



Agence métropolitaine de transport

2006

RAPPORT D'ACTIVITÉS



Lettre À LA MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Julie Boulet
Ministre des Transports du Québec
Hôtel du Parlement
Québec

Madame la 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 2006. Ce document présente le rapport des activités et les états financiers qui ont été approuvés par le conseil d'administration de l'Agence.

Veuillez recevoir, Madame la Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le président-directeur général,

.

Joël Gauthier
Montréal, le 26 avril 2007



Notre MISSION

ACCROÎTRE LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF AFIN D'AMÉLIORER
L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LA RÉGION
MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL.

Misons SUR NOTRE ÉLAN !

Une année charnière pour les transports collectifs

L'année 2006 fut un grand millésime pour les transports collectifs. Le gouvernement du Québec a rendu publiques sa *Politique québécoise du transport collectif* et sa *Politique de lutte contre les changements climatiques*.

À cela s'ajoutent des mesures fiscales, tant provinciales que fédérales : des crédits d'impôts pour les employeurs qui défraient les titres de transport de leurs employés au provincial, et un crédit d'impôt personnel permettant de déduire une partie du coût du transport en commun au fédéral.

Ces mesures confirment la reconnaissance de l'impact positif des transports collectifs face à la lutte aux gaz à effet de serre. Ils sont de bon augure quant aux futurs investissements en infrastructure de transport collectif pour les années qui viennent.

L'année 2006 fut aussi une année importante pour l'Agence métropolitaine de transport (AMT). En effet, son réseau de trains de banlieue a connu une croissance d'achalandage de 3,2 %, pour dépasser les 15 millions de déplacements annuels. En matière d'achalandage de trains de banlieue, cela nous assure une place dans le peloton de têtes des plus grandes régions métropolitaines en Amérique du Nord, après les régions de New York, Chicago, Philadelphie, Boston et Toronto.

Les déplacements en autobus express métropolitain ont connu quant à eux une croissance remarquable de plus de 18 %, confirmant ainsi la popularité de ce type de service.

Sur le plan financier, 2006 fut également une réussite. Forte d'un surplus net de 3,4 M\$ après avoir effectué une redistribution additionnelle de 2,9 M\$ aux différents organismes de transport collectif de la région, l'AMT confirme, cette année encore, sa gestion rigoureuse.

2006 marque aussi une date historique : celle du parachèvement des travaux du prolongement du métro vers Laval. La mise en service s'effectue deux mois avant la date prévue à l'échéancier et le coût de réalisation estimé est de 745,0 M\$, inférieur de 58,0 M\$ au budget autorisé de 803,6 M\$.

Il faut également souligner le prolongement de 17 km de la ligne de trains de banlieue de Blainville jusqu'à Saint-Jérôme, dont l'inauguration officielle a eu lieu en décembre 2006 et la mise en service le 8 janvier 2007.

Le gouvernement du Québec a aussi mandaté l'AMT, en 2006, pour entamer les études et les travaux menant à la construction d'une ligne de trains de banlieue visant à desservir l'Est de Montréal et la région Lanaudière de Repentigny, Terrebonne et Mascouche, un projet évalué à plus de 300,0 M\$ (+/- 30%).

Nous avons aussi mis en place de nouveaux produits pour simplifier la vie à nos clients. Les utilisateurs de transports collectifs peuvent maintenant se procurer un abonnement annuel à la TRAM, par la poste, à travers leurs employeurs ou en s'abonnant à Communauto et bénéficier d'un rabais d'un mois à l'achat de 12 mois consécutifs.

L'équipe de l'AMT : efficacité et expertise

Les employés de l'AMT ont su gérer avec brio deux situations délicates : le déraillement d'un train de marchandises sur la ligne Delson-Candiac et l'effondrement du viaduc de la Concorde. Les efforts de l'équipe de l'AMT ont contribué à minimiser les impacts sur notre clientèle. L'efficacité de nos interventions a été soulignée par les intervenants, et nos clients ont pu reprendre rapidement leurs habitudes de transport.

En 2006, l'AMT aura également remis sous les feux de l'actualité le retour potentiel du tramway ou des systèmes légers sur rails dans la région métropolitaine, et ainsi enclenché un processus de réflexion quant à l'implantation de ceux-ci.

Finalement, l'expertise de l'équipe de l'AMT a aussi été reconnue par le gouvernement du Québec et les partenaires de transport de la région métropolitaine qui ont misé sur notre expertise financière dans l'établissement des coûts d'exploitation du métro.

Nous entendons miser sur l'efficacité et l'expertise de notre équipe afin de maintenir cette qualité de service pour nos clients et nos partenaires. Nous miserons sur l'efficience en matière d'exploitation, de gestion et de planification tant en ce qui concerne nos équipements que nos projets, mais aussi sur la consolidation et la modernisation de nos infrastructures et de nos équipements.

Pour ce faire, nous avons modifié notre structure organisationnelle pour créer une nouvelle vice-présidence Sécurité et sécurité, une direction des Ressources humaines, et nous avons bonifié le fonctionnement de la planification et exercé une refonte des processus de la gestion de projets.



Objectifs et défis pour 2007

Certes, 2007 verra la mise en service de trois nouvelles stations de métro et d'une gare intermodale qui desserviront le territoire de Laval et la Rive-Nord. Deux importants terminus d'autobus et près de 2 000 places de stationnements incitatifs seront mis en service. De nouvelles infrastructures de transport collectif devraient être réalisées : nouveau terminus et stationnement à Boucherville, stationnement additionnel à Terrebonne, agrandissement et aménagement permanent à Saint-Lambert, et mise en service de nouvelles voies réservées.

L'AMT doit aussi poursuivre ses analyses et études en vue d'assurer la pérennité du réseau de trains de banlieue, notamment par la construction d'un centre d'entretien, par l'acquisition d'emprises ferroviaires additionnelles et par la préparation des analyses et appels de propositions visant la contractualisation externe de l'exploitation et l'entretien des trains de banlieue, comme cela se fait ailleurs dans le monde dans d'autres régions métropolitaines.

La population est disposée à utiliser les transports collectifs si ceux-ci répondent à ses besoins. Elle souhaite des services fiables, fréquents, rapides, efficaces, sécuritaires et confortables. Le défi à relever par les dirigeants d'organismes de transport est celui d'être en mesure de répondre aux différents besoins des usagers.

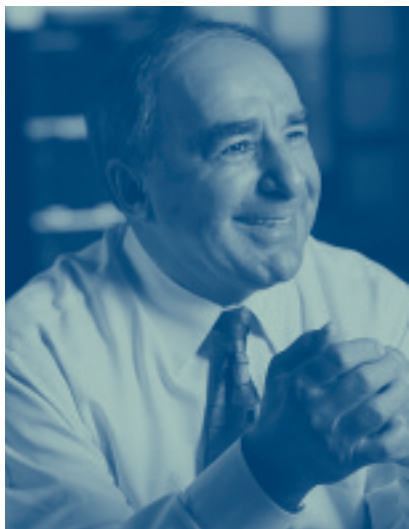
Ainsi, il faudra favoriser l'intégration des services, améliorer les processus de gestion des infrastructures de transport et équipements métropolitains, et s'assurer que la gouvernance des systèmes et équipements de transports métropolitains s'inspire des meilleures pratiques des autres métropoles des pays industrialisés.

Notre objectif principal en 2007 est de convaincre plus de monde à adopter les transports collectifs. Nous comptons améliorer l'offre de service métropolitain, tous modes confondus. Le *Plan stratégique de transport collectif métropolitain* pour la période 2007-2017 sera élaboré pour répondre aux attentes de la clientèle actuelle et potentielle.

J'ai confiance que nous saurons relever ces défis et que nos clients pourront continuer de profiter de services sans cesse en amélioration.

Faisons preuve d'audace...

Joël Gauthier
Président-directeur général



De gauche à droite, 1^{er} ligne : Claude Gladu, Michel Fortier, Joël Gauthier; 2^e ligne : Chantal Deschamps, Pierre Martin; 3^e ligne : André Lavallée, Martine Corriveau-Gougeon, Raymond Lafontaine.

Notre CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au cours de ses 12 séances tenues en 2006, le conseil d'administration de l'AMT a adopté 284 résolutions, par rapport à 315 en 2005. Le comité de vérification s'est quant à lui réuni à quatre reprises afin d'assurer notamment une supervision du respect des processus de gestion en cours à l'AMT.

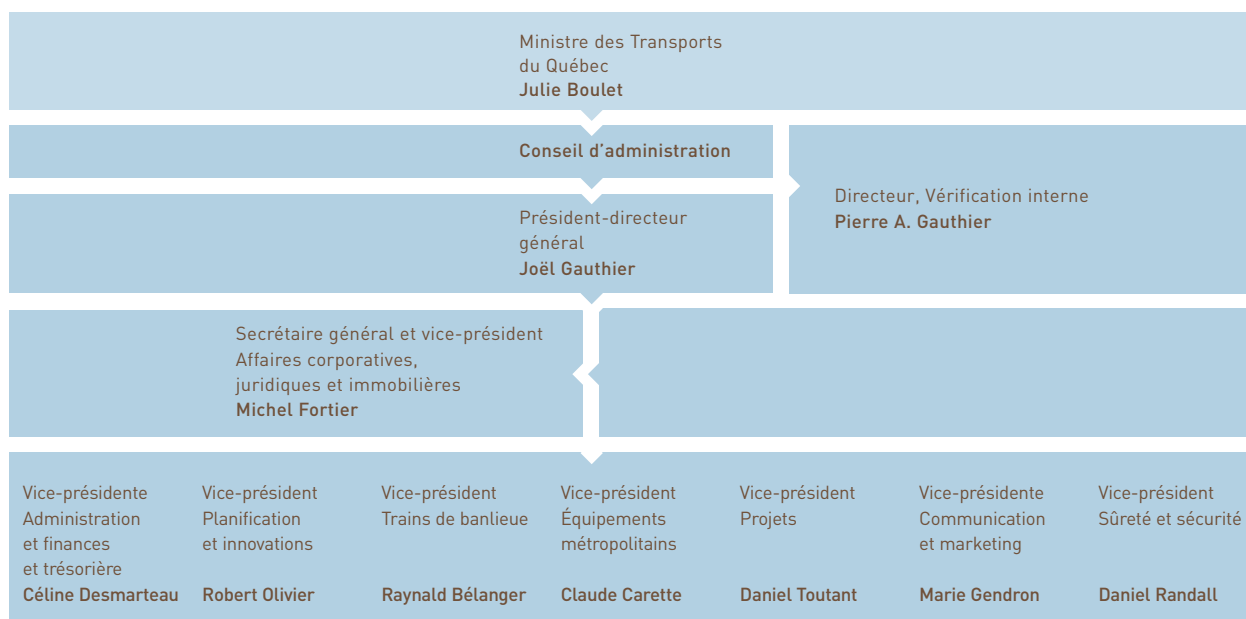
LES CHANGEMENTS D'ADMINISTRATEURS

Le 20 avril 2006, Chantal Deschamps, mairesse de la Ville de Repentigny, a été nommée en remplacement de Jean-Robert Grenier, maire de la municipalité de Calixa-Lavallée.

