

2005

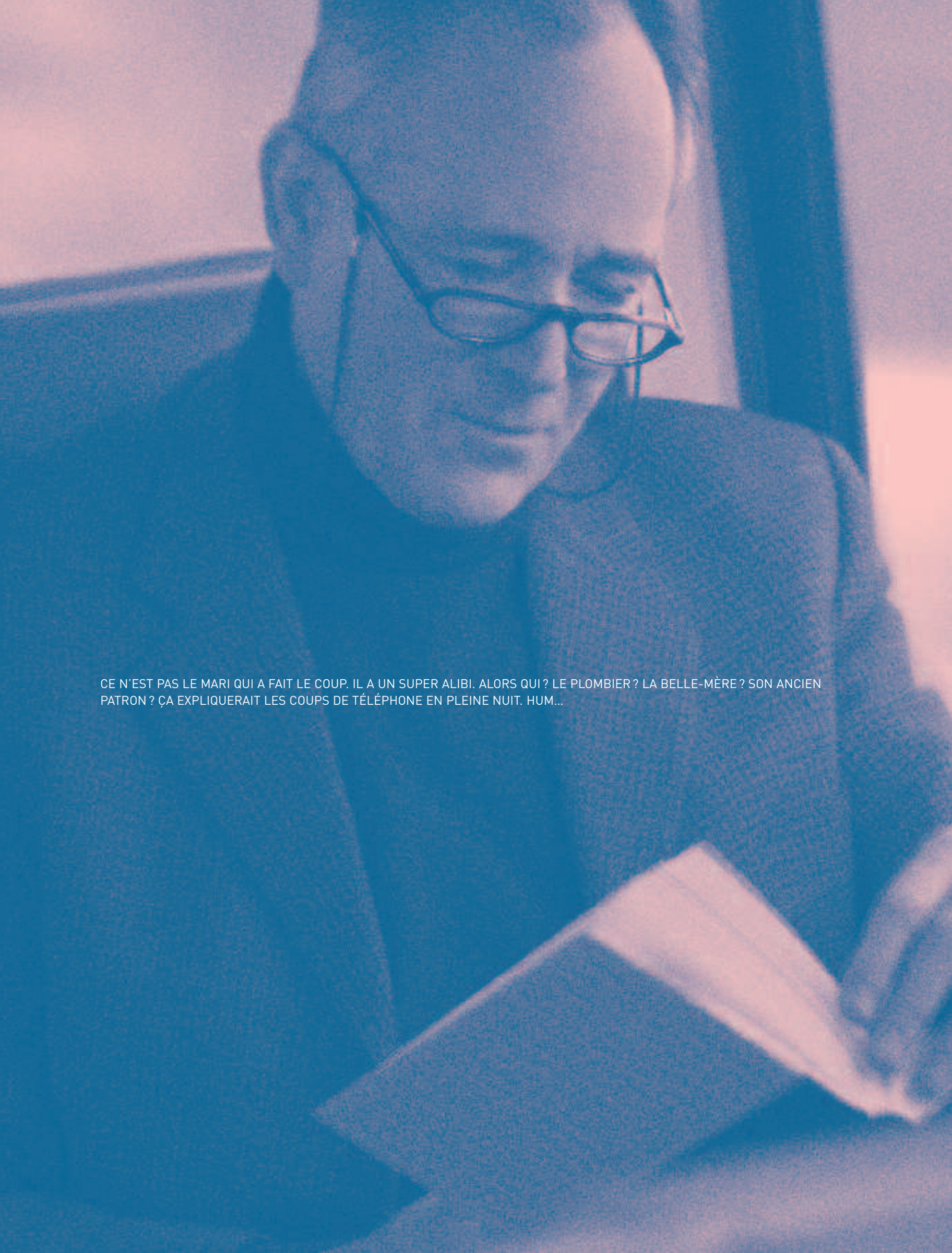
RAPPORT ANNUEL
10 ANS DE PARCOURS



Agence métropolitaine de transport



17h26



CE N'EST PAS LE MARI QUI A FAIT LE COUP. IL A UN SUPER ALIBI. ALORS QUI ? LE PLOMBIER ? LA BELLE-MÈRE ? SON ANCIEN PATRON ? ÇA EXPLIQUERAIT LES COUPS DE TÉLÉPHONE EN PLEINE NUIT. HUM...

NOTRE MISSION

NOUS AVONS 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, NOUS PARTICIPONS ACTIVEMENT À LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA QUALITÉ DE VIE URBAINE.

AYANT À CŒUR D'OFFRIR DES SERVICES QUI RÉPONDENT AUX BESOINS DE NOTRE CLIENTÈLE, NOUS EXPLOITONS ACTUELLEMENT 5 LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, 2 LIGNES D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS, 13 TERMINUS, 57 STATIONNEMENTS INCITATIFS (24 582 PLACES) ET 83,4 KM DE VOIES RÉSERVÉES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE.

10 ANS DE

15 DÉCEMBRE

Création de l'AMT : 1^{er} agence de planification et de coordination métropolitaine des transports collectifs au Canada

- Publication du 1^{er} *Plan stratégique de développement du transport métropolitain* (vision 1997-2007)
- Mise en service de la ligne de trains Blainville

- Début de la démarche *allégo* • 1^{re} campagne sociétale de promotion des transports collectifs • Adoption d'une politique favorisant l'inter-modalité vélo/transports collectifs



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 83 municipalités¹ 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.

Ses champs d'action 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. Elle contribue également à améliorer l'efficacité des routes qui ont une vocation métropolitaine et est responsable de la planification et de la construction de tout prolongement du réseau de métro.

Par ailleurs, l'AMT participe au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région. Elle contribue également au financement des 9 organismes de transport adapté participant actuellement 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.

¹ Suite aux défusions municipales, le nombre de municipalités sur le territoire de l'AMT est passé de 64 en 2005 à 83 en 2006.

NOS PARTENAIRES

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 de Lanaudière

- 1 municipalité qui organise seule ses services de transport collectif : Ville de Sainte-Julie

13 organismes de transport adapté (OTA)

LES PARTENAIRES MUNICIPAUX

- 83 municipalités situées sur son territoire et la réserve indienne de Kahnawake • 12 municipalités régionales de comté (MRC) • 2 conseils d'agglomération • Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

LES PARTENAIRES GOUVERNEMENTAUX

- Ministère des Affaires municipales et Régions • Ministère du Développement durable, Environnement et Parcs • Ministère des Finances • Revenu Québec • Conseil du trésor • Transports Canada

PARCOURS

• Révision du *Plan stratégique* (vision 2002-2007) • Début des travaux de prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval

• Aménagement du terminus Côte-Vertu • Mise en service du terminus Saint-Eustache • Voies réservées sur la R132 et la R116

2006 • Élaboration du *Plan stratégique* (vision 2007-2017) • Annonce de la réalisation du train de l'Est • Mise en service du prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme

2007 • Mise en service du prolongement de la ligne 2 du métro de Montréal vers Laval

2001

2002

2003

2004

2005

2006/07

MISE EN SERVICE : • Ligne de trains Delson • 1^{re} édition des Escapades en train • Ouverture du terminus intermodal de Longueuil

• Réalisation de l'enquête Origine-Destination 2003 • 1^{re} journée *En ville sans ma voiture!* • Activation d'AlloTRAM • Voie réservée sur l'A25

• Mise en service de 22 voitures neuves à deux étages • Prolongement de la ligne de trains Delson jusqu'à Candiac • Voie réservée sur l'A10 • Annonce du prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme

LETTRE AU PRÉSIDENT DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE



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

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de l'Agence métropolitaine de transport pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 2005.

Je vous prie, Monsieur le Président, de 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 2006

LETTRE AU MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC



Montréal, le 28 mai 2006

Monsieur Michel L'Espérance
Ministre des Transports du Québec
Bâtiment 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 2005. 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.

A handwritten signature in blue ink, which appears to be 'Luc Guérin', is located below the text.

Luc Guérin
Président-directeur général

L'ENGAGEMENT CLIENT, MOTEUR DE NOS ACTIONS EN 2005

Engagement client : planification, interventions et promotion

L'année 2005 fut celle du virage client. Nous avons travaillé sur tous les fronts pour offrir aux utilisateurs des réseaux de transport collectif un service performant, efficace et adapté à leurs besoins et nous nous engageons à maintenir cette vision pour les années à venir.

Pour ce faire, nous avons préparé et présenté au gouvernement du Québec ainsi qu'à l'ensemble de nos partenaires un Programme triennal d'immobilisations 2006-2007-2008 ambitieux et visionnaire, qui place le client au cœur de nos préoccupations. L'AMT prévoit réaliser un ensemble de mesures visant à maximiser la qualité de nos services : augmentation de la capacité d'accueil du réseau de trains de banlieue (notamment par l'achat de matériel roulant neuf), programme d'agrandissement des stationnements incitatifs, développement de nouveaux axes de voies réservées aux autobus et aux covoitureurs, mise en place d'équipements reliés aux systèmes de transport intelligents et à l'information aux voyageurs.

Ayant fait du maintien du patrimoine un de nos principaux objectifs, l'année 2005 fut fort fructueuse au plan des interventions sur les réseaux existants.

À cet égard, concernant le réseau des trains de banlieue, nous avons prolongé la ligne Montréal/Delson jusqu'à Candiac et les travaux de prolongation de la ligne Montréal/Blainville jusqu'à Saint-Jérôme sont présentement en cours. Aussi, nous sommes intervenus ponctuellement sur l'ensemble des cinq lignes de trains par une multitude de projets (mise en service de nouvelles voitures à deux étages, 29 projets d'entretien majeur pour le maintien des infrastructures, etc.). De plus, nos clients ont été à même de noter une amélioration des taux de ponctualité de nos lignes de trains, le taux global de ponctualité ayant augmenté de 0,6 % entre 2004 et 2005. De plus, il est opportun de souligner que la construction d'une 6^e ligne de trains de banlieue, soit le projet du train de l'Est/Repentigny/Mascouche, a été autorisée. Les études finales pour ce projet devraient être complétées en 2006 pour une mise en service d'ici 24 à 36 mois.

Par ailleurs, plusieurs interventions furent réalisées en 2005 sur le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA). Le terminus Côte-Vertu fut inauguré et la voie réservée de l'A10, sur la rive-sud de Montréal, fut complétée. L'AMT a poursuivi

ses efforts pour améliorer l'accessibilité et l'efficacité du transport adapté, notamment par des interventions pour faciliter l'accès aux non-voyants dans certains terminus métropolitains. Un projet-pilote prometteur visant à offrir des espaces réservés aux covoitureurs fut initié dans certains stationnements incitatifs. L'équipe de l'AMT s'est de plus employée à préparer l'avenir du réseau RTMA en amorçant des études pour développer de nouveaux axes métropolitains pour autobus.

Qui plus est, en 2005, nous avons innové en négociant une entente de partenariat avec la Société de transport de Laval relative à la qualité du service offert dans l'exploitation de l'Express Le Carrefour. Cette entente sur la qualité de service, une première au Québec, est assujettie à une formule bonus/malus en fonction des résultats obtenus.

À toutes ces interventions s'est ajoutée une promotion efficace des transports collectifs par le biais de relations de presse, de campagnes promotionnelles, de la participation à des forums de discussions, de la 3^e édition de la journée *En ville sans ma voiture!*. L'AMT a, de plus, été récompensée par plusieurs organismes.

Gestion rigoureuse d'un réseau en bonne santé

L'AMT a su gérer de façon rigoureuse le réseau de transport collectif dont l'achalandage, tous modes confondus, a augmenté de 0,7 % entre 2004 et 2005. Forts d'un surplus budgétaire de 3,6 M\$, nous avons été en mesure de faire une remise spéciale aux 14 organismes de transport de la région métropolitaine. Nous avons de plus maintenu le cap sur le contrôle du projet de prolongement du métro vers Laval, qui sera complété d'ici juillet 2007, et ce, à l'intérieur des coûts autorisés par le gouvernement du Québec.

Objectifs pour 2006

La vision d'avenir de l'AMT et ses perspectives pour 2006 tournent autour de quatre axes principaux.

Nous souhaitons confirmer le rôle de l'AMT comme leader dans la planification, la promotion et le développement des transports collectifs. Pour ce faire, il faudra notamment faire valoir l'ensemble des services que peut offrir l'AMT, que ce soit dans l'exploitation, la mise en œuvre ou la planification. Soulignons que nous entreprenons en 2006 l'élaboration du Plan stratégique 2007-2017, un document qui sera au cœur des réflexions quant à l'avenir des transports collectifs dans la région.

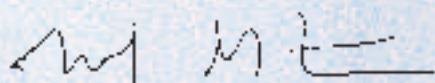
Dans l'optique du virage client, nous avons aussi comme objectif d'accroître la satisfaction de la clientèle utilisant nos réseaux. Cela sera rendu possible en développant des mesures efficaces pour évaluer la satisfaction des clients, en plaçant le client au cœur de nos processus (opération, planification, communication), en développant davantage le service à la clientèle et, bien évidemment, en améliorant les services de trains de banlieue et d'autobus express métropolitains.

L'AMT souhaite en 2006 favoriser le transfert modal de l'auto aux transports collectifs, en mettant notamment en place un programme de fidélisation de la clientèle.

Enfin, nous optimiserons, au cours de la prochaine année, la performance organisationnelle de l'AMT, entre autres en complétant une nouvelle structure dont les bases furent jetées en 2005.

Préparer l'avenir des transports collectifs

L'AMT a déjà 10 ans de parcours. Dix années ayant permis un essor important des réseaux de transport collectifs dans la région métropolitaine. L'AMT est depuis 1996 une référence en matière de réalisations, de concertation, d'intervention et de planification. Il est maintenant temps de nous tourner vers l'avenir et de développer des réseaux de transport public performants, attrayants et efficaces pour les prochaines décennies. Et il ne fait aucun doute que l'AMT sera au cœur de cette réflexion.



JOËL GAUTHIER

Président-directeur général



CONSEIL D'ADMINISTRATION



RAYMOND LAFONTAINE,
administrateur de sociétés
(absent de la photo)

MICHEL FORTIER,
secrétaire général
et vice-président Affaires
corporatives, juridiques
et immobilières

MARTINE CORRIVEAU-
GOUGEON,
présidente de Gestion
Corriveau-Gougeon inc.

CLAUDE GLADU,
maire, Ville de Longueuil

Le conseil d'administration de l'AMT

Le conseil d'administration de l'AMT est composé de sept personnes : la CMM désigne trois représentants parmi ses membres, soit un représentant de la Ville de Montréal, un représentant de la Ville de Longueuil ou de la Ville de Laval, et, en alternance, un représentant de toutes les autres municipalités de la couronne nord et de la couronne sud de Montréal; le président-directeur général ainsi que trois personnes issues des milieux socio-économiques sont quant à eux nommés par le gouvernement du Québec.

Au cours de ses 11 séances tenues en 2005, le conseil d'administration a adopté 315 résolutions, par rapport à 435 en 2004. Mis en place par le conseil d'administration le 16 décembre 2004, le comité de vérification s'est quant à lui réuni à six reprises afin d'assurer une supervision du respect 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 du conseil d'administration et de la direction de l'AMT.



JOËL GAUTHIER,
président-directeur général
de l'AMT

JEAN-ROBERT GRENIER,
maire de Calixa-Lavallée

PIERRE MARTIN,
président Faubourg
Boisbriand, président du CA
des Chemins de fer du Québec
inc. et président du CA
d'Aéroports de Montréal

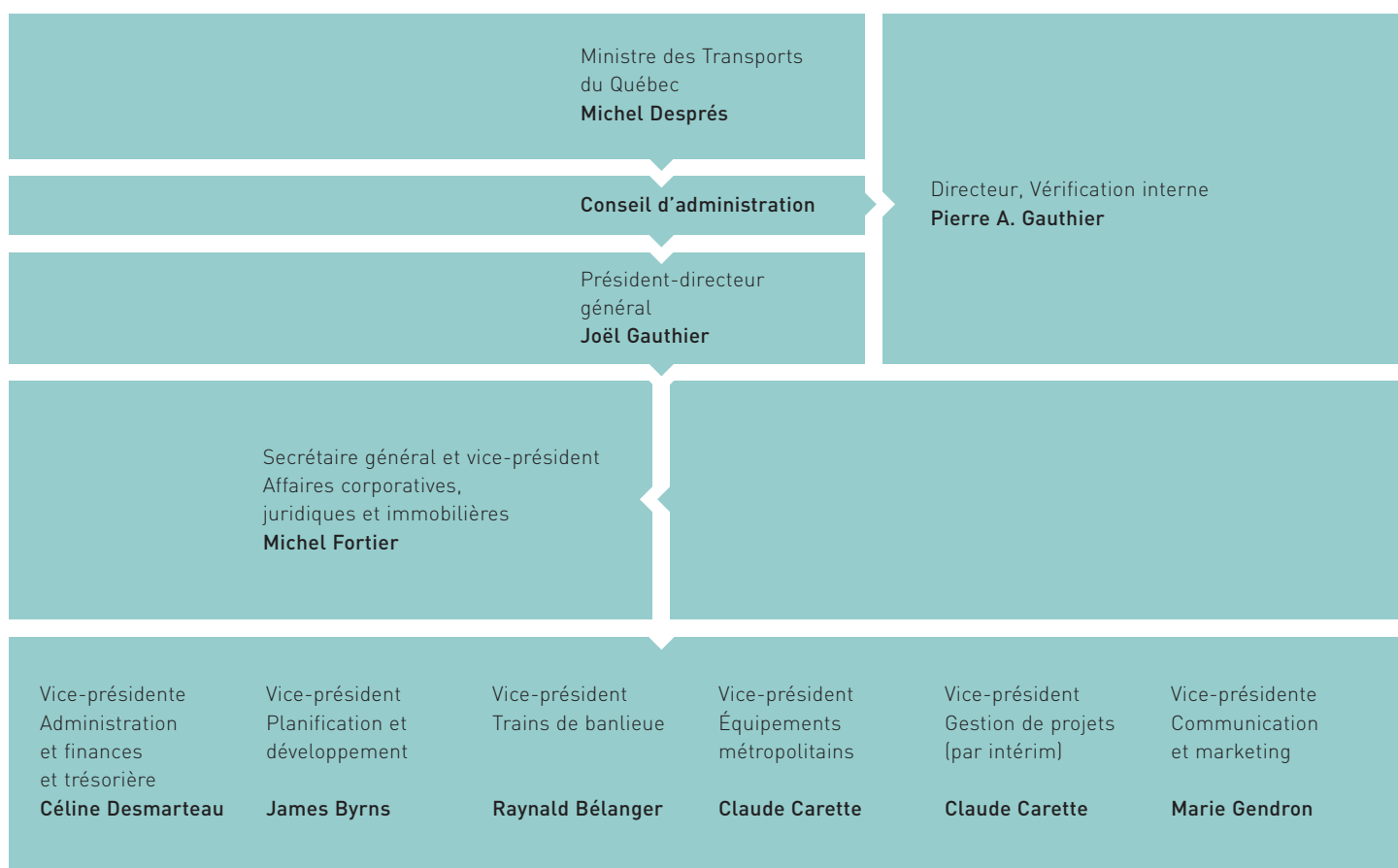
ANDRÉ LAVALLÉE,
membre du Comité exécutif,
Ville de Montréal, responsable
du transport collectif et maire
d'arrondissement
Rosemont-La-Petite-Patrie
(absent de la photo)

Les changements d'administrateurs

Leur mandat étant venu à échéance, deux représentants de la CMM, Jean-Jacques Beldié, conseiller municipal de Laval-Les-Îles et président du conseil d'administration de la STL, et 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, ont été remplacés par André Lavallée, membre du Comité exécutif, Ville de Montréal, responsable du transport collectif et maire d'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie et Claude Gladu, maire, Ville de Longueuil. Par ailleurs, Jean-Robert Grenier, maire de la municipalité de Calixa-Lavallée, a été nommé en remplacement de Réjean Boyer, dont le mandat de maire de la Ville de Vaudreuil-Dorion et président de la Commission du transport de la CMM s'est terminé le 1^{er} décembre 2005.

