

RAPPORT ANNUEL ●

TRANSFORMER LA MOBILITÉ



● 2015

La mission de l'AMT : accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.

VISION
2020

- AXE 1 Des déplacements simplifiés pour la clientèle
- AXE 2 Des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie
- AXE 3 Un réseau métropolitain rapide et multimodal

UNE ANNÉE CHARNIÈRE

où le client demeure au centre de nos préoccupations



En 2015, année durant laquelle une grande restructuration des transports collectifs dans la région métropolitaine a été annoncée, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a su garder le cap sur son objectif le plus important : le service au client. Fidèle à sa mission, et pour le plus grand bénéfice des utilisateurs des transports collectifs, elle a travaillé au quotidien à transformer la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal.

LA PONCTUALITÉ – Le respect des horaires est un bon baromètre de la qualité de service et, à ce chapitre, l'AMT a tenu sa promesse : avec un taux de ponctualité de 95,8% de ses trains de banlieue en 2015, elle dépasse même de près de 1% son engagement initial.

L'EXPÉRIENCE CLIENT, UNE PRÉOCCUPATION QUOTIDIENNE – Depuis plusieurs années, l'AMT multiplie les initiatives pour améliorer l'expérience qu'elle souhaite faire vivre à ses clients, aussi bien à bord des trains que lors de leurs visites en billetterie ou lorsqu'ils consultent nos différents outils d'information.

Un de nos plus récents succès est la mise en place du concept de zone tranquillité, un étage réservé à bord des trains qui permet de voyager dans le calme. Après les lignes Mont-Saint-Hilaire, Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Mascouche en 2014, ce service a été implanté en 2015 sur la ligne Candiac. Cette initiative a d'ailleurs été élaborée sous la recommandation de notre Conseil-client, un groupe d'usagers passionnés par les transports collectifs, qui nous font connaître les besoins et préoccupations de la clientèle.

Avec la révolution numérique des dernières années, l'information en temps réel est aussi devenue incontournable : elle se décline sous des formes variées, ce qui permet au client de se tenir au courant du service avant son départ et tout au long de son déplacement : site Web de l'AMT, site mobile, affichage dynamique en gare, comptes Twitter, etc. La nouveauté cette année : l'application mobile AMT Chrono qui permet au client de visualiser la position de son train sur une carte interactive à même son écran de téléphone ou de tablette !

LA LIGNE MASCOUCHE : LE CAP DU PREMIER ANNIVERSAIRE EST PASSÉ ! – Il y a plus d'un an maintenant, plus exactement le 1^{er} décembre 2014, l'AMT inaugurerait avec fierté la toute nouvelle ligne de trains de banlieue Mascouche. Au fil des mois, les nouveaux clients ont pu découvrir les avantages de ce mode de transport fiable et confortable, et ont changé durablement leurs habitudes de déplacements : à l'automne 2015, le nombre de déplacements quotidiens se chiffrait déjà à plus de 6 400, signe que cette nouvelle desserte ferroviaire répond à un réel besoin dans ce secteur géographique de l'est de Montréal et de la couronne est.

Par ailleurs, l'AMT travaille très fort pour finaliser les travaux afin de rendre la ligne totalement accessible aux personnes à mobilité réduite, ce qui devrait être chose faite au cours des prochains mois, à l'exception de la gare Sauvé dont l'édicule sera construit durant l'année 2016.

L'ACHALANDAGE DE L'AMT : +5,3% EN 2015 – Services de trains et d'autobus express confondus, l'AMT a enregistré en 2015 une hausse significative de son achalandage de 5,3%. Le succès de la nouvelle ligne Mascouche, en bonne partie responsable de cette hausse globale, vient souligner à propos que c'est en augmentant l'offre de service, là où les besoins se font sentir, qu'on peut fidéliser une nouvelle clientèle. D'ailleurs, depuis 1996, le réseau de trains de banlieue est passé de deux à six lignes au fil des ans et l'achalandage a suivi, avec une croissance très enviable de 171% sur 20 ans.

LES GRANDS PROJETS – En décembre 2015, le Centre de maintenance Lachine a commencé ses activités d'entretien régulier et de réparations majeures des trains qui circulent sur les voies du Canadien Pacifique (lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac). Le nouveau centre à la fine pointe de la technologie, composé d'équipements de classe mondiale, est indispensable pour garantir la fiabilité du matériel roulant, et ce dans un contexte de croissance du service et des besoins. La construction d'un second centre de maintenance a été lancée en 2015, cette fois à Pointe-Saint-Charles, pour l'entretien des trains circulant sur les voies du Canadien National (lignes Deux-Montagnes, Mascouche et Mont-Saint-Hilaire).

Autre grand projet démarré en 2015 : le Service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX. Ce projet, mené conjointement avec la Ville de Montréal, suit les différentes étapes de planification requises. Notamment, les travaux de construction de la première station, nommée AMOS, ont d'ores et déjà commencé : ce « prototype grandeur nature » permettra de valider la fonctionnalité de ce nouveau concept de station, bien différent d'un arrêt d'autobus traditionnel : par exemple, la longueur de la station sera assez grande pour accueillir un autobus articulé au centre de la voie du boulevard Pie-IX!

Enfin, du côté du réseau de métro, l'étude du prolongement de la ligne bleue poursuit son cours. Le dossier d'opportunité a été révisé à l'hiver 2016 par les différents partenaires gouvernementaux. Il sera déposé officiellement au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) au cours des prochaines semaines. Cette étape d'analyse et de décision gouvernementale déterminera si nous allons plus loin dans la réalisation de ce dossier.

LES CHANGEMENTS LÉGISLATIFS – En juin 2015, le projet de loi visant à permettre à la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) de réaliser des infrastructures de transport collectif a été adopté. En conséquence, deux projets lui ont été confiés, à savoir un système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain et un second dans l'ouest de l'île de Montréal. Tout au long de l'année, l'AMT a collaboré avec CDPQ Infra, la filiale de la CDPQ créée en juillet 2015, pour faciliter le transfert des dossiers et des études déjà réalisées.

Par ailleurs, l'année 2016 devrait être marquée par un changement majeur de la gouvernance des transports collectifs dans la région métropolitaine. Au moment d'écrire ces lignes, l'étude du projet de loi 76 était toujours en cours à l'Assemblée nationale. D'ici à ce que les changements soient effectifs, l'AMT continuera d'offrir à la clientèle un service répondant aux plus hauts standards de qualité. Elle assure aussi le gouvernement du Québec de tout son soutien durant la période de transition qui s'annonce.

L'EXPERTISE DE L'AMT RECONNUE – Depuis 1996, le travail de l'AMT a été primé à maintes reprises, tant sur la scène nationale qu'à l'échelle internationale. Ceci n'est pas le fruit du hasard, mais plutôt la mise en lumière de l'expertise et de la mobilisation des employés de l'AMT à livrer un travail d'excellence, pour le bien de la collectivité. Je souhaite les saluer et les remercier pour leur apport inestimable aux succès que connaît l'Agence. Ils sont l'essence même de nos projets. Des projets et initiatives menés avec respect, transparence et intégrité, réalisés en concertation avec le public, les partenaires en transport collectif et les instances gouvernementales. Notre rapport annuel 2015 en témoigne. Bonne lecture!



Paul Côté

Président-directeur général

PROJET DE LOI 76

Le 12 novembre 2015, le gouvernement du Québec a déposé à l'Assemblée nationale le projet de loi 76: Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Ce projet de loi modifie l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal en prévoyant un nouveau partage des compétences pour favoriser la mobilité des personnes, notamment par l'institution de deux organismes, dont l'un est dédié à la planification des services et l'autre à l'exploitation de certains de ceux-ci.

Les mesures prévues visent particulièrement à :

- définir une vision cohérente et à long terme des services de transport collectif
- assurer une planification adéquate et optimale de ces services en les coordonnant et en favorisant les meilleures pratiques en cette matière afin d'accroître l'efficacité et l'efficacité des différents réseaux de transport
- favoriser et simplifier l'accès aux différents services pour les usagers, incluant ceux à mobilité réduite, en misant sur l'intermodalité et en assurant l'intégration tarifaire
- faciliter la collaboration et la cohésion entre les différents intervenants en matière de transport collectif et les municipalités locales



Sommaire

ACHALANDAGE

Avec vous, c'est toujours mieux	7-11
L'achalandage de l'AMT : +5,3% en 2015	8
Les indicateurs de performance 2015	9
Les équipements et infrastructures de l'AMT en 2015	10

EXPÉRIENCE CLIENT

Vous êtes le chouchou	12-18
Services : la qualité avant tout	13
Information : en continu et en temps réel	16

RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

Du nouveau pour vous	19-36
Trains de banlieue : le réseau se consolide	20
Autobus : on ouvre la voie	30
Métro : prolongement de la ligne bleue à l'étude	36

OFFRE DE SERVICE

Vous avez le choix	37-43
Mobilité Montréal : des solutions pour éviter les bouchons	38
Offres tarifaires : stimuler l'essai des transports collectifs	39
Stationnements incitatifs : plus de 35 000 places disponibles	40
Accessibilité universelle : on y travaille !	41
Transport adapté : de plus en plus convivial	43

PROMOTION ET COMMUNICATION

En dialogue avec vous	44-53
Promotion : services bien annoncés, services utilisés	45
Consultations : en conversation avec nos clients et partenaires	49
Événements : pleins feux sur les transports collectifs	50
Prix et distinctions : une expertise reconnue	52

GOUVERNANCE	54
-------------	----

FINANCES	64
----------	----

ÉTATS FINANCIERS 2015	69
-----------------------	----

ACHALANDAGE

AVEC VOUS,
C'EST TOUJOURS
MIEUX

Accroître l'achalandage des transports collectifs,
c'est travailler à améliorer la qualité de vie urbaine, à
soutenir l'économie et à préserver l'environnement.

L'ACHALANDAGE DE L'AMT : +5,3% EN 2015

En cumulant les résultats de fréquentation des trains de banlieue et des autobus express métropolitains, l'AMT a enregistré une hausse significative de son achalandage de 5,3% en 2015. Ce résultat illustre notamment l'effet combiné de la popularité croissante de la ligne Mascouche, qui a complété en décembre sa première année d'exploitation, et les hausses observées sur les lignes Saint-Jérôme et Candiac.



TRAINS DE BANLIEUE – En 2015, le réseau a enregistré plus de 18,8 millions de déplacements, soit une hausse de 5,8% par rapport à 2014. Après un an d'exploitation, la ligne Mascouche a fidélisé une nouvelle clientèle : de 5000 déplacements à sa mise en service en décembre 2014, l'achalandage quotidien moyen est passé à plus de 6400 au cours de l'automne. Concernant les autres lignes, l'achalandage est en progression sur la ligne Saint-Jérôme (+2,1%) et sur la ligne Candiac (+1,5%); la courbe s'infléchit sur les lignes Deux-Montagnes (-2,3%), Vaudreuil-Hudson (-2,0%) et Mont-Saint-Hilaire (-0,1%).



AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAIN – En 2015, la ligne d'autobus express Chevrier a enregistré plus de 1,5 million de déplacements, en baisse de 0,6% par rapport à 2014.

VOIES RÉSERVÉES MÉTROPOLITAINES – En 2015, plus de 22,7 millions de déplacements ont été effectués sur les quelque 100 km de voies réservées aux autobus locaux et métropolitains. Plus de 160 lignes d'autobus circulent quotidiennement sur les voies réservées métropolitaines, ce qui offre un service plus performant aux près de 100800 clients qui les fréquentent aux heures de pointe.

TERMINUS MÉTROPOLITAINES – En 2015, les 15 terminus métropolitains, où convergent plusieurs services d'autobus, ont enregistré près de 73,7 millions de passages (-3,4% par rapport à 2014).

L'achalandage métropolitain en 2015 : 514,7 millions de déplacements, en baisse de 0,5%



1996

6,9 M de déplacements

Réalisation de la 7^e enquête Origine-Destination (OD)

8^e enquête (OD)