Président-directeur général de l'AMT Joël Gauthier	Présidente de Gestion Corriveau-Gougeon inc. Présidente du comité de vérification de l'AMT Martine Corriveau-Gougeon	Maire, Ville de Longueuil Membre du comité de vérification de l'AMT Claude Gladu	Mairesse, Ville de Repentigny Membre du comité de vérification de l'AMT Chantal Deschamps
Administrateur de sociétés Raymond Lafontaine	Membre du Comité exécutif, Ville de Montréal Responsable du transport collectif et maire d'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie André Lavallée	Président Faubourg Boisbriand Président du CA, Chemins de fer du Québec inc. Président du CA, Aéroports de Montréal Pierre Martin	Secrétaire général et vice-président Affaires corporatives, juridiques et immobilières Michel Fortier

Notre DIRECTION GÉNÉRALE

En 2006, la direction générale de l'AMT s'est enrichie de trois nouveaux postes : Vice-présidence, Sécurité et sécurité • Direction, Ressources humaines • Direction, Information sur la mobilité et le transport métropolitain.





De gauche à droite, en arrière-plan : Joël Gauthier, Daniel Randall, Raynald Bélanger, Robert Olivier, Claude Carette; en avant-plan : Daniel Toutant, Céline Desmarteau, Michel Fortier, Marie Gendron.

Distribution des remises GOUVERNEMENTALES

En 2006, les remises gouvernementales totalisent 100,6 M\$ (+1,3% par rapport à 2005). Les revenus provenant de la taxe sur l'essence (1,5 ¢/litre) sont de 51,3 M\$ (+0,7%) et ceux provenant du droit sur l'immatriculation (30 \$), nets des frais de gestion de 1,0 M\$ payables à la SAAQ, s'élèvent à 49,4 M\$ (+1,9%).

La distribution se détaille comme suit :

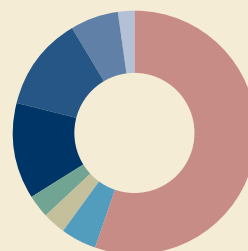
- subventions aux organismes de transport : 65,4 M\$
 - réseau de métro (0,20 \$/passager) : 44,0 M\$
 - RTMA (0,50 \$/passager) : 13,0 M\$
 - tarifs réduit et intermédiaire : 5,9 M\$
 - intégration tarifaire : 2,5 M\$
- déficit d'exploitation du réseau de trains de banlieue : 11,5 M\$
- déficit d'exploitation des équipements métropolitains : 11,0 M\$
- déficit d'exploitation des autobus express métropolitains : 0,9 M\$
- dépenses de fonctionnement de l'AMT et autres : 5,5 M\$
- transport adapté : 0,9 M\$
- soutien au développement : 2,0 M\$

DISTRIBUTION DES REMISES GOUVERNEMENTALES

(en milliers de \$)	2005	2006	VARIATION 2006/2005	BUDGET 2007
Remises gouvernementales nettes				
- Droit sur l'immatriculation	49 441	50 383	+1,9%	51 412
- Taxe sur l'essence	50 905	51 254	+0,7%	50 905
- Frais de gestion SAAQ	(989)	(1 008)	+1,9%	(1 028)
SOUS-TOTAL	99 357	100 629	+1,3%	101 289
Subventions aux organismes de transport				
- Aide métropolitaine métro	43 610	44 038	+1,0%	44 260
- Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes	12 990	12 989	—	13 113
- Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	5 288	5 924	+12,0%	6 079
- Aide à l'intégration tarifaire	937	2 519	+168,8%	2 976
- Remise spéciale aux AOT	3 059	—	—	—
SOUS-TOTAL	65 884	65 470	-0,6%	66 428
Trains de banlieue	12 430	11 523	-7,3%	11 958
Équipements métropolitains	11 854	10 978	-7,4%	12 169
Autobus express métropolitains	893	900	+0,8%	1 078
Fonctionnement de l'AMT et autres	5 188	5 463	+5,3%	4 672
Transport adapté	495	874	+76,6%	984
Soutien au développement	2 113	1 998	-5,4%	3 000
Réserve pour éventualité	—	—	—	1 000
SOUS-TOTAL	98 857	97 206	-1,7%	101 289
Résultat net de l'exercice avant remise spéciale	500	3 423	—	—
Surplus non affecté au début de l'exercice	500	1 000	—	—
Surplus affecté de l'exercice	—	3 423	—	—
Surplus non affecté à la fin de l'exercice	1 000	1 000	—	—

DISTRIBUTION DES REMISES GOUVERNEMENTALES

• STM	55,7%
• RTL	4,8%
• CIT/CRT/Municipalité	3,5%
• STL	3,4%
• AMT Réseau de transport métropolitain par autobus	11,9%
• AMT Trains de banlieue	12,0%
• AMT Fonctionnement	6,6%
• AMT Aide au développement	2,1%



Systeme de transport MÉTROPOLITAIN

Le système tarifaire métropolitain régit la tarification interréseaux des services de transport collectif de la région de Montréal par autobus, train et métro et qui sont opérés par 14 organismes. La carte mensuelle TRAM, qui permet de circuler sur tous les réseaux, offre aussi aux clients un rabais de 15 % à 25 % par rapport à l'achat de plusieurs titres.

Le système tarifaire métropolitain est basé sur une tarification qui augmente avec la distance selon huit zones concentriques autour du centre-ville de Montréal. Les zones 1 et 2 sont situées à Montréal. La zone 3 couvre une partie de Montréal, en plus de Laval et de Longueuil. Les zones 4 à 8 couvrent le territoire des couronnes nord et sud.

VENTES DE TRAM

En 2006, 959 481 titres mensuels TRAM ont été vendus, générant des recettes de 91,4 M\$. L'AMT partage avec les organismes de transport les revenus provenant de la vente de ces titres, en proportion de l'utilisation qui est faite de chaque réseau par les acheteurs de cartes mensuelles TRAM.

TRAM ZONE :

1 : 38 427 (-2,6%) 3 : 571 432 (+1,9%) 5 : 166 070 (+12,7%) 7 : 1 880 (+7,2%)
2 : 124 831 (-2,1%) 4 : 13 645 (-27,9%) 6 : 39 006 (+6,4%) 8 : 4 190 (+7,3%)

HARMONISATION DES CONDITIONS TARIFAIRES

Sous l'impulsion donnée par la modernisation prochaine des équipements de vente et de perception des recettes à l'échelle de la région métropolitaine, l'AMT coordonne d'importants efforts pour l'harmonisation des conditions tarifaires qui sont en cours dans la région, notamment l'harmonisation des zones tarifaires locales et métropolitaines ainsi que l'uniformisation et la simplification de certaines structures tarifaires.

RAYONNEMENT RÉGIONAL

L'AMT perçoit les recettes de la vente des titres de transport métropolitains et les partage avec les autorités organisatrices de transport selon l'utilisation par les usagers de leurs réseaux respectifs. L'expertise développée par l'AMT à cet égard contribue activement au façonnement de nouvelles règles d'organisation et de financement du transport métropolitain et à une meilleure compréhension des grands enjeux que ces questions soulèvent au sein de la communauté métropolitaine.

EN BREF

3 modes de transport
(métro, train, autobus)

8 zones tarifaires

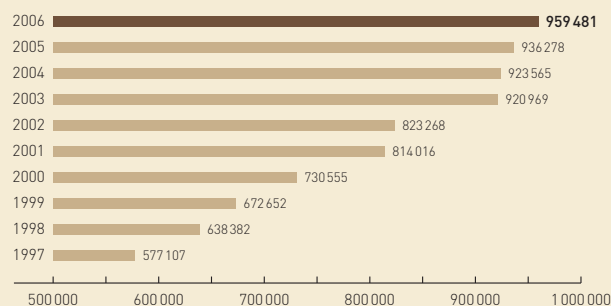
14 organismes de transport

94 municipalités,
dont 8 hors territoire

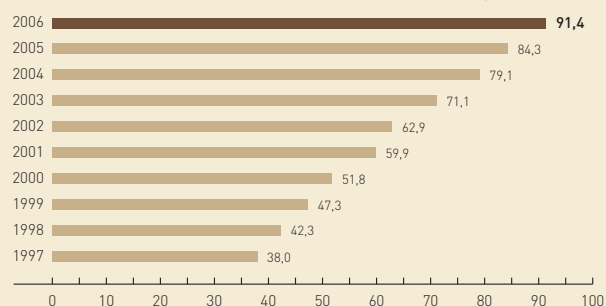
11 billetteries métropolitaines

400 points de vente sur l'ensemble
du territoire

TRAM VENDUES



RECETTES MÉTROPOLITAINES - TRAM (en millions de \$)



Mobilité MÉTROPOLITAINE

INDICATEURS DE LA MOBILITÉ URBAINE

En 2006, l'achalandage des transports collectifs de la région métropolitaine a enregistré une hausse de 1,5 %¹ par rapport à 2005. Entre 1996 et 2006, la hausse annuelle moyenne est de 1,2 %.¹

TRAINS DE BANLIEUE

En 2006, le nombre de déplacements sur les cinq lignes en service a dépassé le cap des 15,0 millions, soit une hausse de 3,2 % par rapport à 2005. L'objectif de croissance de l'achalandage pour 2007 est de 2,2 %. 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, Philadelphie, ainsi que la région de Toronto.²

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

En 2006, le nombre de déplacements s'élève à 1,1 million, soit une hausse de 18 % par rapport à 2005. L'objectif de croissance de l'achalandage pour 2007 est de 10 %. Prisés comme liens rapides vers Montréal, les autobus express métropolitains connaissent un succès sans cesse grandissant.

VOIES RÉSERVÉES ET TERMINUS MÉTROPOLITAINS

En 2006, plus de 26,3 millions de déplacements (+1,3 % par rapport à 2005) ont été effectués sur les 83,4 km de voies réservées de la région métropolitaine. Durant cette période, 66,6 millions de déplacements (+4,9 % par rapport à 2005) ont transité par les 13 terminus métropolitains.

STATIONNEMENTS INCITATIFS

En 2006, l'achalandage des 58 stationnements incitatifs (25 000 places) de la région métropolitaine s'élève à 4,7 millions, soit une hausse de 4,0 % par rapport à 2005. Le taux d'occupation moyen est de 75 %.

MÉTRO

En 2006, le nombre de déplacements dans le métro est de 219,7 millions, soit une hausse de 0,7 % par rapport à 2005.

RÉSEAUX STM, RTL, STL ET CIT

En 2006, le nombre de déplacements dans les réseaux locaux de transport collectif affiche une hausse de 1,3 % par rapport à 2005.

