



Agence métropolitaine de transport

2006

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Notre MISSION

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

Notre EXPERTISE

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 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake ; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecoeur dans l'axe est/ouest.

Nos mandats VARIÉS ET COMPLÉMENTAIRES

Planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec nos partenaires.

Exploiter le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus.

Prendre part à l'amélioration de l'efficacité des routes qui ont une vocation métropolitaine.

Planifier et construire tout prolongement du réseau de métro.

Participer au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région.

Soutenir financièrement les 10 organismes de transport adapté participant actuellement au projet d'intégration des services.

Offrir à nos partenaires notre expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de financement et de gestion des déplacements.

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

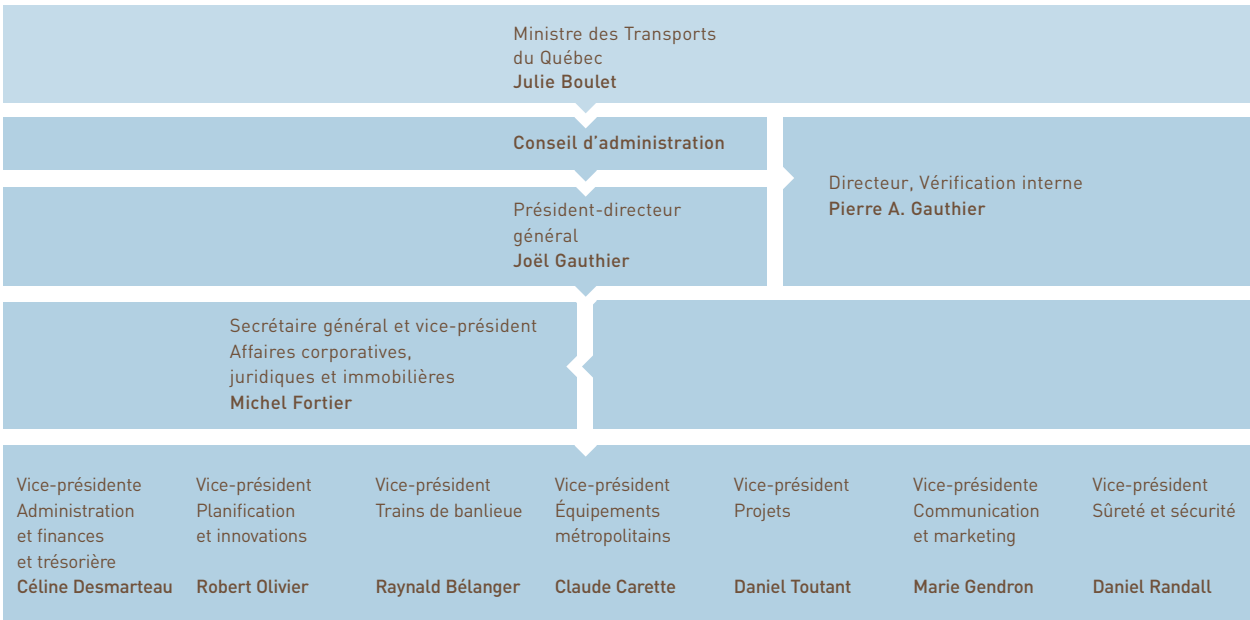
- Ministère des Affaires municipales et Régions
- Ministère du Développement durable, Environnement et Parcs • Ministère des Finances
- Revenu Québec • Conseil du trésor
- Transports Canada

Notre CONSEIL D'ADMINISTRATION

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.

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

Notre DIRECTION GÉNÉRALE





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.

LE PTI 2007-2008-2009

PROGRAMME TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS
2007-2008-2009 : 848,2 M\$

Projets autorisés : 389,9 M\$ (dont 129,3 M\$ pour le prolongement du métro à Laval)

Projets à l'étude pour fins d'autorisation : 458,3 M\$

Guidée par des principes de développement durable et d'écomobilité, l'AMT veut contribuer, par des transports collectifs efficaces et efficaces, à développer une métropole solidaire, attrayante, compétitive et viable.

Pour atteindre ce but, le développement d'un système intégré de services de transport collectif à l'échelle de la région métropolitaine est primordial. Au centre, le métro constitue l'ossature du réseau, relayé par les circuits d'autobus, les taxis, les vélos, etc. En périphérie, le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain (autobus express métropolitains, stationnements incitatifs, terminus, voies réservées) sillonnent la région.