(au 12 avril 2006)

ORGANIGRAMME DE L'AMT



(au 12 avril 2006)

En 2005, la direction générale de l'AMT s'est enrichie de plusieurs nouveaux postes :

- Direction, Vérification interne
- Vice-présidence, Affaires corporatives, juridiques et immobilières
- Vice-présidence, Communication et marketing
- Vice-présidence, Gestion de projets
- Direction, Affaires immobilières et commerciales
- Direction, Ressources humaines (janvier 2006)
- Direction, Sécurité (à venir en 2006)



MARIE
GENDRON

JAMES
BYRNS

CLAUDE
CARETTE

CÉLINE
DESMARTEAU

JOËL
GAUTHIER

RAYNALD
BÉLANGER

MICHEL
FORTIER



FAITS SAILLANTS 2005

DONNÉES FINANCIÈRES 2005

- Revenus annuels de l'AMT : **238,1 M\$** dégageant un surplus de 3,6 M\$, duquel 3,1 M\$ ont été redistribués par remise spéciale aux 14 organismes de transport de la région métropolitaine
- Remises gouvernementales brutes : **100,3 M\$**
- Vente de cartes mensuelles TRAM : **84,3 M\$**, ce qui a permis de redistribuer 5,2 M\$ de plus aux organismes de transport de la région métropolitaine
- Recettes des trains de banlieue : **37,6 M\$**
- Déficit d'exploitation annuel du réseau de trains de banlieue : **12,4 M\$**
- Ratio d'autofinancement des trains de banlieue : **47,3 %**
- Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains : **52,5 %**

10 ANS DE PARCOURS

	2004	1996
	228,5 M\$	168,7 M\$
	99,5 M\$	83,1 M\$
	79,1 M\$	39,8 M\$
	34,6 M\$	9,1 M\$
	13,8 M\$	16,6 M\$
	45,1 %	20,3 %
	54,1 %	n.a.

PRINCIPALES RÉALISATIONS

Achalandage

- Croissance de 0,7 % pour les transports collectifs, tous modes confondus
- Croissance de 1,8 % pour les trains de banlieue
- Croissance de 18,1 % pour les autobus express métropolitains

Planification

- Analyse détaillée de l'enquête Origine-Destination 2003
- Finalisation des études pour l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'A10/Centre-ville (Montréal)
- Études pour le projet de train de l'Est/Repentigny/Mascouche
- Amorçage de l'élaboration du *Plan stratégique de développement des transports collectifs* (vision 2007-2017)
- Études de concepts pour divers projets de transport collectif : terminus Boucherville, gare Saint-Hubert, terminus Sainte-Julie, etc.

Réseau de transport métropolitain par autobus

- Mise en service de la voie réservée en site propre sur l'A10 à l'approche du pont Champlain
- Inauguration du terminus Côte-Vertu
- Conception des deux terminus reliés aux stations de métro Montmorency et Cartier, en cours de construction
- Entente avec la STL sur la qualité du service bonus/malus pour l'Express Le Carrefour
- Réalisation de 11 projets d'entretien majeur pour le maintien en état des infrastructures du réseau

Réseau de trains de banlieue

- Mise en service complète des 22 voitures neuves à deux étages, en remplacement des voitures datant de 1953
- Début des travaux du prolongement de la ligne Montréal/Blainville jusqu'à Saint-Jérôme (mise en service prévue : fin 2006)
- Mise en service du prolongement de la ligne Montréal/Delton jusqu'à Candiac et ouverture de la gare Candiac
- Réalisation de 29 projets d'entretien majeur pour le maintien en état des infrastructures du réseau

Métro

- Poursuite des travaux de prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval (mise en service prévue : été 2007)
- Renouvellement de la contribution de l'AMT au maintien du patrimoine du métro (Réno-Systèmes – Phase 1) pour un montant total de 38,9 M\$

Promotion des transports collectifs

- Présentation de la 3^e édition de la journée *En ville sans ma voiture!*
- Poursuite du programme *allégo*
- 9 escapades en train grand public et 6 escapades jeunesse
- Abonnement conjoint aux titres de transport collectif et à Communauto
- Participation à la réflexion sur le développement durable (Mercredis de l'AMT, kiosque à la conférence de l'ONU sur les changements climatiques, etc.)

DISTRIBUTION DES

REMISES GOUVERNEMENTALES

10 ANS DE PARCOURS

Remises gouvernementales

	En milliers de \$	Variation
1996	82,3	n.a.
1997	85,7	+ 4,1 %
1998	85,7	+ 0,0 %
1999	86,0	+ 0,3 %
2000	87,0	+ 1,2 %
2001	86,1	- 1,0 %
2002	90,8	+ 5,5 %
2003	97,2	+ 7,0 %
2004	98,5	+ 1,3 %
2005	99,4	+ 0,9 %

2005/1996 + 20,8 %

Les remises gouvernementales proviennent de la taxe sur l'essence (1,5 ¢ sur le litre d'essence) et du droit sur l'immatriculation (30 \$ sur l'immatriculation des véhicules) perçus sur son territoire. Elles sont utilisées pour subventionner les réseaux de métro, de transport métropolitain par autobus et de trains de banlieue.

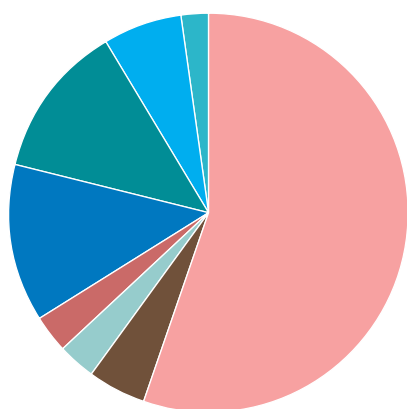
En 2005, les remises gouvernementales totalisent 99,4 M\$ (+ 0,9 % par rapport à 2004). Les revenus provenant de la taxe sur l'essence sont de 50,9 M\$ (+ 0,2 %) et ceux provenant du droit sur l'immatriculation, nets des frais de gestion de 1,0 M\$ payables à la SAAQ, s'élèvent à 48,5 M\$ (+ 1,7 %).

En 2005, la distribution de ces remises se détaille comme suit :

- 43,6 M\$ pour le réseau de métro, comme aide métropolitaine (0,20 \$ par passager)
- 25,8 M\$ pour le réseau de transport métropolitain par autobus :
 - 13,0 M\$ comme aide métropolitaine (0,50 \$ par passager)
 - 11,9 M\$ pour les dépenses d'exploitation des équipements métropolitains
 - 0,9 M\$ pour le déficit des autobus express métropolitains
- 12,4 M\$ pour combler le déficit résiduel d'exploitation du réseau de trains de banlieue (- 10,2 % par rapport à 2004, en baisse constante depuis 1996, nonobstant l'ajout de service)
- 8,8 M\$ pour les autres aides métropolitaines (aides à l'intégration tarifaire, aux tarifs réduit et intermédiaire, au transport adapté et au développement)
- 5,2 M\$ pour les dépenses de fonctionnement de l'AMT et autres
- 3,1 M\$ comme remise spéciale aux organismes de transport prise à même le surplus d'exploitation généré par l'AMT en 2005

DISTRIBUTION DES REMISES GOUVERNEMENTALES

(en milliers de \$)	2004	2005	VARIATION 2005/2004	BUDGET 2006
REMISES GOUVERNEMENTALES NETTES				
Droit sur l'immatriculation	48 704	49 441	+ 1,5 %	50 180
Taxe sur l'essence	50 792	50 905	+ 0,2 %	50 450
Frais de gestion SAAQ	(974)	(989)	+ 1,5 %	(1 004)
TOTAL	98 522	99 357	+ 0,9 %	99 626
DISTRIBUTION DES REMISES GOUVERNEMENTALES NETTES				
Aides métropolitaines				
- Métro	43 495	43 610	+ 0,3 %	43 300
- RTMA et dépenses afférentes	12 880	12 990	+ 0,9 %	13 376
- Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	4 920	5 288	+ 7,5 %	7 300
- Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	-	937	-	1 988
- Transport adapté	325	495	+ 52,3 %	850
- Aide au développement	2 509	2 113	- 15,8 %	3 000
Sous-total (aides)	64 129	65 433	+ 2,0 %	69 814
Trains de banlieue	13 836	12 430	- 10,2 %	11 762
Équipements métropolitains	11 455	11 854	+ 3,5 %	11 283
Autobus express métropolitains	942	893	- 5,2 %	504
Fonctionnement de l'AMT et autres	5 128	5 188	+ 1,2 %	5 263
Réserve pour éventualités	-	-	-	1 000
TOTAL	95 490	95 798	+ 0,3 %	99 626
Surplus de l'année (avant distribution d'une				
remise spéciale aux organismes de transport)	3 032	3 559	-	-
Remise spéciale aux organismes de transport	2 850	3 059	-	-
SURPLUS DE L'ANNÉE	182	500	-	-
Solde reporté au début de l'année	318	500	-	-
SURPLUS À LA FIN DE L'ANNÉE	500	1 000	-	-



DISTRIBUTION DES REMISES GOUVERNEMENTALES

STM	55,4 %
RTL	4,8 %
CIT/CRT/Municipalité	3,0 %
STL	2,9 %
AMT Réseau de transport métropolitain par autobus	12,8 %
AMT Trains de banlieue	12,5 %
AMT Fonctionnement	6,4 %
AMT Aide au développement	2,1 %

PRIORITÉS 2006

LES GRANDES ORIENTATIONS

- Confirmer le rôle de l'AMT comme leader dans la planification, la coordination, l'intégration, la promotion et le développement des transports collectifs
- Accroître la satisfaction de la clientèle
- Favoriser le transfert modal de l'auto aux transports collectifs
- Optimiser la performance organisationnelle de l'AMT

Les moyens : approche client, efficacité, innovation, rigueur et concertation

Planification et développement

- Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2007-2008-2009
- Élaboration du nouveau *Plan stratégique de développement des transports collectifs* (vision 2007-2017)
- Finalisation des études pour le train de l'Est/Repentigny/Mascouche
- Finalisation des études pour le SLR dans l'axe de l'A10/Centre-ville (Montréal)
- Plan stratégique pour l'implantation de systèmes de transport intelligents

Réseau de transport métropolitain par autobus

- Voie réservée A25 – Phase 2
- Finalisation des terminus Cartier et Montmorency
- Terminus et stationnement Boucherville
- Terminus Sainte-Julie
- Bonification des stationnements incitatifs, voies réservées et terminus existants
- Développement de projets mobilisateurs en vue du PTI 2007-2008-2009

Réseau de trains de banlieue

- Finalisation des études et construction du train de l'Est/Repentigny/Mascouche (matériel roulant et infrastructures)
- Mise en service du prolongement de la ligne Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme
- Construction de la gare Chabanel
- Aménagement permanent de certaines gares sur l'ensemble du réseau

- Réhabilitation des infrastructures ferroviaires et équipements de gares
- Plan pour accroître le service sur les lignes Blainville, Dorion-Rigaud, Mont-Saint-Hilaire et Delson-Candiac

Bureau de gestion de projets

- Finalisation du prolongement de la ligne de train Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme
- Mise en chantier du train de l'Est/Repentigny/Mascouche
- Construction des projets du PTI autorisés par le gouvernement

Finances et administration

- Budget 2007 : réévaluation des critères d'aide métropolitaine
- Révision de la planification financière à long terme
- Analyse du nouveau cadre financier des transports collectifs
- Accélération de l'intégration tarifaire
- Poursuite du projet de carte à puce (mise en service : 2008)
- Imputabilité des gestionnaires et suivi plus serré des contrats
- Accentuation des communications organisationnelles

Communication et marketing

- Création d'un programme de fidélisation de la clientèle
- Développement d'une perspective client
- Renforcement des relations gouvernementales
- Préparation de l'inauguration du métro à Laval

Affaires immobilières et commerciales

- Accentuation des démarches pour augmenter les revenus commerciaux



17h26



TU SAIS CE QUI SERAIT GÉNIAL? ON RÉUNIT TOUS SES AMIS DE L'UNIVERSITÉ ET ON ORGANISE LA PLUS GROSSE FÊTE-SURPRISE QU'IL N'AURA JAMAIS EUE DE SA VIE. SI ON FAIT ÇA CHEZ NOUS, IL NE SE DOUTERA DE RIEN.

PLANIFICATION ET DÉVELOPPEMENT



LES RÉALISATIONS 2005

- Analyse détaillée de l'enquête Origine-Destination 2003
- Finalisation des études pour l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'A10/Centre-ville (Montréal)
- Études pour le projet de train de l'Est/Repentigny/Mascouche
- Amorce de la préparation du *Plan stratégique de développement des transports collectifs* (vision 2007-2017)
- Études de concepts pour divers projets de transport collectif: terminus Boucherville, gare Saint-Hubert, terminus Sainte-Julie, etc.

10 ANS DE PARCOURS

Élaboration d'une vision métropolitaine de la planification des transports collectifs

1997 – Dès sa création, l'AMT s'est imposée comme un lieu de concertation et de planification des transports collectifs à l'échelle métropolitaine. En 1997, est paru le *Plan stratégique de développement du transport métropolitain*. Ce premier plan de portée régionale a été précédé d'une large consultation auprès des décideurs de la région métropolitaine rencontrés lors de 23 sessions de présentation et d'échange. Il a également pris en compte les 30 mémoires faisant état des besoins et des préoccupations de divers organismes impliqués directement et indirectement dans les transports collectifs.

Ce vaste processus de consultation a permis, pour la première fois, de dégager une vision sur 10 ans (1997-2007) des déplacements métropolitains et d'élaborer des stratégies d'intervention adaptées à la réalité régionale en matière de coordination, de développement et de promotion des transports collectifs. Plus concrètement, le *Plan stratégique* a permis d'établir un diagnostic de la mobilité des personnes, d'identifier les principales destinations et axes de déplacement et de proposer des interventions ciblées par corridor.

2002 – Cinq ans après le dépôt du *Plan stratégique*, l'AMT a procédé, conformément à sa loi constitutive, à une évaluation détaillée du Plan afin d'entreprendre les ajustements

nécessaires et de remettre les stratégies en perspective pour les années suivantes. Cet exercice, réalisé en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires, a démontré que 80 % des objectifs fixés pour 2007 étaient déjà atteints et que l'achalandage des transports collectifs avait augmenté de 13 % depuis 1997.

2006 – En 2006, l'AMT amorce la préparation du *Plan stratégique* en procédant à une évaluation des travaux et des démarches entreprises de 2002 à 2007 et élaborera, en concertation avec ses partenaires, une nouvelle vision sur 10 ans (2007-2017) du développement du transport métropolitain pour la grande région de Montréal.

Études sectorielles (planification des interventions au quotidien)

En plus des analyses stratégiques, l'AMT a entrepris en dix ans près d'une centaine d'études sectorielles. Ces études ont été réalisées lors des travaux de développement des réseaux existants du métro, des trains de banlieue et des équipements métropolitains (dessertes métropolitaines, terminus, voies réservées et stationnements incitatifs) ainsi que pour de nouvelles infrastructures de transport collectif, dont notamment l'établissement ou le prolongement de nouvelles lignes de trains de banlieue et de métro ainsi que l'implantation de systèmes légers sur rail et de couloirs d'autobus en site propre.

Parmi les différentes études sectorielles réalisées, on retrouve :

- des études d'opportunité de mise en place des interventions
- des études de faisabilité technique
- des analyses de choix de sites
- des analyses d'achalandage
- l'élaboration de concepts fonctionnels et opérationnels
- des analyses financières et économiques
- des études d'impacts environnementaux

Contribution au savoir-faire et optimisation des ressources publiques

De par sa politique de faire-faire tant sur le plan des études que sur le plan de la réalisation des interventions, l'AMT contribue au développement et au maintien du savoir-faire en matière de génie-conseil et d'aménagement du territoire. Depuis sa création, ce sont 1 808 contrats pour une valeur de 1 504,2 M\$ qui ont été octroyés au secteur privé.

De plus, par l'octroi de mandats spécifiques aux sociétés de transport et autres organismes publics, l'AMT prend avantage de leurs expertises sans avoir à doubler les ressources internes. Toutes les études d'achalandage réalisées dans le cadre des divers projets sont confiées aux sociétés de transport et au service de modélisation du MTQ.

Finalement, par son association avec les différents centres universitaires pour le développement d'outils informatisés de gestion des données et de planification, l'AMT contribue au maintien d'équipes de recherche dans la région de Montréal.

ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION



Portrait de la mobilité des personnes

L'enquête Origine-Destination (O-D) porte sur les caractéristiques des déplacements des personnes durant les jours ouvrables de semaine. Elle permet aussi de dresser une carte de la localisation des résidents, de leurs activités d'emplois, d'études et de loisirs, ainsi que des modes de déplacement utilisés.

Cette source d'information représente pour l'AMT et les grands organismes publics une référence importante dans la gestion, l'élaboration, le développement et l'évaluation de politiques et projets d'infrastructures en transport des personnes et en aménagement urbain.

C'est à titre de service à la communauté que sont aussi rendus disponibles les données et résultats de ces enquêtes afin qu'ils puissent contribuer à une meilleure planification de l'environnement urbain de la grande région de Montréal.

Nouvelles publications

Le secrétariat à l'Enquête O-D de l'AMT a publié, en 2005, le document « Mobilité des personnes dans la région de Montréal – Enquête O-D 2003 » qui présente un portrait des caractéristiques des déplacements par secteur municipal, MRC et grande région. Cette enquête a été réalisée auprès de 70 400 ménages.