¹ D'après les résultats d'achalandage de 2006 compilés par l'AMT (données préliminaires pour les CIT)

² D'après les résultats d'achalandage de 2005 compilés par l'*American Public Transportation Association* (APTA)

ACHALANDAGE (en milliers)

	1997	/96	1998	/97	1999	/98	2000	/99	2001	/00
AMT	8 125	17,1 %	10 081	24,1 %	11 298	12,1 %	12 398	9,7 %	12 833	3,5 %
STM	339 700	0,8 %	340 300	0,2 %	342 300	0,6 %	347 800	1,6 %	354 900	2,0 %
STL	16 284	2,1 %	16 581	1,8 %	16 352	-1,4 %	16 823	2,9 %	17 663	5,0 %
RTL	26 990	0,6 %	27 510	1,9 %	28 350	3,1 %	29 004	2,3 %	30 427	4,9 %
CIT/CRT/Munic.	12 178	2,3 %	12 452	2,2 %	13 244	6,4 %	14 102	6,5 %	14 243	1,0 %
TOTAL	403 277	1,2 %	406 924	0,9 %	411 544	1,1 %	420 127	2,1 %	430 066	2,4 %

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

HABITUDES DE DÉPLACEMENTS

PORTRAIT DE LA MOBILITÉ DES PERSONNES

Les enquêtes Origine-Destination (O-D) représentent la principale source d'information sur les habitudes de déplacements des personnes.

Elles sont réalisées dans la région de Montréal depuis 1970 environ tous les cinq ans. La plus récente enquête O-D a été réalisée par l'AMT en 2003 et la prochaine est prévue pour l'automne 2008.

L'AMT pilote la réalisation des enquêtes O-D en collaboration avec la STM, la STL, le RTL, l'ACIT, le MTQ, le MAMR et la CMM.

L'AMT maintient aussi le Secrétariat aux enquêtes O-D qui en assure la gestion administrative et financière, en plus de coordonner les travaux de production et de diffusion des résultats.

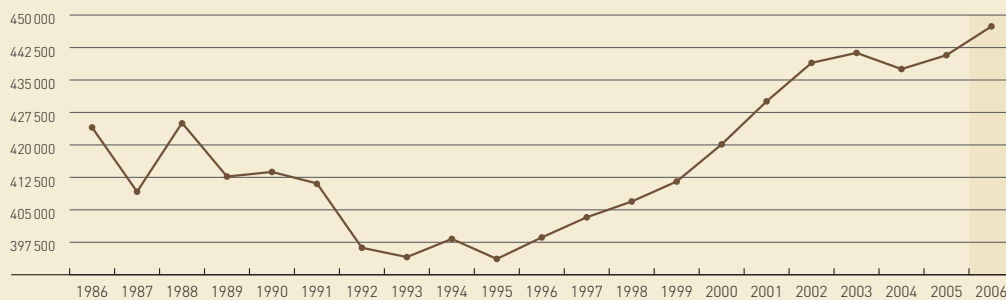
GRANDES TENDANCES

L'évolution de la démographie et des habitudes de déplacements montre pour la période 1998-2003 :

- une croissance de l'usage des transports collectifs supérieure à celle de l'auto
- une stabilisation de la part de marché des transports collectifs
- une croissance nettement plus importante de la motorisation que de la population

Ce constat s'explique en partie par la croissance démographique dans la région métropolitaine durant cette période ainsi que le développement et l'ajustement des services de transport collectif à l'évolution du marché des déplacements.

ACHALANDAGE (en milliers)



ACHALANDAGE (en milliers) (suite)

	2002	/01	2003	/02	2004	/03	2005	/04	2006	/05
AMT	13 624	6,2%	14 648	7,5%	15 148	3,4%	15 557	2,7%	16 195	4,1%
STM	363 186	2,3%	363 229	0,0%	358 430	-1,3%	359 200	0,2%	363 000	1,2%
STL	17 870	1,2%	18 597	4,1%	18 675	0,4%	19 379	3,8%	20 124	3,8%
RTL	30 114	-1,0%	30 376	0,9%	30 054	-1,1%	30 263	0,7%	30 312	0,2%
CIT/CRT/Munic.	14 167	-0,5%	14 415	2,0%	15 217	5,6%	16 334	7,3%	17 412	6,6%
TOTAL	438 961	2,1%	441 265	0,5%	437 524	-0,8%	440 734	0,7%	447 393	1,5%

POLITIQUE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT COLLECTIF

Avec la *Politique québécoise du transport collectif* déposée en juin 2006, le gouvernement du Québec propose un objectif de croissance de l'achalandage de 8 % pour la période 2007 à 2012, soit une croissance moyenne de 1,6 % par année.



Planification ET INNOVATIONS

Depuis 1996, l'AMT est responsable de la planification des transports collectifs à l'échelle métropolitaine. Avec sa vision métropolitaine du transport des personnes qui permet de planifier stratégiquement et de coordonner efficacement les déplacements, dans la grande région de Montréal, en favorisant l'utilisation des transports collectifs, l'AMT contribue à offrir une meilleure qualité de vie individuelle et collective.

UNE RÉFLEXION STRATÉGIQUE

Après 10 ans d'existence, l'AMT a entrepris en 2006 une réflexion sur ses réalisations et sa vision d'avenir. S'appuyant sur une analyse des interventions passées et des besoins en constante évolution, elle a ainsi actualisé les enjeux qui se présentent à elle. Cette étape entamée en 2006 va permettre de préciser la mission de l'AMT, ses valeurs, sa vision et les objectifs stratégiques qui en découlent. Forte de cette réflexion, l'AMT développera en 2007 le *Plan stratégique 2007-2017*, duquel s'inspirera son *Plan d'affaires 2007-2010*, qui se déclinera par la suite en plans d'action annuels, en adéquation avec la *Politique québécoise du transport collectif*. Elle se nourrira également de cette réflexion pour réaliser un *Plan de transport régional et d'aménagement*, conjointement avec la CMM.

De plus, en 2006, l'AMT a travaillé à la mise en place d'un processus de priorisation des projets inscrits dans son Programme triennal d'immobilisations et d'harmonisation des projets dans leurs différentes phases de planification, de réalisation et d'exploitation.

PRINCIPALES ÉTUDES ET PROJETS

Études d'opportunité

Dessertes à l'étude : Une étude est actuellement menée sur la desserte de l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau, dossier dans lequel l'AMT a collaboré à la mise en place d'un comité directeur des services ferroviaires, composé de représentants d'ADM, de Transport Canada, du MTQ, de la Ville de Montréal et de l'AMT.

Corridor de l'autoroute 15 : Dans le cadre du prolongement du métro vers Laval, cette étude débutée en 2006 évaluera l'opportunité de mettre en place des mesures favorisant le transport collectif vers la nouvelle station de métro Montmorency dans le corridor de l'autoroute 15.

Terminus Centre-ville : Le terminus Centre-ville connaissant des problèmes de capacité et d'accessibilité, l'opportunité de mettre en place un deuxième terminus Centre-ville a été étudiée.

Gare Outremont : Cette étude de la demande a été réalisée afin de dégager l'opportunité d'implanter une nouvelle gare de trains de banlieue arrimée au futur campus de l'Université de Montréal sur le site de l'ancienne cours de triage d'Outremont.

Varenes : Pilotée par le MTQ en partenariat avec la Ville de Varenes et l'AMT, cette étude exhaustive du transport routier visait à identifier les problématiques et à proposer des solutions en matière de sécurité, de circulation, de camionnage et de transport en commun. Plus particulièrement, le volet transport en commun avait pour but d'identifier l'emplacement optimal du futur stationnement incitatif.

Étude de préféabilité et d'achalandage

Gares Édouard-Montpetit et McGill : Cette étude a permis d'analyser la préféabilité et le potentiel d'achalandage pour les gares intermodales Édouard-Montpetit et McGill dans le tunnel du Mont-Royal.

Études de concept

Voie réservée – Saint-Hubert : Une voie réservée a été planifiée sur le boulevard Cousineau dans l'arrondissement Saint-Hubert de Longueuil, conjointement avec le projet de gare intermodale Longueuil/Saint-Hubert.

Voies réservées – Laval : Des voies réservées et des mesures préférentielles ont été planifiées sur les boulevards de la Concorde et Notre-Dame à Laval, en rabattement au métro de Laval.

Stationnement – Gare Sunnybrooke : Cette étude a permis d'analyser la demande et d'élaborer un concept pour l'agrandissement du stationnement de la gare Sunnybrooke sur un terrain vacant appartenant à la Ville de Dollard-des-Ormeaux situé sur le boulevard Sunnybrooke.

Autres : Une étude conjointe menée par l'AMT et le MTQ et lancée en 2006 a permis d'évaluer les besoins et le potentiel pour des mesures en faveur du transport collectif sur le réseau routier supérieur de Montréal.

DÉPLOIEMENT INTÉGRÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS

Les systèmes de transport intelligents (STI) sont issus de la combinaison des technologies de l'information et de la communication en vue de l'amélioration des services à la clientèle et de la rationalisation des coûts. Dans la continuité de ses investissements technologiques et pour faire face tant aux besoins croissants de sa clientèle en matière d'information qu'à ses objectifs de croissance de l'achalandage, l'AMT a poursuivi en 2006 ses activités dans le domaine des STI : l'installation à la gare Lucien-L'Allier d'un système de gestion en temps réel du téléaffichage des horaires des trains sur des écrans vidéo qui peuvent également afficher films et images promotionnelles ; la réflexion préparatoire au déploiement du *Plan stratégique métropolitain des STI* à l'issue de la phase pilote lancée en 2005. Cette politique innovatrice se traduira par le déploiement et le développement progressif de systèmes qu'elle veut évolutifs et qui répondent aux exigences d'interopérabilité et de compatibilité nécessaires à la pérennité de ses investissements.

AUTOMATISATION DE LA VENTE DES TITRES ET DE LA PERCEPTION DES RECETTES

En juillet 2003 et à l'initiative de l'AMT, la STM octroyait, pour le compte des organismes de transport de la région métropolitaine ainsi que pour le Réseau des Transports de la Capitale, un contrat à la firme américaine GFI et à la firme française ACS en vue de la conception, la fabrication et la mise en service d'un système de vente et perception qui repose sur la carte à puce sans contact. 2006 a vu la fin des travaux de l'étape de conception détaillée du système et des équipements, la majeure partie des développements logiciels, la production des équipements prototypes ainsi que les travaux des organismes de transport partenaires du projet en vue de l'accueil du système et du déploiement des cartes à la clientèle. La mise en service du système est prévue pour 2008.

ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

S'appuyant sur une réflexion approfondie en 2006, et dans la continuité des actions déjà posées, l'AMT élabore actuellement une politique générale d'accessibilité et d'intégration des personnes à mobilité réduite dans l'ensemble de ses activités et sur la totalité du territoire qu'elle dessert. Cette politique se traduira par le développement de programmes référant à tous les secteurs d'activités de l'AMT, soit la fourniture de services de transport collectif à la population, la gestion des ressources humaines et l'acquisition de biens et services, par le biais de ses pratiques d'approvisionnement, et les dispositions qui favorisent l'accessibilité à ses services.