Les équipements et infrastructures de l'AMT en 2015

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

EN BREF	GARES		STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE (passagers train)		
							RÉSULTATS 2015	VARIATION 2015/2014	
	2015	2015	2015	2015	2015	2015			
LIGNES									
Deux-Montagnes	12	8	420	185	8	521	5 964	7 495 900	-2,3%
Vaudreuil-Hudson	18	14	-	18	-	678	3 237	3 689 800	-2,0%
Saint-Jérôme	10+3	7	97	27	8	356	3 556	2 924 900	2,1%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6	-	24	6	405	3 520	2 300 700	-0,1%
Candiac	5+3	4	-	15	-	180	1 468	1 093 100	1,5%
Mascouche ¹	10+3	8	-	24	-	373	2 953	1 319 900	-
TOTAL	61	47	517	293	22	2 513	20 698	18 824 300	5,8%
EN DÉTAIL	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE (montants/descendants)			
						ACHALANDAGE 2015	TAUX D'OCCUPATION 2015	RÉSULTATS 2015	VARIATION 2015/2014
	2015	2015	2015	2015	2015				
DEUX-MONTAGNES									
Deux-Montagnes	247	1 256	249	123	2	277 000	88%	1 561 700	-4,1%
Grand-Moulin	44	304	-	33	-	74 000	97%	486 400	0,3%
Sainte-Dorothée	45	1 101	-	6	-	258 800	93%	953 700	-3,1%
Île-à-Bigras	15	65	-	2	-	16 300	100%	151 800	-7,3%
Roxboro-Pierrefonds	51	918	171	7	2	204 900	89%	1 349 600	-1,3%
Sunnybrooke	28	515	-	5	2	126 100	97%	788 100	-
Bois-Franc	21	742	-	4	2	176 700	95%	829 800	-0,3%
Du Ruisseau	21	1 063	-	5	-	225 800	84%	695 100	-1,6%
Montpellier	28	-	-	-	-	-	-	591 500	-8,0%
Mont-Royal	7	-	-	-	-	-	-	608 600	0,8%
Canora	14	-	-	-	-	-	-	421 500	-8,7%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	6 553 900	-2,0%
SOUS-TOTAL	521	5 964	420	185	8	1 359 600	90%	14 991 700	-2,3%
VAUDREUIL-HUDSON									
Hudson	7	47	-	2	-	4 500	38%	24 900	-4,2%
Vaudreuil	77	593	-	2	-	137 200	92%	491 400	2,0%
Dorion	35	103	-	2	-	23 500	91%	164 400	-1,9%
Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	26	227	-	2	-	45 900	97%	233 400	2,3%
Île-Perrot	36	271	-	2	-	59 500	87%	240 200	5,4%
Sainte-Anne-de-Bellevue	22	287	-	2	-	50 600	73%	158 200	-8,4%
Baie-d'Urfé	15	72	-	-	-	14 100	78%	97 900	2,3%
Beaurepaire	31	41	-	-	-	8 400	81%	199 800	2,7%
Beaconsfield	83	452	-	-	-	110 500	97%	694 100	2,0%
Cedar Park	49	28	-	-	-	6 800	96%	214 500	-1,1%
Pointe-Claire	61	587	-	2	-	96 500	65%	319 600	-12,0%
Valois	46	145	-	-	-	29 800	82%	255 200	-4,9%
Pine Beach	30	-	-	-	-	-	-	131 500	-8,4%
Dorval	43	372	-	2	-	85 600	91%	224 200	-9,8%
Lachine	102	-	-	-	-	-	-	254 300	-7,9%
Montréal-Ouest	15	12	-	2	-	2 800	93%	475 300	-3,8%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	1 347 800	-4,3%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	1 853 100	1,0%
SOUS-TOTAL	678	3 237	-	18	-	675 700	84%	7 379 800	-2,0%
SAINT-JÉRÔME									
Saint-Jérôme	30	775	-	2	2	149 100	82%	444 800	7,9%
Blainville	36	576	-	4	2	123 300	85%	463 200	5,3%
Sainte-Thérèse	82	680	97	10	2	148 000	86%	578 800	-3,7%
Rosemère	64	382	-	7	-	82 800	86%	501 400	3,5%
Sainte-Rose	61	713	-	2	-	140 500	78%	487 300	-0,7%
Vimont	23	328	-	2	-	77 600	94%	298 000	4,2%
De la Concorde	53	102	-	-	2	25 200	98%	882 300	5,9%
Bois-de-Boulogne	7	-	-	-	-	-	-	171 400	-1,6%
Chabanel	-	-	-	-	-	-	-	92 400	-0,4%
Parc	-	-	-	-	-	-	-	1 102 200	2,6%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	152 400	10,5%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	161 000	-8,4%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	514 500	-2,1%
SOUS-TOTAL	356	3 556	97	27	8	746 500	84%	5 849 700	2,1%
MONT-SAINT-HILAIRE									
Mont-Saint-Hilaire	45	837	-	2	-	157 700	75%	519 500	0,5%
McMasterville	83	723	-	2	-	92 500	51%	324 300	-1,5%
Saint-Basile-le-Grand	148	444	-	5	2	102 800	92%	433 900	2,6%
Saint-Bruno	35	548	-	6	2	114 800	83%	303 700	0,6%
Saint-Hubert	58	600	-	4	-	110 300	73%	335 800	-1,3%
Saint-Lambert	36	368	-	5	2	89 900	97%	395 800	-1,6%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	2 288 600	-0,2%
SOUS-TOTAL	405	3 520	-	24	6	668 000	75%	4 601 600	-0,1%
CANDIAC									
Candiac	7	343	-	4	-	38 200	44%	128 000	-6,6%
Delson	21	106	-	2	-	10 300	39%	64 900	3,2%
Saint-Constant	42	350	-	7	-	75 300	86%	278 600	-4,9%
Sainte-Catherine	86	669	-	2	-	135 700	80%	489 400	8,7%
LaSalle	24	-	-	-	-	-	-	99 400	-4,2%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	94 200	-8,5%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	527 600	2,8%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	504 000	2,6%
SOUS-TOTAL	180	1 468	-	15	-	259 500	70%	2 186 100	1,5%
MASCOUCHE¹									
Mascouche	24	505	-	2	-	86 600	68%	244 700	-
Terrebonne	75	726	-	9	-	65 000	36%	169 700	-
Repentigny	49	587	-	2	-	108 500	71%	358 100	-
Pointe-aux-Trembles ²	28	316	-	4	-	11 500	28%	41 700	-
Rivières-des-Prairies	29	202	-	2	-	42 400	83%	145 100	-
Anjou	15	308	-	2	-	38 100	49%	108 300	-
Saint-Léonard-Montréal-Nord	30	179	-	3	-	28 600	63%	113 100	-
Saint-Michel-Montréal-Nord	95	130	-	-	-	100	8%	49 100	-
Sauvé ³	14	-	-	-	-	-	-	62 500	-
Ahuntsic	14	-	-	-	-	-	-	47 700	-
Mont-Royal	-	-	-	-	-	-	-	76 900	-
Canora	-	-	-	-	-	-	-	46 500	-
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	1 176 300	-
SOUS-TOTAL	373	2 953	-	24	-	380 800	56%	2 639 700	-
TOTAL	2 513	20 698	517	293	22	4 090 100	80%	37 648 600	5,8%

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE (passagers autobus)	
		 2015	 2015	 2015	 2015	 2015	RÉSULTATS 2015	VARIATION 2015/2014
Express Chevrier	3	1	13	2	74	2 313	1 525 800	-0,6%
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	3	1	13	2	74	2 313	1 525 800	-0,6%

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES 2015	RÉSULTATS 2015	VARIATION 2015/2014
Angrignon	4	24	6 168 600	-5,1%
Cartier	2	23	5 064 800	3,8%
Centre-ville	10	53	12 420 500	0,1%
Côte-Vertu	3	27	13 022 700	-0,3%
De Montarville	2	10	245 700	5,3%
Henri-Bourassa Nord ⁴	-	-	235 100	-
Henri-Bourassa Sud	1	15	5 918 700	-4,2%
Le Carrefour	2	12	401 500	-11,1%
Longueuil	7	67	12 935 600	-6,2%
Montmorency	3	20	6 331 700	-4,7%
Panama	5	45	2 249 700	-8,1%
Radisson	6	21	4 685 900	-2,5%
Repentigny	2	11	392 500	-16,5%
Saint-Eustache	1	8	490 200	-8,9%
Sainte-Thérèse	2	14	926 700	-2,3%
Terrebonne	2	20	2 191 400	-11,5%
TOTAL		370	73 681 300	-3,4%

AXES	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE/MATIN	POINTE/SOIR
A10/P. Champlain/A-Bonaventure/TCV	oui	16,6	17,1
A20	-	1,4	1,4
A25	-	3,7	6,0
Accès Taschereau	-	0,4	0,4
Concorde/Notre-Dame	-	1,7	1,5
Côte-des-Neiges	-	4,9	5,0
Henri-Bourassa	-	9,7	10,1
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	6,5	4,8
Newman	-	2,9	2,7
Parc	oui	3,6	3,3
Pie-IX	-	8,5	8,2
Pont Viau/Des Laurentides	oui	2,4	1,4
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
R-116	-	5,4	1,4
R-125/ Pie-IX (Laval)	oui	0,9	0,9
R-132/Montbrun	-	1,5	-
R-132/R-134	-	0,9	0,9
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	6,7	6,7
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	1,3	0,4
SJB/R-132-138/Accès Mercier	oui	6,5	0,1
Sherbrooke Est	-	2,2	2,4
Taschereau	oui	12,2	12,2
TOTAL		99,9	86,9

STATIONNEMENTS INCITATIFS	PLACES					ACHALANDAGE AUTO		
	 2015	 2015	 2015	 2015	 2015	TAUX D'OCCUPATION 2015	RÉSULTATS 2015	VARIATION 2015/2014
Angrignon	91	733	-	-	-	56%	103 900	-
Beauharnois	-	50	-	-	-	15%	1 900	-34,5%
Chevrier	74	2 313	-	13	2	89%	519 100	1,1%
Cartier	71	609	127	20	2	93%	142 600	2,4%
Chambly	29	581	-	10	2	100%	116 500	1,7%
Châteauguay	15	510	-	5	2	91%	117 200	-2,2%
De Montarville	35	307	-	2	2	94%	73 000	2,1%
Georges-Gagné	31	432	-	2	-	89%	96 700	-1,2%
Halte-covoiturage Mirabel	-	142	-	-	-	100%	-	-
La Prairie	30	553	-	10	2	87%	124 000	1,1%
Le Carrefour	37	144	-	2	-	54%	19 200	5,5%
Longueuil	370	1 770	-	-	-	71%	314 700	6,7%
Mercier	-	33	-	-	-	90%	7 500	4,2%
Montcalm-Candiac	45	291	-	-	-	100%	63 500	-
Montmorency	266	1 327	-	39	-	97%	324 800	4,6%
Namur	19	425	-	6	-	82%	87 900	-5,6%
Panama	144	962	-	17	-	100%	244 700	2,2%
Radisson	30	534	-	103	3	97%	130 900	0,7%
Repentigny	14	291	-	2	2	66%	48 400	-21,7%
Seigneurial	32	125	-	-	-	51%	16 000	3,9%
Saint-Eustache	29	20	-	2	-	75%	3 800	2,7%
Sainte-Julie	52	468	-	9	-	80%	90 200	4,8%
Saint-Martin	-	294	-	-	-	10%	7 600	10,1%
Sherbrooke	-	250	-	2	-	34%	21 500	-35,4%
Terrebonne	69	1 388	140	10	2	64%	224 900	-8,5%
TOTAL	1 483	14 552	267	254	19	81%	2 900 500	1,6%
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA	3 996	35 250	784	547	41	80%	7 014 000	6,7%

 1. Ouverture le 1^{er} décembre 2014. 2. Ouverture le 6 juillet 2015. 3. Ouverture du stationnement P1 à la mi-décembre 2015. 4. Fermeture fin août 2015

EXPÉRIENCE CLIENT ●

VOUS ÊTES LE CHOUCHOU

Optimiser l'expérience client,
c'est agir pour améliorer constamment
l'efficacité, le confort et la sécurité
des services de transport collectif
offerts à nos passagers.

SERVICES : LA QUALITÉ AVANT TOUT

À ses débuts, devant l'ampleur des besoins d'organisation et d'expansion des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal, l'AMT a tout fait pour mettre en place de nouveaux services en un temps record. Ces améliorations ont souvent pris la forme d'infrastructures temporaires aménagées dans le cadre de mesures d'atténuation à la congestion routière. Par la suite, l'AMT a consolidé ses services en aménageant ses infrastructures de manière permanente et en développant son réseau. Ces dernières années, elle a effectué un virage qualité, cherchant des solutions novatrices pour améliorer la rapidité, le confort et la fiabilité de ses services. À l'écoute de sa clientèle, l'AMT fait de la qualité du service, jour après jour, sa priorité.

ZONE TRANQUILLITÉ

Voyager dans le calme à bord des trains de banlieue.

La majorité des trains de banlieue propose maintenant une zone tranquillité, soit un espace réservé aux clients qui désirent voyager dans le calme : les sonneries de téléphone sont en mode silencieux, le volume des casques d'écoute est faible, et les conversations, limitées, se font à voix basse.

Cette initiative, déployée à peu de frais, a le double avantage d'améliorer l'expérience client tout en favorisant la répartition de la clientèle à bord des trains.

En 2015, la ligne Candiac est devenue la 5^e ligne à proposer ce service. Depuis septembre, la voiture-loge de chaque train, toujours située à l'extrémité de la locomotive, est identifiée comme une zone tranquillité.

Cette adaptation du concept pour une voiture à un étage fait suite au succès remporté par l'étage tranquillité implanté sur la ligne Mont-Saint-Hilaire (juin 2014) et sur les lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Mascouche (décembre 2014). Pour ces quatre lignes, l'étage supérieur de chacune des voitures multinationales est identifié comme une zone tranquillité.

Un sondage effectué auprès de la clientèle des quatre premières lignes concernées révèle que 78% des voyageurs disent avoir une bonne opinion du projet, 53% déclarant même qu'ils utilisent la zone tranquillité à chaque fois qu'ils voyagent en train.



2011
Recrutement
des premiers
clients-mystères

2012
Adoption d'une norme
de charge des trains
de banlieue, pour une gestion
optimisée du matériel roulant

2013
Mise sur pied
du premier
Conseil-client

2014
Implantation de l'étage
tranquillité sur 4 lignes
de trains de banlieue

Implantation de
la zone tranquillité
sur la ligne Candiac

1996

2015

QUALITÉ DE SERVICE

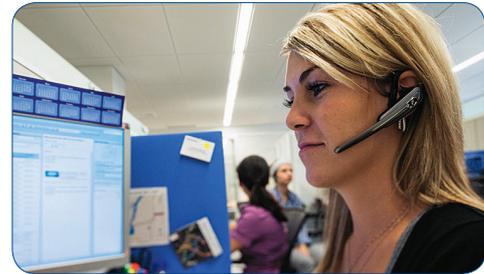
5 façons de mieux répondre aux attentes de la clientèle.

SERVICE À LA CLIENTÈLE – Sept jour sur sept, les agents et superviseurs du service à la clientèle de l'AMT se relaient pour répondre aux questions et commentaires des clients. En un an, les agents ont traité plus de 122 000 appels téléphoniques, près de 23 000 courriels, et près de 4 500 questions et commentaires reçus par le biais des 9 comptes Twitter gérés par l'AMT. Des statistiques qui, avec l'ère de la communication numérique, montrent l'importance des échanges avec la clientèle.

Par ailleurs, le service ALLO-TRAM, un système automatisé de diffusion des horaires des trains et des autobus des Conseils intermunicipaux de transport (CIT) partenaires, a reçu plus de 155 000 appels en 2015. La ligne automatisée sur l'état du service (514 287-8726 option 3) a quant à elle reçu près de 8 200 appels.