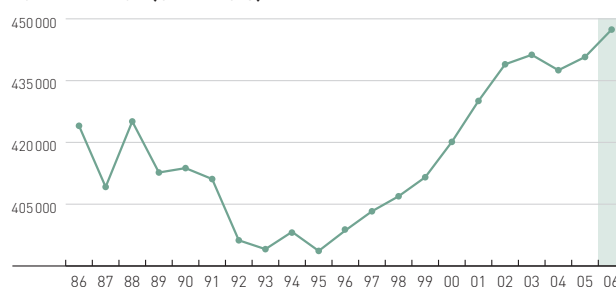
En 1997, l'AMT a produit un plan stratégique précisant les objectifs, les priorités et les résultats attendus pour 2007 dans le développement des transports collectifs. S'appuyant sur une évaluation des travaux et des démarches entreprises ces dernières années, l'AMT élaborera, en 2007, un plan stratégique présentant une nouvelle vision sur 10 ans (2007-2017) du développement du transport métropolitain pour la grande région de Montréal. Pour ce faire, elle intégrera entre autres les systèmes de transport intelligents (STI), 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.

Mobilité MÉTROPOLITAINE

Les indicateurs d'achalandage

De 1986 à 1995, l'achalandage annuel du transport en commun (métro, autobus, trains de banlieue) a connu une baisse moyenne de 1 %. Depuis 1996, grâce entre autres à un partenariat actif avec les différents organismes de transport, la tendance s'est heureusement inversée : l'achalandage connaît une remontée constante qui totalise une hausse de 12,2 % en 11 ans, soit une hausse annuelle moyenne de 1,2 %.

ACHALANDAGE (en milliers)



CROISSANCE DE L'ACHALANDAGE EN 2006

- 1,5 % pour tous les transports collectifs
- 3,2 % pour les trains de banlieue
- 18,0 % pour les autobus express métropolitains

L'information sur la mobilité et le transport métropolitain

Une planification stratégique du développement des services de transport collectif étant tributaire d'une bonne connaissance des besoins en transport, l'AMT gère un programme d'enquêtes et sondages qui s'articule autour de quatre grandes catégories :

Les enquêtes Origine-Destination (O-D) régionales : réalisées par entrevues téléphoniques tous les cinq ans en collaboration avec les autres partenaires en transport de la grande région de Montréal, elles permettent de dresser un portrait fidèle des déplacements des personnes dans la région métropolitaine. La prochaine enquête se tiendra en 2008.

Les enquêtes à bord des trains de banlieue et des autobus : réalisées régulièrement, elles permettent de suivre les habitudes et les besoins en déplacement de sa clientèle.

Les enquêtes en entreprises : elles permettent d'alimenter les analyses des questions de transport par rapport aux lieux de travail. Ces enquêtes sont utiles pour planifier les programmes-employeurs ainsi que l'ajustement de l'offre de service en fonction des besoins de certaines entreprises.

Les sondages d'opinion : réalisés dans le cadre de projets précis, ces sondages permettent d'analyser les besoins et de cibler les actions.



Nos ATOUTS

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

À sa création, l'AMT s'est vu confier la gestion du réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine de Montréal. 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.