FAITS SAILLANTS RÉCENTS DE L'ENQUÊTE O-D 2003

- La part de marché des transports collectifs se stabilise à 22 %, entre 1998 et 2003, pour la première fois depuis 1970, et ce, en dépit du fait que la motorisation ait augmenté de 10 %.
- Les déplacements en transports collectifs (8 %) ont augmenté davantage que ceux en automobile (5 %).
- La croissance de l'achalandage des trains de banlieue représente 40 % de la hausse des déplacements en transports collectifs observée entre 1998 et 2003.

10 ANS DE PARCOURS

En 1970, la CTCUM réalise une 1^{re} enquête O-D dans la région de Montréal, qui permet d'interroger 27 600 ménages sur leurs habitudes de déplacements.

1997 – L'AMT met sur pied le Secrétariat aux enquêtes Origine-Destination métropolitaines afin d'administrer et coordonner la réalisation des enquêtes O-D métropolitaines. Ce secrétariat coordonne les actions de la STM, du RTL, de la STL, de l'ACIT, du MAMR et du MTQ, conjointement responsables de ces enquêtes.

1998 – Une 7^e enquête O-D est réalisée durant l'automne 1998 auprès de 65 000 ménages.

2003 – Une 8^e enquête O-D est réalisée durant l'automne 2003 auprès de 70 400 ménages.

2005 – Le Secrétariat à l'enquête O-D, avec la collaboration de l'École Polytechnique de Montréal et de l'Université du Québec à Montréal, organise un premier séminaire spécialisé de formation sur les enquêtes O-D métropolitaines.

2006 – Le Secrétariat aux enquêtes O-D de l'AMT commence la préparation de la 9^e enquête O-D, prévue pour 2008.

TRANSPORT ADAPTÉ

ET ACCESSIBILITÉ AU RÉSEAU RÉGULIER

10 ANS DE PARCOURS

1998 – Projet d'intégration des services de transport adapté sur le territoire des trois sociétés de transport de la région métropolitaine (RTL, STL, STM)

2003 – Élargissement du projet d'intégration des services de transport adapté au territoire des couronnes nord et sud • Inventaire complet des équipements afin de déterminer les problématiques d'accès

2004 – Sensibilisation du personnel aux normes récentes en matière d'accessibilité au réseau régulier, qui doivent être désormais prises en compte dès le stade de planification d'un nouveau projet

2006 – Participation à la préparation de la 11^e Conférence internationale sur la mobilité et le transport des personnes âgées ou à mobilité réduite qui aura lieu à Montréal en juin 2007

Transport adapté

Intégration des services

En 2005, plus de 30 600 déplacements métropolitains en transport adapté ont été effectués grâce au projet d'intégration, soit une hausse de 20,0 % par rapport à 2004 : les trois sociétés de transport (RTL, STL et STM) ont enregistré 29 000 déplacements et la MRC Les Moulins, la MRC de Lajemmerais et la Ville de Vaudreuil-Dorion, 1 600 déplacements. Les négociations continuent avec les autres organismes de transport adapté des couronnes nord et sud pour les inclure dans le projet.

Accessibilité au réseau régulier

Équipements métropolitains

Des travaux sont en cours dans certains équipements, dont le terminus Longueuil, afin d'améliorer l'accès aux personnes vivant avec des limitations. D'autres mesures seront graduellement implantées à l'ensemble des terminus et des stationnements incitatifs.

Métro

Les trois nouvelles stations (Cartier, de la Concorde, Montmorency) du prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval, ainsi que les terminus et stationnements attenants, seront accessibles aux personnes vivant avec des limitations; les stations de métro seront par exemple pourvues d'ascenseurs afin d'optimiser leur accès.

Trains de banlieue

L'AMT procédera à l'adaptation de l'environnement de ses gares afin de les rendre plus accessibles aux personnes vivant avec des limitations, et ce, à raison d'environ cinq gares par année en moyenne sur une période de dix ans.

Service à la clientèle

Afin d'offrir un meilleur service à la clientèle, une carte d'accompagnement unique au réseau régulier est en cours de développement. De plus, l'AMT intégrera la technologie d'indications sonores dans les nouvelles distributrices automatiques de titres de transport. Cette intégration sera faite dans les 18 mois suivant la mise en service du nouveau système électronique de vente de titres de transport (carte à puce).



ACHALANDAGE 2005

10 ANS DE PARCOURS

Hausse de 10,5 % de la clientèle

Après une baisse moyenne de 1 % de 1986 à 1995, l'achalandage annuel du transport en commun (métro, autobus, trains de banlieue) connaît une remontée constante qui totalise une hausse de 10,5 % en 10 ans, soit une hausse annuelle moyenne de 1,1 %.

Un succès que se partagent les organismes de transport de la région de Montréal, qui mènent des actions conjointes et concertées pour toujours améliorer les services de transport.

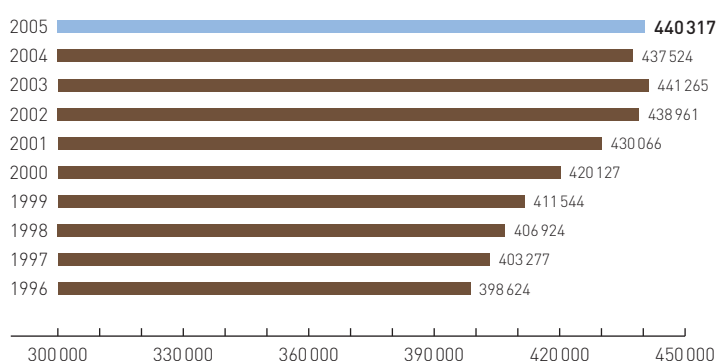
Achalandage des transports collectifs, tous modes confondus

En 2005, l'achalandage des transports collectifs, tous modes confondus, a enregistré une hausse de 0,7 % par rapport à 2004, ce qui vient confirmer la tendance à la hausse observée depuis 1996 et révélée par les enquêtes O-D.

Les résultats de 2005 se détaillent comme suit :

- + 2,7 % pour l'AMT (trains de banlieue et autobus express métropolitains)
- + 0,2 % pour la STM (métro et autobus)
- + 3,8 % pour la STL
- + 0,7 % pour le RTL
- + 5,0 % pour les CIT, le CRT et la municipalité de Sainte-Julie

ACHALANDAGE (en milliers)



ACHALANDAGE (en milliers)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
AMT	6 939	8 125	10 081	11 298	12 398	12 833	13 624	14 648	15 148	15 557
STM	337 000	339 700	340 300	342 300	347 800	354 900	363 186	363 229	358 430	359 200
STL	15 955	16 284	16 581	16 352	16 823	17 663	17 870	18 597	18 675	19 379
RTL	26 821	26 990	27 510	28 350	29 004	30 427	30 114	30 376	30 054	30 263
CIT/CRT/Munic.	11 909	12 178	12 452	13 244	14 102	14 243	14 167	14 415	15 217	15 978
TOTAL	398 624	403 277	406 924	411 544	420 127	430 066	438 961	441 265	437 524	440 317

Sources : organismes de transport de la région métropolitaine (données préliminaires)

- + 0,7 % de clients pour tous les transports collectifs
- + 1,8 % de clients pour les trains de banlieue
- + 18,1 % de clients pour les autobus express métropolitains

Les trains de banlieue

Depuis 1996, la popularité des services de trains de banlieue ne cesse de croître. En 2005, le nombre de déplacements sur les cinq lignes en service est de 14,6 millions, soit une hausse de 1,8 % par rapport à 2004 et une hausse de 110,2 % en 10 ans. Avec maintenant plus de 64 000 passagers par jour, le réseau de trains de la région de Montréal se classe au 6^e rang en terme d'achalandage en Amérique du Nord, après les régions de New York, Chicago, Boston et Philadelphie, et la région de Toronto.¹

Les autobus express métropolitains

Prisés comme liens rapides vers Montréal, les autobus express métropolitains connaissent un succès sans cesse grandissant. En 2005, le nombre de déplacements s'élève à 1,0 million, soit une hausse de 18,1 % par rapport à 2004.

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

INTÉGRATION TARIFAIRE MÉTROPOLITAINE

10 ANS DE PARCOURS

En 1982, le gouvernement du Québec propose un système tarifaire intégré pour les organismes de transport de la région de Montréal.

En 1986, les premiers titres intégrés entre la STCUM d'une part, et la STRSM et la STL d'autre part, sont mis en place.

En 1990, le Conseil métropolitain de transport en commun (CMTC) dote la région d'un premier titre de transport métropolitain qui donne accès aux réseaux de la STCUM, de la STL et de la STRSM.

1998 – L'AMT élargit le système tarifaire métropolitain à l'ensemble des modes et des organismes de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Formé de huit zones concentriques, ce système s'appuie sur un principe de tarification zonale qui augmente selon la distance à partir du centre-ville de Montréal. Avec la mise en service de la carte mensuelle TRAM, les clients de tout le territoire de l'AMT ont désormais accès au métro, aux autobus et aux trains de banlieue.

2000 – L'AMT met en service la carte TRAM intermédiaire, pour les étudiants de 18 à 21 ans, offrant une réduction d'environ 20 % par rapport au tarif régulier.

2003 – L'AMT initie des projets pilotes d'abonnement à la carte TRAM par la poste ou sur le lieu de travail.

2005 – L'AMT vend 936 278 cartes TRAM, preuve incontestable d'une intégration tarifaire réussie. Une aide financière est mise en place pour les organismes de transport afin de compenser en partie les coûts du rabais découlant de l'intégration tarifaire.

En cours – L'AMT prépare activement l'arrivée, prévue pour 2008, des cartes à puce dans le système tarifaire métropolitain.

Croissance de 1,4 % des ventes de TRAM en 2005

Au total, 936 278 cartes mensuelles TRAM ont été vendues en 2005. Ces ventes se répartissent comme suit :

TRAM zone :

1 : 45 938 (- 5,1 %)	5 : 152 224 (+ 5,5 %)
2 : 155 615 (- 1,8 %)	6 : 31 733 (+ 9,9 %)
3 : 526 189 (- 1,0 %)	7 : 1 753 (+ 1,5 %)
4 : 18 920 (+ 181,3 %)	8 : 3 906 (+ 14,0 %)

Afin qu'il y ait une meilleure équité vis-à-vis de l'ensemble de la clientèle des trains de banlieue, certaines gares ont changé de zone tarifaire en 2005. Pour atténuer les impacts de ces changements, les clients concernés ont cependant bénéficié durant un an de mesures transitoires et de promotions.

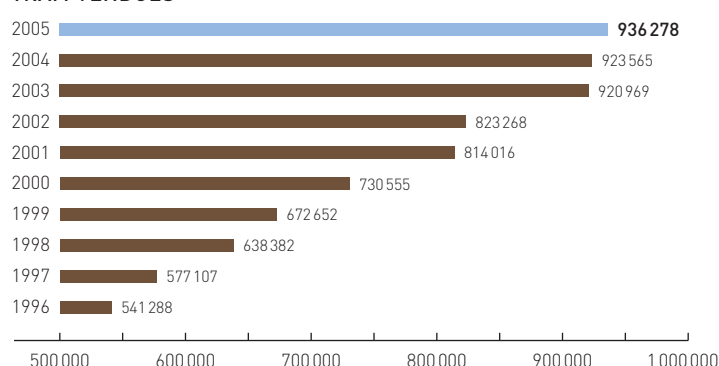
Des recettes redistribuées aux organismes de transport

Les revenus générés par la vente des cartes TRAM passent de 79,1 M\$ en 2004 à 84,3 M\$ en 2005, soit une augmentation de 6,6 % des revenus, intégralement redistribués aux organismes de transport de la région.

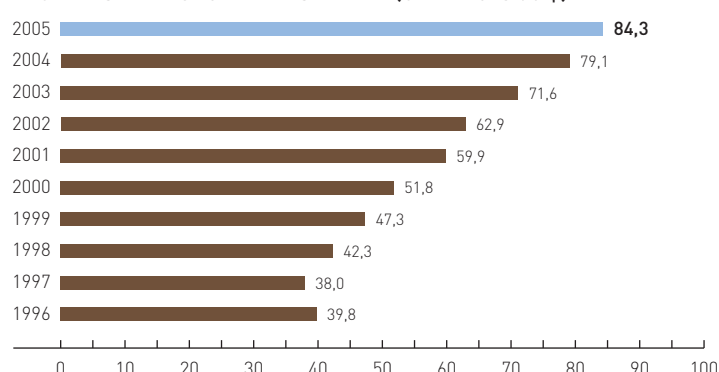
Les billetteries métropolitaines

Afin de faciliter l'accès à l'achat de titres de transport à ses clients, l'AMT s'est dotée d'un réseau de billetteries métropolitaines. En 2005, ce sont 366 789 cartes mensuelles TRAM qui s'y sont vendues, les autres l'ayant été dans les réseaux de points de vente des organismes de transport répartis sur tout le territoire métropolitain.

TRAM VENDUES



RECETTES MÉTROPOLITAINES - TRAM (en millions de \$)



RTMA

(RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS)



Avec près de 63,5 millions de clients annuels dans les 13 terminus de l'AMT, dont 25,9 millions d'usagers bénéficiant des voies réservées métropolitaines et 1,8 million d'automobilistes profitant d'un stationnement incitatif, le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) constitue une composante vitale du réseau dans la région de Montréal. Compte tenu de sa grande efficacité et de ses coûts plus modestes, le RTMA offre en effet une alternative et une complémentarité pour tous les secteurs géographiques de la région non desservis par un mode lourd de transport collectif, notamment les secteurs à plus faible population.

LE RTMA EN BREF

	1997	2005
Axes métropolitains	9	19
Express métropolitains	s.o.	2
Achalandage annuel	s.o.	1,0 M
Voies réservées	9	26
Achalandage annuel	16,0 M	25,9 M
Nombre de km	41,2	83,4
Terminus	6	13
Achalandage annuel	40,7 M	63,5 M
Capacité (quais)	118	201
Stationnements incitatifs	11	19
Achalandage annuel	0,6 M	1,8 M
Capacité (places)	4 600	10 503

10 ANS DE PARCOURS

1996 – 1^{er} réseau de transport métropolitain par autobus • Axe Pie-IX : prolongement de la **VR**

1997 – Axe Pont Viau/Des Laurentides : prolongement de la **VR** • **SI** La Prairie, Sainte-Julie et Seigneurial

1998 – Axe Pont Viau/Des Laurentides : prolongement de la **VR** • **SI** Mercier : aménagement • Express Chevrier : mise en service

1999 – **SI** Chevrier et Chambly : aménagement • **SI** Namur : réaménagement • Axe Saint-Charles/Riverside : prolongement de la **VR**

2000 – Axes Chomedey/Pont Lachapelle/M.-Laurin et Taschereau : aménagement de **MP** • Express Le Carrefour : mise en service • **T** et

SI Le Carrefour, **T** et **SI** Repentigny et **SI** Radisson : aménagement

2001 – **T** Longueuil : réaménagement • Axe A25 : aménagement de **MP** • **T** et **SI** Terrebonne, **T** Sainte-Thérèse et **SI** Châteauguay : aménagement • **SI** Georges-Gagné : réaménagement • Axes Chomedey/Pont Lachapelle/ Laurentien/M.-Laurin, Pont Champlain/A10 et R132-138 : prolongement et ajout de **MP**

2002 – Axe Pont Champlain/A10 : prolongement et ajout de **MP** • Axe R132-138 : prolongement des **VR** et ajout de **MP**

2003 – Axes Saint-Charles/Riverside et Pont Viau/Des Laurentides : ajout de **MP**

2004 – **T** Côte-Vertu : aménagement • Axe Chomedey/Pont Lachapelle/M.-Laurin : prolongement et aménagement de **MP** • Axes R116 et R132 : aménagement de **VR** • **T** et **SI** Saint-Eustache : aménagement • **SI** De Montagne : réaménagement

2005 – **T** Côte-Vertu : inauguration • A10 à l'approche du pont Champlain : **VR** en site propre • Conception des deux terminus reliés aux stations de métro Montmorency et Cartier (en construction) • Réalisation de 11 projets d'entretien majeur des infrastructures du réseau

Services de transport métropolitain par autobus

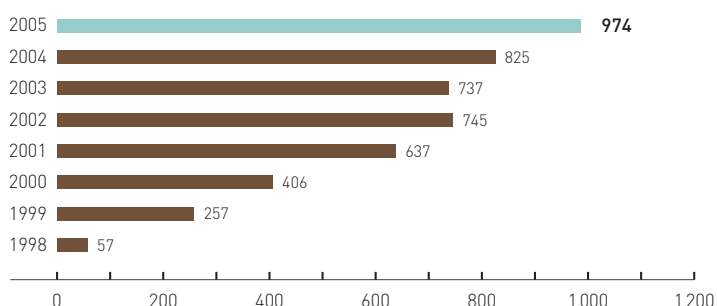
En 2005, près de 26,0 millions de clients, soit une hausse de 3,9 % par rapport à 2004, ont emprunté les quelque 300 circuits à caractère métropolitain, offerts par l'AMT et les organismes de transport de la région.

Autobus express métropolitains

Les deux autobus express métropolitains de l'AMT ont à eux seuls enregistré une hausse d'achalandage de 18,1 % par rapport à 2004, en progression soutenue depuis leur mise en service. Par ailleurs, l'AMT a conclu avec la STL une entente sur la qualité du service bonus/malus pour l'Express Le Carrefour.

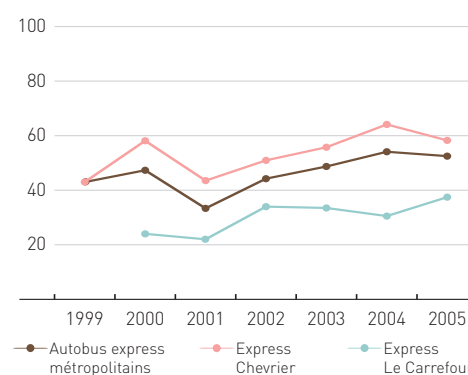
AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS :	EXPRESS CHEVRIER		EXPRESS LE CARREFOUR	
	2004	2005	2004	2005
Coûts d'exploitation annuels	1 697 140 \$	1 985 515 \$	720 477 \$	763 395 \$
Achalandage annuel total	589 908	716 422	235 436	257 460
Revenus nets	1 088 042 \$	1 157 000 \$	219 888 \$	286 000 \$
Ratio d'autofinancement	64,11 %	58,27 %	30,52 %	37,46 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,23 \$	0,18 \$	0,45 \$	0,43 \$

ACHALANDAGE (en milliers)



MP : mesures préférentielles - **SI** : stationnement incitatif - **T** : terminus - **VR** : voie réservée

RATIO D'AUTOFINANCEMENT



RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS (RTMA)

Équipements métropolitains

Mesures préférentielles pour autobus et voies réservées dans les axes du réseau de transport métropolitain par autobus

En 2005, l'AMT a mis en service un tronçon de voie réservée en site propre sur l'A10 à la hauteur de l'échangeur Taschereau, ce qui établit un lien entre la voie réservée de l'A10 en site propre et celle du pont Champlain, de même qu'un lien direct avec le terminus Brossard-Panama. L'achalandage sur ces voies réservées, à 25,9 millions de passagers, est stable par rapport à 2004.