BILLETTERIES MÉTROPOLITAINES – Une centaine d'employés sont en poste tous les jours dans les 11 billetteries réparties sur le territoire métropolitain : ils délivrent des titres de transport et répondent aux questions des 1 000 000 clients qui s'y présentent chaque année. Ce sont aussi dans ces billetteries que sont délivrées chaque année les 46 000 cartes OPUS avec photo, qui servent de supports pour charger les titres de transport mensuels adaptés à la situation des clients (tarifs réduit ou étudiant).

POSTE MOBILE DE SERVICE À LA CLIENTÈLE À LA GARE CENTRALE – Un poste de communication mobile en cas de perturbation du service a été mis sur pied en 2015 à la Gare Centrale. Une entente a aussi été développée avec VIA Rail afin d'assurer les diffusions vocales à la clientèle en direct via son système de communication. Une procédure a été mise en place afin d'optimiser la chaîne de communication entre les différents intervenants que sont les inspecteurs, les employés du CN, le préposé à la billetterie et le Centre d'opérations et de surveillance (COS) de l'AMT. Ainsi, les clients ont accès, en tout temps, à l'information le plus à jour possible.





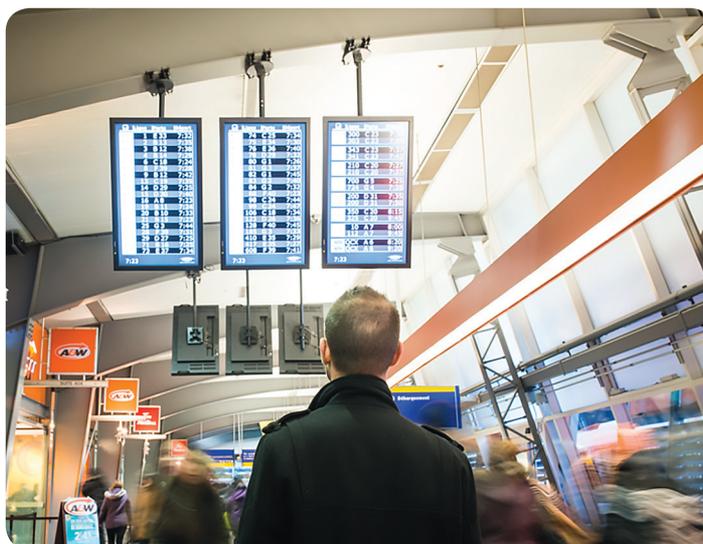
CONSEIL-CLIENT – La première cohorte du Conseil-client, un regroupement de personnes choisies parmi la clientèle régulière de l'AMT pour représenter chacune des lignes de trains de banlieue, ainsi que le service de l'Express Chevrier, a terminé au printemps 2015 son mandat de deux ans. Le Conseil-client de l'AMT permet à des individus provenant de tous les milieux de partager ensemble leur expérience, soumettre des idées pour améliorer le service et discuter des projets de transport collectif.

Depuis 2013, la participation dynamique de ces passionnés des transports collectifs a eu des répercussions concrètes sur l'expérience des clients au sein du réseau de l'AMT. Citons par exemple l'élaboration du concept de zone tranquillité ou la concrétisation de l'ajout de poignées dans les voitures circulant sur la ligne Candiac.

La campagne de recrutement, lancée au printemps 2015, a permis de choisir une deuxième cohorte de 14 clients réguliers, intéressés par les transports collectifs et désireux d'apporter leur contribution à leur essor. Ils se sont engagés à se rencontrer quatre fois par année. En échange du temps consacré à leur tâche, les membres du Conseil-client se voient remettre un titre de transport valide pour la durée de leur mandat.

CLIENTS-MYSTÈRES – Depuis 2011, l'AMT recrute des clients-mystères afin de sonder la qualité de ses services. Ces clients, qui deviennent les yeux et les oreilles du réseau, évaluent, de manière anonyme, l'accueil, la clarté de l'information fournie et la qualité du service offert, que ce soit au service à la clientèle par téléphone, aux billetteries réparties sur le réseau de l'AMT, ou encore sur le réseau de trains de banlieue ou sur la ligne de l'Express Chevrier.

En mars 2015, l'AMT a lancé un appel auprès de la clientèle de la ligne Mascouche afin de recruter de nouveaux clients-mystères fréquentant la nouvelle ligne mise en service en décembre 2014.



Précisons que les données recueillies sont traitées en toute neutralité par une entreprise externe, qui en assure la collecte et l'interprétation, de même que la gestion et la coordination des opérations.



INFORMATION : EN CONTINU ET EN TEMPS RÉEL

Avec la révolution numérique des dernières années, les attentes de la clientèle sur l'accès à une information en temps réel sont grandes. L'AMT l'a bien compris et travaille depuis plusieurs années à renouveler en profondeur tous ses canaux de communication. Les résultats sont maintenant bien concrets : les clients ont accès à des supports de communication divers et performants, avant leur départ et tout au long de leur chaîne de déplacements.

AFFICHAGE DYNAMIQUE

La technologie au service du client.

En 2015, l'AMT a commencé à moderniser ses écrans d'affichage dans trois de ses pôles intermodaux très fréquentés, à savoir les terminus Longueuil et Centre-ville et la gare Lucien-L'Allier.

Ces outils technologiques rehaussent la qualité de l'information et des services offerts dans les infrastructures de l'AMT.

Développés par Astral Affichage, ces nouveaux écrans offrent une meilleure qualité d'image et plus de latitude quant au type d'information transmise. En plus de diffuser les horaires des autobus et/ou des trains de banlieue, ils permettent aussi d'afficher des informations sur l'état du service et les perturbations, en plus de bulletins météo et d'actualité. Ils sont installés à des endroits stratégiques : les afficheurs dynamiques sont placés aux portes des quais tandis que les afficheurs récapitulatifs et les colonnes publicitaires sont implantés dans certains corridors d'attente.

Le déploiement des écrans d'affichage est entièrement pris en charge par Astral. L'AMT dispose ainsi d'un nouveau moyen pour améliorer la gamme d'outils d'information mis à la disposition de sa clientèle, tout en augmentant ses revenus publicitaires. Il est prévu de poursuivre le déploiement de ce réseau d'affichage dynamique avec exploitation publicitaire dans plusieurs autres terminus.



1998
 Mise en ligne d'un nouveau site intégrant l'information sur les services des CIT

2003
 Activation d'ALLO-TRAM, un service téléphonique de diffusion automatisée

2009
 Déploiement de GPS sur toutes les locomotives pour connaître leur position en temps réel
 Première refonte majeure du site Web de l'AMT

2010
 Diffusion aux abonnés des Alerte-train, informant par SMS ou courriel, en temps réel, des retards ou perturbations de service

1996

Mise en ligne du 1^{er} site Web de l'AMT diffusant les tarifs et horaires des trains de banlieue

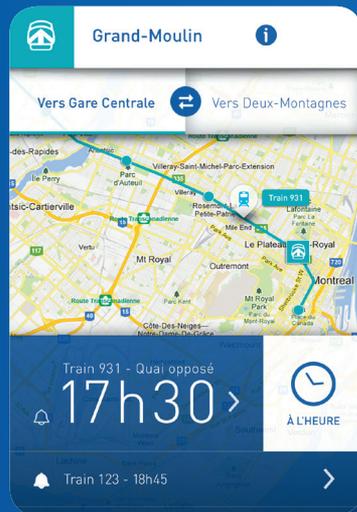
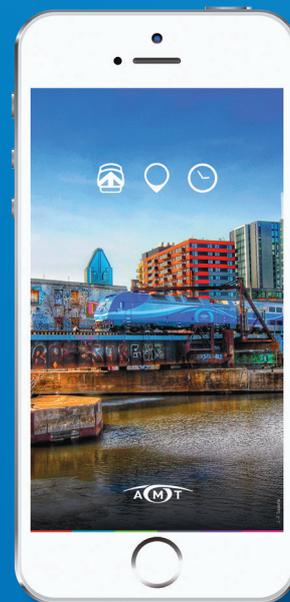
AMT-CHRONO

La version 1.4 est arrivée.

Avec AMT Chrono, une application mobile pour téléphones intelligents iPhone et Android, les utilisateurs réguliers et occasionnels disposent d'un outil performant pour s'informer sur les horaires et l'état du service des trains de banlieue. En outre, ils peuvent visualiser la position des trains sur une carte interactive et contacter facilement le Service à la clientèle. Lancée en 2013, cette application fait l'objet d'améliorations continues. À la mi-novembre 2015, l'AMT a lancé la version 1.4 qui comprend des améliorations telles que la diffusion des heures d'arrivée aux prochaines gares et l'optimisation de l'affichage sur certains téléphones.

Le succès fut immédiat : un mois après le lancement, le nombre d'utilisateurs était en croissance de 4,3%, avec une hausse des sessions ouvertes de 22%. La nouvelle version a été téléchargée plus de 5000 fois, ce qui représente une hausse de 175% par rapport au nombre de téléchargements mensuels moyens en 2015, pour un total de 70 000 téléchargements en 2015, en hausse de 58% par rapport à 2014.

Les commentaires reçus depuis sont aussi tous positifs, signe que les améliorations sont pertinentes et appréciées de la clientèle.



CHRONOS

Au cœur de l'information en temps réel.

En 2015, l'AMT a procédé à une analyse visant à optimiser l'efficacité du logiciel Chronos, un élément névralgique de l'information en temps réel puisqu'il sert à envoyer de l'information à la clientèle sur diverses plateformes de communication : textos, courriels, panneaux à message variable, Twitter ou encore diffusions vocales sur les quais. L'implantation de nouvelles fonctionnalités visant à faciliter l'utilisation, à minimiser le risque d'erreur et à augmenter la rapidité d'exécution dans l'envoi des alertes est prévue en 2016.

2002
Ouverture d'un centre d'appels actif sept jours sur sept

2009
Modernisation de la chaîne de communication aux clients : trains suivis par GPS, alertes par SMS et courriel aux clients, afficheurs dynamiques sur les quais

2013
Lancement de l'application mobile AMT-Chrono
Mise en service de la ligne téléphonique sur l'état du service

2014
Lancement d'un nouveau site Web intégrant un outil de recherche de titres de transport, le premier du genre dans la région métropolitaine

2015

MÉDIAS SOCIAUX    @amt_info

Les canaux de communication se diversifient.

Depuis plusieurs années, l'AMT travaille à optimiser sa présence sur les différentes plateformes sociales que sont Facebook, Twitter, LinkedIn, YouTube, Instagram et Flickr. Cette présence numérique est très importante pour interagir avec la clientèle et lui transmettre de l'information utile, parfois ludique, tout en faisant la promotion des transports collectifs.

Par exemple, les communiqués de presse, les avis à la clientèle et les notifications sur l'état du service sont diffusés sur Twitter, les campagnes promotionnelles sont déployées sur Facebook et Twitter, et les affichages de poste au sein de l'AMT sont publiés sur LinkedIn. La réponse de la clientèle est très positive, au regard de la croissance observée en 2015 sur le nombre d'abonnés aux différents supports : plus de 13 900 abonnés Facebook, en hausse de 25 % par rapport à 2014, plus de 19 200 abonnés Twitter, en hausse de 28 % par rapport à 2014, et près de 4 050 abonnés LinkedIn, en hausse de 34 % par rapport à 2014.

SITE WEB DE L'AMT   

Des améliorations appréciées de la clientèle.

En 2014, l'AMT lançait son tout nouveau site Web. Il a été conçu tant pour les utilisateurs occasionnels que pour les utilisateurs réguliers. Les premiers ont accès à un planificateur de trajet intermodal, intégrant des informations sur divers modes de transports collectifs et actifs (train, métro, autobus, BIXI, covoiturage, etc.) et un calculateur de tarifs ; les seconds profitent de Mon AMT, un mode connecté permettant de personnaliser le site Web en fonction de ses habitudes de transport et de l'état du service en temps réel. La modernisation du site est un franc succès : en un an, sa fréquentation a connu une hausse de 16 % tandis que les visites en provenance des moteurs de recherche sont en hausse de 30 %, et les visiteurs réguliers en hausse de 28 %. Un plan d'amélioration continue est en place, pour maximiser le processus d'actualisation des contenus et en améliorer encore l'accessibilité auprès des personnes en situation de handicap.

AVIS À LA CLIENTÈLE

Une centaine de communications directes sur le réseau en 2015

Parallèlement au développement important des communications numériques, les avis à la clientèle distribués de main à main ou affichés dans les équipements de l'AMT demeurent incontournables pour assurer une diffusion de l'information plus large auprès de l'ensemble de la clientèle.



RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF ●

DU NOUVEAU POUR VOUS

Renforcer les réseaux de transport collectif,
c'est s'assurer de bien planifier les nouvelles
infrastructures de transport tout en maintenant
le réseau existant dans des conditions optimales.



TRAINS DE BANLIEUE : LE RÉSEAU SE CONSOLIDE

Depuis les débuts de l'AMT, le réseau de trains de banlieue a connu une croissance phénoménale : de 2 lignes et 30 gares en 1996, il est passé à 6 lignes et 61 gares en 2015. La clientèle s'est bien sûr multipliée, passant de 6,9 millions de déplacements à 18,8 millions en 20 ans. Pour assurer le service, la flotte est passée de 200 unités à 300 ces dernières années. Fiabilité du service, sécurité, maintenance du matériel roulant et des infrastructures, tous les volets ont fait l'objet d'une mise à niveau progressive, qui permet d'assurer un service fiable, confortable et de qualité pour plus de 80 100 clients qui utilisent les trains au quotidien pour leurs déplacements métropolitains.

MAINTENIR LA PONCTUALITÉ DES TRAINS À 95% OU PLUS

Promesse tenue : le résultat est de 95,8% !

Les 41 000 voyages effectués en 2015 par les trains de banlieue ont été assurés avec un taux de ponctualité annuelle de 95,8%.