EN BREF

15,0 M d'achalandage

5 lignes

50 gares

39 stationnements incitatifs

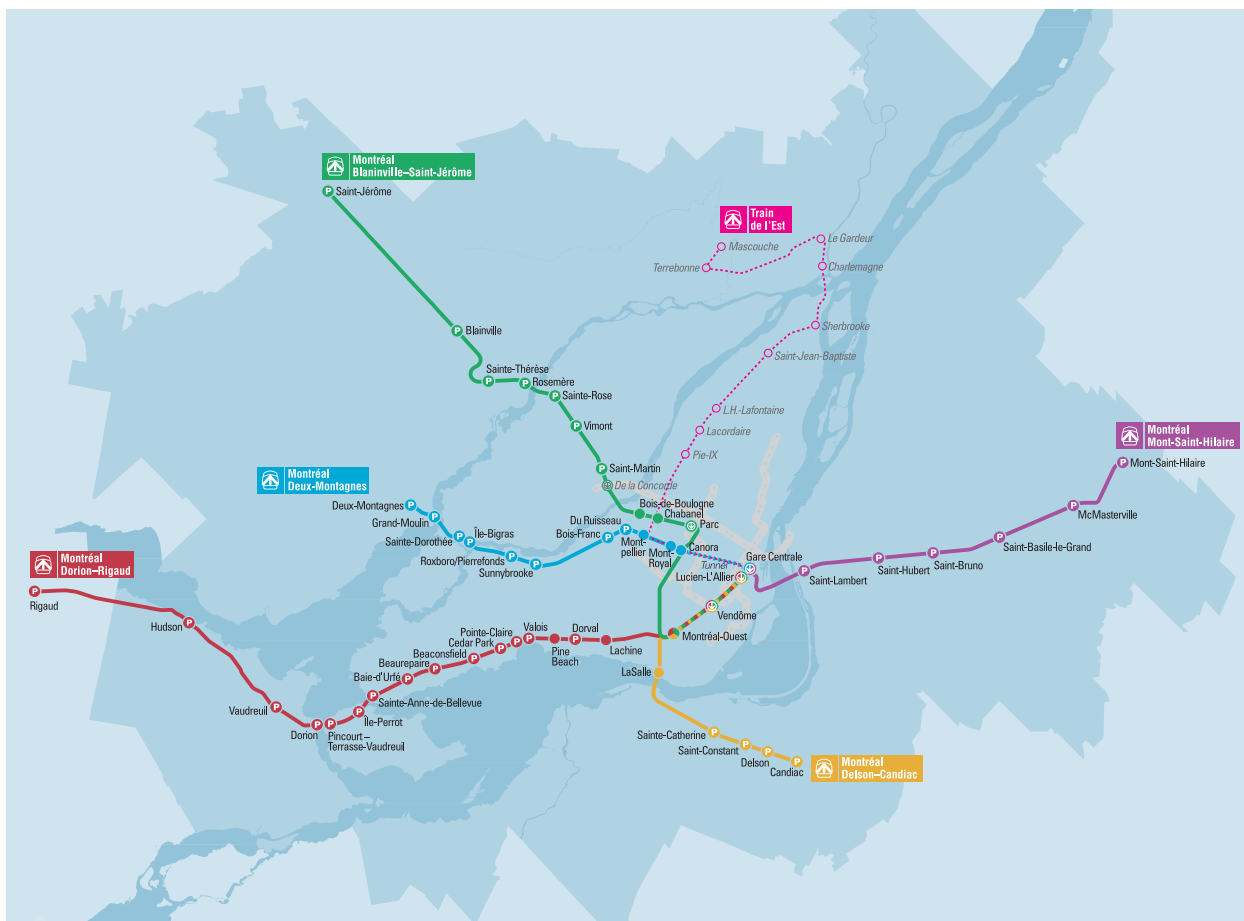
14 505 places de stationnement

Après 11 années d'existence, au cours desquelles l'achalandage du réseau de trains de banlieue a plus que doublé, 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. Pour maintenir et développer le réseau dans les prochaines années, l'investissement requis est de l'ordre de 615,4 M\$.

Par ailleurs, s'appuyant sur des sondages périodiques sur les attentes des clients, l'AMT consolide régulièrement les services offerts aux usagers, adaptant le nombre de départs et de places de stationnement, et améliorant la sécurité et la fiabilité du réseau.

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.¹

¹ D'après les résultats d'achalandage de 2005 compilés par l'*American Public Transportation Association* (APTA)



Train de banlieue
 Train de banlieue projeté
 ● Gare
 P Gare avec stationnement incitatif
 C Gare intermodale
 ○ Gare projetée

PROJETS TERMINÉS EN 2006

- Prolongement de la ligne Blainville vers Saint-Jérôme et la construction de la gare Saint-Jérôme
- Aménagement temporaire de la gare Vimont
- Construction de la gare Chabanel
- Révision des voitures de train de la série 900
- Allongement des quais de la gare Pointe-Claire
- Réfection des infrastructures ferroviaires (subdivision Westmount)

PROJETS EN COURS EN 2006

- Réalisation d'études pour la construction du Train de l'Est (appel de propositions pour l'acquisition de locomotives et de voitures à deux étages)
- Étude et construction de la gare permanente Saint-Hubert
- Aménagement permanent de la gare Saint-Lambert
- Études en vue de la construction d'un centre d'entretien
- 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

RÉSULTATS 2006

- Achalandage des cinq lignes de trains de banlieue : 15,0 M, soit une hausse de 3,2% par rapport à 2005
- Recettes provenant des trains de banlieue : 41,1 M\$
- Ratio d'autofinancement des trains de banlieue : 48,9 %



RTMA

(RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS)

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.

