prévu du projet est établi à 803 600 \$, une somme de 336 298 \$ était réalisée et un montant de 112 400 \$ est compris dans les engagements ci-dessus mentionnés. Ce projet est entièrement subventionné par le MTQ.

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 Société de transport de Montréal (STM), le Réseau de transport de Montréal (RTL) et la Société de transport de Laval (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 dernières. Les paiements futurs en vertu de ces obligations, pour lesquelles l'AMT reçoit annuellement des subventions pour une portion de ces paiements, se répartissent comme suit pour les prochains exercices :

	\$
2005	7 954
2006	6 262
2007	2 331
	16 547

31 décembre 2004

(Les montants sont en milliers de dollars.)

14 | Engagements et éventualités (suite)

Réclamations

Dans le cours normal de ses affaires, l'AMT est impliquée dans diverses réclamations et poursuites. Même si l'issue des différents dossiers en cours au 31 décembre 2004 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 toute indemnisation de quelque nature ou pour les dommages qui pourraient survenir dans le cadre de l'exploitation des lignes de trains de banlieue, l'AMT a provisionné à cet effet un montant de 2 188 M\$ [1 878 M\$ en 2003].

15 | Chiffres comparatifs

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

Une publication de la direction, Communications et marketing de l'Agence métropolitaine de transport

Conception graphique : CG3 inc. | Communications | Graphisme
Photographies : Tango
Impression : Intra Média Inc.



Agence métropolitaine de transport

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