Terminus métropolitains

En 2005, le réseau compte 13 terminus métropolitains et 201 quais. L'achalandage y est passé de 53,8 millions en 2004 à 63,5 millions en 2005, soit une hausse de 18,0%. En janvier 2005, l'AMT a procédé à l'inauguration du terminus Côte-Vertu. Elle a aussi concentré ses efforts de développement à la conception et à la mise en opération des deux terminus aux prochaines stations de métro Montmorency et Cartier, actuellement en cours de construction.

Stationnements incitatifs métropolitains

En 2005, le RTMA compte 19 stationnements incitatifs qui offrent 10 503 places¹. Outre l'agrandissement de certains lieux actuellement en service, l'AMT a cherché à optimiser les places offertes aux clients. À l'automne 2005, elle a ainsi lancé un projet pilote de places réservées dans les stationnements incitatifs pour les usagers qui pratiquent le covoiturage, ce qui permet d'accroître la mobilité et l'efficacité des transports, d'augmenter l'intégration modale en améliorant les correspondances entre les moyens de transport, et de promouvoir l'intégration des principes de transport durable. Le projet permet aussi d'optimiser les superficies de stationnements aux abords des points de desserte en transport collectif. Le projet regroupe deux types de clientèle de covoitureurs, soit ceux qui se rencontrent en aval du site et s'y rendent en partageant un véhicule ou ceux qui utilisent le site comme point de regroupement et qui poursuivent en voiture. L'inscription au service, obligatoire mais gratuite, se fait facilement par le biais du site Internet de l'AMT. En février 2006, il y avait 168 usagers inscrits et 51 équipages formés et fonctionnels dans les six stationnements incitatifs où le programme est implanté. Ce projet devrait s'étendre graduellement à d'autres stationnements incitatifs.

VOIES RÉSERVÉES	2004	2005
Coûts d'exploitation annuels	1 699 672 \$	2 117 000 \$
Achalandage annuel total	25 908 686	25 934 007
Km de voies réservées offerts	82,7	83,4
Coûts d'exploitation par passager	0,07 \$	0,08 \$
Coûts d'exploitation par km de voie	20 565 \$	25 384 \$

TERMINUS	2004	2005
Coûts d'exploitation annuels	8 761 082 \$	8 898 000 \$
Achalandage annuel total	53 795 227	63 476 561
Nombre de quais offerts (quais-année)	192	201
Ratio d'utilisation journalier en passagers/quai	768	865
Coûts d'exploitation par passager	0,16 \$	0,14 \$
Coûts d'exploitation par quai	45 631 \$	44 269 \$

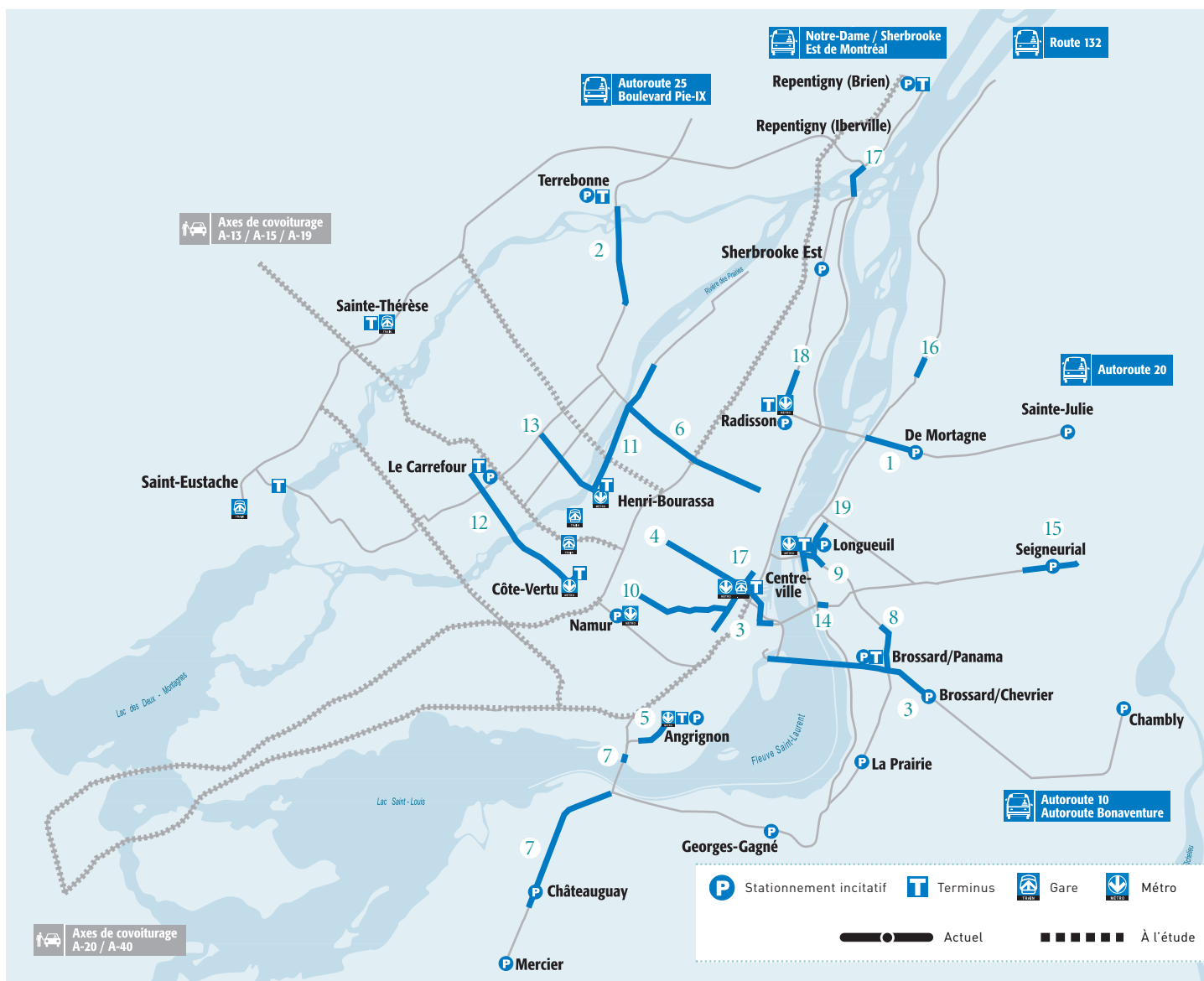
STATIONNEMENTS INCITATIFS - RTMA	2004	2005
Coûts d'exploitation annuels	1 285 186 \$	1 339 000 \$
Achalandage annuel total	1 689 936	1 839 300
Nombre de places de stationnement en fin d'année	10 657	10 503
Taux d'utilisation des stationnements	72 %	75 %
Coûts d'exploitation par voiture	0,76 \$	0,73 \$
Coûts d'exploitation par place-année	123,95 \$	128,49 \$

Axes du réseau de transport métropolitain

- ① A20/Bretelle Tellier
- ② A25
- ③ A10/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV
- ④ Avenue du Parc
- ⑤ Boul. Newman
- ⑥ Boul. Pie-IX
- ⑦ Boul. Saint-Jean-Baptiste/R132-138/Bretelle Mercier
- ⑧ Boul. Taschereau
- ⑨ Bretelle Taschereau
- ⑩ Côte-des-Neiges
- ⑪ Henri-Bourassa
- ⑫ Le Carrefour/Côte-Vertu
- ⑬ Pont-Viau/Boulevard Des Laurentides
- ⑭ Pont Victoria/Des Irlandais
- ⑮ R116
- ⑯ R132/Montbrun
- ⑰ René-Lévesque/Notre-Dame
- ⑱ Rue Sherbrooke Est
- ⑲ Saint-Charles/Riverside/Lafayette

En 2006, les axes du boulevard Concorde à Laval et du chemin Chambly à Longueuil sont en cours d'évaluation pour une intégration au réseau.

¹ L'AMT exploite sur son réseau 57 stationnements incitatifs offrant 24 582 places quotidiennes aux usagers. De ce nombre, 19 stationnements (10 503 places) sont exploités par le RTMA.



DÉVELOPPEMENT À VENIR : AXES PRIORITAIRES

- Axes A25/Pie-IX : prolongement de l'actuelle voie réservée vers le nord, aménagement d'une voie réservée dans le cadre du projet de parachèvement de l'A25, agrandissement du stationnement Terrebonne, remise en opération de mesures préférentielles dans l'axe Pie-IX à Montréal et prolongement vers Laval
- Axes A20/R132 : voies réservées et mesures préférentielles sur le territoire de Montréal et de la Rive-Sud, terminus Sainte-Julie, terminus Boucherville, réaménagement du stationnement De Mortagne, stationnement Varennes/Verchères
- Axes Pont Champlain/A10 : finalisation des travaux des accès à la voie réservée au centre de l'A10, mesures préférentielles à l'accès au pont Champlain sur le territoire de Montréal, réaménagement du terminus Panama, agrandissement du stationnement Chambly, réaménagement du stationnement Georges-Gagné, augmentation de la capacité au terminus du centre-ville de Montréal
- Axes Notre-Dame/Sherbrooke : mesures préférentielles sur la rue Sherbrooke, réaménagement du stationnement Sherbrooke, mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame et nouveau stationnement à Repentigny, mesures préférentielles et interventions de transport collectif dans le corridor/emprise ferroviaire
- Axe A15 : nouvelles mesures préférentielles dans le cadre de la mise en opération du métro à Laval

17h26

A close-up, monochromatic blue photograph of a man with dark hair, a mustache, and glasses. He is wearing a dark suit jacket over a light-colored shirt and a patterned tie. He is looking down and to his left with a thoughtful expression. The background is blurred, showing what appears to be an interior setting with a window.

ELLE EST VRAIMENT MON GENRE... JE ME DEMANDE SI ELLE PREND LE TRAIN TOUS LES JOURS À LA MÊME HEURE. J'ESPÈRE QU'ELLE DESCEND AU MÊME ARRÊT QUE MOI... ET SI JE LUI SOURIAIS ?

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE



Après 10 années d'existence au cours desquelles elle a mis en place trois nouvelles lignes de trains de banlieue et procédé au prolongement de certaines lignes tout en doublant l'achalandage de ce réseau, l'AMT doit faire face à son succès et planifier le maintien du patrimoine et l'augmentation de ses services pour répondre à une demande croissante et assurer la pérennité du réseau.

LES TRAINS EN BREF

	1996	2005
Achalandage	6,9 M	14,6 M
Lignes	2	5
Gares	30	49
Stationnements incitatifs	22	38
Places de stationnement	6 068	14 079

10 ANS DE PARCOURS

1996 – Exploitation des lignes Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Deux-Montagnes confiée à l'AMT

1997 – Mise en service de la ligne Montréal/Blainville

2000 – Mise en service de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire • Mise en service de 7 nouvelles locomotives, en remplacement de celles datant de 1953

2001 – Mise en service de la ligne Montréal/Delton

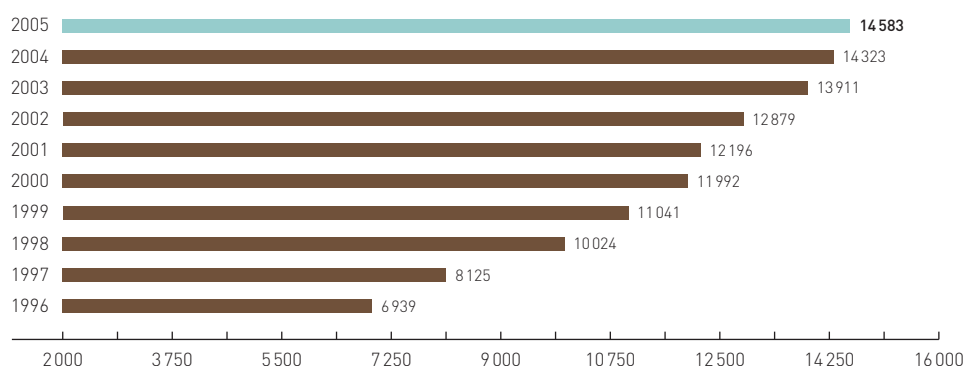
2002-2004 – Améliorations progressives des installations, de la fréquence des trains et de la

capacité sur les trois nouvelles lignes (+ 43,0 % de la clientèle)

2005 – Mise en service de 22 nouvelles voitures à 2 étages • Début des travaux de la ligne Montréal/Blainville jusqu'à Saint-Jérôme • Prolongement de la ligne Montréal/Delton jusqu'à Candiac et construction de la gare • Réalisation de 29 projets d'entretien majeur des infrastructures du réseau

2006 – Mise en service prévue du prolongement de la ligne Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme • Confirmation de la réalisation et construction du train de l'Est/Repentigny/Mascouche

ACHALANDAGE DES 5 LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE



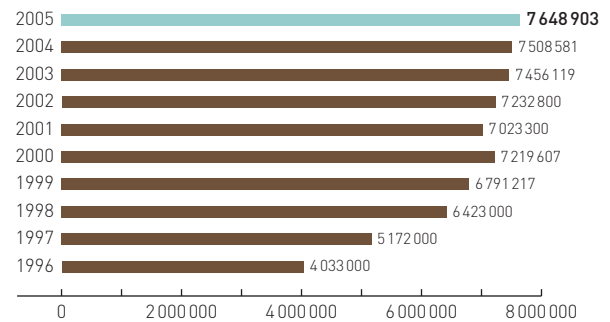
Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Avec 7,7 millions de déplacements enregistrés en 2005, cette ligne représente 52,5 % de l'achalandage total du réseau. L'achalandage annuel y a augmenté de 1,9 % par rapport à 2004. Le nombre de places de stationnement incitatif est passé de 5 268 en 2004 à 5 382 en 2005.

Pour accroître la capacité de cette ligne et répondre à la demande potentielle évaluée à plus de 40 000 passagers par jour, il est proposé d'effectuer des travaux estimés à 173,9 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.

	2004	2005
Coûts d'exploitation annuels	29 749 000 \$	29 643 000 \$
Revenus nets	15 799 000 \$	17 008 000 \$
Ratio d'autofinancement	53,11 %	57,38 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,23 \$	0,21 \$

ACHALANDAGE



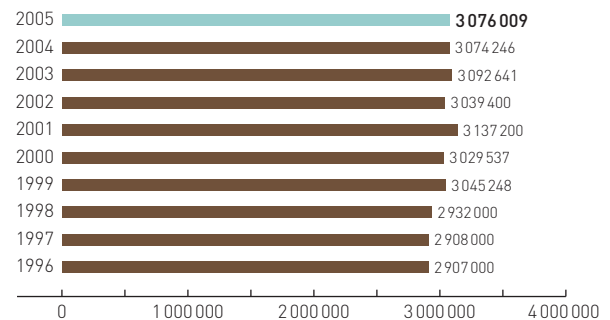
Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

Avec 3,1 millions de déplacements enregistrés en 2005, l'achalandage annuel sur cette ligne a enregistré une légère hausse de 0,1 % par rapport à 2004. Par ailleurs, l'achalandage quotidien moyen à l'automne 2005 s'est élevé à 14 100 passagers, soit une augmentation de 0,6 % par rapport à la même période en 2004. En 2005, l'AMT a mis en service 14 voitures neuves à deux étages en remplacement de la flotte de voitures datant de 1953. Avec l'agrandissement des stationnements des gares Pincourt/Terrasse-Vaudreuil et Vaudreuil, le nombre de places est passé de 2 897 en 2004 à 3 031 en 2005.

La consolidation de la ligne se poursuit, que ce soit par l'allongement des quais, la réfection des infrastructures ferroviaires et l'agrandissement des stationnements incitatifs.

	2004	2005
Coûts d'exploitation annuels	22 365 000 \$	22 736 000 \$
Revenus nets	5 411 000 \$	6 038 000 \$
Ratio d'autofinancement	24,20 %	26,56 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,35 \$	0,35 \$

ACHALANDAGE



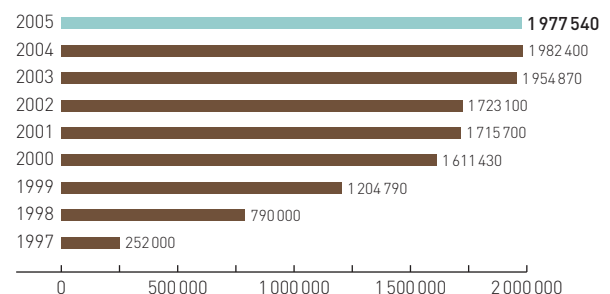
Ligne Montréal/Blainville

L'achalandage annuel sur cette ligne a subi une légère baisse de 0,2 % pour atteindre près de 2,0 millions de déplacements. Avec l'ajout de places de stationnement à la gare Sainte-Rose, aménagées de manière permanente, leur nombre sur cette ligne est passé de 2 115 en 2004 à 2 532 en 2005. Le prolongement de la ligne Blainville jusqu'à Saint-Jérôme, autorisé en avril 2005 par le ministre des Transports, est en cours de réalisation et devrait être mis en service d'ici la fin 2006.

Afin d'améliorer la capacité d'accueil des trains en période de pointe sur cette ligne, l'AMT a mis en service, en juin 2005, une rame de huit voitures neuves à deux étages. L'AMT analyse actuellement différentes pistes de solutions qui permettront d'augmenter la capacité d'accueil de cette ligne à court et à long terme.

	2004	2005
Coûts d'exploitation annuels	10 520 000 \$	11 825 000 \$
Revenus nets	7 064 000 \$	7 419 000 \$
Ratio d'autofinancement	67,15 %	62,74 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,21 \$	0,26 \$

ACHALANDAGE



RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

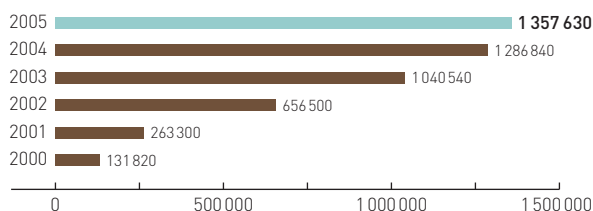
Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

L'achalandage annuel sur la ligne a augmenté de 5,5 % en 2005 pour atteindre 1,4 million de déplacements, ce qui représente un achalandage quotidien de près de 6 000 passagers. Avec l'agrandissement du stationnement de la gare Saint-Basile-le-Grand, le nombre de places est passé de 2 115 en 2004 à 2 368 en 2005.