C'est le résultat d'une mobilisation constante des équipes reliées à l'exploitation des trains :

- Le Centre d'opération et de surveillance (COS), en fonction 24 h sur 24, 7 jours sur 7, assure la surveillance du réseau en temps réel.
- Une équipe mobilisée 24h sur 24 assure l'inspection, l'entretien et la réparation du matériel roulant. Chaque matin, les trains doivent être prêts 45 minutes avant leur départ.
- Une équipe effectue les inspections réglementaires des voies et veille au bon état des gares et garages.
- Les inspecteurs assurent une présence dans les trains en fonction des impératifs d'exploitation, comme sur les lignes Deux-Montagnes et Mascouche, ou encore pour aider la clientèle et effectuer la vérification des titres. Ils sont aussi appelés à assurer une surveillance aux différentes installations du réseau.



Le COS suit chaque train en temps réel.

1997
Mise en service
de la ligne Blainville

2000
Mise en service
de la ligne
Mont-Saint-Hilaire

2001
Mise en service
de la ligne Delson

2005
Prolongement de la ligne
Delson jusqu'à Candiac
Mise en service des voitures
à deux étages 2000

2006
Prolongement de la ligne
Blainville jusqu'à Saint-Jérôme
Annonce de la construction
du Train de l'Est (ligne Mascouche)

● 1996

2 lignes (30 gares)
6,9 M de déplacements

LIGNE MASCOUCHE

Les clients sont au rendez-vous.

Sixième ligne du réseau de trains de banlieue de l'AMT, la ligne Mascouche est le premier grand projet de transport collectif au Québec inauguré depuis le prolongement du métro vers Laval en 2007.

Mise en service le 1^{er} décembre 2014, elle a depuis fidélisé une toute nouvelle clientèle. Au cours de l'automne 2015, soit près d'un an plus tard, l'achalandage comptait plus de 6400 déplacements par jour.

Avec ses 16 départs par jour de semaine, la ligne Mascouche vient offrir une solution de rechange intéressante pour tous les résidents de la couronne nord-est et l'est de Montréal qui ont à se rendre chaque jour au centre-ville de Montréal.



LA LIGNE MASCOUCHE, en bref

- 16 départs quotidiens en semaine, dont 11 départs en période de pointe
- Un trajet de 65 minutes entre Mascouche et le centre-ville de Montréal
- 13 gares, dont 10 nouvelles
- 52 km de voies
- 8 stationnements incitatifs gratuits offrant près de 3000 places
- Plus de 370 supports à vélo
- 1 garage avec atelier d'entretien à Mascouche

2008

Contrat de renouvellement de la flotte : 160 voitures 3000 et 20 locomotives bimodes

2010

Mise en service des voitures 3000

2011

Arrivée des 1^{res} locomotives bimodes

2014

Mise en service de la ligne Mascouche

2015

6 lignes (61 gares)

(+ 171 % d'achalandage, 18,8 M de déplacements)

La ligne Mascouche peaufine ses installations.

Ce projet de grande envergure a nécessité des travaux conséquents : dix nouvelles gares, une voie ferroviaire au centre de l'autoroute 640 accessible par deux structures d'insertion du train surplombant l'autoroute, trois ponts, un abri de plus de 1 km, et un garage comportant un atelier d'entretien léger. Lors de la mise en service, huit des dix nouvelles gares prévues sur le trajet étaient opérationnelles. En 2015, l'AMT a poursuivi ses travaux afin de finaliser ce grand projet d'infrastructure.

GARES POINTE-AUX-TREMBLES ET SAUVÉ

En service depuis la mi-année.



La gare Pointe-aux-Trembles

Les deux gares restant à construire sur le tronçon montréalais ont été mises en service le 6 juillet 2015. La gare Pointe-aux-Trembles, entièrement achevée, offre depuis 316 places de stationnement. Quant à la gare

Sauvé, le service de trains y est pleinement opérationnel et l'édicule doit être construit en 2016.

GARES SAINT-LÉONARD-MTL-NORD ET ANJOU

Les quais alternatifs deviennent permanents.



Le 2^e quai permanent de la gare Saint-Léonard

Afin de mieux respecter les horaires, notamment en heure de pointe, les quais alternatifs à ces deux gares ont été allongés et rendus permanents. Comme l'ensemble des quais du tronçon montréalais de la ligne, ces

nouveaux quais permanents accueilleront, en 2016, des rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

GARE AHUNTSIC

L'édicule est ouvert.



La gare Ahuntsic

En 2015, l'AMT a procédé à la construction d'un édicule avec ascenseur et escalier. Cet équipement, nécessaire puisque la voie est située en hauteur, a été mis en service en janvier 2016. Un dépose-minute a également

été aménagé. C'est à cette gare que les locomotives changent de mode de propulsion (électrique/diesel) avant d'entrer dans le tunnel Mont-Royal, où les trains ne peuvent circuler qu'en mode électrique.

GARES REPENTIGNY ET SAINT-MICHEL-MTL-NORD

Les stationnements sont ouverts.



Le stationnement de la gare Repentigny

Dès sa mise en service le 1^{er} décembre 2014, le stationnement de 423 places de la gare Repentigny s'est avéré très populaire. L'AMT a rapidement mis en place un stationnement temporaire au parc Laverdière, grâce

à la collaboration de la Ville de Repentigny. Pour répondre à plus long terme à la demande, un second stationnement de 164 places, adjacent à la gare, a été ouvert en novembre 2015, en remplacement du stationnement temporaire, plus excentré. Quant à la gare Saint-Michel-Montréal-Nord, un stationnement de 130 places est disponible depuis décembre 2015.

ACCÈS ET RABATEMENT AUX GARES

Plusieurs améliorations sont en cours.

À proximité de la gare Pointe-aux-Trembles, un feu de circulation a été installé et un trottoir a été construit pour sécuriser les mouvements piétonniers. À la gare Rivière-des-Prairies, l'accès au terminus et au stationnement a été bonifié à partir du boulevard Maurice-Duplessis.

Par ailleurs, le rabattement aux gares par autobus est un élément essentiel pour rendre la chaîne de déplacements en transport collectif efficace et attrayante. En 2015, l'AMT a travaillé en collaboration avec les organismes de transport concernés pour améliorer la synchronisation des horaires d'une quinzaine de lignes d'autobus. La Société de transport de Montréal (STM) a également ajouté ou déplacé certains arrêts d'autobus. Un service de taxi collectif de la STM a été mis en place dans les quartiers desservis par les gares Rivière-des-Prairies et Anjou.

La phase 2 du programme Réno-Tunnel est commencée.



Mis en service en 1918, en même temps que de la ligne Deux-Montagnes, le tunnel Mont-Royal est une infrastructure ferroviaire électrifiée qui passe sous le mont Royal pour rejoindre la Gare Centrale, au centre-ville de Montréal.

En prévision de l'achalandage accru dans le tunnel à la suite de la mise en service de la ligne Mascouche et en considérant que les trains de cette nouvelle ligne circulent avec des locomotives bimodes (électrique et diesel), l'AMT a démarré un imposant programme de rénovation du tunnel Mont-Royal, appelé Réno-Tunnel.

Avant même la mise en service de la ligne Mascouche, en décembre 2014, l'AMT a procédé à une première phase de travaux (nouvelle signalétique d'urgence, trottoirs d'évacuation, nouveau système de communication et poste de ventilation temporaire) et à l'acquisition d'un véhicule d'intervention d'urgence rail-route.

En janvier 2015, le ministre des Transports du Québec a autorisé l'AMT à élaborer le dossier d'affaires (DA) concernant la phase 2 du projet, conformément au processus lié à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. La deuxième phase, qui comprend une série de mesures de plus grande envergure, a ainsi pu être entamée.

Le dossier d'affaires (DA) sera soumis pour approbation au gouvernement du Québec à l'automne 2016. Il comprendra l'installation d'un poste de ventilation bonifié (ventilation au puits et en tunnel), l'ajout de stations bleues (téléphones, haut-parleur et extincteurs), l'ajout de systèmes de détection incendie/CO₂/fumée, la détection intelligente d'intrusion en tunnel et la poursuite de la modernisation des systèmes de radiocommunication.

UNE TABLE RONDE D'EXPERTS – Au printemps 2015, l'AMT a réuni un groupe d'experts pour échanger sur les meilleures méthodes d'excavation à appliquer dans le tunnel. Six ingénieurs experts issus du domaine minier, d'entreprises spécialisées en travail souterrain, de firmes de consultants, et un professeur de Polytechnique Montréal ont participé à cette journée d'information et de partage de connaissances. Après une courte présentation du tunnel, de son historique, de son importance stratégique pour l'AMT, et des défis du programme Réno-Tunnel, une visite était organisée dans le tunnel pour mieux comprendre la problématique d'excavation des niches dans les parois. L'analyse des solutions et recommandations proposées par les experts servira de base pour élaborer les plans et devis de la phase 2 du programme Réno-Tunnel et pour minimiser l'impact des travaux sur la clientèle.

Une équipe de CTV en reportage dans le tunnel



À la recherche des lieux insolites de Montréal, le réseau CTV a tout naturellement pensé au tunnel Mont-Royal, ce long couloir ferroviaire de 4,8 km construit à travers la roche volcanique du mont Royal afin d'atteindre le centre-ville de Montréal sans croiser les voies des autres sociétés ferroviaires.

L'équipe de tournage été accueillie dans le tunnel Mont-Royal le 29 octobre 2015. En compagnie de représentants de l'AMT, l'équipe s'est tout d'abord rendue sur le mont Royal pour une visite de l'impressionnant puits de ventilation haut de 60 m, creusé dans le roc au cours des années 1910, et du nouveau système de ventilation installé en 2014 dans le cadre du programme Réno-Tunnel phase 1. La visite s'est poursuivie avec une plongée au cœur du tunnel à partir de la Gare Centrale.

Les experts de l'AMT ont expliqué le fonctionnement du véhicule d'intervention d'urgence rail-route, les mesures de sécurité mises en place pour favoriser l'accès des locomotives bimodes dans le tunnel. Le reportage a été diffusé le 17 novembre 2015.



Des installations de classe mondiale maintenant en fonction.

Depuis décembre 2015, le nouveau centre de maintenance Lachine, dédié à l'entretien des trains de banlieue, a progressivement commencé ses activités. Les trains qui circulent sur les lignes du Canadien Pacifique (CP), soit les lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac, disposent désormais d'un centre à la fine pointe de la technologie pour répondre aux exigences d'exploitation d'un matériel roulant complexe, comme les locomotives bimodes et les voitures 3000 : inspections, lavage, entretien régulier et réparations majeures peuvent maintenant se faire de manière optimale sur un même site. Les bénéfices attendus sont importants : économie de carburant, productivité élevée et fiabilité accrue.

Les équipements comprennent :

- un atelier d'inspection pour une rame complète (10 voitures + 2 locomotives)
- un atelier de réparations majeures pour deux locomotives et deux voitures
- une table de découplage de 100 tonnes pour le remplacement des bogies, roues ou moteurs de traction
- un pont roulant de 35 tonnes pour le déplacement de pièces d'équipement lourd
- un lave-train automatisé
- une cour pouvant accueillir 13 rames de train en garage extérieur
- une station de lavage en profondeur haute-pression

LOCALISATION – Le nouveau centre de maintenance, qui s'étend sur 14 hectares, se trouve à l'emplacement de l'ancienne gare de triage Sortin, dans l'arrondissement Lachine, à un peu plus de 12 km de la gare Lucien-L'Allier. Dédié à l'activité ferroviaire depuis la fin du XIX^e siècle, le site a successivement accueilli les opérations de l'Atlantic & Northwest Railway, du CP, et maintenant, de l'AMT.

Sa proximité avec le centre-ville permet de mettre à profit la période comprise entre les heures de pointe pour procéder à l'inspection et à l'entretien des trains.



Coup d'œil sur une technologie de pointe



Le garage extérieur



L'atelier d'inspection



Le lave-train automatisé



La table de découplage



La station de lavage haute-pression



L'atelier de réparations majeures



Le pont roulant

Les travaux sont lancés.

Ce deuxième centre de maintenance ultra-moderne accueillera les trains circulant sur le réseau du Canadien National (CN) des lignes Deux-Montagnes (électrique), Mascouche (électrique et diesel) et Mont-Saint-Hilaire (diesel). Il sera doté d'équipements similaires à ceux du centre Lachine, mais de plus grande capacité :

- un stationnement pour 21 rames en garage extérieur
- un atelier d'inspection pour deux rames complètes composées de 10 voitures et de 2 locomotives
- un atelier de réparations majeures pour 5 voitures multinationaux, 3 locomotives et 2 éléments accouplés (motrice/remorque) MR-90 (électriques)
- un atelier de profilage des roues
- un atelier d'essais
- un lave-train automatisé

La construction a commencé à l'été 2015 avec l'excavation d'une partie du site, la construction d'une butte antibruit et le début du bétonnage de la fondation des bâtiments.

Tout est fait pour atténuer les impacts des travaux de construction dans ce secteur fortement urbanisé. Pendant la durée du projet, l'AMT demeure en communication avec les élus et les responsables de l'arrondissement Le Sud-Ouest, le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO) et des représentants de la population locale.



LES GRANDES ÉTAPES

- 2013** Lancement de l'appel de qualification
- 2015** Début des travaux de construction
- 2018** Fin des travaux et mise en service du centre de maintenance

Les retombées économiques

- Plus de 1 600 emplois durant la construction
- Près de 170 emplois permanents une fois le centre en service



LOCALISATION – Le site du nouveau centre de maintenance, qui s'étend sur 16 hectares, se trouve à l'emplacement des anciens ateliers du CN. Situé à moins de 2 km de la Gare Centrale, il permet de mettre à profit la période comprise entre les heures de pointe pour procéder à l'inspection et à l'entretien des trains.

Le site accueillera également un centre de formation pour travailleurs dans le domaine ferroviaire, placé sous la responsabilité du RESO.