EN BREF

19 AXES MÉTROPOLITAINS

2 EXPRESS MÉTROPOLITAINS

29 VOIES RÉSERVÉES
83,4 km

13 TERMINUS
201 quais

19 STATIONNEMENTS INCITATIFS
10 495 places

Les équipements

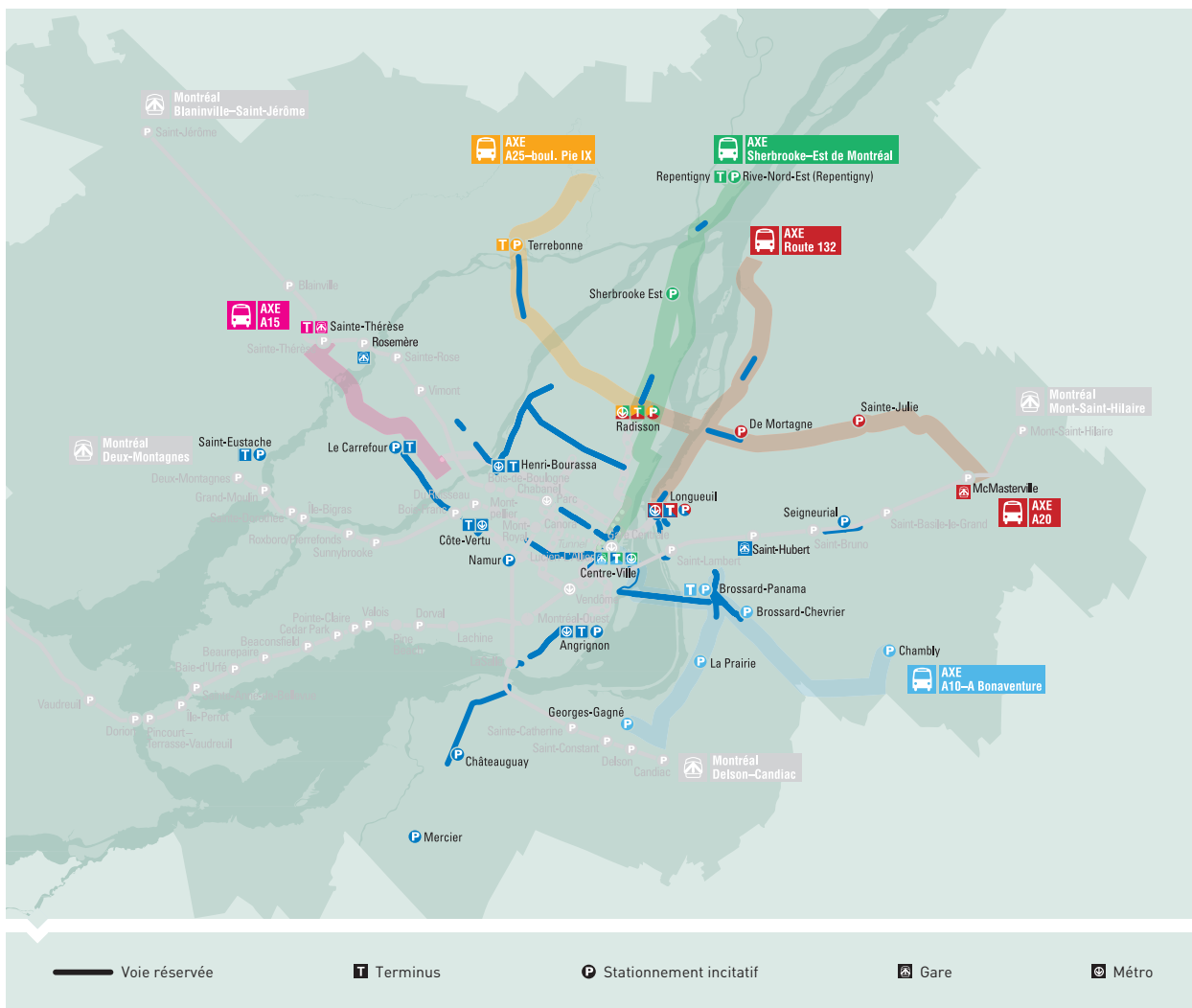
Les terminus métropolitains sont des lieux de correspondance qui permettent de passer d'un circuit local à un circuit de nature métropolitaine, ou encore vers le métro et le train de banlieue grâce à un transfert modal efficace.

Les stationnements incitatifs sont exclusivement réservés aux clients des transports collectifs, qui peuvent y laisser leur voiture, le plus souvent gratuitement, pour poursuivre leur trajet en transport collectif.

Les voies réservées aux autobus, et parfois aux taxis et au covoiturage, permettent de diminuer les temps de parcours et d'assurer une régularité des services.

Les services

Les autobus express métropolitains sont des circuits qui offrent une liaison rapide entre les différents territoires des organismes de transport.