Nos ATOUPS

5 LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE + 2 LIGNES D'AUTOBUS EXPRESS
MÉTROPOLITAINS + 13 TERMINUS + 83,4 KM DE VOIES RÉSERVÉES
+ 58 STATIONNEMENTS INCITATIFS (25 000 PLACES).



Réseau de trains DE BANLIEUE

EN BREF

15,0 M d'achalandage

5 lignes

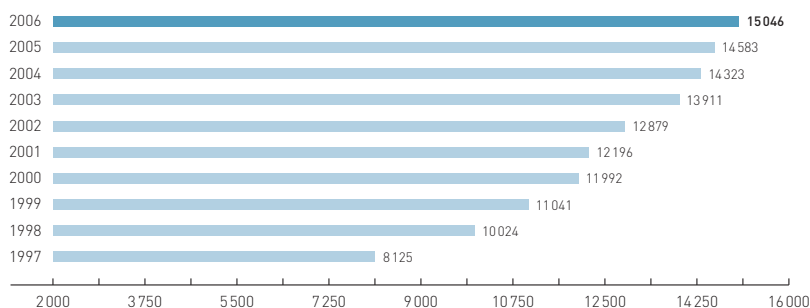
50 gares

39 stationnements incitatifs

14 505 places de stationnement

Depuis 1996, où seules les lignes Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud étaient en service, l'AMT a travaillé à consolider et à développer le réseau. Elle a depuis ajouté trois lignes : Blainville en 1997, Mont-Saint-Hilaire en 2000 et Delson en 2001. En 2005, elle a prolongé la ligne Delson jusqu'à Candiac et en janvier 2007, la ligne Blainville jusqu'à Saint-Jérôme. Par ailleurs, en 2006, le gouvernement du Québec a donné son autorisation pour construire une 6^e ligne qui desservira l'Est de Montréal et la couronne nord-est (Repentigny, Terrebonne et Mascouche) de la région métropolitaine : le Train de l'Est.

ACHALANDAGE DES 5 LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE (en milliers)





LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES

Avec 7,8 millions de déplacements en 2006, cette ligne représente 51,9% de l'achalandage total du réseau. L'achalandage annuel y a augmenté de 2,1% par rapport à 2005. Le nombre de places de stationnement incitatif est passé de 5 382 en 2005 à 5 496 en 2006. Pour accroître la capacité de cette ligne et répondre à la demande, il est proposé d'effectuer des travaux estimés à 177,7 M\$, soit 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 neuves à deux étages. En 2006, les contrats d'exploitation et d'entretien ont été renouvelés avec le CN.

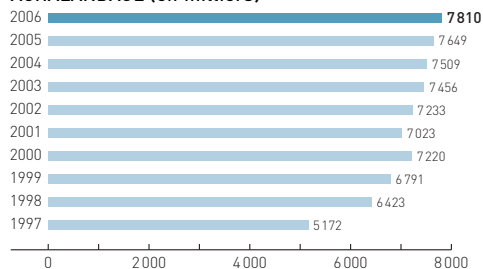
LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES	2005	2006
Coûts d'exploitation annuels	29 643 000 \$	30 562 000 \$
Revenus nets	17 008 000 \$	18 227 000 \$
Ratio d'autofinancement	57,38%	59,64%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,21 \$	0,21 \$

LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD

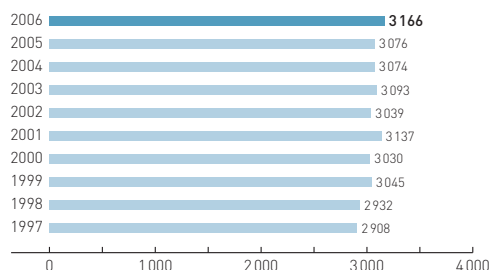
Avec 3,2 millions de déplacements enregistrés en 2006, l'achalandage annuel sur cette ligne a connu une hausse de 2,9% par rapport à 2005. Le nombre de places de stationnement incitatif est passé de 3 031 en 2005 à 3 082 en 2006. La consolidation de la ligne se poursuit, que ce soit par l'allongement des quais à la gare Pointe-Claire, la réfection des infrastructures ferroviaires et l'agrandissement des stationnements incitatifs.

LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD	2005	2006
Coûts d'exploitation annuels	22 736 000 \$	23 696 000 \$
Revenus nets	6 038 000 \$	8 077 000 \$
Ratio d'autofinancement	26,56%	34,09%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,35 \$	0,33 \$

ACHALANDAGE (en milliers)



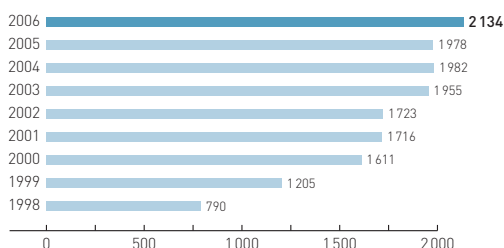
ACHALANDAGE (en milliers)



INFORMATION AUX VOYAGEURS

Afin d'offrir une meilleure information aux clients, l'AMT a poursuivi l'harmonisation de l'affichage dans les gares. En 2006, des écrans ont été ajoutés à la gare Lucien-L'Allier afin de diriger rapidement les usagers. L'affichage sert aussi à promouvoir, via des publicités affichées sur les écrans, le transport en commun et les services dispensés par l'AMT. Il est envisagé de moderniser le système d'affichage de la Gare Centrale.

ACHALANDAGE (en milliers)



LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINTE-JÉRÔME

Cette ligne a connu la plus forte hausse du réseau en 2006, soit 7,9 %, pour atteindre plus de 2,1 millions de déplacements. Le nombre de places de stationnement incitatif est passé de 2 532 en 2005 à 2 793 en 2006.

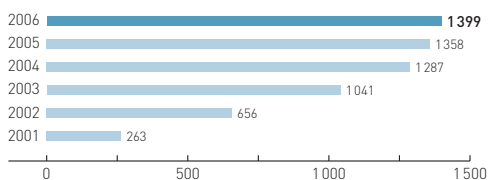
Débutés en mai 2006, les travaux d'aménagement de la gare Chabanel ont été complétés en novembre. De plus, en octobre dernier, la gare Vimont a été aménagée d'urgence pour répondre à la demande générée par la fermeture temporaire de l'autoroute 19, suite à l'effondrement du viaduc de la Concorde. Par ailleurs, pendant la crise, le service a été bonifié grâce à l'ajout d'une rame de trains louée à Go Transit, de Toronto.

Les neuf voitures de série 900 retirées du service en juin 2005 pour réaliser les travaux de rénovation ont été remises en service en janvier 2007, ajoutant une capacité d'environ 25 % sur un train fort achalandé en heure de pointe.

De plus, les travaux de prolongement de la ligne Blainville jusqu'à Saint-Jérôme ont été achevés en décembre 2006, et les premiers clients ont été accueillis le 8 janvier 2007. Ces travaux d'envergure comprenaient entre autres : la réhabilitation de 17 km d'infrastructures ferroviaires entre la gare Blainville et la nouvelle gare Saint-Jérôme, la réfection de la voie actuelle, la construction d'un garage permanent et la réfection des 11 passages à niveau routiers. La Ville de Saint-Jérôme a pour sa part pris en charge la construction d'une gare, incluant un stationnement incitatif et deux quais.

LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINTE-JÉRÔME	2005	2006
Coûts d'exploitation annuels	11 825 000 \$	12 467 000 \$
Revenus nets	7 419 000 \$	8 476 000 \$
Ratio d'autofinancement	62,74 %	67,99 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,26 \$	0,24 \$

ACHALANDAGE (en milliers)



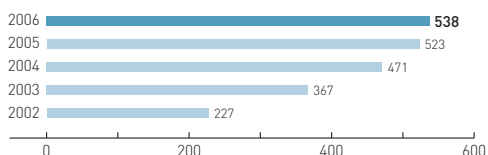
LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE

L'achalandage annuel sur la ligne a augmenté de 3,0 % en 2006. Le nombre de places de stationnement incitatif est resté à 2 368 en 2006. 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.

LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE	2005	2006
Coûts d'exploitation annuels	10 984 000 \$	12 446 000 \$
Revenus nets ¹	5 218 000 \$	4 651 000 \$
Ratio d'autofinancement	47,51 %	37,37 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,37 \$	0,41 \$

¹ Le partage des recettes a été ajusté en fonction des résultats de l'enquête de 2005.

ACHALANDAGE (en milliers)



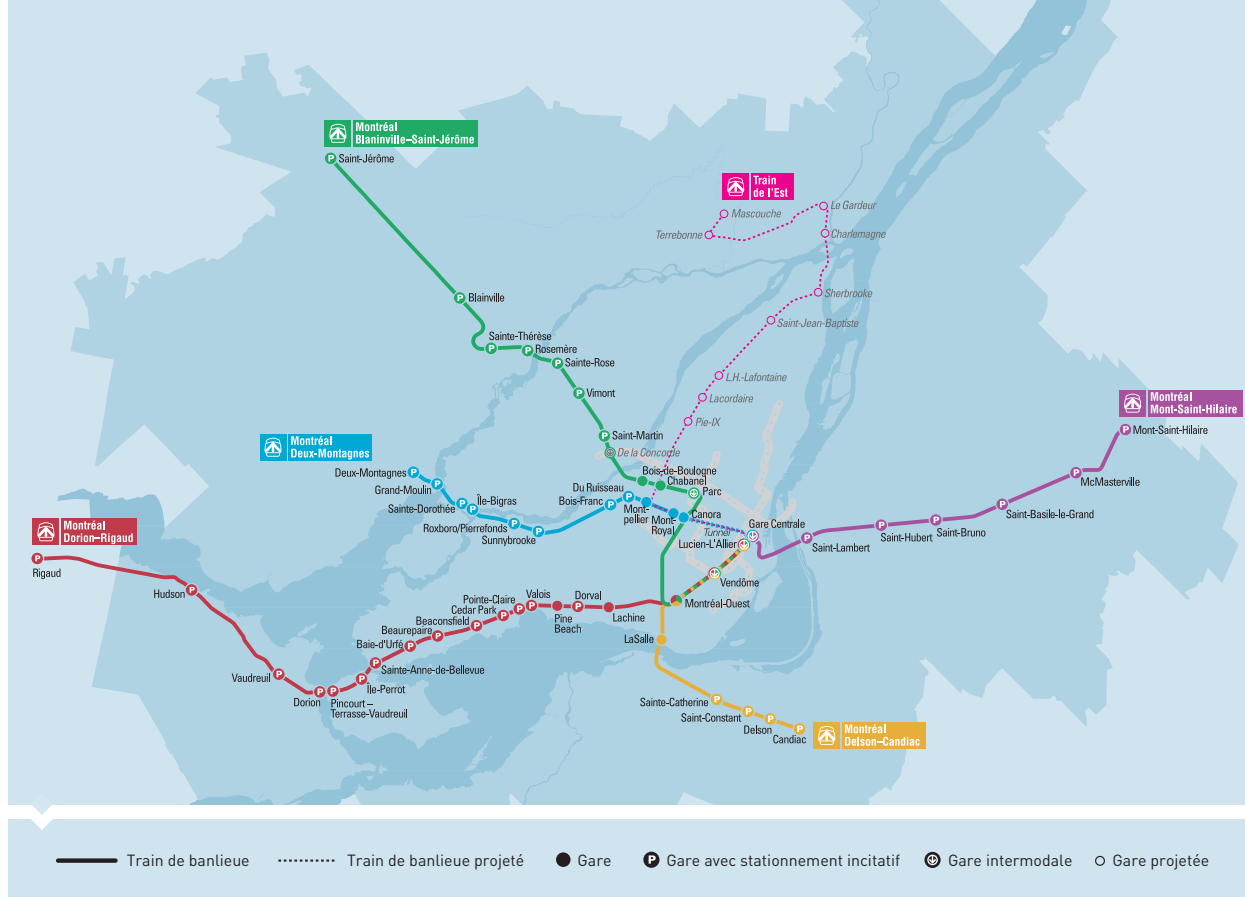
LIGNE MONTRÉAL/DELTON-CANDIAC

L'achalandage annuel est en croissance de 2,9 % par rapport à 2005. Le nombre de places de stationnement est resté à 766 en 2006.