PRÉSERVATION DU PATRIMOINE BÂTI – La signature architecturale des nouveaux bâtiments s'inspire des racines ferroviaires du site remontant au XIX^e siècle. Les briques d'origine ont été récupérées pour être intégrées à la nouvelle structure et une section du pont roulant a été conservée. Par ailleurs, l'histoire ferroviaire de Pointe-Saint-Charles sera illustrée dans une partie du bâtiment principal.

TRONÇON FERROVIAIRE WESTMOUNT

La troisième voie est en service.

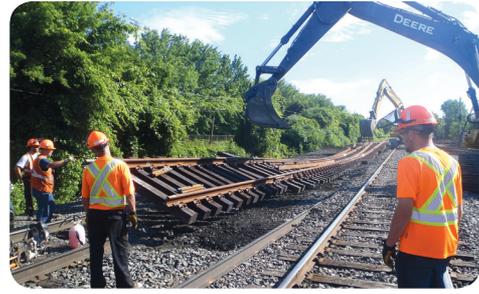
La construction d'une 3^e voie sur le tronçon ferroviaire Westmount (une subdivision de 7,5 km située entre les gares Lucien-L'Allier et Montréal-Ouest) était indispensable pour améliorer la fluidité du trafic ferroviaire, qui comprend le passage des trains des lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac.

Un grand nombre d'usagers du train transitent quotidiennement par ce corridor. Avec cette 3^e voie, lors d'une panne ou du retard d'un train, l'effet de cascade sera atténué et la ponctualité en sera améliorée.

Le quai Sud de la gare Vendôme a également été modifié: il est maintenant transformé en îlot central pouvant accueillir un train de chaque côté du quai. Ces nouvelles infrastructures sont en service depuis décembre 2015.

LES TRAVAUX, en bref

- En 2015, prolongement de la 3^e voie sur une distance de 4,8 km
- Élargissement du quai de la gare Vendôme pour desservir cette 3^e voie
- Installation de liaisons entre les voies
- Construction d'un mur d'impact dans le secteur de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce



PÔLE MULTIMODAL VENDÔME

Un tunnel piétonnier relie la gare et la station Vendôme au nouveau CUSM.



Depuis juin 2015, le tunnel piétonnier du pôle multimodal Vendôme, prolongé de 9 m, permet aux usagers de la gare et de la station Vendôme, qu'ils soient patients, visiteurs ou employés, de se rendre à pied en toute sécurité jusqu'au site Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM).

En plus du prolongement du tunnel existant, l'AMT a aménagé un sentier piétonnier asphalté liant le boulevard de Maisonneuve et la gare Vendôme. La billetterie a été réaménagée, les appareils d'achat de titres ont été déplacés et la signalisation a été ajustée. Ces mesures, dites transitoires, visaient à répondre temporairement à l'achalandage important généré par l'hôpital au moment de son ouverture, jusqu'à ce qu'un deuxième tunnel piétonnier soit construit à l'est du tunnel existant.

Le pôle multimodal Vendôme est un lieu très fréquenté : 5,6 millions de personnes y transitent chaque année, soit environ 19 000 par jour de semaine. Depuis l'ouverture du CUSM, cette fréquentation connaît une hausse importante.



ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE : un 2^e édicule de métro sera construit.

Les partenaires travaillent de concert sur une solution permanente d'aménagement d'un deuxième édicule à la station de métro Vendôme, qui sera entièrement accessible.

LIGNE DEUX-MONTAGNES

Un programme de développement de l'axe est maintenant enclenché.

Première ligne de trains électrifiée au Canada, la ligne Deux-Montagnes est la ligne la plus fréquentée du réseau, avec près de 7,5 millions de passagers en 2015, soit 40 % de l'achalandage de trains de banlieue. Au quotidien, ce sont plus de 30 000 déplacements qui se font dans cet axe. La forte popularité de cette ligne se traduit par un niveau important de saturation du service aux heures de pointe, ce qui limite la croissance de la clientèle et engendre de nombreux défis de qualité de service.

Consciente des demandes des usagers qui réclament une augmentation de la capacité d'accueil de la ligne, l'AMT a procédé à l'acquisition de l'emprise ferroviaire du corridor Deux-Montagnes en 2014, ce qui lui permet de réduire ses coûts d'exploitation et d'avoir plus d'autonomie pour la réalisation de futurs projets de développement.

L'acquisition de nouvelles voitures de train devrait permettre, entre autres, d'améliorer le confort des clients de la ligne tout en permettant de réaliser l'entretien des voitures assignées à cette ligne. Parallèlement, la construction du centre de maintenance Pointe-Saint-Charles, entreprise à la fin de l'année 2015, contribuera à assurer rapidement l'entretien du matériel roulant, améliorant ainsi la fiabilité du service sur la ligne Deux-Montagnes. Cependant, le développement des infrastructures ferroviaires et d'accueil de la clientèle demeure tributaire des ressources financières disponibles et des priorités établies en matière de planification régionale des transports collectifs.

ACQUISITION DE VOITURES À DEUX NIVEAUX

L'appel d'offres est lancé.

L'AMT a lancé en décembre 2015 un appel d'offres pour l'acquisition de nouvelles voitures à deux niveaux. Ces nouvelles voitures doivent être déployées sur le réseau du Canadien Pacifique (CP), ce qui permettra d'intégrer des voitures multiniveaux 3000 sur la ligne Deux-Montagnes, améliorant ainsi le confort des passagers aux heures de pointe, tout en libérant des voitures MR-90 afin d'en réaliser l'entretien.

TRANSFERT DE DEUX DOSSIERS À LA CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC

En janvier 2015, le gouvernement du Québec annonçait la conclusion d'une entente commerciale avec la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) pour la réalisation, la gestion et le financement de grands projets d'infrastructures. Le projet de loi n° 38, visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la CDPQ, a été adopté en juin 2015.

L'entente initiale prévoyait la réalisation de deux projets :

- un système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain
- un système de transport collectif dans l'ouest de l'île

Tout au long de l'année, l'AMT a collaboré avec la CDPQ pour faciliter le transfert des dossiers et des études déjà réalisées. Elle poursuivra sa collaboration avec le gouvernement du Québec et la CDPQ pour assurer une intégration harmonieuse de ces nouvelles dessertes de transport collectif dans le réseau de transport collectif déjà existant.





AUTOBUS : ON OUVRE LA VOIE

SRB PIE-IX

Le coup d'envoi du projet est donné.

Traversant l'île du sud au nord, et reliant Montréal à l'est de Laval, le boulevard Pie-IX est l'une des artères les plus achalandées de Montréal, empruntée chaque jour par près de 60 000 automobilistes à la hauteur du pont Pie-IX et 40 000 usagers des transports collectifs. Cet axe de circulation majeur doit être impérativement desservi par un service de transport collectif structurant et intégré.

Le service rapide par bus (SRB) prévu sur le boulevard Pie-IX répond à ce besoin. Véritable corridor d'autobus circulant en site propre, il est conçu pour tenir compte de tous les besoins des usagers : sécuritaire, rapide, confortable, accessible, avec une fréquence comparable au métro.

Intermodal, il prévoit une connexion avec la ligne de trains de banlieue Mascouche et la ligne verte du métro.

Une structure de gouvernance complexe

Le SRB Pie-IX est un projet conjoint de l'AMT, de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec (MTQ), réalisé en étroite collaboration avec les partenaires municipaux et les transporteurs concernés.

Ce projet d'envergure a grandement évolué depuis 2010. Il est maintenant défini comme un projet intégré de reconstruction et de requalification du boulevard Pie-IX et comprend trois volets :

- **Transports collectifs** : mise en place de voies réservées bidirectionnelles permanentes et construction des stations
- **Infrastructures municipales** : réfection des conduites d'eau potable et d'égouts, et reconstruction de la chaussée
- **Aménagement du domaine public** : élargissement des trottoirs ou création d'un large terre-plein central pour améliorer la qualité de vie des riverains, ajout de centaines d'arbres et remplacement du mobilier urbain



LE PROJET, en bref

- 11 km de voies réservées dans l'axe Pie-IX entre le boulevard Saint-Martin et l'avenue Pierre-De Coubertin, soit 9 km à Montréal et 2 km à Laval
- 17 stations (2 à Laval et 15 à Montréal)
- 1 stationnement incitatif à Laval (750 places)
- Gain de temps estimé : 10 minutes entre le boulevard Henri-Bourassa et l'avenue Pierre-De Coubertin (station de métro Pie-IX)
- Achalandage quotidien :
 - actuel : 40 000 déplacements
 - potentiel : 70 000 déplacements



SRB PIE-IX

LÉGENDE

- Métro (orange, blue, green, yellow lines)
- SRB Pie-IX (dark blue line)
- Ligne de train Mascouche (pink line)
- Métro projeté (dashed blue line)
- Stationnement incitatif (P icon)



2003
78,6 km
de VR

2004
Ouverture des terminus Côte-Vertu et Saint-Eustache
82,7 km de VR

2005
83,4 km
de VR

2007
Ouverture des terminus Cartier, De Montarville et Montmorency
85,2 km de VR

2012
86,2 km
de VR

2013
84,7 km
de VR

2014
93,2 km
de VR

2015

16 terminus

35 voies réservées sur 100 km

Une planification rigoureuse.

Après analyse du dossier d'opportunité (DO) déposé auprès des autorités gouvernementales, comme prévu dans la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, le Conseil des ministres du Québec a approuvé le DO en juillet 2015. Cette étape a donné le coup d'envoi officiel pour poursuivre le projet.

Depuis, le bureau de projet conjoint AMT-Ville de Montréal a été créé. Les contrats pour la réalisation des plans et devis complets du projet, en deux parties distinctes, soit la portion Laval et la portion Montréal, seront octroyés en 2016. Une fois le dossier d'affaires (DA) achevé, vers 2017, il sera soumis au gouvernement du Québec.



Les travaux de la station AMOS sont lancés.

À l'automne 2015, l'AMT a entrepris, comme prévu, les travaux de la première station, nommée AMOS. En plus de cet édicule installé sur le terre-plein central, seront aménagés des glissières de béton avec garde-corps de chaque côté de la station, une clôture sur le terre-plein, des boutons d'appel piétons pour les traversées, des traverses piétonnes larges et en retrait de l'intersection, un pavage coloré de la voie réservée ainsi que la signalisation requise pour marquer la présence d'une voie réservée. Ce « prototype grandeur nature » permettra de valider la fonctionnalité des différents éléments compris dans une station de type SRB, et ce, afin d'optimiser la conception des stations suivantes. Les clients pourront l'utiliser dès la fin 2016.



La construction : 2018 à 2022.

Afin de minimiser les impacts sur le milieu, la construction se déroulera en quatre phases, soit la travée Ouest, la travée Est, la voie centrale et le pavage final. Le maintien des services d'autobus, des activités économiques et de la qualité de vie des résidents ainsi que la sécurité de tous les usagers du boulevard Pie-IX sont pris en compte. Tout est fait pour atténuer le plus possible les impacts inhérents à la réalisation des travaux.



Les **stations du SRB Pie-IX** sont très différentes d'un arrêt d'autobus traditionnel. Leurs dimensions seront adaptées aux bus articulés, plus longs que des autobus classiques ainsi qu'aux équipements en place : une distributrice automatique de titres, une valideuse et un afficheur dynamique donnant en temps réel les passages des autobus. Chaque station pourra accueillir une centaine de personnes et comprendra trois zones distinctes : approche, perception, contrôle (ou attente). La validation des titres se fera à la station plutôt que dans l'autobus, ce qui accélérera l'embarquement des passagers.

Les **voies réservées centrales**, sécuritaires, seront en fonction sept jours sur sept en suivant le sens de la circulation.

Quelques minutes qui font la différence !

En septembre 2015, le gouvernement du Québec a prolongé d'une année le programme d'aide annoncé en 2013 pour l'implantation de voies réservées et de mesures préférentielles pour les autobus de la région métropolitaine. Flexibles et peu coûteuses, elles offrent aux autobus une fluidité de circulation très bénéfique.

Le programme de développement des voies réservées métropolitaines de l'AMT couvre maintenant la période 2013-2016, l'ensemble des projets devant être réalisés au plus tard en 2017.

Ce programme est bâti à partir des opportunités identifiées sur un horizon de réalisation à court terme. L'AMT continue d'œuvrer en étroite collaboration avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET), les municipalités et les exploitants de transport collectif pour coordonner les différents plans de développement, implanter de nouveaux projets et favoriser l'interopérabilité des systèmes.

LES VOIES RÉSERVÉES MÉTROPOLITAINES, en bref

- Un réseau de près de 100 km
- 2 000 véhicules en période de pointe du matin
- 100 000 passagers chaque jour
- Un objectif de 250 km d'ici 2020

Les principaux avantages

- Réduction du temps de parcours pour les usagers
- Amélioration de la fiabilité et de la ponctualité
- Amélioration de la satisfaction de la clientèle
- Amélioration des conditions d'exploitation et réduction des coûts d'exploitation pour les opérateurs
- Réduction des gaz à effet de serre (GES)
- Partage plus équitable de l'espace public entre les modes de transport

VOIE RÉSERVÉE R-132/R-134 À LONGUEUIL –

Depuis la rentrée scolaire 2015, plus de 5 000 clients profitent d'un gain de temps d'environ deux minutes chaque matin grâce à une nouvelle voie réservée améliorant l'accès au terminus intermodal Longueuil (autobus, métro, circuits interurbains), dont l'achalandage s'élève à plus de 12,9 millions d'usagers annuellement. Cette nouvelle voie réservée est aménagée dans l'échangeur A-20/R-132/R-134, et sur une distance d'environ 1 km sur le boulevard Taschereau (R-134 O.) jusqu'à la bretelle de sortie Rue Saint-Charles menant au terminus Longueuil et à la Place Charles-Le Moyne.