PROJETS TERMINÉS EN 2006

- Réalisation de la voie réservée intégrée à l'échangeur Taschereau (axe A10)
- Réalisation de la voie réservée Carrie-Derrick (axe A10)
- Agrandissement du stationnement Sainte-Julie

PROJETS EN COURS EN 2006

- Voies réservées A25 – Phase II et axe Notre-Dame/Concorde à Laval
- Mesures préférentielles Cathédrale et Sherbrooke/A25
- Stationnement et terminus Boucherville
- Stationnement et terminus Sainte-Julie
- Agrandissement du stationnement Terrebonne
- Terminus et stationnements Cartier et Montmorency
- Réalisation de projets d'entretien majeur pour le maintien en état des infrastructures du réseau

RÉSULTATS 2006

- Achalandage des autobus express métropolitains : 1,1 M, soit une hausse de 18 % par rapport à 2005
- Recettes provenant des autobus express métropolitains : 1,7 M\$
- Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains : 55,8 %



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 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.

EN BREF

PROLONGEMENT DU MÉTRO VERS LAVAL

Maître d'œuvre : AMT

Réalisation : groupe SGTm (SNC-Lavalin, Tecsult 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\$

Rénovation 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 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 sont progressivement remplacés ou remis à neuf : 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 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 %).

Prolongement de la ligne 2 du réseau de métro de Montréal vers Laval

L'AMT agit comme maître d'œuvre dans la réalisation du prolongement de la ligne 2 du métro vers Laval depuis mars 2002.

ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX AU 31 DÉCEMBRE 2006

- Avancement global du projet : 95 %
- Station Montmorency : 97 %, Station Cartier : 92 %, Station 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.

Amélioration de la sécurité

Les installations de l'AMT (gares, stationnements, terminus) font l'objet d'interventions en matière de sécurité des personnes et des biens. En effet, par la présence de caméras, de patrouilles en voiture et 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



Promotion ET COMMUNICATION

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.

LES MOYENS UTILISÉS

Campagnes de promotion
des transports collectifs

Journée internationale
En ville, sans ma voiture !

Réflexion sur le développement durable

Fidélisation de la clientèle

Pour inciter les citoyens à modifier leurs choix de déplacements, et en parallèle à la consolidation des services offerts, l'AMT 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.

Depuis 2000, l'AMT a aussi développé la démarche allégo, qui consiste à promouvoir auprès des employés d'autres façons de se déplacer que l'auto en solo ; elle assiste les entreprises et organismes qui désirent l'implanter.

LES RÉALISATIONS 2006

- Présentation de la 4^e édition de la journée *En ville, sans ma voiture !*
- Poursuite de la démarche allégo
- Création d'un programme de fidélisation de la clientèle
- Sensibilisation des élus
- 11 escapades en train grand public et 6 escapades jeunesse



Nos 8 sources DE FINANCEMENT

EN 2006	FONDS D'EXPLOITATION
101,6 M\$	REMISES GOUVERNEMENTALES Elles 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 le territoire de l'AMT. OBJECTIF : soutenir financièrement les réseaux de métro, de transport métropolitain par autobus et de trains de banlieue.
63,7 M\$	RECETTES DES TITRES DE TRANSPORT MÉTROPOLITAINS Ces titres émis par l'AMT donnent accès au réseau régional de transport collectif, selon une tarification zonale inclusive. OBJECTIF : percevoir les recettes de ces titres et les redistribuer aux organismes de la région, proportionnellement aux distances parcourues par les usagers sur les réseaux de chacun des organismes de transport.
41,1 M\$	RECETTES PROVENANT DES USAGERS DES TRAINS DE BANLIEUE L'AMT perçoit les recettes des cartes TRAIN donnant accès exclusivement au réseau de trains de banlieue. OBJECTIF : financer en partie le service de trains de banlieue.
1,7 M\$	RECETTES PROVENANT DES USAGERS DES AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS L'AMT perçoit les recettes des titres utilisés exclusivement pour les autobus express métropolitains. OBJECTIF : financer en partie le service d'autobus express métropolitains.
32,0 M\$	CONTRIBUTIONS MUNICIPALES Les municipalités desservies par les trains de banlieue et les autobus express métropolitains font une contribution en proportion des services accessibles. OBJECTIF : participer au financement des services offerts.
6,6 M\$	SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC Le gouvernement du Québec verse annuellement des subventions à l'AMT. OBJECTIF : financer le service de la dette des trains de banlieue et des équipements métropolitains, ainsi que le transport adapté.
1,0 M\$	RESSOURCES EN PROVENANCE DES ORGANISMES DE TRANSPORT Les organismes de transport qui utilisent des terminus, des voies réservées et des billetteries métropolitaines font une contribution égale à 7,5 % des coûts d'exploitation et de gestion de ces équipements métropolitains. OBJECTIF : répartir les coûts d'exploitation et de gestion des infrastructures métropolitaines.
2,1 M\$	AUTRES REVENUS L'AMT compte des revenus connexes, comme les revenus d'intérêts.
FONDS D'IMMOBILISATIONS	
173,0 M\$	SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC Le gouvernement du Québec subventionne la réalisation de la majorité des projets d'immobilisations à hauteur de 75 %.
20,3 M\$	CONTRIBUTIONS MUNICIPALES Les municipalités de tout le territoire contribuent au Fonds d'immobilisations de l'AMT, à raison de 0,01 \$ par 100 \$ de la richesse foncière uniformisée. OBJECTIF : financer la partie non subventionnée des dépenses d'immobilisations des équipements et des réseaux régionaux.