Cette ligne, dont l'achalandage suit une progression comparable à celle de la ligne Blainville, a encore un fort potentiel de croissance. L'ajout de voitures neuves à deux étages est planifié à court et à moyen terme.

	2004	2005
Coûts d'exploitation annuels	10 599 000 \$	10 984 000 \$
Revenus nets	4 661 000 \$	5 218 000 \$
Ratio d'autofinancement	43,98 %	47,51 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,39 \$	0,37 \$

ACHALANDAGE



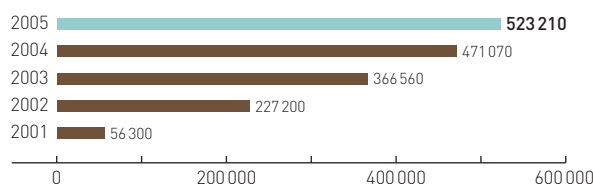
Ligne Montréal/Delton-Candiac

En 2005, le prolongement du service jusqu'à Candiac a notamment fait en sorte que l'achalandage quotidien sur cette ligne atteigne près de 2 600 passagers. L'achalandage annuel est en croissance de 11,1 % par rapport à 2004, soit la plus forte hausse de tout le réseau. Le nombre de places de stationnement est passé de 603 en 2004 à 766 en 2005.

L'achalandage sur certains trains de cette ligne approche grandement de la capacité maximale et l'ajout de voitures à deux étages est planifié à court terme.

	2004	2005
Coûts d'exploitation annuels	3 455 000 \$	4 379 000 \$
Revenus nets	1 641 000 \$	1 934 000 \$
Ratio d'autofinancement	47,47 %	44,17 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,44 \$	0,52 \$

ACHALANDAGE



Infrastructures communes

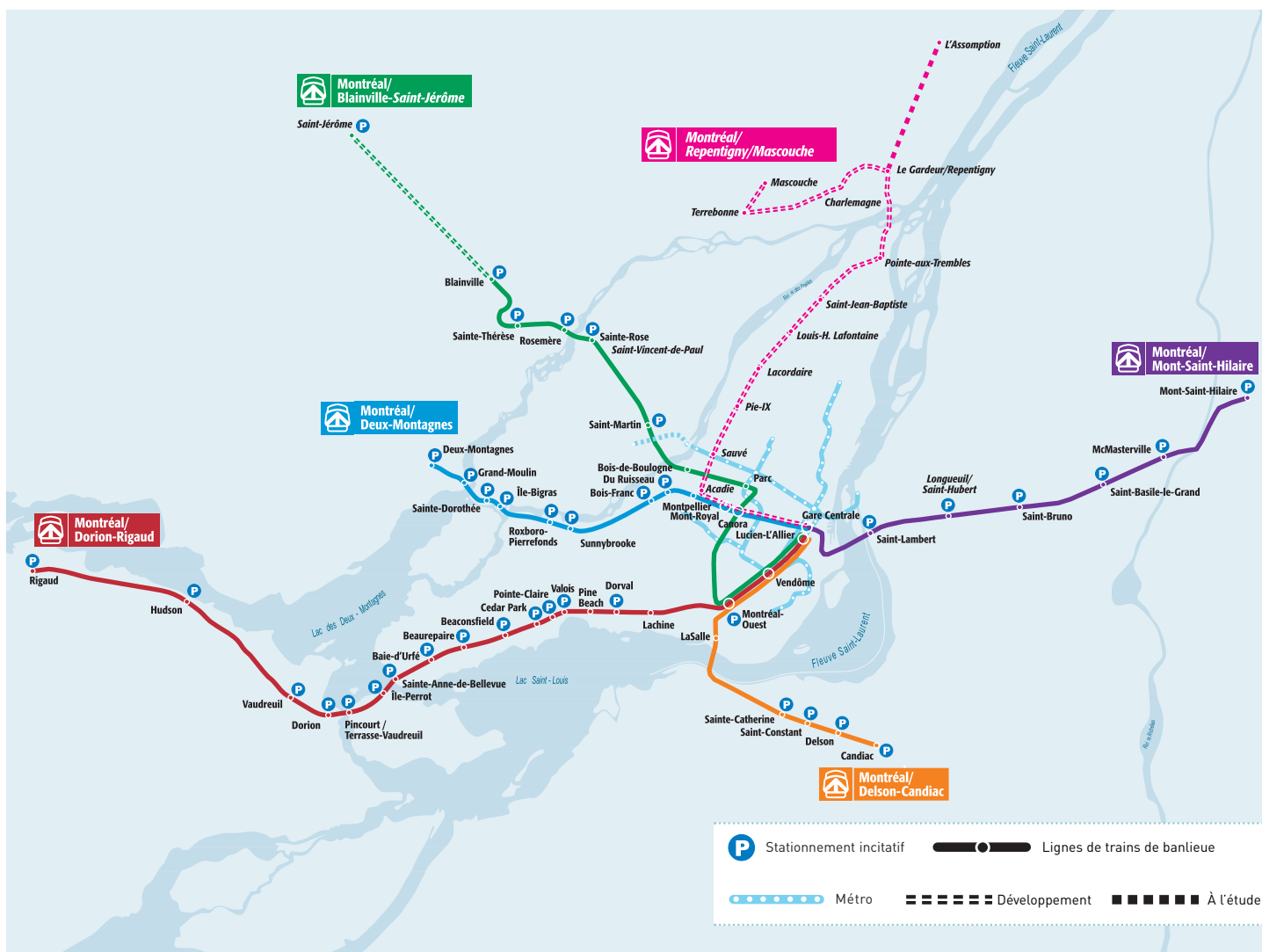
Certaines infrastructures, comme des sites de garage, des caténaires, les gares et le matériel roulant, requièrent des travaux d'entretien majeurs afin de les maintenir en bon état de marche et de limiter leur dégradation. La phase 1 de ces travaux échelonnés sur cinq ans a été entamée en 2005. Dans le cadre de ces travaux, 29 projets ont été réalisés.

Par ailleurs, afin d'offrir une meilleure information aux clients, il est prévu d'harmoniser la signalisation dans toutes les gares du réseau : la ligne Montréal/Blainville a été aménagée en 2004, la ligne Montréal/Dorion-Rigaud en 2005, les travaux sont en cours sur les lignes Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Delton-Candiac, et seront réalisés sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes en 2006.

TRAINS DE BANLIEUE

LIGNE MONTRÉAL/	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE	MONT-ST-HILAIRE	DELTON-CANDIAC	TOTAL
Achalandage quotidien	31 800	14 100	9 500	6 000	2 600	64 000
Achalandage annuel	7,6 M	3,1 M	2,0 M	1,4 M	0,5 M	14,6 M
Variation d'achalandage 2005/2004	1,9 %	0,1 %	-0,2 %	5,5 %	11,1 %	1,8 %
Gares	12	19	10	7	8	49 ¹
Stationnements incitatifs	8	15	5	6	4	38
Places de stationnement	5 382	3 031	2 532	2 368	766	14 079
Taux d'occupation des stationnements	94 %	79 %	91 %	65 %	63 %	84 %
Départs vers Montréal	26	12	11	4	4	57
Départs de Montréal	23	13	11	4	4	55
Trajet (km)	31,1	64,4	47,5	34,9	23,3	201,2
Taux de ponctualité	98,9 %	96,0 %	95,2 %	96,4 %	97,3 %	97,3 %

¹ Certaines gares desservent plusieurs lignes.



DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU PRÉVU : LE TRAIN DE L'EST/REPENTIGNY/MASCOUCHE

En mars 2006, le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir 300,0 M\$ (degré de précision de $\pm 30\%$) dans l'établissement d'une nouvelle ligne de trains de banlieue desservant l'Est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne et Mascouche) de la région métropolitaine. D'une longueur totale de 51 km, cette ligne empruntera un nouveau tronçon ferroviaire entre Mascouche et Le Gardeur/Repentigny, pour emprunter ensuite la voie ferrée du CN passant par le nord-est de Montréal et rejoindre les rails de la ligne Montréal/Deux-Montagnes, menant au centre-ville par le tunnel sous le Mont-Royal. Le centre-ville se trouvera dorénavant à 61 minutes de Mascouche et à 39 minutes de Pointe-aux-Trembles. Selon les études de marché, au moins 5 500 personnes emprunteront ce service chaque matin à l'heure de pointe, dont 70 % provenant du territoire de Montréal et 30 % de la couronne nord-est.

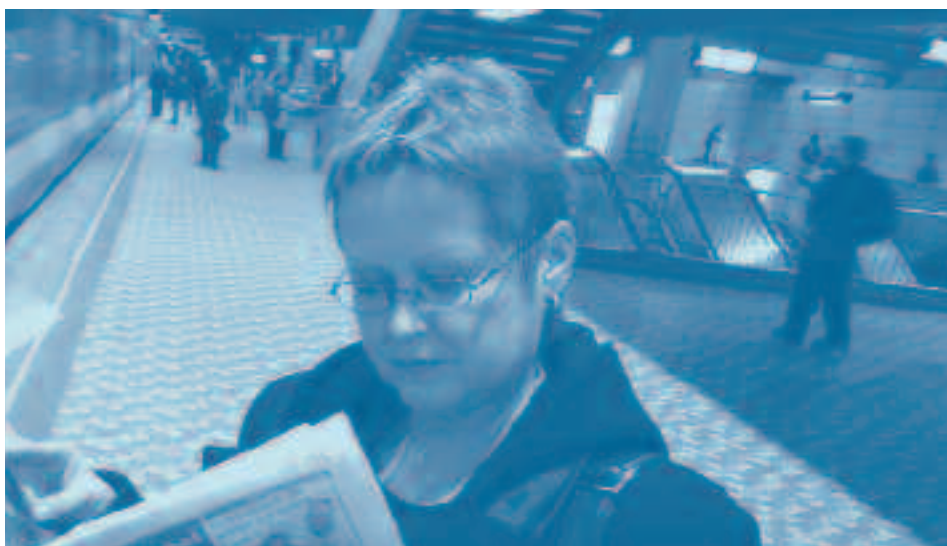
Le train de l'Est comprendra 14 gares, dont 11 seront nouvellement construites. Il offrira une correspondance vers la ligne 2 du métro à la station Sauvé et à la Gare Centrale. Cinq départs seront offerts en période de pointe du matin et du soir. L'AMT utilisera cinq locomotives neuves de type diesel-électrique, ainsi que 30 voitures neuves à deux étages. Les stationnements des gares seront aménagés de façon permanente. Les travaux devraient durer de 24 à 36 mois.

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU À PRÉVOIR

- Planification d'un programme d'intervention à court et moyen terme sur la flotte de matériel roulant des trains de banlieue pour assurer le maintien du patrimoine et accroître la capacité
- Planification d'un programme d'aménagement permanent et d'agrandissement des stationnements aux gares de trains de banlieue pour assurer le maintien du patrimoine et accroître la capacité
- Évaluation de l'opportunité d'aménager de nouvelles gares intermodales aux stations de métro McGill, Édouard-Montpetit et Université-de-Montréal

RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL

LE MAINTIEN DU PATRIMOINE



Le métro, épine dorsale des transports collectifs dans la région de Montréal

Avec 217,7 millions de déplacements annuels, soit près de 50 % des déplacements en transport en commun dans la région de Montréal, le métro, exploité par la STM, représente l'épine dorsale des transports collectifs en milieu urbain.

La rénovation du réseau existant et sa consolidation constituent des enjeux majeurs pour assurer des déplacements en transport collectif efficaces tant aux personnes vivant à Montréal qu'à celles résidant à l'extérieur de l'île.

Les programmes Réno-Systèmes et Réno-Stations

Près de la moitié du réseau de métro de Montréal est en service depuis 40 ans, alors que l'autre partie du réseau, constituée par les prolongements, l'est depuis des périodes variant entre 14 et 26 ans. Certains équipements fixes du métro ont atteint la fin de leur durée de vie utile.

Grâce au programme Réno-Systèmes, ces équipements fixes directement reliés à l'exploitation et situés principalement sur le réseau initial, sont progressivement remplacés ou remis à neuf : il s'agit des équipements des installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, pompes, etc.), de la voie, de l'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que des systèmes du centre de contrôle et des télécommunications.

L'AMT contribue au programme Réno-Systèmes – Phase 1 géré par la STM. Dans ce projet de 311,0 M\$, l'engagement financier de l'AMT représente 38,9 M\$ (soit 12,5 %), le gouvernement du Québec assumant 130,2 M\$ (soit 41,7 %), le gouvernement fédéral 103,1 M\$ (soit 33,3 %), et la STM 38,9 M\$ (soit 12,5 %).

Par ailleurs, l'AMT a contribué, de 1997 à 1999, au programme Réno-Stations. Le coût total de ce programme de rénovation des 26 stations du réseau initial du métro et du centre de contrôle Providence s'est élevé à 60,0 M\$, financé à hauteur de 30 M\$ (soit 50 %) par le MTQ, de 15,0 M\$ (soit 25 %) par la STM et de 15,0 M\$ (soit 25 %) par l'AMT.

LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 2 VERS LAVAL



LE PROJET EN BREF

Maître d'œuvre : AMT

Réalisation : groupe SGTM (SNC-Lavalin, Tecsub ainsi que Municonsult, Bisson & Associés, Giasson et Farregut [MBGF])

Stations

- Cartier
- de la Concorde (station intermodale avec le train de banlieue Montréal/Blainville)
- Montmorency (station terminale)

Longueur du tronçon : 5,2 km

Coût du projet : 803,6 M\$

Mise en service prévue : juillet 2007

Poursuite des travaux

Entrepris en mars 2002, les travaux de prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval vont bon train : au 31 décembre 2005, l'avancement global du projet était de 74,8 %. Les stations Cartier et Montmorency sont désormais sorties de terre. À la fin de 2005, les travaux étaient respectivement avancés à 92 % et 81 %. Quant à la pose de la voie et des équipements connexes, les travaux étaient avancés à 84 %. Le bétonnage des tunnels, l'arrière-gare et le garage Montmorency, et le tronçon Henri-Bourassa sont en cours de finalisation.

Mises en chantier

Débutée en mars 2005, la construction de la station de la Concorde était avancée à 56 % à la fin de l'année 2005. En novembre, commençaient les travaux reliés au Centre de formation souterrain en prévention des incendies. Par ailleurs, plusieurs lots de fourniture d'équipements fixes (câblage en tunnel, installation d'équipements électriques, installation mécanique, équipements de traction, etc.) ont été adjugés en 2005.

Faits saillants

- La nouvelle structure organisationnelle de projet proposée par l'AMT suite aux recommandations du Comité des experts, créé en 2004, a été approuvée le 11 février 2005 par l'AMT, le Groupement SGTM et la STM.
- En février-mars 2005, le seuil de 500 travailleurs a été atteint sur le chantier, ce qui en fait un « chantier de grande importance » au sens de la Loi sur la santé et la sécurité du travail. Le programme cadre de

prévention du Maître d'œuvre a été révisé et soumis à la CSST qui a confirmé son approbation. Les mesures prises par l'AMT ont permis de maintenir la fréquence de lésions professionnelles (accidents, maladie, etc.) avec perte de temps à un niveau très bas par rapport à la moyenne de l'industrie de la construction. En ce qui concerne la gravité, qui représente les jours de travail perdus à la suite d'une lésion professionnelle, l'indice cumulatif du projet est de 18,5 alors qu'il est de 1 247 dans l'industrie de la construction par 200 000 heures travaillées.

- En 2005, l'équivalent d'environ 1 260 000 heures-hommes ont été travaillées sur l'ensemble des chantiers, pour un total cumulatif de 3 740 037 heures-hommes travaillées (données de novembre 2005) depuis le début du projet en mars 2002.
- Dans le cadre du Programme d'intégration des arts à l'architecture du ministère de la Culture et des Communications du Québec, à l'issue du concours terminé en septembre 2005, Axel Morgentaler est l'artiste choisi pour la réalisation d'une œuvre d'art qui sera installée sur le 3^e quai de la station Henri-Bourassa. Pour la station Montmorency, le concours a été lancé en novembre 2005.
- Les activités d'information à l'intention des citoyens riverains, ciblés par quartier selon les travaux, se sont poursuivies tout au long de 2005. En novembre, les médias ont été invités à une visite des lieux des travaux du métro.

PROMOTION



Sachant que les transports sont responsables de 47 % des émissions de gaz à effet de serre dans la région métropolitaine de Montréal, l'AMT cherche à convaincre les citoyens des bienfaits d'un usage plus raisonné de la voiture. Pour les inciter à modifier leurs choix de déplacements, et en parallèle à la consolidation des services offerts, elle travaille à les persuader qu'il existe des modes de transport collectif alternatifs à l'usage quotidien de la voiture. Des modes efficaces et économiques qui permettent de préserver à la région de Montréal sa qualité de vie urbaine, sa vitalité économique et un environnement sain.

Une sensibilisation au développement durable

Journée internationale *En ville sans ma voiture!*

Pour la 3^e édition de la journée *En ville sans ma voiture!*, tenue le 22 septembre 2005, plus de 40 000 personnes ont répondu à l'appel de mobilisation lancé par l'AMT, en collaboration avec la Ville de Montréal, l'arrondissement Ville-Marie et la STM. Dans une ambiance festive, les participants ont pu profiter d'une multitude d'activités, alors que les rues du centre-ville étaient libres de toute circulation automobile. Cet événement vise en effet à sensibiliser la population aux alternatives à l'auto-solo et à l'informer sur les différents modes de transport durable.

Du rock environnemental

Porte-parole depuis les débuts de la journée montréalaise, le groupe Les Respectables a donné deux spectacles durant la journée, acoustique le midi et rock le soir.

Des résultats éloquentes

- baisse de 9 décibels, soit 10 fois moins de bruit, dans les rues fermées à la circulation routière
- baisse de 90 % à 100 % du taux de monoxyde d'azote (NO) et de monoxyde de carbone (CO)
- taux de notoriété de l'événement évalué à 86 %, suivant le sondage réalisé auprès de 500 personnes de la région métropolitaine

10 ANS DE PARCOURS

1996-2005 – Réalisation de diverses campagnes de promotion ciblées pour faire connaître les différents services de transport collectif

1999-2002 – Réalisation de quatre campagnes sociétales de promotion des transports collectifs

1999 – Début de la démarche *allégo*, alors nommée Programme-employeurs

2001 – 1^e édition des Escapades en train

2002 – Lancement du programme d'abonnement à la TRAM postale • Mise sur pied du cycle de conférences des Mercredis de l'AMT

2003-2005 – Réalisation de trois journées internationales *En ville sans ma voiture!*

2003 – Lancement du programme d'abonnement annuel aux titres de transport collectif pour les employés du MTQ de la région de Montréal

2005-2006 – Abonnement conjoint aux titres de transport collectif et à Communauto

allégo

En 2000, l'AMT, en collaboration avec le MTQ, a mis en place la démarche *allégo*. L'objectif principal de la démarche est de développer et de promouvoir des choix de transports attrayants et compétitifs à l'automobile en solo sur les lieux de travail et d'études, par l'entremise de mesures en matière de gestion de la demande des déplacements.