La voie facilite grandement l'accès au terminus Longueuil pour l'ensemble des circuits d'autobus du Réseau de transport de Longueuil (RTL), du Conseil intermunicipal de transport Sorel-Varenes (CITSV) et du réseau de transport de la Ville de Sainte-Julie, ce qui se traduit par une réduction du temps de parcours et des frais d'exploitation.





La sortie 82 de l'A-20/R-132 Ouest étant dorénavant exclusivement réservée aux autobus, les automobilistes utilisent uniquement la sortie du parc Marie-Victorin, dont la bretelle a été élargie et allongée afin d'accroître la capacité. Dès la mise en service, cette nouvelle configuration a démontré qu'elle ne provoquait pas de retards supplémentaires pour les automobilistes, confirmant ainsi les modélisations de circulation effectuées lors de la planification du projet.

Par ailleurs, sur la R-134, la circulation des autobus se fait dorénavant sur l'accotement, et ce, uniquement en présence de congestion. Un système de détection de la congestion indique aux chauffeurs d'autobus le moment où la voie réservée sur accotement doit être utilisée. Les travaux ont été menés à l'été 2015.

VOIE RÉSERVÉE R-116 À SAINT-BASILE-LE-GRAND ET SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE

Après trois mois de travaux, le premier tronçon de 4,2 km de la nouvelle voie réservée sur l'accotement de la route 116, en direction ouest sur les territoires de Saint-Basile-le-Grand et Saint-Bruno-de-Montarville, a été mis en service en novembre 2015. Le temps de trajet des 1 200 usagers du service d'autobus du Conseil intermunicipal de transport de la Vallée du Richelieu (CITVR) est ainsi réduit de près de cinq minutes durant la période de pointe du matin. Le gain de temps se traduit aussi en économies sur les frais d'exploitation du transporteur.

En plus d'un resurfacement de l'accotement de droite et de son élargissement sur certains tronçons, un nouveau marquage a été effectué, une nouvelle signalisation a été ajoutée et quelques intersections ont été reconfigurées.

Au printemps 2016, l'AMT entamera l'aménagement du deuxième tronçon, de 3,9 km en direction est, vers Mont-Saint-Hilaire. Ce tronçon se connectera à la voie réservée existante du boulevard Seigneurial à Saint-Bruno-de-Montarville, et se terminera à la Montée Robert, à Saint-Basile-le-Grand.



Un deuxième terminus métropolitain pour desservir le centre-ville.



Annoncé dans le cadre des mesures d'atténuation pour contrer la congestion routière, et confirmé par le ministre des Transports du Québec en 2015, le terminus Mansfield sera complémentaire au terminus Centre-ville (TCV), qui n'accueille plus de nouveaux autobus depuis 2007 en raison d'une saturation de ses espaces.

Situé à quelques dizaines de pas du TCV et de la station de métro Bonaventure, au coin des rues Mansfield et Saint-

Antoine, ce nouvel équipement temporaire sera aménagé sur un terrain loué. Le terminus comptera six quais d'embarquement et de débarquement et quatre postes de régulation. Les fins de semaine, le terminus sera exploité comme stationnement payant offrant près de 55 places.

Les travaux d'aménagement débuteront à l'été 2016, pour une mise en service à l'automne.

L'AMT travaille en étroite collaboration avec ses partenaires pour finaliser le plan d'exploitation du site, qui contribuera à améliorer la fluidité des parcours qu'empruntent les autobus dans ce corridor. De plus, le débarquement et l'embarquement de milliers de clients se fera dans un équipement conçu à cette fin, plus sécuritaire et confortable. Le site bénéficiera d'un aménagement paysager de qualité et de traverses piétonnes pour en faciliter l'accès.

LE TERMINUS PASSE LE TEST !

En novembre 2015, l'AMT a procédé à une simulation grandeur nature afin de s'assurer que le futur terminus soit pleinement fonctionnel et réponde aux besoins des transporteurs et de la clientèle qui l'utiliseront. Aux fins de l'exercice, deux sections du stationnement Chevrier ont été configurées selon les plans du nouveau terminus. Plus d'une quinzaine de chauffeurs, au volant de bus articulés, réguliers et voyageurs, ont testé plusieurs mouvements, et ce, tant aux entrées et sorties qu'à l'intérieur du terminus Mansfield. Cet exercice a été grandement apprécié par les partenaires du projet.

TERMINUS SAINTE-JULIE

La mise en service est prévue à l'automne 2016.



L'actuel stationnement incitatif Sainte-Julie est situé à l'angle nord-ouest de l'autoroute 20 et du chemin du Fer-à-Cheval. Son déplacement dans le quadrant nord-est de l'échangeur est en cours. Ce nouvel emplacement permettra de doubler le nombre de places de stationnement afin de mieux servir la clientèle croissante des services d'autobus de Sainte-Julie, et d'y annexer un terminus d'autobus régional.

Les travaux comprennent également le déplacement des bretelles d'accès à l'A-20 (sortie 102), le prolongement de la rue Murano et du boulevard Armand-Frappier, en plus de prévoir un espace pour le projet futur d'un tiers. Ces améliorations s'inscrivent dans le cadre d'un vaste projet de réaménagement de cette partie de la ville.

Entamées à l'été 2015, les activités de construction concernent entre autres les travaux dans le nouveau stationnement et l'amélioration des liens routiers. La mise en service du site est prévue à l'automne 2016.

LE TERMINUS SAINTE-JULIE, en bref

- Accès distincts pour les automobilistes et les autobus
- 6 quais munis de panneaux à messages variables (PMV)
- Près de 1 000 places de stationnement
- 10 places réservées aux personnes à mobilité réduite
- 10 places dédiées au covoiturage
- 2 bornes du Circuit électrique
- 3 aires d'attente
- 98 supports à vélo



MÉTRO : PROLONGEMENT DE LA LIGNE BLEUE À L'ÉTUDE

Avec ses cinq stations situées à l'est de Saint-Michel, le prolongement de la ligne bleue est la prochaine étape envisagée pour l'expansion du réseau de métro montréalais. Le projet est d'envergure : en plus des cinq nouvelles stations (Pie-IX, Viau, Lacordaire, Langelier et Anjou), un tunnel de 5,8 km dans l'axe de la rue Jean-Talon et des infrastructures de maintenance et de garage sont étudiés. La station Pie-IX pourrait être connectée avec le SRB Pie-IX et un terminus d'autobus, doté d'un stationnement incitatif, serait adjacent à la station Anjou. Tout est évalué afin de maximiser l'intermodalité entre les différents services de transport collectif et pour assurer l'accessibilité au réseau.

Préparé par le bureau de projet, le dossier d'opportunité (DO) du prolongement de la ligne bleue du métro a été révisé à l'hiver 2016 par les différents partenaires gouvernementaux, soit la Société québécoise des infrastructures (SQI), le MTQ et le Secrétariat du Conseil du trésor (SCT). Il sera déposé officiellement au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET) au cours du printemps.

D'après les études, on estime un achalandage journalier de plus de 80 000 usagers à terme.

UNE CONCERTATION ACTIVE

Créé par le gouvernement du Québec en 2009, le bureau de projet procède depuis aux études nécessaires en vue du prolongement du réseau de métro. Placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT, ce bureau de projet travaille avec plusieurs autres partenaires : les municipalités de Montréal, de Laval, de Longueuil, la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL), le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM). En 2014, un comité Communication a d'ailleurs été mis en place afin de faciliter le dialogue et le transfert d'information entre les divers partenaires impliqués dans le projet.



2002

Lancement des travaux de prolongement de la ligne orange du métro vers Laval (tronçon de 5,2 km et 3 nouvelles stations)

2007

Mise en service des stations Cartier, De la Concorde et Montmorency, avec un succès d'achalandage immédiat

2009

Mise en place du Bureau de projet des prolongements du métro de Montréal pour étudier l'opportunité de prolonger les lignes orange, jaune et bleue

2013

Annnonce par le gouvernement du Québec que le prolongement de la ligne bleue est jugé prioritaire

Dépôt du dossier d'opportunité pour le prolongement de la ligne bleue

1996 ●

● 2015

OFFRE DE SERVICE ●

VOUS AVEZ LE CHOIX

Maximiser l'offre, c'est trouver des solutions innovantes pour faciliter les déplacements quotidiens et assurer à tous les clients des services de transport collectif adaptés à leurs besoins.

DES SOLUTIONS POUR ÉVITER LES BOUCHONS



Depuis 2011, la région métropolitaine de Montréal fait face à une congestion croissante induite entre autres par un important programme de travaux routiers. Dans ce contexte, Mobilité Montréal, un regroupement de décideurs et principaux acteurs concernés par le domaine des transports, s’est constitué pour mettre en place des mesures incitant la population à utiliser les transports actifs et collectifs pour réduire le nombre de véhicules sur le réseau routier. Le ministère des Transports du Québec (MTQ), en tant que partenaire majeur, prend en charge les coûts de ces mesures, choisies selon quatre critères : elles doivent être réalisables rapidement, à faible coût, temporaires et situées dans un des axes de chantiers routiers majeurs de la région métropolitaine.

En 2015, l’AMT a mis en place une série de mesures qui viennent s’ajouter aux 19 instaurées depuis 2011. La mise en place de ces mesures d’atténuation de la congestion se fait en étroite coordination avec l’ensemble des partenaires concernés et dans une perspective de vision régionale. L’AMT y voit aussi une occasion d’attirer de nouveaux utilisateurs des transports collectifs.

LES CATÉGORIES DE MESURES, en bref

- Développement des équipements en transport collectif et actif
- Bonification des services en transport collectif
- Promotion des mesures tarifaires

DÉVELOPPEMENT DES ÉQUIPEMENTS

CHANTIERS	ÉQUIPEMENTS	INTERVENTIONS	TRAVAUX EN 2015
Longueuil/Couronne Sud	Stationnement La Prairie	Bonification des quais et aménagement d’une 2 ^e boucle d’autobus	Novembre
	Gare Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	Ajout de 52 places	Octobre
	Stationnement Chambly	Ajout de 129 places	Novembre à décembre
Laval/Couronne Nord	Gare Repentigny	Ajout de 164 places	Septembre à novembre
	Gare Saint-Jérôme	Ajout de 55 places	Décembre

PROMOTION TARIFAIRE

OFFRES	2015
OPUS+ 2 mois gratuits	Septembre à décembre
OPUS+ entreprise 2 mois gratuits	Septembre à décembre
Tarif fidélité	Janviers 2016
OPUS à l’essai	Septembre à octobre 2015





OFFRES TARIFAIRES : STIMULER L'ESSAI DES TRANSPORTS COLLECTIFS

En collaboration avec ses partenaires, l'AMT gère depuis plusieurs années deux programmes d'abonnement aux titres de transport collectif métropolitains (TRAM et TRAIN) et aux titres locaux des autorités organisatrices de transport (AOT) de la région métropolitaine: OPUS+, offert au grand public, et OPUS+ entreprise, un programme équivalent qui permet aux employeurs de contribuer au financement des transports collectifs.

L'ABONNEMENT ANNUEL, en bref

- **Économique** : 1 mois gratuit par année (OPUS+) ou 8,33% de rabais par mois (OPUS+ entreprise)
- **Simple** : prélèvement automatique du montant du titre
- **Sans obligation** : possibilité de mettre fin à l'abonnement en tout temps
- **Sécuritaire** : remplacement de la carte en cas de perte ou vol



OFFRES TARIFAIRES

Une promotion sur plusieurs fronts.

Grâce au soutien financier du ministère des Transports du Québec (MTQ), dans le cadre de Mobilité Montréal, l'AMT a renouvelé son offre automnale, qui consiste à offrir aux nouveaux abonnés un 2^e mois gratuit. Cette promotion périodique renouvelée depuis 2011, assortie d'une campagne efficace, a permis d'ajouter en 2015 près de 7900 abonnés OPUS+ pendant la période

promotionnelle. Au total, plus de 42800 personnes étaient abonnées en décembre 2015, soit une hausse de 6% par rapport à décembre 2014. Quant à OPUS+ entreprise, il comptait en décembre 2015 plus de 6800 abonnés, soit une progression de 22% depuis décembre 2014. Les ventes de janvier effectuées en décembre 2015 ont permis pour la première fois de dépasser la barre

des 50000, pour atteindre même les 52000 abonnés. Le tarif fidélité, qui offre aux anciens abonnés une exemption de la hausse tarifaire annuelle 2016, participe également à la rétention des abonnés: 39905 abonnés en bénéficieront en 2016. Quant à l'OPUS+ à l'essai, l'objectif de 50000 inscriptions a été atteint dans les temps grâce des interventions bien ciblées sur le terrain.



Une équipe fait la promotion d'OPUS+ à l'essai auprès des automobilistes aux prises avec la congestion routière.

Lancement d'une réflexion sur l'intégration tarifaire métropolitaine

1998

Lancement des titres mensuels TRAM, donnant accès aux réseaux d'autobus, de trains et de métro de toute la région métropolitaine

2000

Mise en service du titre TRAM intermédiaire, offert aux étudiants à temps plein

2003

Lancement du premier programme incitatif aux transports collectifs destiné aux entreprises

2008

Lancement de la carte OPUS, avec puce, qui permet de charger des titres de transport sur un même support

2011

Début des promotions tarifaires soutenues par le MTQ dans le cadre de Mobilité Montréal

1996

2015



STATIONNEMENTS INCITATIFS : PLUS DE 35 000 PLACES DISPONIBLES

En 2015, le réseau de stationnements incitatifs de l'AMT comptait 35 250 places réparties dans 72 stationnements. Le réseau de trains de banlieue est relié à 47 stationnements incitatifs offrant près de 20 700 places tandis que le réseau de transport métropolitain par autobus compte 25 stationnements offrant plus de 14 550 places. Depuis 1996, l'offre de places de stationnement a bondi de 310 %.