Distribution des remises GOUVERNEMENTALES

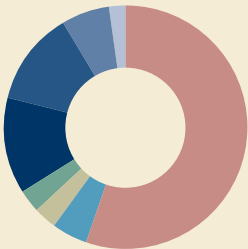
En 2006, les remises gouvernementales totalisent 100,6 M\$ (+1,3 % par rapport à 2005). Les revenus provenant de la taxe sur l'essence (1,5 ¢/litre) sont de 51,3 M\$ (+0,7 %) et ceux provenant du droit sur l'immatriculation (30 \$), nets des frais de gestion de 1,0 M\$ payables à la SAAQ, s'élèvent à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

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



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.

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	—

Système 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 différents. 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.

CARTE TRAM

La carte TRAM est le titre de transport mensuel intégré, qui donne aux usagers accès aux réseaux de trains de banlieue, d'autobus et de métro.

HARMONISATION DES CONDITIONS TARIFAIRES

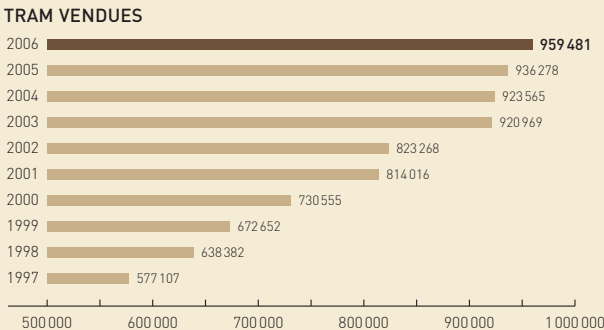
Sous l'impulsion donnée par la modernisation prochaine des équipements de vente et de perception des recettes à l'échelle de la région métropolitaine, l'AMT dirige d'importants efforts pour l'harmonisation des conditions tarifaires qui sont en cours dans la région, notamment l'harmonisation des zones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

EN BREF

- 3 modes de transport (métro, train, autobus)
- 8 zones tarifaires
- 14 organismes de transport
- 94 municipalités (8 hors territoire)
- 11 billetteries métropolitaines
- 400 points de vente sur l'ensemble du territoire

CARTE TRAM EN 2006

Vente de cartes TRAM de 91,4 M\$, soit une croissance de 8,4 % des revenus, et 7,1 M\$ de plus redistribués aux organismes de transport de la région métropolitaine



Actifs de l'AMT

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (PASSAGERS TRAIN)		
LIGNES MONTRÉAL/		STATIONNEMENTS 2006	PLACES VÉLOS 2006	PLACES AUTOS 2006	RÉSULTATS 2006	OBJECTIF 2007	VARIATION 2006/2005
Deux-Montagnes	12	8	382	5 496	7 809 700	7 809 700	2,1 %
Dorion-Rigaud	19	15	346	3 082	3 166 000	3 229 300	2,9 %
Blainville-Saint-Jérôme	8+3 ¹	6	188	2 793	2 134 100	2 347 500	7,9 %
Mont-Saint-Hilaire	6+1 ²	6	121	2 368	1 398 800	1 426 800	3,0 %
Delson-Candiac	5+3 ¹	4	67	766	537 600	564 500	2,9 %
GRAND TOTAL	49	39	1 104	14 505	15 046 200	15 377 800	3,2 %