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.

LIGNE MONTRÉAL/DELTON-CANDIAC	2005	2006
Coûts d'exploitation annuels	4 379 000 \$	5 004 000 \$
Revenus nets ²	1 934 000 \$	1 697 000 \$
Ratio d'autofinancement	44,17 %	33,91 %
Coûts d'exploitation par pass-km	0,52 \$	0,54 \$

² Le partage des recettes a été ajusté en fonction des résultats de l'enquête de 2005. La baisse des revenus s'explique aussi par la fermeture de la ligne pendant trois semaines en raison du déraillement d'un train de marchandises du CFPC.



DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU : LE TRAIN DE L'EST

En mars 2006, le gouvernement du Québec a autorisé la construction du Train de l'Est au coût de 300,0 M\$ ($\pm 30\%$), pour desservir l'Est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine. Longue de 51 km, cette ligne empruntera un nouveau tronçon ferroviaire de 13 km 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 Deux-Montagnes, menant au centre-ville par le tunnel sous le Mont-Royal. Les travaux devraient durer environ 36 mois.

En bref : 14 gares, correspondances à la station de métro Sauvé et à la Gare Centrale, 5 départs matin et soir.

Études réalisées : étude d'achalandage, étude de préfaisabilité entre Mascouche et Repentigny, analyses des améliorations à apporter aux infrastructures ferroviaires du CN entre Repentigny et la Gare Centrale, étude de localisation des gares, étude de besoins en voitures à deux étages et locomotives (appel de propositions en cours).

INFRASTRUCTURES COMMUNES

Certaines infrastructures, comme des sites de garage, des caténaires, les gares et le matériel roulant, requièrent des travaux d'entretien majeur afin de les maintenir en bon état de marche et de limiter leur dégradation. La phase I de ces travaux échelonnés sur cinq ans, entamée en 2005, s'est poursuivie en 2006. Dans le cadre de ces travaux, 23 projets ont été réalisés en 2006.

LIGNE MONTRÉAL/	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE	MONT-ST-HILAIRE	DELSON-CANDIAC	TOTAL
Achalandage quotidien moyen	31 800	14 100	9 500	6 000	2 600	64 000
Achalandage annuel (en millions)	7,8	3,2	2,1	1,4	0,5	15,0
Variation d'achalandage 2006/2005 (%)	2,1	2,9	7,9	3,0	2,9	3,2
Gares	12	19	11	7	8	50 ¹
Stationnements incitatifs	8	15	6	6	4	39
Places de stationnement	5 496	3 082	2 793	2 368	766	14 505
Taux d'occupation des stationnements (%)	93	68	78	68	50	78
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 (%)	99,6	97,1	96,2	96,8	97,3	97,3

¹ Certaines gares desservent plusieurs lignes.

PLAN D'INTERVENTION SUR LA FLOTTE DE MATÉRIEL ROULANT

L'AMT a prévu l'acquisition de 160 voitures à deux étages et 20 locomotives dans son PTI 2007-2008-2009 :

- 5 locomotives et 30 voitures pour le Train de l'Est
- 28 voitures pour l'accroissement de capacité sur les lignes Blainville-St-Jérôme, Mont-St-Hilaire et Delson-Candiac
- 3 locomotives électriques et 22 voitures pour l'accroissement de capacité sur la ligne Deux-Montagnes
- 12 locomotives pour le remplacement des locomotives F-40 et GC-418 et l'accroissement de capacité
- 80 voitures pour le remplacement des voitures 1000 et 1200 et l'accroissement de capacité



RTMA

(RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS)

EN BREF

19 AXES MÉTROPOLITAINS

2 EXPRESS MÉTROPOLITAINS
1,1 M d'achalandage annuel

29 VOIES RÉSERVÉES
26,3 M d'achalandage annuel
83,4 km

13 TERMINUS
66,6 M d'achalandage annuel
201 quais

19 STATIONNEMENTS INCITATIFS
1,9 M d'achalandage annuel
10495 places

Grâce à ses 19 axes de transport collectif, le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) permet de relier efficacement tous les secteurs de la région métropolitaine non desservis par le train de banlieue ou le métro, notamment les secteurs à plus faible population. Avec 1,9 million d'automobilistes profitant d'un stationnement incitatif, 26,3 millions d'usagers bénéficiant des voies réservées métropolitaines et près de 66,6 millions de clients annuels dans les terminus de l'AMT, le RTMA constitue une composante vitale du réseau dans la région de Montréal.



SERVICES DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

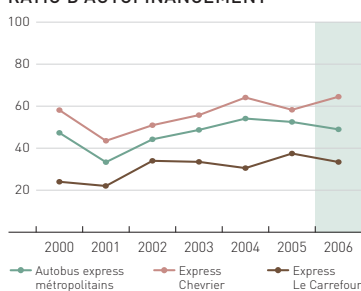
En 2006, près de 26,3 millions de clients, soit une hausse de 3,9% par rapport à 2005, ont emprunté les quelque 300 circuits à caractère métropolitain, offerts par l'AMT et les organismes de transport de la région.

Autobus express métropolitains

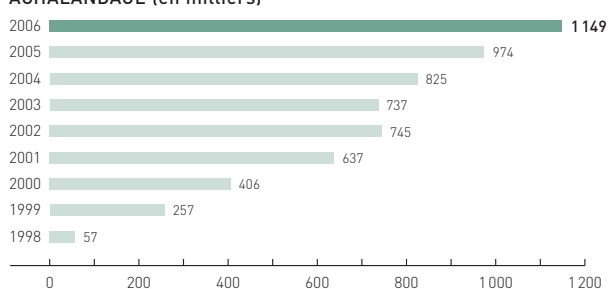
Les deux services d'autobus express métropolitains de l'AMT ont à eux seuls enregistré une hausse d'achalandage de 18,0% par rapport à 2005, en progression soutenue depuis leur mise en service.

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS	CHEVRIER		LE CARREFOUR	
	2005	2006	2005	2006
Coûts d'exploitation annuels	1 985 515 \$	2 169 000 \$	763 395 \$	844 000 \$
Achalandage annuel total	716 422	869 738	257 460	279 424
Revenus nets	1 157 000 \$	1 399 000 \$	286 000 \$	282 000 \$
Ratio d'autofinancement	58,27%	64,50%	37,46%	33,41%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,18 \$	0,17 \$	0,43 \$	0,45 \$

RATIO D'AUTOFINANCEMENT



ACHALANDAGE (en milliers)



INFORMATION AUX VOYAGEURS

Le nouvel affichage installé au terminus Longueuil permet à tous les usagers de s'orienter de façon plus efficiente et ce, de façon particulière aux personnes vivant avec des limitations. Cet affichage développé pour Longueuil, arrimé avec celui des trains de banlieue, est installé sur tous les nouveaux sites (trains et équipements métropolitains, incluant le projet métro Laval), et de façon progressive sur l'ensemble des sites de l'AMT.

ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Mesures préférentielles sur les voies réservées

En 2006, l'achalandage sur les voies réservées s'est élevé à 26,3 millions de passagers. L'AMT a mis en service les derniers tronçons et voies d'accès à la 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.

VOIES RÉSERVÉES	2005	2006
Coûts d'exploitation annuels	2 117 000 \$	2 287 000 \$
Achalandage annuel total	25 934 007	26 278 500
Km de voies réservées offerts	83,4	83,4
Coûts d'exploitation par passager	0,08 \$	0,09 \$
Coûts d'exploitation par km de voie	25 384 \$	27 422 \$

Terminus métropolitains

En 2006, le réseau compte 13 terminus métropolitains et 201 quais. L'achalandage y est passé de 63,5 millions en 2005 à 66,6 millions en 2006, soit une hausse de 4,9%. En 2006, l'AMT a entamé les travaux préparatoires en vue de la construction des terminus Boucherville et Sainte-Julie, ainsi que la finalisation de la construction des deux terminus aux futures stations de métro Montmorency et Cartier, dont l'ouverture est prévue pour fin avril 2007.

TERMINUS	2005	2006
Coûts d'exploitation annuels	8 898 000 \$	8 317 000 \$
Achalandage annuel total	63 476 561	66 614 677
Nombre de quais offerts (quais-année)	201	201
Ratio d'utilisation journalier en passagers/quai	865	908
Coûts d'exploitation par passager	0,14 \$	0,12 \$
Coûts d'exploitation par quai	44 269 \$	41 378 \$

Stationnements incitatifs métropolitains

En 2006, le RTMA compte 19 stationnements incitatifs qui offrent 10 495 places¹. Outre l'agrandissement de certains lieux actuellement en service, comme les stationnements Sainte-Julie et Terrebonne, l'AMT a cherché à optimiser les places offertes aux clients. À l'automne 2006, elle a ainsi lancé la phase II du projet pilote de places réservées dans les stationnements incitatifs pour les usagers qui pratiquent le covoiturage. En décembre 2006, il y avait 612 usagers inscrits et 146 équipages formés et fonctionnels dans les 18 stationnements incitatifs où le programme est implanté. Ce projet devrait s'étendre aux autres stationnements incitatifs de l'AMT en 2007.

Par ailleurs, le 30 septembre 2006, une partie du viaduc du boulevard de la Concorde s'est effondrée sur la chaussée de l'autoroute 19. Le plan d'urgence mis en place en 48 heures comprenait entre autres l'ouverture d'un stationnement incitatif de 600 places aménagé dans le stationnement adjacent au cinéma Guzzo. Compte tenu du succès de cette mesure (près de 1 200 clients et 500 véhicules stationnés au plus fort de la crise), le stationnement ainsi que les navettes d'autobus jusqu'au métro Henri-Bourassa ont été maintenus depuis la réouverture de l'autoroute 19 en novembre dernier et le resteront jusqu'à l'ouverture du métro de Laval.