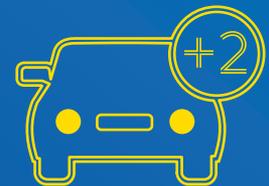


Dans le cadre de Mobilité Montréal, quatre stationnements ont été agrandis en 2015: 129 nouvelles places au stationnement Chambly, 52 à la gare Pincourt-Terrasse-Vaudreuil, 55 à la gare Saint-Jérôme et un deuxième stationnement, de 164 places, à la gare Repentigny, pour un total de 400 places ajoutées.

COVOITURAGE AMT

À deux, c'est toujours mieux.

Avec ses places de choix, situées à proximité des accès aux transports collectifs, Covoiturage AMT s'est taillé une belle réputation auprès des clients désireux de faire du covoiturage. Ce service en ligne gratuit compte 9 935 personnes inscrites et près de 1 420 équipages constitués. Le nombre de demandes de vignettes pour les stationnements incitatifs est demeuré stable depuis 2014.



En 2015, l'AMT disposait de près de 550 places réservées au covoiturage, accessibles pour les détenteurs d'une vignette selon le principe du «premier arrivé, premier servi». Ce programme permet d'optimiser l'espace disponible dans les stationnements et de renforcer le positionnement de l'AMT comme leader des transports alternatifs à l'auto en solo pour le rabattement vers les gares et terminus.

STATIONNEMENTS GARANTIS

Une place vous attend chaque matin.

Amorcé en juillet 2014, le projet pilote de service de places garanties aux stationnements incitatifs s'est poursuivi en 2015 au terminus Cartier et au stationnement Namur Est, ainsi qu'aux gares Deux-Montagnes, Roxboro-Pierrefonds, Sainte-Thérèse et Terrebonne. Dans chacun de ces stationnements, une partie est réservée aux abonnés mensuels, avec aussi pour deux d'entre eux, des places réservées au stationnement journalier.

En 2015, le taux d'adhésion au service de places garanties est de 78%. Par contre, en raison du manque d'abonnés depuis sa mise en place, le service de places garanties à cesser, en octobre 2015, au stationnement Namur.



ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE : ON Y TRAVAILLE !

En 2015, l'AMT a adopté une Politique d'accessibilité universelle : elle y établit les principes directeurs guidant l'AMT dans l'amélioration de l'accessibilité universelle aux équipements et aux services dont elle est responsable. Le concept d'accessibilité universelle est désormais intégré à l'ensemble des étapes de planification, de conception, de construction et d'exploitation des nouveaux projets.

La nouvelle politique adopte l'approche inclusive d'accessibilité universelle qui tient compte des besoins de toute la population. Elle favorise pour tous les usagers une utilisation similaire des possibilités offertes par un bâtiment ou un équipement du domaine public. Avec cette nouvelle politique, l'AMT s'engage à prendre des mesures afin d'améliorer l'accessibilité aux équipements et aux services dont elle est responsable, tout en respectant les ressources dont elle dispose, ainsi que les contraintes opérationnelles avec lesquelles elle doit composer.

Elle travaille à réduire ou éliminer les obstacles existants à l'accessibilité universelle et à éviter d'en créer de nouveaux, dans tous les domaines où elle intervient, soit les services de trains de banlieue et d'autobus, les équipements et infrastructures métropolitains ainsi que les systèmes d'information et de communication qu'elle met à la disposition de la population. L'AMT s'inspire des meilleures pratiques et agit en concertation avec l'ensemble de ses partenaires.

LE RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE ET SES DÉFIS

À l'origine, le réseau de chemin de fer de la région métropolitaine de Montréal a été créé pour transporter principalement des convois de marchandises. C'est pourquoi les voies ferrées sont la propriété de compagnies dont c'est la mission, comme le Canadien Pacifique (CP) et le Canadien National (CN).

Il faut savoir que l'AMT n'est propriétaire que de 24% des voies ferrées (dont celle de la ligne Deux-Montagnes, acquises en 2014) qu'empruntent ses trains et qu'elle doit pourtant composer avec une forte demande du transport de passagers en trains de banlieue. Elle doit coordonner son offre de service avec les autres compagnies ferroviaires, en tenant compte des nombreuses contraintes que ces dernières imposent en raison de leurs besoins d'affaires.

Par exemple, l'AMT doit respecter le dégagement nécessaire aux passages des trains de marchandises dans les infrastructures ferroviaires, de même que les règles d'exploitation des transporteurs ferroviaires, les règles de sécurité édictées par diverses autorités législatives, les technologies disponibles et autorisées ainsi que la propriété des terrains et des bâtiments. Ces contraintes sont souvent un frein à l'amélioration de l'accessibilité du matériel roulant et des infrastructures liées aux trains de passagers.

1996

2008

Adoption de la première
Politique d'accessibilité

2011

Adoption du premier Plan
de développement de
l'accessibilité du réseau

2013

Création de la Table
métropolitaine-
Accessibilité universelle

Adoption de la Politique
d'accessibilité universelle

2015

LIGNE MASCOUCHE

En route vers l'accessibilité universelle.

La ligne Mascouche est le premier exemple de grand projet de transport collectif au Québec dont l'accessibilité a été prévue dès sa conception. Les contraintes pour organiser un service optimal sont cependant nombreuses, surtout dues au fait que l'AMT n'est pas propriétaire des infrastructures ferroviaires sur une partie du trajet.

TRONÇON NORD: L'ensemble des gares sont accessibles.

Avec la mise en fonction de l'ascenseur de la gare Terrebonne, toutes les gares du tronçon nord sont complètement accessibles à la clientèle à mobilité réduite depuis mars 2015. Elles sont toutes équipées d'un ascenseur et d'un quai haut pour faciliter l'embarquement des personnes à mobilité réduite, qui peuvent donc se rendre jusqu'à la Gare Centrale, la gare terminale du centre-ville de Montréal. Étant propriétaire de ce tronçon exclusivement réservé au service de trains de banlieue, l'AMT a pu aménager des équipements qui répondent à ses besoins opérationnels.



L'ascenseur à la gare Repentigny

TRONÇON MONTRÉAL: Les ascenseurs sont installés.

En décembre 2015, tous les ascenseurs étaient fonctionnels, sauf à la gare Ahuntsic, dont l'ascenseur a été mis en service en janvier 2016, et à la gare Sauvé, dont la construction de l'édicule est prévue en 2016. Pour rendre la ligne accessible, l'AMT travaille maintenant à mettre en place des rampes d'accès. En effet, sur ce tronçon de voie appartenant au CN, l'AMT doit respecter les obligations et les normes imposées par le propriétaire, ce qui l'oblige à développer de nouveaux dispositifs pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux trains. Les gares disposant d'un quai bas, des rampes conduisant à un quai haut rabattable seront donc mises en place pour permettre l'accès à la voiture aux personnes à mobilité réduite. Ces aménagements sur des infrastructures déjà bâties représentent à la fois des défis de conception et d'exploitation.

La première rampe à quai haut rabattable a été installée en décembre 2015 à la gare Rivière-des-Prairies. Elle a servi de prototype afin de tester le dispositif permettant aux personnes à mobilité réduite de monter en toute sécurité à bord des trains.

Il reste aussi à construire l'édicule de la gare Sauvé. Une fois celui-ci entièrement terminé, et les conditions d'utilisation des quais hauts rabattables bien rodées, la ligne Mascouche sera accessible aux personnes à mobilité réduite sur l'ensemble de son parcours. Elle deviendra ainsi la première ligne du réseau de transport collectif métropolitain totalement accessible.



Des agents de sécurité à bord des trains supervisent l'embarquement et le débarquement des usagers qui choisissent la voiture dédiée aux personnes à mobilité réduite sur la ligne Mascouche.



TRANSPORT ADAPTÉ : DE PLUS EN PLUS CONVIVIAL

En 1996, au moment de la création de l'AMT, les utilisateurs du transport adapté connaissaient de nombreuses contraintes pour se déplacer d'un territoire à l'autre car chaque organisme de transport ne desservait que son territoire. Depuis 2003, grâce au programme d'intégration du transport adapté métropolitain mis sur pied par l'AMT, la situation a radicalement changé. En 2015, les efforts se poursuivent, avec, par exemple, l'ajout de points de correspondance.

L'AIDE AU TRANSPORT ADAPTÉ MÉTROPOLITAIN :

L'AMT offre une aide financière au déplacement métropolitain afin de maintenir l'intégration de l'offre de service en transport adapté. Dans le cadre du Programme d'aide métropolitaine au transport adapté, l'AMT attribue une aide financière aux Services de transport adapté (STA) afin de favoriser l'intégration de leurs services à l'ensemble du réseau. En 2015, l'aide financière que l'AMT a attribuée aux 12 STA situés sur son territoire a permis de soutenir près de 267230 déplacements en transport adapté métropolitain, représentant une hausse de 10% par rapport à 2014.

DE NOUVEAUX POINTS DE CORRESPONDANCE : Les demandes d'usagers du transport adapté métropolitain pour améliorer les conditions d'attente et les horaires de certains points de correspondance, lieux où les transporteurs de territoires différents déposent ou embarquent les clients, ont été entendues. En 2015, dans le cadre de son rôle de coordonnateur du transport adapté sur son territoire, l'AMT a en effet travaillé à identifier et mettre en service de nouveaux points de

correspondance, mieux adaptés aux besoins de la clientèle, et qui offrent une expérience de déplacement plus satisfaisante. Grâce aux ententes conclues avec plusieurs autorités organisatrices de transport (AOT) et certains cafés Tim Hortons situés à Laval, Longueuil et sur les rives nord et sud de Montréal, les personnes à mobilité réduite peuvent désormais attendre confortablement et en toute sécurité dans plus d'une dizaine de cafés, l'arrivée de leur transport adapté, et ce, peu importe l'heure et le jour de l'année.

COMITÉ D'OPÉRATIONS DES TRANSPORTEURS :

En 2014, le Réseau de transport de Longueuil (RTL) a demandé à l'AMT de créer un comité regroupant les AOT offrant du transport adapté sur son territoire. L'objectif était de réunir ponctuellement les différents acteurs du transport adapté pour améliorer les opérations faites conjointement, notamment les déplacements métropolitains. Le Comité d'opérations des transporteurs a vu le jour en 2014 et s'est réuni trois fois en 2015. C'est d'ailleurs au sein de ce comité qu'est né le projet de partenariat avec Tim Hortons pour les déplacements métropolitains.

L'AMT ET LE TRANSPORT ADAPTÉ

De manière générale, le mandat de l'AMT consiste à soutenir, développer et promouvoir les services de transport adapté pour la région métropolitaine. Elle assure de maintenir un dialogue entre les différents acteurs impliqués afin de mieux combler les besoins des personnes handicapées.

Elle sert de lieu d'échange pour les partenaires du milieu associatif qui composent le Comité de concertation du transport des personnes handicapées, où se discutent les enjeux importants touchant le transport adapté, notamment la tarification, la formation des chauffeurs et les services offerts en région éloignée.

1998

Organisation du transport adapté pour permettre aux usagers de la STM, de la STL et du RTL de transférer d'un service de transport adapté à un autre

2003

Adhésion au programme d'intégration du transport adapté métropolitain de plusieurs organismes des couronnes nord et sud

2007

Mise en place d'un comité de concertation du transport des personnes handicapées de Montréal

2014

Création du Comité d'opérations des transporteurs

1996

2015

PROMOTION ET COMMUNICATION ●

EN DIALOGUE AVEC VOUS

Miser sur la promotion, c'est s'assurer de faire connaître nos services et leurs avantages au plus grand nombre.

Miser sur la communication, c'est cultiver un dialogue constructif avec nos clients et partenaires en transport collectif.

PROMOTION : SERVICES BIEN ANNONCÉS, SERVICES UTILISÉS

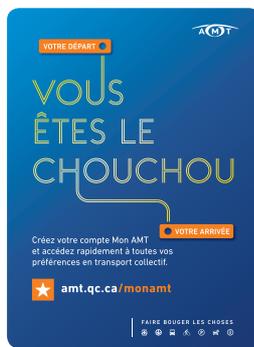
Une fois les services mis en place, il est indispensable de les faire connaître : à la clientèle naturelle, celle qui prend déjà les transports collectifs, mais aussi à la clientèle occasionnelle, qui comprend les visiteurs de passage, et à la clientèle potentielle, soit l'important bassin de résidents de la région métropolitaine de Montréal qui se déplacent chaque jour pour se rendre à leurs activités quotidiennes.

PLATEFORME PUBLICITAIRE

Une déclinaison réussie.

À l'automne 2014, l'AMT a lancé une nouvelle plateforme publicitaire visant à favoriser la reconnaissance et la compréhension de la marque, une étape importante pour attirer l'attention des différents segments de clientèle. En 2015, l'ensemble des communications de l'AMT ont été progressivement traitées selon cette plateforme graphique, qui est aussi appelée à évoluer selon les besoins et occasions de communiquer.

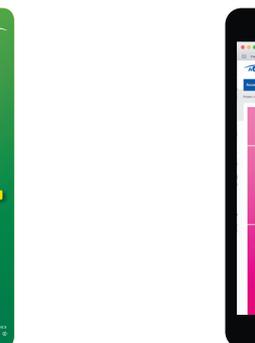
LES CAMPAGNES RÉCURRENTES DE L'AMT



LES PUBLICATIONS INSTITUTIONNELLES



LES COMMUNICATIONS OPÉRATIONNELLES



LES COMMUNICATIONS NUMÉRIQUES



LIGNE MASCOUCHE

Campagne promotionnelle « Le bonheur est dans le train »

L'AMT a mené, à l'automne 2015, une importante campagne de communication-marketing afin de faire connaître au plus grand nombre de résidents de l'est de Montréal et de la couronne nord-est les avantages de la ligne de trains de banlieue Mascouche.