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE TRAIN (MONTANTS/DESCENDANTS)	
MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES	PLACES VÉLOS 2006	PLACES AUTOS 2006	ACHALANDAGE AUTOS 2006	% D'OCCUPATION RÉS. 2005	% D'OCCUPATION PRÉV. 2006	RÉSULTATS 2006	VARIATION 2006/2005
Deux-Montagnes	137	1 100	262 900	92 %	94 %	1 535 900	7,0 %
Grand-Moulin	37	275	60 400	91 %	87 %	463 100	6,3 %
Sainte-Dorothée	21	1 023	16 700	91 %	93 %	1 067 500	8,3 %
Île-Bigras	15	68	241 600	92 %	97 %	160 600	-3,6 %
Roxboro-Pierrefonds	51	776	194 600	85 %	99 %	1 542 400	1,7 %
Sunnybrooke	21	410	99 400	93 %	96 %	847 700	1,1 %
Bois-Franc	28	754	169 400	86 %	89 %	782 400	0,4 %
Du Ruisseau	14	1 090	247 400	88 %	90 %	758 500	-3,2 %
Montpellier	14	—	—	—	—	635 700	0,1 %
Mont-Royal	30	—	—	—	—	666 600	-7,4 %
Canora	14	—	—	—	—	341 000	-2,3 %
Gare Centrale ²	—	—	—	—	—	6 817 800	2,5 %
TOTAL	382	5 496	1 292 300	89 %	93 %	15 619 400	2,1 %

MONTRÉAL/DORION-RIGAUD							
Rigaud	7	130	1 600	4 %	5 %	8 000	8,1 %
Hudson	7	36	6 500	67 %	71 %	22 500	19,7 %
Vaudreuil	14	321	62 100	87 %	75 %	237 100	54,8 %
Dorion	10	140	18 000	54 %	51 %	172 000	-2,5 %
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	22	193	31 300	42 %	67 %	130 300	22,7 %
Île-Perrot	14	150	31 300	47 %	82 %	114 700	27,3 %
Sainte-Anne-de-Bellevue	28	336	47 700	71 %	56 %	226 200	-7,1 %
Baie-d'Urfé	15	72	14 000	73 %	77 %	76 200	3,5 %
Beaurepaire	30	30	8 300	100 %	100 %	138 600	9,1 %
Beaconsfield	79	465	108 000	96 %	92 %	703 000	-2,9 %
Cedar Park	22	27	6 900	100 %	100 %	209 900	2,0 %
Pointe-Claire	24	645	90 000	52 %	55 %	302 400	2,6 %
Valois	14	115	25 500	60 %	88 %	248 800	5,5 %
Pine Beach	16	—	—	—	—	110 200	13,0 %
Dorval	8	402	74 700	80 %	73 %	270 900	-10,9 %
Lachine	20	—	—	—	—	194 100	-1,3 %
Montréal-Ouest ¹	8	20	4 500	80 %	89 %	456 600	-0,9 %
Vendôme ¹	5	—	—	—	—	1 074 500	0,9 %
Lucien-L'Allier ¹	3	—	—	—	—	1 635 400	4,0 %
TOTAL	346	3 082	530 400	67 %	68 %	6 332 000	2,9 %

MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME							
Blainville	26	582	123 800	83 %	84 %	425 000	2,9 %
Sainte-Thérèse	55	664	149 900	85 %	89 %	612 800	13,7 %
Rosemère	39	401	83 000	84 %	82 %	450 700	4,7 %
Sainte-Rose	21	756	111 000	78 %	58 %	381 100	5,9 %
Vimont	7	200	4 800	—	58 %	15 400	—
Saint-Martin	7	190	46 200	95 %	96 %	250 300	10,3 %
Bois-de-Boulogne	7	—	—	—	—	150 900	20,6 %
Parc	26	—	—	—	—	1 349 700	4,8 %
Montréal-Ouest ¹	—	—	—	—	—	53 100	25,8 %
Vendôme ¹	—	—	—	—	—	141 100	16,3 %
Lucien-L'Allier ¹	—	—	—	—	—	437 900	7,0 %
TOTAL	188	2 793	518 600	63 %	78 %	4 268 200	7,9 %

MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE							
Mont-Saint-Hilaire	14	444	77 600	66 %	69 %	258 000	8,4 %
McMasterville	28	450	72 000	61 %	63 %	311 600	5,1 %
Saint-Basile-le-Grand	28	374	64 400	75 %	68 %	251 700	8,0 %
Saint-Bruno	14	555	68 400	49 %	49 %	240 800	-4,8 %
Saint-Hubert	14	225	56 800	79 %	100 %	158 400	12,5 %
Saint-Lambert	23	320	67 000	63 %	83 %	183 200	-7,9 %
Gare Centrale ²	—	—	—	—	—	1 394 100	2,9 %
TOTAL	121	2 368	406 200	63 %	68 %	2 797 500	3,0 %

MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC							
Candiac	7	110	9 600	31 %	35 %	28 400	195,8 %
Delson	14	110	4 900	51 %	18 %	38 600	-32,2 %
Saint-Constant	14	107	17 400	41 %	64 %	160 600	9,7 %
Sainte-Catherine	28	439	64 600	59 %	58 %	253 500	-0,5 %
LaSalle	4	—	—	4 %	—	67 000	7,2 %
Montréal-Ouest ¹	—	—	—	—	—	27 400	-19,6 %
Vendôme ¹	—	—	—	—	—	225 900	8,8 %
Lucien-L'Allier ¹	—	—	—	—	—	273 900	-0,4 %
TOTAL	67	766	96 500	52 %	50 %	1 075 200	2,8 %