¹ L'AMT exploite sur son réseau 58 stationnements incitatifs offrant 25 000 places quotidiennes aux usagers. De ce nombre, 19 stationnements (10 495 places) sont exploités aux points de services pour autobus du réseau de transport métropolitain et 38 stationnements (14 505) pour le réseau de trains de banlieue.



— Voie réservée

T Terminus

P Stationnement incitatif

Gare

M Métro

AXES DU RÉSEAU

- A20
- A25
- A10/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV
- Avenue du Parc
- Boul. Newman
- Boul. Pie-IX
- Boul. Saint-Jean-Baptiste/R132-138/Bretelle Mercier
- Boul. Taschereau
- Bretelle Taschereau
- Côte-des-Neiges
- Henri-Bourassa
- Le Carrefour/Côte-Vertu
- Pont-Viau/Boul. Des Laurentides
- Pont Victoria/Des Irlandais
- R116
- R132/Montbrun
- René-Lévesque
- Rue Sherbrooke Est
- Saint-Charles/Riverside/Lafayette

TRANSPORT ADAPTÉ – INTÉGRATION DES SERVICES

L'AMT a mis en place, en 1998, un premier projet d'intégration des services de transport adapté sur le territoire des trois sociétés de transport de la région métropolitaine de Montréal. Cette intégration a permis aux usagers d'utiliser un service de transport adapté autre que celui offert sur leur territoire de résidence et, par conséquent, de se déplacer sur une portion importante du territoire de l'AMT. Depuis 2003, l'AMT, en collaboration avec ses partenaires, a élargi l'intégration des services de transport adapté au territoire des couronnes nord et sud de Montréal.

En 2006, plus de 37 550 déplacements métropolitains ont été effectués grâce au projet d'intégration, soit une hausse de près de 23 % par rapport à 2005. Les trois sociétés de transport (RTL, STL et STM) ont enregistré 35 190 déplacements tandis que la MRC Les Moulins, la MRC de Lajemmerais, la Ville de Vaudreuil-Dorion et la Ville de Candiac (qui a commencé sa participation au projet à compter de janvier 2006) ont enregistré 2 360 déplacements. Les négociations continuent avec les autres organismes de transport adapté des couronnes nord et sud pour les inclure dans le projet.



Notre ENGAGEMENT

PLANIFIER LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS AVEC
UNE VISION D'ÉCOMOBILITÉ, DE PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT
ET D'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE URBAINE.



Réseau de métro DE MONTRÉAL

Avec 219,7 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 construit il y a plus de 40 ans 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.

PRIX 2006

ARMATURA 2006
Catégorie Génie civil,
Prolongement du métro
vers Laval

MAINTIEN DU PATRIMOINE

Rénovations des équipements fixes (Réno-Systèmes – Phase I)

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. L'AMT contribue au programme Réno-Systèmes – Phase I 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 %).

FINANCEMENT RÉGIONAL DU MÉTRO

En 2006, les municipalités de la région métropolitaine ont mis sur pied un Comité aviseur des élus afin d'élaborer les principes de nouvelles règles de financement pour les services métropolitains de transport en commun.

Cet exercice a permis de souligner l'expertise et la crédibilité acquises par l'AMT auprès des municipalités de la région métropolitaine pour l'évaluation et les mécanismes de répartition métropolitaine des revenus et des coûts des services de transport collectif métropolitains.



PROLONGEMENT DE LA LIGNE 2 VERS LAVAL

Travaux

En 2006, la finition des travaux de structures (construction des stations et du centre de formation en sécurité et en prévention des incendies) a été exécutée, la voie a été entièrement posée, les lots d'installations électriques et mécaniques ont été finalisés. Des aménagements ont été également réalisés dans les stationnements, les terminus, les concessions et la gare de la Concorde. Par ailleurs, les tests, qui concernent plus de 15 000 composantes, ont débuté en novembre 2006.

Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Chacune des trois stations de métro à Laval est équipée d'installations visant à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. En plus des ascenseurs et escaliers mécaniques mis en place dans les trois stations, des aménagements ont été réalisés pour l'accès extérieur, les entrées et vestibules, la circulation intérieure, l'éclairage et l'affichage.

Programme d'intégration des arts à l'architecture

Les artistes sélectionnés dans le cadre de ce programme du ministère de la Culture et des Communications sont : Station Montmorency : Hélène Rochette, de Québec (œuvre intérieure suspendue) • Station Cartier : Jacek Jarnuszkiewicz, de Montréal (œuvre sculpturale extérieure) • Station de la Concorde : Yves Gendreau, de Roxton Pond (œuvre sculpturale extérieure).

Santé et sécurité

Le projet du prolongement du métro est un « Chantier de grande importance ». En 2006, on comptait une moyenne de 350 travailleurs par jour sur le chantier. Au 31 décembre 2006, la fréquence de lésions professionnelles s'établit à 1,17. Cette fréquence est très basse comparée à la moyenne de 15,7 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 14,33 alors qu'il est de 1 247 dans l'industrie de la construction par 200 000 heures travaillées. Le total des heures travaillées est de 4 941 747.

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-Saint-Jérôme) et Montmorency (station terminale)

Stationnements : Montmorency (1 342 places) et Cartier (465 places)

Terminus : Montmorency et Cartier

Longueur du tronçon : 5,2 km

Coût autorisé du projet : 803,6 M\$

Coût estimé de la réalisation du projet : 745,0 M\$

ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX AU 31 DÉCEMBRE 2006

Avancement global du projet : 95 %

Complexe Montmorency : 97 %

Complexe Cartier : 92 %

Complexe de la Concorde : 94 %

Mise en service : fin avril 2007





Avec la nouvelle vice-présidence Sûreté et sécurité créée en 2006, ces fonctions sont réunies sous une même direction, ce qui facilite le processus de gestion des urgences. L'AMT assure ainsi un leadership en la matière, en concertation avec ses partenaires et auprès d'organisations régionales, provinciales, nationales et internationales. Cette structure permet aussi de développer un plan de sûreté et de sécurité cohérent et complet.

MISSION DE LA SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

Sa mission est d'assurer la sécurité des usagers, des employés, des équipements et des opérations de l'AMT en toute circonstance. Également, elle a comme mission d'appliquer les règlements concernant les normes de comportement et les titres de transport sur l'ensemble du réseau.

PLAN DE SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS

En 2006, l'AMT s'est vu octroyer des subventions par le gouvernement du Canada dans le cadre du programme Sûreté-Transit. Les demandes de subventions concernent l'évaluation de risques et le plan de sûreté, la communication, la surveillance et les contrôles d'accès, ainsi que la prévention et l'intervention.

Les 5 axes prioritaires : le développement des politiques, protocoles et procédures; l'évaluation des risques, menaces et vulnérabilités; la formation et l'entraînement du personnel en période de crise; les procédures d'urgence et les plans de contingences; les enquêtes, retour aux opérations normales, etc.

En novembre 2006, Transports Canada a donné son aval à la réalisation de six projets ayant comme objectif d'augmenter la sûreté sur l'ensemble du réseau de l'AMT. Ces projets doivent être réalisés par l'AMT d'ici le printemps 2008 selon les exigences du programme Sûreté-Transit.

AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

Les installations de l'AMT (gares, stationnements, terminus) font l'objet d'intervention en matière de sécurité des personnes et des biens. En effet, par la présence de caméras, de patrouilles en voiture et par la présence d'inspecteurs dans les trains et les équipements, l'AMT assure, par le biais de son Centre d'opération et de surveillance, la sécurité de ses clients et de leurs biens.

LES 3 ORIENTATIONS

Augmenter le sentiment de sécurité des usagers

Développer et entretenir un partenariat

Augmenter la qualité des services dans le transport collectif métropolitain

LES ACTIONS

Augmenter la surveillance sur les zones publiques achalandées

Élaborer un programme d'éducation

Augmenter la présence et la visibilité

Créer un comité regroupant les principaux acteurs en sûreté et sécurité dans la région métropolitaine

Élaborer des plans de sûreté et sécurité

Sonder des usagers sur le sentiment de sécurité



Promotion ET COMMUNICATION

Pour inciter les citoyens à modifier leurs habitudes de déplacements, et en parallèle à la consolidation des services offerts, l'AMT travaille activement à les persuader qu'il existe des modes de transport collectif alternatifs à l'usage quotidien de la voiture en solo. 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.

EN BREF

Campagnes de promotion
Démarche allégo
Programme de fidélisation de la clientèle
Sensibilisation des élus
Réflexion sur le développement durable
Implication dans le milieu associatif

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE : UNE NÉCESSITÉ

Journée internationale *En ville, sans ma voiture!*

Pour une 4^e année consécutive, l'AMT, en collaboration notamment avec le MTQ, la Ville de Montréal et la STM, a profité de la tenue de la journée *En ville, sans ma voiture!*, le 22 septembre 2006, pour sensibiliser la population aux enjeux liés au développement durable. La solution proposée : un meilleur équilibre dans l'utilisation de l'automobile en solo et des transports collectifs. Pour la première fois, la programmation a été élaborée en fonction de trois thèmes spécifiques, soit Environnement, Santé et sports, et Transports collectifs et actifs, correspondant au découpage en trois sections du périmètre fermé à la circulation automobile dans le centre-ville de Montréal. Porte-parole officiel, le groupe *Les Respectables* a une fois encore apporté son appui à l'événement.

Des résultats confirmés :

- une participation de près de 40 000 personnes à l'événement
- une baisse de 85 % du taux de monoxyde d'azote (NO) et de monoxyde de carbone (CO)
- un taux de notoriété de l'événement évalué à 88 %, suivant le sondage réalisé auprès de 450 personnes de la région métropolitaine



Démarche allégo

Grâce aux initiatives novatrices de l'AMT et à son travail de sensibilisation, la démarche allégo, qui prône des choix de transports attrayants et compétitifs à l'automobile en solo sur les lieux de travail et d'études, a été inscrite comme solution à mettre de l'avant dans quatre interventions majeures de la région métropolitaine de Montréal : le *Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, le *Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise* de la Direction de la santé publique, la *Politique québécoise du transport collectif* du gouvernement du Québec et le *Plan d'action gouvernemental de promotion des saines habitudes de vie et de prévention des problèmes de l'obésité 2006-2012*.

Des résultats confirmés :

- l'adhésion de six institutions et entreprises en 2006, pour un total de 24 participants
- l'inscription de 175 entreprises et institutions et de 18 stationnements incitatifs à Covoiturage allégo ayant permis le jumelage de 608 employés et étudiants et de 309 usagers des stationnements incitatifs
- la création d'un Centre de gestion des déplacements (CGD) dans l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce
- la participation d'une quinzaine de représentants d'entreprises et d'institutions à une formation allégo
- la tenue d'une activité de sensibilisation allégo à l'école avec des élèves de la maternelle de la Commission scolaire de Laval

Escapades en train

Elles offrent des circuits touristiques variés qui allient voyage en train de banlieue et découvertes régionales. En 2006, plus de 3600 personnes ont profité des 11 escapades proposées au grand public et près de 2500 enfants ont visité les six escapades conçues spécialement pour eux.