Cinq Centres de gestion de déplacements (CGD) ont été mis sur pied par l'AMT depuis 2001 afin de déployer la démarche *allégo* dans différents arrondissements de son territoire. Les résultats probants qui ont été obtenus jusqu'à aujourd'hui sont les suivants :

- 30 programmes *allégo* ont été mis sur place au sein d'entreprises et d'institutions
- 22 projets de vélos en libre-service ont vu le jour
- 758 covoitureurs se sont inscrits au logiciel de covoiturage *allégo*; de ce nombre, 554 appartiennent aux entreprises et institutions, et 204 représentent le covoiturage vers les stationnements incitatifs.

Escapades en train

Depuis 2001, l'AMT offre des circuits touristiques destinés aux résidents et aux visiteurs de la région métropolitaine de Montréal qui peuvent s'y rendre en trains de banlieue. Ces escapades sont des façons originales de découvrir les environs de Montréal, sans être dépendant d'une voiture. En 2005, plus de 3 200 personnes ont profité des neuf escapades proposées au grand public et 2 500 enfants ont visité les six escapades conçues spécialement pour eux.

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 TRAM, les trains de banlieue, les autobus express métropolitains, les stationnements incitatifs, les voies réservées et la TRAM postale.

Une fidélisation à la clientèle

Abonnement à la TRAM postale

Implanté en 2002, le programme d'abonnement à la TRAM compte, en 2005, 1 500 adhérents, qui reçoivent chaque mois par la poste à domicile, et sans frais, leur titre de transport.

Abonnement sur le lieu de travail

Depuis 2003, les employés du MTQ de la région de Montréal peuvent bénéficier d'un abonnement annuel aux titres de transport collectif via leur employeur. Outre l'avantage de recevoir son titre de transport directement sur le lieu de travail, l'employé bénéficie d'un rabais équivalent à un mois gratuit. L'AMT et ses partenaires comptent étendre cette mesure à d'autres employeurs de la région métropolitaine,

dont plusieurs ont déjà manifesté leur intérêt. Les négociations sont en cours avec les autres organismes de transport de la région afin d'offrir un programme élargi. En outre, ce programme pourrait s'arrimer au projet annoncé en mars 2006 par le gouvernement du Québec, qui consiste en une déduction d'impôt de 200 % de la dépense réelle des employeurs qui paient le titre de transport à leurs employés.

Abonnement conjoint aux titres de transport collectif et à Communauto

Depuis l'automne 2005, les citoyens de Laval peuvent prendre un abonnement annuel aux titres de transport collectif (donnant accès aux services de la STL, de la STM et des trains de banlieue), combiné à une adhésion à Communauto, un service de voitures en libre-service. En s'engageant à acheter 12 titres consécutifs, le client se voit exonéré des droits d'adhésion habituels de 535 \$.

Promotions TRAM

La promotion TRAM a pour but de fidéliser la clientèle actuelle, de conforter l'utilisateur dans l'achat de sa carte et de donner une 2^e vie à la carte de transport. Cette promotion, qui s'adresse aux quelque 85 000 détenteurs de la carte mensuelle TRAM et TRAIN, comporte deux volets : une bonification de la carte par le biais d'un pourcentage de rabais sur un achat spécifique, et un concours permettant de gagner plusieurs prix. En 2005, quatre promotions ont été mises sur pied : Énergie Cardio (janvier), La réserve (février), Orchestre métropolitain (mai) et Atrium du 1000, de la Gauchetière (novembre).

L'environnement, au cœur des réflexions et des décisions

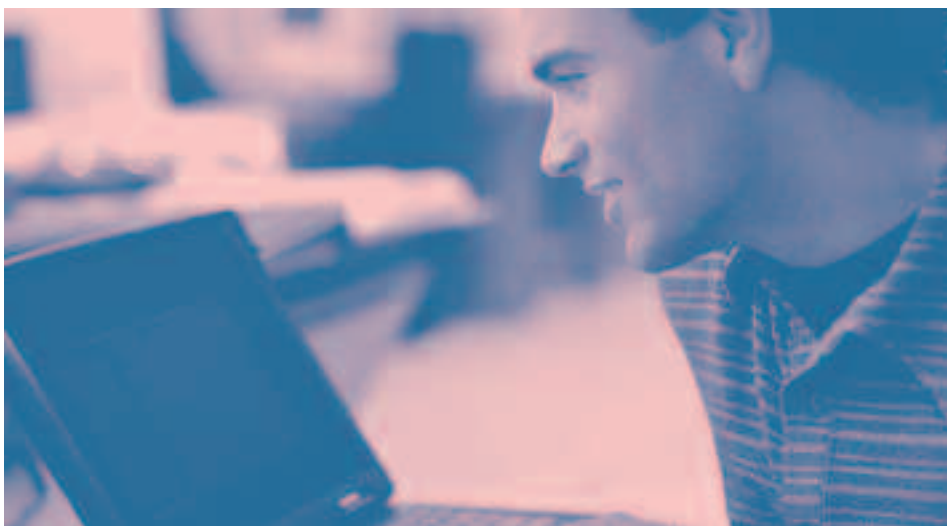
Les mercredis de l'AMT

Au rythme d'une dizaine de conférences par année, l'AMT offre, à travers son cycle de conférences Les Mercredis de l'AMT, un lieu de réflexion sur les grands enjeux sociaux, économiques et environnementaux liés au transport des personnes. Parmi les sujets abordés, l'aménagement urbain en fonction du développement des transports collectifs, les transports durables et leur influence sur la santé publique et l'environnement, les projets novateurs comme le nouveau tramway.

Participation à la conférence de l'ONU

Dans le cadre d'une conférence de l'ONU sur les changements climatiques, tenue à Montréal à l'automne 2005, l'AMT a participé à l'exposition *Un monde de solutions*. Elle y exposait un kiosque qui présentait sa mission, c'est-à-dire la promotion des transports collectifs, et par le fait-même, la préservation de l'environnement. L'AMT a de plus été invitée comme experte à participer à de nombreuses conférences au Québec, au Canada et à l'étranger.

SERVICE À LA CLIENTÈLE



Le service à la clientèle de l'AMT a reçu plus de 160 000 appels en 2005, soit 16 % de plus qu'en 2004. De ceux-ci, 68 000 ont été pris en charge par le personnel du centre de renseignements téléphoniques. Le service téléphonique automatisé AlloTRAM, en fonction 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, a pour sa part pris en charge plus de 80 000 appels.

La moyenne quotidienne des appels est de l'ordre de 500 en semaine et de 300 la fin de semaine.

Le site Internet de l'AMT a enregistré 1 432 000 visites en 2005, une croissance de plus de 25 % par rapport à 2004. En moyenne, il reçoit 4 500 visites par jour la semaine et 2 500 la fin de semaine.

Le service info-courriel compte près de 12 000 abonnés par le biais duquel 56 avis à la clientèle et 30 communiqués de presse ont été transmis en 2005.

allo
514.287.tram

10 ANS DE PARCOURS

1996 – Mise en ligne d'un 1^{er} site Internet qui présente l'AMT et affiche l'information relative aux tarifs et horaire des lignes de trains de banlieue

1998 – Mise en ligne d'un nouveau site Internet qui intègre l'ensemble de l'information sur les services métropolitains de transports collectifs ainsi que l'ensemble des services d'autobus proposés par les CIT de la région métropolitaine

1999 – Mise sur pied du centre de renseignements téléphoniques destiné à la clientèle des grands services métropolitains de transports collectifs et qui permet une liaison privilégiée avec les services à la clientèle de l'ensemble des organismes de transports collectifs de la région métropolitaine

2003-2005 – Activation d'AlloTRAM, le système téléphonique de l'AMT pour la diffusion automatisée de l'horaire des trains de banlieue, des autobus express métropolitains et des autobus des CIT • Début de l'harmonisation des panneaux d'arrêts d'autobus de la région métropolitaine afin d'en faciliter le repérage et de les arrimer aux nouveaux mécanismes d'information à la clientèle (site Internet, AlloTRAM, centre de renseignements téléphoniques)

22 PRIX ET DISTINCTIONS

10 ANS DE PARCOURS

2005

Premier prix à la 26th Annual AdWheel Awards Competition de l'American Public Transportation Association (APTA) dans la catégorie Relations publiques/Événement spécial pour la journée *En ville sans ma voiture!*

Prix Environnement de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) dans la catégorie Éducation et sensibilisation pour la campagne sociétale de promotion des transports collectifs 2004

Concours de mémoire de l'AIPCR pour le mémoire de l'AMT sur l'implantation de places réservées pour le covoiturage dans les stationnements incitatifs

2004

Certificat honorifique au Marketing Awards de Toronto dans la catégorie Services pour la meilleure campagne de promotion

Prix Environnement de l'AQTR dans la catégorie Éducation et sensibilisation pour la réalisation de la journée *En ville sans ma voiture!*

Premier prix à la 25th Annual AdWheel Awards Competition de l'APTA dans la catégorie Television Advertisement or Public Service Announcement

Award Excellence de l'Association for Commuter Transportation (ACT) dans la catégorie Creative Excellence pour le programme *allégo* à l'école

Prix de l'Innovation de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) dans la catégorie entreprises pour la campagne sociétale de promotion des transports collectifs

2003

Prix Média catégorie Radio pour la campagne de promotion des stationnements incitatifs collectifs et catégorie Affichage pour sa promotion croisée avec le Salon Habitat d'automne

Prix Environnement de l'AQTR dans la catégorie Éducation et sensibilisation pour la réalisation de la trousse de communication *allégo*

Prix de la meilleure présentation au colloque 2003 de l'AQTR pour une allocution sur le Nouveau Tramway en France

Concours de mémoire Dessau-Soprin de l'AIPCR-Québec pour le mémoire de l'AMT sur l'énoncé de vision stratégique de la Communauté métropolitaine de transport

TMA Summit 2003 – Outstanding TMA Award ACT (prix conjoint AMT – Ville Saint-Laurent)

Prix Richard-Couture du groupe TRAQ décerné à l'organisme ayant le plus contribué en 2002 à l'essor du chemin de fer au Québec

2002

Prix Émérite de l'Association de la construction du Québec pour la conservation de la gare Beaconsfield de la ligne de trains de banlieue Montréal/Dorion-Rigaud

Prix Environnement de l'AQTR pour la gestion de la mobilité (prix conjoint AMT – Bombardier Aéronautique)

2001

Mention d'honneur de l'ACT dans la catégorie Outstanding Service Award – Private Sector pour les projets réalisés en matière de la gestion de la demande des déplacements de Bombardier Transport

Prix Rendement supérieur/réalisation exceptionnelle de l'ACTU dans la catégorie Reconnaissance des entreprises pour l'ensemble des actions de relance des lignes de trains de banlieue dans la région métropolitaine de Montréal

Prix Accès de la Ville de Laval dans la catégorie Institutions pour l'excellence du projet du Terminus Le Carrefour visant à améliorer l'accès aux personnes à mobilité réduite

Mention favorable décernée par Transport 2000 Québec pour le leadership qu'elle exerce avec le programme-employeurs, qui vise à diminuer le nombre de déplacements individuels des travailleurs au profit du covoiturage et du transport en commun

2000

Prix d'excellence de la construction en acier de l'Institut honorable de la construction en acier pour l'originalité architecturale de la structure d'acier du terminus Longueuil

1999

Coq d'or au 40^e Concours de création du Publicité-Club de Montréal dans la catégorie Radio-Services

1997

Prix Environnement de l'AQTR pour les travaux de modernisation de la gare Deux-Montagnes

Prix Orange de l'organisme Sauvons Montréal pour la mise en place de la liaison par trains de banlieue entre Blainville et Montréal



17h26



J'ADORE CETTE CHANSON, C'EST VRAIMENT BON. JE ME DEMANDE SI ASTRID A D'AUTRES MP3 DE CE GROUPE.

FONDS D'EXPLOITATION

LES REVENUS

Les revenus du Fonds d'exploitation de l'AMT sont passés de 168,7 M\$ en 1996 à 238,1 M\$ en 2005, soit une hausse de 69,4 M\$, représentant une croissance de 41,1 %. Cette hausse découle principalement des éléments suivants :

- la hausse de 278,2 % des recettes des trains de banlieue, grâce à la mise en place des nouvelles lignes de trains et à la popularité sans cesse croissante des services
- l'augmentation des recettes de la vente de TRAM de 329,8 %, grâce à l'élargissement du système tarifaire métropolitain à l'ensemble des modes et des organismes de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal et à la création de la TRAM intermédiaire pour les étudiants de 18 à 21 ans
- la croissance des remises gouvernementales (+ 20,7 %), résultant de l'augmentation du parc automobile et de la consommation d'essence dans le territoire de l'AMT

Remises gouvernementales

Les revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation sont supérieurs de 0,6 M\$ à ce qui était prévu au budget de 2005, et en hausse de 0,9 M\$ comparativement à 2004, soit un accroissement de 0,9 %.

Recettes métropolitaines

Pour 2005, les recettes métropolitaines provenant de la vente des cartes TRAM totalisent 84,3 M\$, soit une hausse de 5,2 M\$ ou 6,6 % par rapport à 2004. De ce montant, 25,4 M\$ sont affectés aux recettes des trains de banlieue et 0,5 M\$ aux recettes des autobus express métropolitains. Les recettes métropolitaines à répartir entre les organismes de transport sont de 58,4 M\$, en hausse de 4,0 M\$ ou 7,3 % par rapport à 2004.

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 34,6 M\$ en 2004 à 37,6 M\$ en 2005, en hausse de 3,0 M\$ par rapport à 2004 et de 2,3 M\$ par rapport au budget approuvé de 2005.

Contributions municipales

Les contributions municipales au financement des trains de banlieue passent de 28,3 M\$ en 2004 à 29,5 M\$ en 2005, soit une hausse de 4,2 %.

RECETTES PROVENANT DES USAGERS

LIGNES MONTRÉAL/	RECETTES 2004	RECETTES 2005	2005/2004
Deux-Montagnes	15,8 M\$	17,0 M\$	+ 7,6 %
Dorion-Rigaud	5,4 M\$	6,0 M\$	+ 11,1 %
Blainville	7,1 M\$	7,5 M\$	+ 5,6 %
Mont-Saint-Hilaire	4,7 M\$	5,2 M\$	+ 10,6 %
Delson-Candiac	1,6 M\$	1,9 M\$	+ 18,8 %
TOTAL	34,6 M\$	37,6 M\$	+ 8,7 %

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

Express Chevrier	1,1 M\$	1,2 M\$	+ 9,1 %
Express Le Carrefour	0,2 M\$	0,3 M\$	+ 50,0 %
TOTAL	1,3 M\$	1,5 M\$	+ 15,4 %

10 ANS DE PARCOURS

Le Fonds d'exploitation

	En millions de \$	Variation
1996	168,7	n.a.
1997	176,2	+ 4,4 %
1998	184,2	+ 4,5 %
1999	192,4	+ 4,4 %
2000	191,2	- 0,6 %
2001	206,0	+ 7,7 %
2002	212,6	+ 3,2 %
2003	218,9	+ 3,0 %
2004	228,5	+ 4,4 %
2005	238,1	+ 4,2 %

2005/1996 + 41,1 %

En 2005, la bonne performance de la ligne de trains Montréal/Blainville a occasionné un surplus budgétaire de 0,3 M\$, qui a été redistribué à leur demande aux municipalités desservies par cette ligne au prorata de leur contribution financière respective.

Recettes associées aux autobus express métropolitains

Les recettes des usagers des autobus express métropolitains passent de 1,3 M\$ en 2004 à 1,5 M\$ en 2005, en hausse de 15,4 %.

Répartition du coût des équipements métropolitains

La facturation du coût des équipements métropolitains totalise 0,7 M\$, montant équivalent aux coûts réels de 2004. Les coûts associés aux équipements métropolitains facturés comprennent tous les frais de gestion et d'exploitation reliés aux voies réservées, aux terminus et aux billetteries aménagées dans les terminus.

LES DÉPENSES

REMISE SPÉCIALE AUX ORGANISMES DE TRANSPORT : 3,1 M \$

En 2005, grâce à un surplus des revenus sur les dépenses de 3,6 M\$, 3,1 M\$ sont redistribués par voie de remise spéciale aux organismes de transport de la région comme mesure incitative pour leur apport au réseau de transport métropolitain.

Aides métropolitaines et autres

Afin d'encourager le développement de l'achalandage, l'AMT accorde à titre de subvention à l'exploitation aux organismes de transport une compensation financière, 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. Cette subvention annuelle à l'exploitation totalise 64,9 M\$, incluant des dépenses afférentes de 0,2 M\$.

AIDES	2004	2005	2005/2004
Aide métropolitaine de base			
- Métro	43 495 \$	43 610 \$	+ 0,3 %
- Autobus (RTMA) et dép. afférentes	12 880 \$	12 990 \$	+ 0,9 %
Sous-total	56 375 \$	56 600 \$	+ 0,4 %
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	4 920 \$	5 288 \$	+ 7,5 %
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	-	937 \$	-
Aide au développement	2 509 \$	2 113 \$	- 15,8 %
TOTAL	63 804 \$	64 938 \$	+ 1,8 %

Trains de banlieue

Les coûts de gestion et d'exploitation des trains de banlieue s'élèvent à 79,6 M\$, soit 2,9 M\$ (+ 3,8 %) de plus qu'en 2004 et 0,1 M\$ de moins que le budget 2005. La hausse des coûts tient compte des hausses contractuelles et de la hausse de prix du carburant.

Équipements métropolitains

Les coûts de gestion et d'exploitation métropolitains sont de 12,3 M\$ en 2005, en baisse de 0,5 M\$ par rapport au budget 2005, et 0,6 M\$ de plus qu'en 2004.

Partage des recettes métropolitaines nettes des cartes TRAM

Les recettes métropolitaines des titres de transport métropolitain s'élèvent à 58,4 M\$, en hausse de 4,0 M\$, soit 7,3 % par rapport à 2004. Ces recettes nettes ont été intégralement versées aux organismes de transport : STM (25,9 M\$), RTL (14,4 M\$), STL (8,2 M\$), CIT/CRT/ municipalité (9,9 M\$).