GRAND TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	1 104	14 505	2 844 000	77 %	78 %	30 092 300	3,2 %
----------------------------------	-------	--------	-----------	------	------	------------	-------

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 (PASSAGERS AUTOBUS)		
		STATIONNEMENTS	PLACES	PLACES	RÉSULTATS	OBJECTIF	VARIATION
		2006	VÉLOS 2006	AUTOS 2006			
Express Chevrier	3	1	15	1 974	869 700	974 100	21,4 %
Express Le Carrefour	11	1	35	478	279 400	293 400	8,5 %
GRAND TOTAL	14	2	50	2 452	1 149 200	1 267 500	18,0 %

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

	AUTOBUS		ACHALANDAGE (MONTANTS/DESCENDANTS)	
	RÉSEAUX	CIRCUITS	RÉSULTATS	VARIATION
			2006	2006/2005
Angrignon	4	23	6 677 635	-2,7 %
Brossard	4	38	2 091 261	2,5 %
Côte-Vertu	3	21	11 266 780	4,4 %
Henri-Bourassa Nord	3	30	9 272 778	8,2 %
Henri-Bourassa Sud	1	11	7 581 288	3,6 %
Le Carrefour	2	10	691 716	9,3 %
Longueuil	5	55	11 927 781	7,3 %
Radisson	3	17	3 864 991	1,5 %
Repentigny	1	15	3 13 807	14,9 %
Centre-Ville	10	82	10 457 508	7,7 %
Saint-Eustache	2	7	219 434	-2,3 %
Sainte-Thérèse	2	14	817 623	-4,5 %
Terrebonne	1	20	1 432 075	12,7 %
TOTAL	41	343	66 614 677	4,9 %

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉFÉRENTIELLES		VOIES RÉSERVÉES (KM)	
			POINTE	POINTE
			DU MATIN	DU SOIR
A20		—	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	6,2	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		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					ACHALANDAGE AUTO	VARIATION
	PLACES	PLACES	ACHALANDAGE	% D'OCCUPATION	% D'OCCUPATION		
	VÉLOS 2006	AUTOS 2006	AUTOS 2006	RES. 2005	PRÉV. 2006		
Angrignon	68	733	118 100	63 %	64 %		1,1 %
Brossard-Chevrier	15	1 974	327 600	52 %	66 %		25,4 %
Brossard-Panama	76	931	249 800	93 %	96 %		-8,8 %
Chambly	7	287	55 700	75 %	77 %		20,0 %
Châteauguay	14	350	65 300	72 %	74 %		2,5 %
De Montagne	15	125	15 300	38 %	48 %		28,6 %
Georges-Gagné	14	422	72 400	61 %	68 %		11,4 %
La Prairie	7	524	98 800	76 %	75 %		-1,6 %
Le Carrefour	35	478	10 600	9 %	9 %		-5,4 %
Longueuil	539	1 838	321 400	83 %	69 %		-16,3 %
Mercier	—	43	7 700	65 %	71 %		10,0 %
Namur	8	428	102 700	90 %	95 %		6,1 %
Radisson	14	527	134 100	97 %	100 %		4,1 %
Repentigny	15	268	37 100	75 %	55 %		5,7 %
Seigneurial	25	125	12 400	40 %	39 %		-0,8 %
Saint-Eustache	31	20	2 300	45 %	46 %		—
Sainte-Julie	14	281	45 100	100 %	88 %		-27,0 %
Sherbrooke	—	325	36 800	51 %	45 %		-11,8 %
Terrebonne	27	816	145 600	74 %	78 %		9,2 %
TOTAL	924	10 495	1 858 800	71 %	70 %		0,3 %
	2 028	25 000	4 702 800	74 %	75 %		—

Notre mission	3
Notre expertise	4
Notre conseil d'administration	5
Notre direction générale	5
Planification et innovations	6
Mobilité métropolitaine	7
Nos atouts	9
Réseau de trains de banlieue	10
RTMA (Réseau de transport métropolitain par autobus)	12
Notre engagement	15
Réseau de métro de Montréal	16
Sûreté et sécurité	17
Promotion et communication	18
Nos 8 sources de financement	20
Distribution des remises gouvernementales	21
Fonds d'exploitation	22
Système de transport métropolitain	23
Actifs de l'AMT	24



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