PRIX 2006

MEDIA INNOVATION AWARDS

Catégorie Service public ou de charité
Prix argent pour la campagne radio

Certificat pour la campagne journaux
En ville, sans ma voiture! 2005

AD WHEEL AWARDS – American Public Transit Association (APTA)

Dépliant *Escapades en train* 2005

Affiche *Les Respectables*,
liée à *En ville, sans ma voiture!* 2005

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.

Une présence soutenue dans le milieu des transports collectifs

Plusieurs représentants de l'AMT ont participé à divers congrès, conférences et colloques nationaux et internationaux, dont le Salon européen de la mobilité organisé à Paris par l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), le Congrès du rail de l'APTA à New York et le congrès annuel de l'APTA à San José. Pour sa part, le président-directeur général de l'AMT a été invité par divers organismes à prendre la parole : sur les grands projets aux chambres de commerce du Haut-Richelieu et du Montréal métropolitain, sur le transport en commun aux assises annuelles de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), sur le transport en commun comme moteur économique à l'Association des manufacturiers d'équipements de transport et de véhicules spéciaux (AMETVS), etc. Il a également accompagné le maire de Montréal à l'inauguration du tram parisien. La tournée de visites, organisée selon un plan proposé par l'AMT, a permis de se rendre compte, de visu, de l'aménagement urbain et du partage de la voirie entre les automobiles et le tram dans une grande métropole. De plus, des représentants de l'AMT siègent à différents conseils d'administration d'organismes nationaux et internationaux tels que l'APTA, l'Union internationale des transports publics (UITP), l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) et l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR).

Un soutien financier à la cause environnementale

En 2006, en plus de prendre une part très active à l'organisation de la journée *En ville, sans ma voiture!*, l'AMT a également apporté son soutien financier à la *Journée de l'air pur*, au *Salon national de l'Environnement*, à *Équiterre*, au *Jour de la terre* et à la *Semaine nationale des Transports*, organisée par l'AQTR.

UNE FIDÉLISATION DE LA CLIENTÈLE

Après un premier programme d'abonnement à la TRAM postale instauré en 2002, l'AMT a innové dans la démarche de fidélisation de la clientèle en élaborant en 2006 trois nouveaux produits :

TRAM annuelle : vise l'adhésion des usagers et plus largement, des citoyens de la région de Montréal, à l'abonnement annuel aux transports collectifs. L'utilisateur reçoit à domicile 12 titres consécutifs pour le prix de 11.

OBJECTIF 2006-2007 : 8 500 adhérents

Accès annuel allégo aux transports collectifs : vise l'adhésion des employés à l'abonnement aux transports collectifs, via les entreprises et les institutions. L'utilisateur reçoit sur son lieu de travail 12 titres consécutifs à tarif ordinaire pour le prix de 11.

OBJECTIF 2006-2007 : 5 000 adhérents

TRAM annuelle combinée à un abonnement à Communauto : s'inscrit en complémentarité à la voiture en libre-service de Communauto. Avec l'achat de 12 titres consécutifs de l'AMT ou de la STL, les membres de Communauto ont accès soit à un abonnement annuel gratuit à Communauto (avec annulation du droit d'adhésion de 535 \$), soit l'achat de 12 titres consécutifs pour le prix de 11.

OBJECTIF 2006-2007 : 500 adhérents

Cette stratégie marketing intègre les mesures fiscales annoncées en 2006 :

- **Fédéral** : à compter du 1^{er} juillet 2006, les usagers des transports collectifs peuvent demander un crédit d'impôt (15,25 % en 2006, 15,50 % en 2007 et années suivantes) sur le coût des laissez-passer de transports collectifs mensuels.
- **Provincial** : l'employeur peut déduire 200 % lors de l'achat des titres de transports collectifs payés pour ses employés, qui bénéficient ainsi d'un avantage non imposable.

L'originalité du plan de fidélisation réside dans le fait qu'il s'attaque concurremment à trois marchés différents et complémentaires, ce qui permet un ratisage large des différentes clientèles. De plus, en fidélisant sa clientèle, l'AMT favorise une utilisation rationnelle et durable des ressources.

SERVICE À LA CLIENTÈLE

Le service à la clientèle de l'AMT a reçu plus de 180 000 appels en 2006, soit 10 % de plus qu'en 2005. De ceux-ci, 95 000 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 85 000 appels.

La moyenne quotidienne des appels est de l'ordre de 550 en semaine et de 350 la fin de semaine.

Le site Internet de l'AMT a enregistré 1 654 000 visites en 2006, une croissance de plus de 15 % par rapport à 2005. En moyenne, il reçoit 5 100 visites par jour la semaine et 3 100 la fin de semaine.

Le service info-courriel compte près de 12 000 abonnés par le biais duquel 50 avis à la clientèle et 26 communiqués de presse ont été transmis en 2006.



Extrait de l'article Circulation à Laval : la catastrophe évitée, signé par les journalistes Bruno Bisson et Hugo de Grandpré dans le journal *La Presse* du 3 octobre 2006 : [...] Malgré la perte partielle de l'autoroute 19, qui a privé près de 60 000 automobilistes d'un axe majeur, les périodes de pointe d'hier ont été beaucoup plus calmes que d'habitude. Plus courtes aussi. [...] Le plan d'action mis sur pied comprend diverses mesures et recommandations, dont l'usage du transport en commun, des stationnements incitatifs et du covoiturage. L'appel a été entendu.

UNE COMMUNICATION PROACTIVE

Communication de crise

Le samedi 30 septembre 2006, une partie du viaduc du boulevard de la Concorde s'est effondrée sur la chaussée de l'autoroute 19 à Laval, ce qui a entraîné la fermeture complète de l'A19 pendant quatre semaines, du 30 septembre au 26 octobre 2006. Étant donné que l'A19, utilisée par environ 60 000 véhicules par jour, constitue un lien important entre Laval et Montréal, il a fallu mettre en place sans délai un plan d'urgence permettant de bonifier rapidement la desserte en transport collectif entre la Rive-Nord, Laval et Montréal. Il était également impératif de mettre sur pied une communication de crise afin de faire connaître aux citoyens les différentes facettes du plan d'urgence mis en place. C'est à quoi s'est appliqué le comité de crise de l'AMT dès le 30 septembre, en collaboration notamment avec le MTQ, les Villes de Laval et de Montréal, la STL et la STM, etc.

Les mesures ont été planifiées, mises en place et communiquées dans un temps record, soit, pour la plupart d'entre elles, durant les 42 heures séparant le samedi après-midi de la tragédie de la période de pointe du lundi matin. Le plan d'urgence déployé comprenait un nouveau stationnement incitatif, une nouvelle voie réservée et une navette d'autobus vers le métro, ainsi que la bonification du service de trains de banlieue, grâce entre autres à la location d'une rame de trains à Go Transit et l'ajout d'une nouvelle gare avec un nouveau circuit d'autobus pour la desservir.

Le métro : un projet majeur aux répercussions positives

Afin de faire connaître au public l'infrastructure majeure qu'est le prolongement du métro vers Laval, l'AMT a intensifié ces deux dernières années les activités de communications. En 2005, elle avait organisé une série de visites du chantier du métro pour les médias écrits et électroniques nationaux et locaux. En 2006, les médias ont continué à suivre l'évolution du projet, avec la finalisation des stations, de la pose de la voie, etc. Au début de 2007, divers élus provinciaux et municipaux, partenaires des transports collectifs, représentants de chambres de commerce, et membres de l'Ordre des ingénieurs du Québec et de l'Ordre des architectes du Québec ont été invités à découvrir en primeur le prolongement du métro vers Laval, qui ouvrira au public dès la fin avril 2007.

Une sensibilisation des élus aux transports collectifs

Durant l'année 2006, l'AMT a multiplié les rencontres afin de sensibiliser les élus aux enjeux liés aux transports collectifs. À l'automne, elle a effectué une tournée des municipalités, de la députation provinciale et de la députation fédérale représentant le territoire métropolitain afin de présenter les projets inscrits au PTI 2007-2008-2009. L'AMT a également été invitée à plusieurs reprises à la colline parlementaire afin de présenter divers dossiers de développement des transports collectifs.

La sensibilisation des citoyens : un enjeu récurrent

En 2006, l'AMT a travaillé activement avec l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) afin d'amorcer le développement d'une campagne nationale de sensibilisation des citoyens à l'importance de privilégier les transports collectifs comme moyen de déplacement quotidien.

Fonds D'EXPLOITATION

Selon les résultats de 2006, les revenus globaux pour 2006 sont de 249,8 M\$ et se comparent à 243,3 M\$ pour le budget approuvé de 2006, et les dépenses sont de 246,4 M\$, dégageant un surplus de 3,4 M\$, après avoir effectué une redistribution additionnelle de 2,9 M\$ aux organismes de transport.

LES REVENUS

REMISES GOUVERNEMENTALES

Les revenus de la taxe sur l'essence et du droit sur l'immatriculation, qui totalisent 101,6 M\$, sont supérieurs de 1,0 M\$ à ce qui était prévu au budget de 2006, et en hausse de 1,3 M\$ comparativement à 2005, soit un accroissement de 1,3 %.

RECETTES MÉTROPOLITAINES

Pour 2006, les recettes métropolitaines provenant de la vente des cartes TRAM totalisent 91,4 M\$, soit une hausse de 7,1 M\$ ou 8,4 % par rapport à 2005. De ce montant, 27,1 M\$ sont affectés aux recettes des trains de banlieue et 0,6 M\$ aux recettes des autobus express métropolitains.

Les recettes métropolitaines à répartir entre les organismes de transport sont de 63,7 M\$, en hausse de 5,3 M\$ ou 9,11 % par rapport à 2005.

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 37,6 M\$ en 2005 à 41,1 M\$ en 2006, en hausse de 3,5 M\$ par rapport à 2005 et de 2,4 M\$ par rapport au budget de 2006.

Contributions municipales

Les contributions municipales au financement des trains de banlieue passent de 29,5 M\$ en 2005 à 31,5 M\$ en 2006, soit une hausse de 6,8 %.

RECETTES ASSOCIÉES AUX AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

Les recettes des usagers des autobus express métropolitains passent de 1,4 M\$ en 2005 à 1,7 M\$ en 2006, en hausse de 21,4 %. Les contributions municipales sont de 0,4 M\$, équivalentes à 2005.

RÉPARTITION DU COÛT DES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

La facturation du coût des équipements métropolitains, réduite à 7,5 % par rapport à 10 % prévu au budget, totalise 0,9 M\$, montant équivalent au budget de 2006. 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.