FONDS D'EXPLOITATION

(en millions de \$)	BUDGET 2005	RÉEL 2005	ÉCART BUDGET/RÉEL	RÉEL 2004	ÉCART 2005/2004
REVENUS					
Sources régionales (essence, immatriculation)	99,73	100,35	0,62	99,49	0,86
Sources associées aux trains de banlieue					
- Recettes usagers	35,34	37,62	2,28	34,58	3,04
- Contributions municipales	30,50	29,52	-0,98	28,28	1,24
Recettes métropolitaines	57,44	58,42	0,98	54,43	3,99
Subvention gouvernementale dette					
- Trains de banlieue	7,12	7,12	—	7,12	—
- Équipements métropolitains	0,68	0,66	-0,02	0,97	-0,31
Autobus express métropolitains	1,92	1,86	-0,06	1,48	0,38
Répartition du coût des infrastructures	0,83	0,69	-0,14	0,67	0,02
Autres	1,45	1,83	0,38	1,46	0,37
	235,01	238,07	3,06	228,48	9,59
DÉPENSES					
Réseau métropolitain					
- Aides métropolitaines et autres	65,34	64,94	-0,40	63,80	1,14
- Équipements métropolitains	12,86	12,35	-0,51	11,75	0,60
Trains de banlieue	79,71	79,57	-0,14	76,69	2,88
Partage des recettes métropolitaines	57,44	58,42	0,98	54,43	3,99
Service de la dette					
- Trains de banlieue	7,12	7,12	—	7,12	—
- Équipements métropolitains	0,84	0,85	0,01	1,35	-0,50
Autobus express métropolitains	2,78	2,75	-0,03	2,42	0,33
Frais de fonctionnement	5,50	5,47	-0,03	4,81	0,66
Autres	3,42	3,04	-0,38	3,07	-0,03
	235,01	234,51	-0,50	225,44	9,07
Surplus de l'exercice (avant distribution d'une remise spéciale aux organismes de transport)	—	3,56	3,56	3,04	0,52
Remise spéciale aux organismes de transport	—	3,06	3,06	2,85	0,21
RÉSULTAT NET DE L'EXERCICE	—	0,50	0,50	0,19	0,31
Surplus au début de l'exercice	—	0,50	0,19	0,31	0,19
SURPLUS À LA FIN DE L'EXERCICE	—	1,00	0,69	0,50	0,50

FONDS D'IMMOBILISATIONS

Depuis sa création, l'AMT, par le biais de son Programme triennal d'immobilisations et du programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes du ministère des Transports du Québec (MTQ) a terminé 159 projets totalisant 388,0 M\$ de dépenses au 31 décembre 2005; 72 projets sont également en cours pour un montant de 599,2 M\$.

Depuis 2001, le niveau des investissements en immobilisations, en excluant ceux du prolongement du métro vers Laval, a atteint un rythme de croisière se situant respectivement, pour les années 2000 à 2005, à 68,7 M\$, 71,9 M\$, 77,7 M\$, 61,5 M\$, 45,9 M\$ et 75,7 M\$.

10 ANS DE PARCOURS

Le Fonds d'immobilisations métropolitain

	En millions de \$	Variation
1996	1,2	n.a.
1997	6,9	+ 475,0 %
1998	29,5	+ 327,5 %
1999	36,3	+ 23,1 %
2000	68,7	+ 89,3 %
2001	79,3	+ 15,4 %
2002	116,9	+ 47,4 %
2003	171,2	+ 46,4 %
2004	214,7	+ 25,4 %
2005	271,7	+ 26,5 %

Les 64 municipalités¹ qui composaient le territoire de l'AMT en 2005 ont versé des contributions financières de 18,1 M\$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 8,1 % par rapport à 2004. Cette hausse des contributions, qui servent à financer le coût des projets d'immobilisations non subventionné par le MTQ, découle des réévaluations des valeurs foncières des dernières années. Par ailleurs, en 2005, le ministre des Transports du Québec a autorisé des subventions d'un montant de 234,8 M\$ pour des investissements en immobilisations et autres projets métropolitains totalisant 271,7 M\$, incluant les coûts du prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval. Ces investissements sont en hausse de 57,0 M\$, soit une augmentation de 26,5 % par rapport à 2004.

Les projets terminés en 2005 : 58,6 M\$

Au cours de l'année 2005, l'AMT a terminé, en concertation avec ses partenaires et dans les limites des budgets et des échéanciers, 12 projets totalisant des coûts de 58,6 M\$, parmi lesquels :

- la mise en service des 22 voitures à deux étages (14 pour la ligne Montréal/Dorion-Rigaud et 8 pour la ligne Montréal/Blainville)
- l'acquisition de l'emprise ferroviaire (tronçon Saint-Jérôme)
- l'aménagement de la gare Pincourt-Terrasse-Vaudreuil
- l'aménagement du stationnement Lachine
- le prolongement du service et l'ouverture de la gare Candiac
- l'aménagement et l'agrandissement de la gare Sainte-Rose
- l'inauguration du terminus Côte-Vertu

Les principaux projets en cours en 2005 : 213,1 M\$

Les projets en cours de réalisation totalisent des coûts de 213,1 M\$ pour 2005, parmi lesquels :

- le prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval
- la contribution au métro : programme Réno-Systèmes – Phase 1
- l'allongement des quais de la gare Pointe-Claire
- la révision des voitures de train de la série 900
- la réfection des infrastructures ferroviaires (subdivision Westmount)
- l'étude et la construction de la gare permanente Saint-Hubert
- le prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme
- le train de l'Est/Repentigny/Mascouche²
- la voie réservée A25 – Phase 2
- la mesure préférentielle Cathédrale
- la mesure préférentielle Sherbrooke/A25
- l'automatisation des équipements de vente de titres et de perception des recettes
- la réalisation de la voie réservée intégrée à l'échangeur Taschereau

¹ Suite aux défusions municipales, le nombre de municipalités est passé de 64 en 2005 à 83 en 2006.

² En mars 2006, le gouvernement du Québec a confirmé sa décision d'investir 300,0 M\$ (degré de précision de ± 30 %) dans la mise en place du train de l'Est/Repentigny/Mascouche.

PTI

(PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS)

2006-2007-2008

Le 15 décembre 2005, le conseil d'administration de l'AMT a adopté le Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2006-2007-2008, qui présente des investissements totaux de 1,2 G\$. Certains des 109 projets proposés comportent des engagements ultérieurs à 2008. Les investissements projetés, de 2,2 G\$, comprennent des projets dédiés au métro, aux trains de banlieue et aux équipements métropolitains.

Projets réseau de métro de Montréal

Deux projets sont actuellement en cours de réalisation :

- le projet Réno-Systèmes – Phase 1 : au coût de 311,0 M\$, ce projet consiste à remplacer tous les systèmes de contrôle et de communication du métro. Le réseau de métro étant considéré, en partie, comme un équipement à vocation métropolitaine, l'AMT contribue à son maintien, à hauteur de 38,9 M\$.
- le prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval : estimé à 803,6 M\$, ce projet a été approuvé par le gouvernement du Québec par le décret n° 1117-2004; les coûts des travaux réalisés à ce jour sont de 532,3 M\$.

Projets trains de banlieue

Le PTI 2006-2007-2008 comporte 51 projets liés au réseau de trains de banlieue, pour un total de 828,7 M\$.

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

- l'acquisition et la mise en service de 28 nouvelles 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 12 locomotives neuves pour remplacer des locomotives parvenues à la fin de leur vie utile
- les études et la construction du train de l'Est/Repentigny/Mascouche
- l'accroissement de la capacité sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes (acquisition de 22 voitures, étagement de la jonction de l'Est, doublement de la voie ferrée entre les gares Bois-Franc et Roxboro, gare autoroute 13, gare Saint-Eustache)
- le prolongement de la ligne Montréal/Blainville vers Saint-Jérôme
- la construction de la gare Chabanel
- la réhabilitation des infrastructures ferroviaires et des équipements des gares
- l'aménagement permanent de certaines gares

Projets équipements métropolitains

Le PTI 2006-2007-2008 comprend 34 projets liés au réseau de transport métropolitain par autobus, totalisant 62,2 M\$. De moindre ampleur, ces projets sont cependant très efficaces pour améliorer la fluidité du réseau de transport métropolitain par autobus.

Sur le plan des voies réservées et des mesures préférentielles, les principaux projets sont :

- la prolongation de la voie réservée de l'A25 sur 1,5 km 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 le boulevard Pie-IX
- 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
- l'ajout de stationnements incitatifs : Terrebonne, Boucherville, Pie-IX, De Montagne, Sherbrooke Est, Rive-Nord Est
- la finalisation des terminus Cartier et Montmorency
- l'aménagement du terminus et stationnement Boucherville et du terminus Sainte-Julie
- l'aménagement de la voie réservée Cousineau/chemin Chambly (Saint-Hubert – Phase 1)
- l'augmentation de la capacité du terminus Centre-ville
- la réorganisation du terminus et stationnement Brossard-Panama
- la bonification des stationnements incitatifs, des voies réservées et des terminus existants

ACTIFS DE L'AMT

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE	
LIGNES MONTRÉAL/		STATIONNEMENTS	PLACES AUTOS	PLACES VÉLOS	PASSAGERS 2005	VARIATION 2005/2004
Deux-Montagnes	12	8	5 382	382	7 648 900	1,9 %
Dorion-Rigaud	19	15	3 031	346	3 076 000	0,1 %
Blainville	7+3 ¹	5	2 532	181	1 977 600	-0,2 %
Mont-Saint-Hilaire	6+1 ²	6	2 368	121	1 357 600	5,5 %
Delson-Candiac	5+3 ¹	4	766	60	523 200	11,1 %
GRAND TOTAL	49	38	14 079	1 090	14 583 300	1,8 %

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

	STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE
	PLACE AUTOS	% D'OCCUPATION	ACHALANDAGE AUTOS	PLACES VÉLOS	MONTANTS/DESCENDANTS 2005
MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES					
Deux-Montagnes	1 100	98 %	249 800	137	1 436 000
Grand-Moulin	201	100 %	41 200	37	435 500
Sainte-Dorothée	973	100 %	231 100	21	985 600
Île-Bigras	68	94 %	16 200	15	166 600
Roxboro-Pierrefonds	786	82 %	166 100	51	1 517 100
Sunnybrooke	410	97 %	95 800	21	838 200
Bois-Franc	754	88 %	161 500	28	779 600
Du-Ruisseau	1 090	88 %	241 500	14	783 500
Montpellier	-	-	-	14	635 200
Mont-Royal	-	-	-	30	719 900
Canora	-	-	-	14	349 200
Gare Centrale ²	-	-	-	-	6 651 400
TOTAL	5 382	94 %	1 203 200	382	15 297 800
MONTRÉAL/DORION-RIGAUD					
Rigaud	130	3 %	1 400	7	7 400
Hudson	36	94 %	5 900	7	18 800
Vaudreuil	270	100 %	55 900	14	153 200
Dorion	140	54 %	18 600	10	176 400
Pincoirt/Terrasse-Vaudreuil	193	54 %	20 100	22	106 200
Île-Perrot	150	87 %	18 200	14	90 100
Sainte-Anne-de-Bellevue	336	88 %	58 900	28	243 400
Baie-d'Urfé	72	96 %	13 000	15	73 600
Beaurepaire	30	100 %	7 900	30	127 000
Beaconsfield	465	99 %	110 600	79	724 300
Cedar Park	27	93 %	6 900	22	205 700
Pointe-Claire	645	63 %	83 200	24	294 600
Valois	115	99 %	24 200	14	235 800
Pine-Beach	-	-	-	16	97 500
Dorval	402	77 %	78 400	8	304 000
Lachine	-	-	-	20	196 700
Montréal-Ouest ¹	20	85 %	3 900	8	460 700
Vendôme ¹	-	-	-	5	1 065 100
Gare Lucien-L'Allier ¹	-	-	-	3	1 571 900
TOTAL	3 031	79 %	507 100	346	6 152 400
MONTRÉAL/BLAINVILLE					
Blainville	582	99 %	118 500	26	413 000
Sainte-Thérèse	664	100 %	130 500	55	538 800
Rosemère	340	100 %	76 200	39	430 600
Sainte-Rose	756	60 %	98 500	21	359 800
Saint-Martin	190	98 %	43 300	7	226 900
Bois-de-Boulogne	-	-	-	7	125 100
Parc	-	-	-	26	1 288 400
Montréal-Ouest ¹	-	-	-	-	42 200
Vendôme ¹	-	-	-	-	121 300
Gare Lucien-L'Allier ¹	-	-	-	-	409 300
TOTAL	2 532	91 %	467 000	181	3 955 400
MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE					
Mont-Saint-Hilaire	444	84 %	73 700	14	238 100
McMasterville	450	68 %	68 400	28	296 400
Saint-Basile-le-Grand	374	71 %	56 500	28	233 000
Saint-Bruno	555	55 %	67 300	14	252 900
Saint-Hubert	225	100 %	44 800	14	140 800
Saint-Lambert	320	16 %	64 600	23	199 000
Gare Centrale ²	-	-	-	-	1 354 800
TOTAL	2 368	65 %	375 300	121	2 715 000
MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC					
Candiac	110	64 %	5 000	7	9 600
Delson	110	44 %	13 200	14	56 900
Saint-Constant	107	95 %	10 800	14	146 400
Sainte-Catherine	439	72 %	64 300	28	254 700
LaSalle	-	-	100	4	62 200
Montréal-Ouest ¹	-	-	-	-	34 100
Vendôme ¹	-	-	-	-	207 600
Gare Lucien-L'Allier ¹	-	-	-	-	274 900
TOTAL	766	63 %	93 400	67	1 046 400
GRAND TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	14 079	84 %	2 646 000	1 097	29 166 600
GRAND TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA)					

¹ Gares communes aux lignes Dorion-Rigaud, Blainville et Delson-Candiac

² Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire

ACTIFS DE L'AMT

RESEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS		ACHALANDAGE	
		PLACES AUTOS	PLACES VÉLOS	PASSAGERS 2005	VARIATION 2005/2004
Express Chevrier	3	1 974	15	716 422	25,5 %
Express Le Carrefour	11	478	35	257 460	13,0 %
GRAND TOTAL	14	2 452	50	973 882	22,0 %

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

	AUTOBUS		ACHALANDAGE	
	RÉSEAUX	CIRCUITS	2005	2004/2005
Angrignon	4	23	6 860 700	-0,1 %
Brossard	4	38	2 040 600	-3,2 %
Côte-Vertu	3	21	10 789 100	n.d.
Henri-Bourassa Nord	3	30	8 572 200	0,7 %
Henri-Bourassa Sud	1	11	7 320 400	-2,5 %
Le Carrefour	2	10	632 700	-4,2 %
Longueuil	5	55	11 121 200	-5,8 %
Radisson	3	17	3 807 200	-0,9 %
Repentigny	1	15	273 000	1,6 %
Centre-Ville	10	82	9 708 100	-2,1 %
Saint-Eustache	2	7	224 600	25,1 %
Sainte-Thérèse	2	14	856 100	5,1 %
Terrebonne	1	20	1 270 600	-2,9 %
TOTAL	41	343	63 476 500	18,0 %

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/Bretelle Tellier	-	1,5	1,5
A25	-	5,0	5,6
A10/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV	oui	10,7	10,8
Avenue du Parc	oui	3,5	3,0
Boul. Newman	-	3,2	3,2
Boul. Pie-IX	oui	8,5	8,5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/R132-138/Bretelle Mercier	oui	6,0	0,3
Boul. Taschereau	oui	5,4	5,4
Bretelle Taschereau	-	0,5	-
Côte-des-Neiges	-	5,1	4,8
Henri-Bourassa	-	8,2	8,3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7,0	6,1
Pont Viau/Boul. Des Laurentides	oui	2,4	1,3
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
R116	-	1,2	1,3
R132/Montbrun	-	2,0	-
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	9,0	8,0
Rue Sherbrooke Est	-	1,6	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
TOTAL		83,4	71,1

STATIONNEMENTS INCITATIFS

	STATIONNEMENTS INCITATIFS			
	PLACES AUTOS	% D'OCCUPATION	ACHALANDAGE AUTOS 2005	PLACES VÉLOS
Angrignon	733	60 %	115 900	68
Brossard-Chevrier	1 974	65 %	259 300	15
Brossard-Panama	1 164	93 %	271 800	76
Chambly	247	97 %	45 900	7
Châteauguay	350	74 %	63 200	14
De Montagne	125	40 %	11 800	15
Georges-Gagné	422	71 %	64 500	14
La Prairie	524	84 %	99 600	7
Le Carrefour	478	12 %	11 100	35
Longueuil	1 838	95 %	380 900	539
Mercier	43	79 %	7 000	-
Namur	428	100 %	96 200	8
Radisson	527	100 %	127 800	14
Repentigny	268	92 %	34 900	15
Seigneurial	125	46 %	12 400	25
Saint-Eustache	20	60 %	2 200	31
Sainte-Julie	196	100 %	61 300	14
Sherbrooke	325	55 %	41 400	-
Terrebonne	716	91 %	132 100	27
TOTAL	10 503	79 %	1 839 300	924
	24 582	82 %	4 485 300	2 021



ÉTATS FINANCIERS 2005

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 2005 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 2005 ainsi que des résultats de ses opérations et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables mentionnés à la note 2.

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



Comptables agréés
Montréal, Québec, le 17 mars 2006

FONDS D'EXPLOITATION - ÉTAT DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION ET DU SURPLUS

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de \$)	BUDGET 2005 (non vérifié) \$	2005 \$	2004 \$
REVENUS			
Remises gouvernementales :			
- Taxe sur l'essence	50 450	50 905	50 792
- Droit sur l'immatriculation	49 278	49 441	48 704
Recettes nettes de la vente de TRAM [note 4]	57 446	58 419	54 427
Recettes des trains de banlieue [note 5]	35 342	37 617	34 576
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 5]	30 505	29 520	28 276
Subventions du ministère des Transports du Québec à l'égard du service de la dette des autorités organisatrices de transport en commun (AOT) [note 14] :			
- Pour les trains de banlieue	7 122	7 122	7 125
- Pour les équipements métropolitains	675	659	971
Aide gouvernementale au transport adapté	450	450	375
Recettes des autobus express métropolitains	1 358	1 443	1 308
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	557	413	170
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	829	690	670
Autres	1 000	1 393	1 083
	235 012	238 072	228 477
DÉPENSES			
Répartition des recettes nettes de la vente de TRAM [note 4]	57 446	58 419	54 427
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 6]	56 439	56 600	56 375
Trains de banlieue [note 5]	79 713	79 567	76 688
Équipements métropolitains	12 859	12 353	11 746
Service de la dette des AOT [note 14] :			
- Pour les trains de banlieue	7 122	7 122	7 125
- Pour les équipements métropolitains	843	850	1 350
Dépenses de fonctionnement	5 500	5 474	4 814
Aide au développement	2 900	2 113	2 509
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 7]	5 242	5 288	4 920
Aide à l'intégration tarifaire [note 8]	757	937	—
Transport adapté	1 033	945	700
Autobus express métropolitains	2 783	2 749	2 420
Autres	2 375	2 096	2 371
	235 012	234 513	225 445
Surplus de l'exercice avant distribution d'une remise spéciale aux AOT	—	3 559	3 032
Remise spéciale aux AOT [note 9]	—	3 059	2 850
SURPLUS DE L'EXERCICE	—	500	182
Surplus au début de l'exercice	—	500	318
SURPLUS À LA FIN DE L'EXERCICE	—	1 000	500

Voir les notes afférentes aux états financiers

FONDS D'EXPLOITATION - BILAN

Aux 31 décembre (en milliers de \$)	2005 \$	2004 \$
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	34 066	20 198
Remises gouvernementales à recevoir	21 436	21 906
Débiteurs	6 055	8 057
Pièces de rechange des trains de banlieue	2 966	3 710
	64 523	53 871
PASSIF ET SOLDE DU FONDS		
Créditeurs et frais courus	63 523	53 371
SOLDE DU FONDS		
Surplus accumulé	1 000	500
	64 523	53 871
Engagements et éventualités [note 14]		

Au nom du conseil d'administration,



Martine Corriveau-Gougeon
Administratrice



Jean-Robert Grenier
Administrateur

.....
Voir les notes afférentes aux états financiers
.....

FONDS D'IMMOBILISATIONS - ÉTAT DES OPÉRATIONS ET DU FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER

Exercices terminés les 31 décembre (en milliers de \$)

	2005 \$	2004 \$
FINANCEMENT PERMANENT		
Subventions du ministère des Transports du Québec	234 846	180 317
Contributions municipales [note 10]	18 106	16 751
Autres subventions	403	1 343
Autres	1 198	1 114
	254 553	199 525
INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS		
Trains de banlieue		
- Deux-Montagnes	125	482
- Dorion-Rigaud	22 077	20 820
- Blainville	28 534	335
- Mont-Saint-Hilaire	337	1 640
- Delson-Candiac	2 245	—
Équipements métropolitains		
- Voies réservées	1 632	2 382
- Terminus	3 691	5 838
Variation des immobilisations en cours		
- Prolongement du métro vers Laval	196 044	168 865
- Contribution au Programme Réno-Systèmes	—	(7 830)
- Études de faisabilité et d'avant-projet – Trains légers	—	(9 306)
- Autres	3 708	603
	258 393	183 829
CONTRIBUTION POUR AUTRES PROJETS MÉTROPOLITAINS		
Contribution au Programme Réno-Systèmes	10 330	16 268
Études de faisabilité et d'avant-projet – Trains légers	224	12 362
Études de faisabilité – Divers	670	1 320
Autres	2 101	966
	271 718	214 745
INSUFFISANCE DU FINANCEMENT PERMANENT SUR LES INVESTISSEMENTS DE L'EXERCICE	(17 165)	(15 220)
Financement permanent à combler au début de l'exercice	(46 987)	(31 767)
FINANCEMENT PERMANENT À COMBLER À LA FIN DE L'EXERCICE	(64 152)	(46 987)

Voir les notes afférentes aux états financiers

FONDS D'IMMOBILISATIONS - BILAN

Aux 31 décembre (en milliers de \$)

	2005 \$	2004 \$ Redressé [note 3]
ACTIF		
Encaisse et dépôts à terme	7 347	6 088
À recevoir du ministère des Transports du Québec	688 458	479 642
Immobilisations [note 11]	991 034	759 491
Autres	1 091	1 331
	1 687 930	1 246 552
PASSIF ET SOLDE DU FONDS		
Créditeurs et frais courus	94 767	82 824
Billets à payer [note 13]	666 281	451 224
	761 048	534 048
SOLDE DU FONDS		
Financement permanent à combler	(64 152)	(46 987)
Investissements nets dans les actifs immobilisés	991 034	759 491
	1 687 930	1 246 552
Engagements et éventualités [note 14]		

Au nom du conseil d'administration,


Martine Corriveau-Gougeon
Administratrice

Jean-Robert Grenier
Administrateur

Voir les notes afférentes aux états financiers

ÉTAT DES INVESTISSEMENTS NETS DANS LES ACTIFS IMMOBILISÉS

Aux 31 décembre (en milliers de \$)

	2005 \$	2004 \$ Redressé [note 3]
SOLDE AU DÉBUT DE L'EXERCICE (tel que déjà établi)	786 796	624 319
Modification de la politique d'amortissement [note 3]	(27 305)	(23 535)
SOLDE REDRESSÉ	759 491	600 784
Acquisitions d'immobilisations	258 393	183 829
Amortissement des immobilisations	(26 850)	(25 122)
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	991 034	759 491

.....

Voir les notes afférentes aux états financiers

.....

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

31 DÉCEMBRE 2005 (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.

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.

2) Principales conventions comptables (suite)

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 – locomotives	20 ans
Trains de banlieue – matériel roulant neuf – voitures	25 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) Modification de la politique d'amortissement des trains de banlieue – matériel roulant neuf

Depuis l'établissement de sa politique d'amortissement en 2003, l'AMT amortissait de façon linéaire ses locomotives et voitures neuves sur une période de 40 ans. Au cours de l'exercice 2005, l'AMT a effectué une revue détaillée de l'ensemble des durées de vie utile des composantes neuves de ses trains de banlieue. Suite à cet exercice, la direction de l'AMT a réduit à 20 ans la durée de vie utile de ses locomotives neuves et à 25 ans celles de ses voitures neuves. Les modifications apportées à sa politique d'amortissement ont été appliquées de façon rétroactive avec retraitement des états financiers des exercices antérieurs. Au bilan du Fonds d'immobilisations du 31 décembre 2004, ces modifications ont eu pour effet de réduire le solde des immobilisations de 27 305 \$. Le solde d'ouverture des investissements nets dans les actifs immobilisés de 2004 a également été réduit de 23 535 \$ afin de refléter l'impact de ces modifications sur les exercices antérieurs. De plus, ces modifications ont eu pour effet d'augmenter l'amortissement des immobilisations de 3 660 \$ pour 2005 et 3 770 \$ pour 2004.

4) 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 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 :

RECETTES NETTES DE LA VENTE DE TRAM

	BUDGET 2005 (non vérifié) \$	2005 \$	2004 \$
Société de transport de Montréal	26 136	25 858	24 497
Réseau de transport de Longueuil	14 706	14 405	13 961
Société de transport de Laval	7 789	8 214	7 423
Conseils intermunicipaux de transport	6 278	7 132	6 025
Conseil régional de transport de Lanaudière	1 897	2 181	1 916
Municipalités	640	629	605
	57 446	58 419	54 427

5) 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 25 424 \$ en 2005 [23 762 \$ en 2004].

Les recettes des trains de banlieue se détaillent comme suit :

RECETTES DES TRAINS DE BANLIEUE

	BUDGET 2005 (non vérifié) \$	2005 \$	2004 \$
Deux-Montagnes	15 600	17 008	15 799
Dorion-Rigaud	5 506	6 038	5 411
Blainville	7 470	7 419	7 064
Mont-Saint-Hilaire	4 994	5 218	4 661
Delson-Candiac	1 772	1 934	1 641
	35 342	37 617	34 576

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 :

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE

	BUDGET 2005 (non vérifié) \$	2005 \$	2004 \$
Deux-Montagnes	12 018	11 857	11 899
Dorion-Rigaud	9 525	9 178	9 014
Blainville	4 687	4 412	3 456
Mont-Saint-Hilaire	2 998	2 883	2 970
Delson-Candiac	1 277	1 190	937
	30 505	29 520	28 276

Coûts d'exploitation

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

COÛTS D'EXPLOITATION

	BUDGET 2005 (non vérifié) \$	2005 \$	2004 \$
Deux-Montagnes	30 045	29 643	29 749
Dorion-Rigaud	22 631	22 736	22 365
Blainville	11 717	11 825	10 520
Mont-Saint-Hilaire	10 990	10 984	10 599
Delson-Candiac	4 330	4 379	3 455
	79 713	79 567	76 688

6) 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 2005, 43 610 \$ [43 495 \$ en 2004].
- 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 2005, 12 775 \$ [12 684 \$ en 2004].

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

AIDE MÉTROPOLITAINE ET DÉPENSES AFFÉRENTES

	BUDGET 2005 (non vérifié) \$	2005 \$	2004 \$
Métro :			
- Société de transport de Montréal	43 700	43 610	43 495
Autobus :			
- Société de transport de Montréal	5 766	6 010	5 999
- Réseau de transport de Longueuil	3 169	3 094	3 153
- Société de transport de Laval	1 822	1 820	1 797
- Conseils intermunicipaux de transport	1 300	1 326	1 261
- Conseil régional de transport de Lanaudière	374	409	373
- Municipalités	108	116	101
	12 539	12 775	12 684
Dépenses afférentes	200	215	196
	56 439	56 600	56 375

7) Aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM

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 2005, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire des titres de transport TRAM, un montant de 5 288 \$ pour la TRAM des zones 1 à 8 [4 920 \$ en 2004 pour la TRAM 1 à 8].

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

AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE DES TITRES DE TRANSPORT TRAM

	BUDGET 2005 (non vérifié) \$	2005 \$	2004 \$
Société de transport de Montréal	2 296	2 259	2 176
Réseau de transport de Longueuil	1 358	1 329	1 274
Société de transport de Laval	698	738	665
Conseils intermunicipaux de transport	625	675	543
Conseil régional de transport de Lanaudière	198	225	199
Municipalités	67	62	63
	5 242	5 288	4 920

8) Aide à l'intégration tarifaire

En 2005, l'AMT a introduit une aide à l'intégration tarifaire. Cette aide métropolitaine vise à assurer, en tout ou en partie, à chaque AOT qui participe au système tarifaire métropolitain, une part des recettes métropolitaines au moins équivalente aux recettes tarifaires qui auraient été générées par leurs titres locaux diminuées du rabais tarifaire métropolitain.

L'aide à l'intégration tarifaire se répartit comme suit :

AIDE À L'INTÉGRATION TARIFAIRE

	BUDGET 2005 (non vérifié) \$	2005 \$	2004 \$
Société de transport de Montréal	490	572	—
Réseau de transport de Longueuil	110	131	—
Société de transport de Laval	134	212	—
Conseils intermunicipaux de transport	22	22	—
Conseil régional de transport de Lanaudière	1	—	—
	757	937	—

9) Remise spéciale aux AOT

En vertu des articles 45 et 49 de la Loi, l'AMT peut attribuer une aide à une AOT 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 17 février 2006, de verser, grâce à un surplus des revenus sur les dépenses de 3 559 M\$, une remise spéciale aux AOT d'un montant de 3 059 \$ [2 850 \$ en 2004]. Cette remise est répartie en proportion du total de l'aide métropolitaine, de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire et de l'aide à l'intégration tarifaire attribuées à chacune des AOT en 2005.

REMISE SPÉCIALE AUX AOT

	BUDGET 2005 (non vérifié) \$	2005 \$	2004 \$
Société de transport de Montréal	—	2 562	2 404
Réseau de transport de Longueuil	—	223	208
Société de transport de Laval	—	135	116
Conseils intermunicipaux de transport	—	99	87
Conseil régional de transport de Lanaudière	—	31	27
Municipalités	—	9	8
	—	3 059	2 850

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 100 \$ de leur richesse foncière uniformisée au sens de l'article 261.1 de la Loi sur la fiscalité municipale, L.R.Q., chapitre F 2.1, établie pour l'exercice de référence.

11) Immobilisations

IMMOBILISATIONS

	2005 COÛT \$	2005 AMORTISSEMENT CUMULÉ \$	2005 VALEUR NETTE \$	2004 VALEUR NETTE \$ Redressé [note 3]
Trains de banlieue Deux-Montagnes				
- Terrains	15 035	—	15 035	15 035
- Infrastructures	80 435	40 065	40 370	44 338
- Matériel roulant	129 732	54 331	75 401	80 546
Trains de banlieue Dorion-Rigaud				
- Terrains	746	—	746	519
- Infrastructures	41 716	25 278	16 438	16 813
- Matériel roulant	111 411	45 970	65 441	48 493
Trains de banlieue Blainville				
- Terrains	2 353	—	2 353	1 986
- Infrastructures	19 669	3 864	15 805	14 818
- Matériel roulant	55 550	11 552	43 998	21 318
Trains de banlieue Mont-Saint-Hilaire				
- Terrains	2 575	—	2 575	2 403
- Infrastructures	29 721	4 984	24 737	26 054
- Matériel roulant	13 064	4 936	8 128	9 434
Trains de banlieue Delson-Candiac				
- Terrains	54	—	54	—
- Infrastructures	5 989	697	5 292	3 345
- Matériel roulant	6 184	1 890	4 294	4 910
Équipements métropolitains				
- Terrains	20 273	—	20 273	17 534
- Voies réservées	47 066	8 773	38 293	38 974
- Stationnements incitatifs	14 850	3 593	11 257	11 999
- Terminus	35 132	7 814	27 318	28 099
Pièces de rechange des trains de banlieue	2 545	—	2 545	1 944
Immobilisations en cours de réalisation				
- Prolongement du métro vers Laval	532 342	—	532 342	336 298
- Autres projets	38 339	—	38 339	34 631
	1 204 781	213 747	991 034	759 491

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 (STM) un an après sa mise en service, ce qui aura pour effet de réduire les immobilisations et l'investissement net dans les immobilisations d'une somme équivalente au coût des immobilisations cédées.

12) Emprunt à court terme

Conformément au décret n° 875-2005 du 28 septembre 2005, le gouvernement du Québec a autorisé l'AMT, jusqu'au 31 décembre 2006, 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 à aucun moment 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 a atteint 53 004 \$, incluant 25 763 \$ d'intérêts.

BILLETS À PAYER

	2005 \$	2004 \$
Billets à payer, émis en 2000, avec des taux d'intérêt variant entre 6,270 % et 6,340 % – Échéance 2007	23 752	25 741
Billet à payer, émis en 2003, avec un taux d'intérêt de 4,513 % – Échéance 2008	5 884	7 676
Billet à payer, émis en 1999, avec un taux d'intérêt de 6,320 % – Échéance 2009	6 111	7 626
Billets à payer, émis en 2000, 2001 et 2003, avec des taux d'intérêt variant entre 4,283 % et 5,958 % – Échéance 2010	103 660	110 800
Billets à payer, émis en 2005, avec des taux d'intérêt de 4,079 % – Échéance 2011	27 067	—
Billets à payer, émis en 2002, avec des taux d'intérêt variant entre 5,385 % et 5,945 % – Échéance 2012	61 847	66 816
Billets à payer, émis en 2003, 2004 et 2005, avec des taux d'intérêt variant entre 4,315 % et 5,167 % – Échéance 2013	177 106	72 912
Billets à payer, émis en 2004 et 2005, avec des taux d'intérêt variant entre 4,169 % et 5,267 % – Échéance 2014	161 113	126 882
Billets à payer, émis en 2005, avec des taux d'intérêt variant entre 4,339 % et 4,783 % – Échéance 2015	56 270	—
Billets à payer, émis en 2002, avec des taux d'intérêt variant entre 5,524 % et 6,039 % – Échéance 2022	9 219	9 523
Billets à payer, émis en 2004, avec des taux d'intérêt variant entre 5,379 % et 5,453 % – Échéance 2024	22 589	23 248
Billet à payer, émis en 2005, avec un taux d'intérêt de 5,261 % – Échéance 2025	11 663	—
	666 281	451 224

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

LES REMBOURSEMENTS ANNUELS EN CAPITAL ET INTÉRÊTS

	MTQ \$	AMT \$	Total \$
2006	62 624	6 532	69 156
2007	73 439	15 097	88 536
2008	60 015	5 557	65 572
2009	56 910	5 556	62 466
2010	116 517	6 807	123 324
2011 et suivants	426 965	35 224	462 189
	796 470	74 773	871 243
Intérêts compris dans le montant des remboursements ci-haut	(190 612)	(14 350)	(204 962)
	605 858	60 423	666 281

Le montant de 605 858 \$, assumé par le MTQ, est comptabilisé à l'actif au bilan du Fonds d'immobilisations au 31 décembre 2005 à titre de montant à recevoir du ministère des Transports du Québec.

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 :

ENGAGEMENTS RELATIFS AU FONDS D'EXPLOITATION

	\$
2006	52 710
2007	24 677
2008	16 869
2009	6 771
2010	1 390
2011 et suivants	2 027
	104 444

14) Engagements et éventualités (suite)**Engagements relatifs au Fonds d'immobilisations**

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

ENGAGEMENTS RELATIFS AU FONDS D'IMMOBILISATIONS

	\$
2006	96 548
2007	11 376
2008	44
	107 968

Les projets d'immobilisations en cours de réalisation comprennent le prolongement du métro vers Laval. Au 31 décembre 2005, le coût final prévu du projet est établi à 803 600 \$, une somme de 532 342 \$ était réalisée et un montant de 69 675 \$ 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 STM, le Réseau de transport de Longueuil (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 :

PAIEMENTS FUTURS DE LA DETTE DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT

	\$
2006	6 276
2007	2 337
	8 613

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 2005 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.

15) Chiffres comparatifs

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

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

500, Place d'Armes, 25^e étage, Montréal (Québec) H2Y 2W2

Téléphone : (514) 287-2464 • Télécopieur : (514) 287-2460 • Site Internet : www.amt.qc.ca

Une publication de la direction, Communication et marketing de l'Agence métropolitaine de transport
Bibliothèque nationale, 2006 - ISBN : 2-550-35802-3

Notre mission	2
Lettre au président de l'Assemblée nationale	4
Lettre au ministre des Transports du Québec	5
Message du président-directeur général	6
Conseil d'administration	8
Organigramme de l'AMT	10
Faits saillants 2005	13
Distribution des remises gouvernementales	14
Priorités 2006	15
Planification et développement	18
Achalandage 2005	22
Intégration tarifaire métropolitaine	23
Réseau de transport métropolitain par autobus	24
Réseau de trains de banlieue	30
Réseau de métro de Montréal	34
Promotion	36
Service à la clientèle	38
22 prix et distinctions	39
Fonds d'exploitation	42
Fonds d'immobilisations	44
Programme triennal d'immobilisations 2006-2007-2008	45
Actifs de l'AMT	46
États financiers	49



Agence métropolitaine de transport