RECETTES PROVENANT DES USAGERS

LIGNES MONTRÉAL/	2005	2006	2006/2005 ¹
Deux-Montagnes	17,0 M\$	18,2 M\$	+7,1 %
Dorion-Rigaud	6,1 M\$	8,1 M\$	+32,8 %
Blainville	7,4 M\$	8,5 M\$	+14,9 %
Mont-Saint-Hilaire	5,2 M\$	4,6 M\$	-11,5 %
Delson-Candiac	1,9 M\$	1,7 M\$	-10,5 %
TOTAL	37,6 M\$	41,1 M\$	+9,3 %
AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS			
Express Chevrier	1,1 M\$	1,4 M\$	+27,3 %
Express Le Carrefour	0,3 M\$	0,3 M\$	—
TOTAL	1,4 M\$	1,7 M\$	+21,4 %

¹ Méthode de partage des recettes : en 2006, les données des enquêtes de 2002 et 2005 sont utilisées, à parts égales, pour l'évaluation des mesures d'utilisations des réseaux.

LES DÉPENSES

SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

Les subventions aux organismes de transport de la région sous forme de deux catégories totalisent 65,5 M\$ en 2006, soit l'aide pour compenser les services offerts sur le réseau de transport métropolitain pour le réseau de métro ou pour le réseau d'autobus (57,0 M\$) et l'aide en regard du système tarifaire métropolitain (8,5 M\$).

TRAINS DE BANLIEUE

Les coûts de gestion et d'exploitation des trains de banlieue s'élèvent à 84,2 M\$, soit 4,6 M\$ (+5,8%) de plus qu'en 2005. La hausse des coûts tient compte des hausses contractuelles du CN et du CFCP.

ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Les coûts de gestion et d'exploitation métropolitains sont de 11,8 M\$ en 2006, en baisse de 0,6 M\$ par rapport au budget 2006 et du réel de 2005.

PARTAGE DES RECETTES MÉTROPOLITAINES NETTES DES CARTES TRAM

Les recettes métropolitaines des titres de transport métropolitain s'élèvent à 63,7 M\$, en hausse de 5,3 M\$, soit 9,1% par rapport à 2005. Ces recettes nettes ont été intégralement versées aux organismes de transport : STM (27,8 M\$), RTL (15,2 M\$), STL (9,2 M\$), CIT/CRT/municipalité (11,5 M\$).

FONDS D'EXPLOITATION

(en millions de \$)	BUDGET 2006	RÉEL 2006	ÉCART BUDGET/RÉEL	RÉEL 2005	ÉCART 2006/2005
REVENUS					
Remises gouvernementales (essence, immatriculation)	100,63	101,64	1,01	100,35	1,29
Sources associées aux trains de banlieue					
- Recettes usagers	38,77	41,13	2,36	37,62	3,51
- Contributions municipales	31,61	31,52	(0,09)	29,52	2,00
Recettes métropolitaines	60,96	63,74	2,78	58,42	5,32
Subvention gouvernementale dette					
- Trains de banlieue	5,64	5,64	—	7,12	(1,48)
- Équipements métropolitains	0,51	0,51	—	0,66	(0,15)
Autobus express métropolitains	2,20	2,11	(0,09)	1,86	0,25
Répartition du coût des infrastructures	1,20	0,95	(0,25)	0,69	0,26
Autres	1,81	2,52	0,71	1,83	0,69
SOUS-TOTAL	243,33	249,76	6,43	238,07	11,69
DÉPENSES					
Subventions aux organismes de transport					
- Métro, autobus et dépenses afférentes	56,36	57,03	0,67	56,60	0,43
- Aides aux tarifs réduit et intermédiaire	5,56	5,92	0,36	5,29	0,63
- Aides à l'intégration tarifaire	1,90	2,52	0,62	0,94	1,58
- Remise spéciale aux AOT	—	—	—	3,06	(3,06)
Trains de banlieue	83,87	84,18	0,31	79,57	4,61
Équipements métropolitains	12,37	11,80	(0,57)	12,35	(0,55)
Partage des recettes métropolitaines	60,96	63,74	2,78	58,42	5,32
Service de la dette					
- Trains de banlieue	5,64	5,64	—	7,12	(1,48)
- Équipements métropolitains	0,62	0,62	—	0,85	(0,23)
Autobus express métropolitains	3,11	3,01	(0,10)	2,75	0,26
Frais de fonctionnement	6,00	6,22	0,22	5,47	0,75
Soutien au développement	3,00	2,00	(1,00)	2,11	(0,11)
Transport adapté	1,30	1,32	0,02	0,95	0,37
Autres	2,64	2,34	(0,30)	2,09	0,25
SOUS-TOTAL	243,33	246,34	3,01	237,57	8,77
Résultat net de l'exercice	—	3,42	3,42	0,50	2,92
Surplus non affecté au début de l'exercice	1,00	1,00	—	0,50	0,50
Surplus affecté de l'exercice	—	3,42	3,42	—	3,42
Surplus non affecté à la fin de l'exercice	1,00	1,00	—	1,00	—

Les PROJETS

FONDS D'IMMOBILISATIONS

Les 83 municipalités qui composent le territoire de l'AMT ont versé en 2006 des contributions financières de 20,3 M\$ au Fonds d'immobilisations métropolitain, en hausse de 12,3% par rapport à 2005. Cette hausse des contributions, qui servent à financer le coût des projets d'immobilisations non subventionnés par le MTQ, découle des réévaluations des valeurs foncières des dernières années.

Par ailleurs, en 2006, le ministre des Transports du Québec a autorisé des subventions d'un montant de 173,0 M\$ pour des investissements en immobilisations et autres projets métropolitains totalisant 205,2 M\$, incluant les coûts du prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval. Ces investissements sont en baisse de 66,5 M\$, soit une baisse de 24,4% par rapport à 2005. Cette diminution s'explique principalement par la réception, en 2005, de 16 nouvelles voitures à deux étages représentant un coût d'acquisition de 43,3 M\$ et de la fin des travaux de construction du prolongement du métro vers Laval, représentant une rétention des coûts de 34,8 M\$ en 2006 par rapport à ceux de 2005.

LES PROJETS TERMINÉS EN 2006 : 42,1 M\$

Au cours de l'année 2006, l'AMT a terminé, en concertation avec ses partenaires et dans les limites des budgets et des échéanciers, les projets suivants :

- le prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme
- l'aménagement temporaire de la gare Vimont
- la construction de la gare Chabanel
- la révision des voitures de trains de la série 900
- l'allongement des quais de la gare Pointe-Claire
- l'agrandissement du stationnement Sainte-Julie
- la réfection des infrastructures ferroviaires (subdivision Westmount)
- la réalisation de la voie réservée intégrée à l'échangeur Taschereau
- la voie réservée Carrie-Derreck (A10)

LES PROJETS EN COURS EN 2006 : 163,1 M\$

En 2006, les principaux projets en cours étaient :

- le prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval
- la contribution au métro : programme Réno-Systèmes – Phase I
- la réalisation d'études pour la construction du Train de l'Est
- les études en vue de la construction d'un centre d'entretien
- l'étude et la construction de la gare permanente Saint-Hubert
- les voies réservées A25 – Phase II et axe Notre-Dame/Concorde à Laval
- les mesures préférentielles Cathédrale et Sherbrooke/A25
- l'automatisation des équipements de vente de titres et de perception des recettes
- le stationnement et terminus Boucherville
- l'agrandissement du stationnement Terrebonne
- l'aménagement du stationnement et terminus Sainte-Julie
- l'aménagement permanent de la gare Saint-Lambert

PTI 2007-2008-2009

Le Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2007-2008-2009 présente des investissements de 848,2 M\$, soit 389,9 M\$ pour les projets autorisés (dont 129,3 M\$ pour la réalisation du métro vers Laval) et 458,3 M\$ de projets à l'étude. Le budget des projets pour 2007 est de 247,3 M\$, dont 117,9 M\$ à l'étude pour fins d'autorisation. Certains projets comportent des engagements ultérieurs à 2009, totalisant des investissements projetés de 2 197,7 M\$.

RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL : 134,6 M\$

Deux projets sont actuellement en cours de réalisation :

- le prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval, estimé à 803,6 M\$, a été approuvé par le gouvernement du Québec par le décret n° 1117-2004 ; les coûts des travaux réalisés au 31 décembre 2006 sont de 693,0 M\$.
- le projet Réno-Systèmes – Phase I, de 311,0 M\$, consiste à remplacer tous les systèmes de contrôle et de communication du métro. Le réseau de métro étant un équipement métropolitain, l'AMT contribue à son maintien, à hauteur de 38,9 M\$.

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE : 615,4 M\$

Parmi les 53 projets inscrits, les plus importants, en matière de coûts ou d'impact sur l'amélioration du service, sont :

- les études et la construction du Train de l'Est
- l'acquisition et la mise en service de 28 nouvelles voitures à deux étages
- l'achat de 12 locomotives neuves pour remplacer celles parvenues à la fin de leur vie utile
- 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)
- la réhabilitation des infrastructures ferroviaires et des équipements des gares
- l'aménagement permanent de certaines gares
- l'acquisition d'infrastructures ferroviaires
- l'étude et la construction d'un centre d'entretien

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS : 64,6 M\$

Parmi les 39 projets inscrits, 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 mise en place de mesures préférentielles pour les autobus sur les rues Sherbrooke à Montréal-Est et Notre-Dame à Repentigny
- la finalisation des terminus Cartier et Montmorency
- l'aménagement des terminus et stationnements Boucherville et Sainte-Julie
- l'aménagement de la voie réservée Cousineau/chemin Chambly (Saint-Hubert)
- la voie réservée axe Notre-Dame/Concorde à Laval
- l'augmentation de la capacité du terminus Centre-ville
- la bonification des stationnements incitatifs, des voies réservées et des terminus existants

INNOVATION : 21,7 M\$

Parmi les 18 projets inscrits, les principaux sont :

- l'affichage dynamique dans les gares et les terminus
- l'automatisation de la vente des titres et de la perception des recettes

ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE : 2,7 M\$

Les deux projets sont l'amélioration de l'accessibilité aux réseaux réguliers des trains de banlieue et des équipements métropolitains.

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ : 9,2 M\$

Parmi les 9 inscrits, les principaux sont :

- le centre de contrôle et les systèmes de caméras dans les stationnements incitatifs
- la réalisation d'analyses de risques, la mise à jour de plans de mesures d'urgence et d'un plan de sûreté

Lettre à la ministre des Transports du Québec	3
Notre mission	5
Message du président-directeur général	6
Notre conseil d'administration	9
Notre direction générale	10
Distribution des remises gouvernementales	12
Système de transport métropolitain	13
Mobilité métropolitaine	14
Planification et innovations	16
Nos atouts	19
Réseau de trains de banlieue	20
Réseau de transport métropolitain par autobus	24
Notre engagement	29
Réseau de métro de Montréal	30
Sûreté et sécurité	33
Promotion et communication	34
Fonds d'exploitation	38
Les projets	40



Agence métropolitaine de transport

500, Place d'Armes, 25^e étage, Montréal (Québec) H2Y 2W2
Téléphone : 514 287-2464, Télécopieur : 514 287-2460 • www.amt.qc.ca