LA JOURNÉE «PORTES OUVERTES»

Le dimanche 20 septembre, l'AMT a organisé un grand événement «portes ouvertes» sur la ligne Mascouche : elle a mis deux trains de dix voitures chacun à la disposition des familles afin de leur faire découvrir les avantages de cette nouvelle ligne. Le point de départ était situé à la gare Mascouche, où une activité d'accueil attendait les familles. Café et croissants, maquilleurs, musique et animation (à la gare et dans le train) ont fait le bonheur des participants de tous âges. Le président-directeur général de l'AMT de même que de nombreux employés ont contribué bénévolement à l'organisation logistique et à l'accompagnement des passagers. En tout, 1600 ont participé à l'événement, dont 1200 à la seule gare Mascouche.

PUBLICITÉ ET PROMOTION – Pour faire connaître les nombreux atouts de la ligne aux clients potentiels, l'AMT a aussi misé sur plusieurs actions publicitaires et promotionnelles.

La tournée promotionnelle : Du 5 septembre au 17 octobre 2015, cette tournée promotionnelle s'est arrêtée dans une vingtaine de lieux les plus fréquentés des municipalités de la couronne nord-est afin de com-



La journée « Portes ouvertes » à la gare Mascouche

muniquer les bénéfices du train et d'en faire vivre l'expérience grâce au kiosque expérientiel qui reproduisait l'espace intérieur d'une voiture de train. Afin d'encourager la clientèle ciblée à en faire l'essai, 10 titres de transport gratuits ont été offerts à plus de 2400 personnes.

Les médias numériques et le marketing relationnel :

Le site Web de l'AMT a enregistré 48000 visites des pages de la campagne, l'animation Web a été vue près de 17200 fois, la publicité Google a enregistré 11500 clics tandis que celle sur Facebook a enregistré 8300 clics. L'inscription en ligne des activités de la campagne permettra à l'AMT de maintenir un contact par courriel avec plus de 8300 personnes.

La distribution ciblée : Près de 300000 dépliants promotionnels «Le bonheur est dans le train» présentant les avantages de la ligne et les principales activités de la campagne ont été distribués aux résidents des secteurs desservis par la ligne Mascouche.

La campagne publicitaire : Cette campagne a eu une portée de 2,5 millions de lecteurs. La fausse Une du journal 24H (deux parutions, soit les 8 et 15 septembre) a, par exemple, été distribuée à plus de 320000 exemplaires.

OFFRES TARIFAIRES – À l'automne, période propice aux changements d'habitude de modes de déplacement (reprise du travail après une période de vacances, retour en classe, etc.), l'AMT a proposé deux promotions très attrayantes pour encourager les clients potentiels à faire l'essai de la ligne Mascouche.

Les jeudis gratuits : Durant quatre jeudis, soit entre le 17 septembre et le 8 octobre, l'AMT a ouvert gratuitement ses trains à tous ceux qui s'inscrivaient à la promotion. L'offre a suscité plus de 6550 inscriptions, dont 85% de clients non-utilisateurs du train de banlieue.

Les 3 mois pour le prix de 2 : L'offre spéciale pour les résidents d'Anjou, de Rivière-des-Prairies et de Pointe-aux-Trembles a retenu l'intérêt de près de 300 personnes; 225 d'entre elles ont par la suite profité de l'offre.



Le kiosque de la tournée promotionnelle



La fausse Une du journal 24 H

CAMPAGNE SUR LE CIVISME

Comment tout dire en peu de mots.

En 2015, l'AMT a profité de la nouvelle plateforme graphique pour renouveler complètement le concept mis de l'avant dans la campagne récurrente sur le civisme à bord des trains de banlieue. Inspirée de la formule simple et universelle « S'il vous plaît », la campagne de communication rappelle l'importance d'être courtois envers les autres lorsqu'on est à bord d'un transport collectif. Les messages, visuels, simples et directs, font appel à la sensibilité de chacun afin d'influencer positivement les comportements.



CAMPAGNE SUR LA LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE

Séduire de nouveaux utilisateurs.

Une importante campagne promotionnelle a été menée en 2015 sur la ligne Mont-Saint-Hilaire. Quinze ans après sa mise en service, et maintenant que toutes les gares bénéficient d'équipements permanents de qualité, l'AMT a souhaité convertir de nouveaux utilisateurs aux avantages de voyager en train pour se rendre au centre-ville. La campagne s'est déroulée en trois temps : durant l'hiver, l'AMT a fait la promotion des mesures tarifaires du ministère des Transports du Québec (MTQ), dans le cadre de Mobilité Montréal (3 mois pour le prix de 2, et 2 titres gratuits à l'essai pour les non-utilisateurs) ; au cours du printemps, des brigades OPUS ont visité les gares pour faire la promotion des abonnements annuels aux transports collectifs ; et en été, des activités promotionnelles destinées aux non-utilisateurs et aux utilisateurs occasionnels ont été menées dans les commerces situés à proximité des gares.



45 000 accroche-porte ont été distribués aux résidences avoisinant les gares de la ligne Mont-Saint-Hilaire.



Les brigades OPUS visitent les commerces à proximité des gares.



CAMPAGNE HIVERNALE

Une sensibilisation annuelle nécessaire.

Chaque année, depuis bientôt dix ans, l'AMT sensibilise la clientèle des trains de banlieue aux impacts de l'hiver sur les opérations ferroviaires et les conséquences possibles sur la ponctualité des trains. Chaque jour, des équipes aguerries sont à l'œuvre pour limiter les conséquences d'une météo défavorable sur la clientèle, comme l'accumulation de neige, le blocage des portes ou le gel des aiguillages. Mais même si tout est bien préparé, le service peut connaître des perturbations durant l'hiver. Avec sa campagne hivernale, l'AMT rappelle les différents outils mis à la disposition de la clientèle pour faire connaître l'état du service, en particulier grâce à son application mobile AMT Chrono.



MARKETING RELATIONNEL

Garder le contact avec plus de 195 000 personnes.

En 2015, l'AMT a misé sur le marketing relationnel pour offrir un accompagnement de l'expérience client. Ce marketing, qui permet d'instaurer une relation privilégiée avec chaque client, vient enrichir les activités de promotion en personnalisant les campagnes et les avis à la clientèle, et en menant des sondages et des concours ciblés, en particulier auprès de la clientèle communiquant par courriel. Durant l'année 2015, plus de 700 000 courriels ont été consultés, soit un taux d'ouverture de 45%. Cette communication individualisée est une façon nouvelle de développer des relations durables avec la clientèle des transports collectifs.



CONSULTATIONS : EN CONVERSATION AVEC NOS CLIENTS ET PARTENAIRES

Transformer durablement la mobilité ne peut se faire en vase clos. C'est un engagement collectif, qui requiert que les différents partenaires, les élus et la société civile convergent vers un but commun : assurer la qualité de vie des résidents et le développement économique de la région par des transports collectifs efficaces et structurants.

CONSULTATIONS PUBLIQUES

Votre opinion est importante.

Au printemps 2015, l'AMT a réalisé une tournée de consultations publiques qui s'est arrêtée sur le territoire de chacune de six lignes de trains de banlieue. Depuis 2009, ces rencontres sont l'occasion, pour la clientèle et pour le public, d'en apprendre davantage sur les réalisations de l'année et sur les projets en cours dans le domaine des transports collectifs, en plus de pouvoir échanger avec l'équipe de direction.



Cette tournée s'est terminée par une séance de clavardage en direct sur le Web, qui permet au public de poser des questions aux experts de l'AMT. Cette formule a l'avantage d'atteindre un plus grand nombre de clients et d'offrir à tous la possibilité de participer à l'événement dans le confort de leur résidence.

COMITÉS DE PARTENAIRES

Concertation et transparence.

Chaque consultation publique est précédée de la tenue d'un comité des partenaires représentant une ligne de trains de banlieue. Ces rencontres sont l'occasion pour l'AMT de tisser des liens avec les élus et les partenaires, de les tenir informés sur les principaux projets, enjeux et statistiques en cours ou planifiés ayant un impact sur leurs citoyens, sur leur organisme de transport ou sur les municipalités.

LIENS AVEC LES PARTENAIRES ET LES ÉLUS

Des échanges constructifs.

Tout au long de l'année, l'AMT multiplie également les échanges et les rencontres avec les élus provinciaux et municipaux. Elle peut ainsi faire part des enjeux liés à ses projets tout en assurant une écoute attentive des attentes gouvernementales et des besoins spécifiques selon les villes.

ÉVÉNEMENTS : PLEINS FEUX SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

En 2015, Montréal a tenu un rôle important en tant qu'hôte de deux prestigieuses rencontres des plus grands spécialistes nationaux et internationaux en transport collectif, signe du dynamisme reconnu de la région montréalaise dans ce domaine.

CONGRÈS DE L'ACTU

Montréal accueille l'industrie canadienne des transports collectifs.

Du 20 au 25 novembre 2015, Montréal a accueilli le congrès d'automne et le salon de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), rendez-vous réguliers des gestionnaires du transport urbain, des représentants gouvernementaux, des fournisseurs de biens et de services en lien avec l'industrie du transport ainsi que des professionnels indépendants qui œuvrent dans le domaine de la mobilité durable.

Placé sous le thème « Mobilité intégrée: la priorité au client », le congrès a accueilli près de 500 délégués et conférenciers tandis que le salon Trans-Expo a attiré environ 1300 personnes.

Partenaires naturels de l'ACTU, qui est un porte-parole d'influence du secteur des transports collectifs à l'échelle canadienne, l'AMT et la Société de transport de Montréal (STM) étaient les hôtes conjoints de l'événement.

Parmi la vingtaine de conférences et de séminaires proposés, 11 ont été donnés par des experts de l'AMT. Ce fut aussi l'occasion d'organiser deux visites techniques: la première au tout nouveau centre de maintenance Lachine, et la seconde sur la ligne Deux-Montagnes, première ligne de trains de banlieue électrifiée au Canada.

MERCREDIS DE L'AMT

Depuis 15 ans, l'AMT offre une tribune de réflexion sur les grands enjeux sociaux, économiques et environnementaux liés au transport des personnes. Ce cycle de conférences réparties sur toute l'année est un rendez-vous très couru. Les forces vives de la région métropolitaine y voient une occasion de se tenir informées des sujets d'actualité, comme la mobilité durable, les outils de planification, les révolutions technologiques qui touchent les transports, ou encore l'écofiscalité.

Le programme 2015

- Janvier** La planification, prise en charge et modernisation des trains de banlieue montréalais par l'État
- Février** Mobilité des Montréalais, portrait et principaux constats de l'enquête OD 2013
- Mars** Transport collectif et actif: le Plan de mobilité durable de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Roussillon
- Avril** Le projet DataMobile: application mobile pour la collecte de données sur les habitudes de déplacement à Concordia
- Mai** Planification des équipements de transports collectifs métropolitains: améliorer la mobilité et structurer l'espace urbain
- Juin** Écofiscalité et prospérité pour le Québec
- Octobre** Planification et gestion métropolitaine du stationnement: enjeux et perspectives
- Novembre** Toutes les conditions gagnantes? Résultats de l'enquête de mobilité 2014 des employés et étudiants de l'UQAM
- Décembre** Programme de développement des mesures préférentielles pour bus de l'AMT: de la Vision à l'opération

Le prix W. G. Ross attribué à Florence Junca-Adenot



À l'occasion de son congrès d'automne, l'ACTU a attribué le prix W. G. Ross pour l'œuvre de toute une vie à Florence Junca-Adenot. Pionnière dans la défense des enjeux

de transport collectif et d'urbanisme, elle compte une carrière de plus de 40 ans dans le milieu de la gestion universitaire et publique, et dans l'enseignement universitaire. Elle a entre autres fondé l'AMT en 1996 et a dirigé l'organisme jusqu'en 2003. C'est dans ce cadre que l'AMT a présenté sa candidature à ce prix prestigieux.

Le 25 novembre 2015, à l'hôtel Westin, Florence Junca-Adenot reçoit son prix des mains de Daniel Bergeron, président du comité exécutif de l'ACTU et vice-président, Information stratégique et affaires métropolitaines de l'AMT.

SOMMET DE L'UITP

Cap sur Montréal 2017.

Du 15 au 17 mai 2017, l'AMT et la Société de transport de Montréal (STM) seront les hôtes du Sommet mondial des transports publics de l'UITP, qui se tient tous les deux ans dans une métropole différente. Cet événement prestigieux permet aux acteurs internationaux de l'industrie du transport public d'échanger et d'explorer de nouvelles façons de développer les activités du secteur, en prenant part à des activités de formation, de réseautage et à la tenue d'une exposition. Coïncidant

avec les festivités du 375^e anniversaire de Montréal, l'édition 2017 devrait réunir au Palais des congrès de Montréal plus de 10 000 délégués et visiteurs et près de 300 exposants provenant de plus de 80 pays.

À titre d'hôtes du Sommet de 2017, l'AMT et la STM ont participé à l'événement précédent, qui s'est tenu à Milan du 8 au 10 juin 2015. Les représentants des deux organismes ont ainsi eu l'occasion d'établir des contacts encore plus étroits avec les organisateurs, les délégués et les exposants afin de maximiser la participation de tous à Montréal en 2017.

Pour faire la promotion de la destination Montréal 2017 auprès des participants, l'AMT et la STM ont eu gratuitement à leur disposition un espace de 100 m², où elles ont déployé un kiosque qui a connu un beau succès : environ 1 800 personnes ont visité le stand, charmées par le concept résolument moderne et technologique, le tout conjugué à un accueil chaleureux et typiquement québécois.

Au cours de la cérémonie de clôture, les hôtes de Milan ont remis officiellement le drapeau de l'UITP aux hôtes de Montréal. Le cap est maintenant mis sur 2017.

LE COMITÉ D'HONNEUR UITP 2017

En préparation du Sommet 2017, l'AMT et la STM ont profité de la rencontre internationale de novembre 2015 pour dévoiler le nom des membres du comité d'honneur sous la présidence du maire de Montréal **Denis Coderre** :

- **Jacques Daoust**, ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET)
- **Alain Flausch**, secrétaire général de l'UITP
- **Paul Côté**, PDG de l'AMT
- **Philippe Schnobb**, président du CA de la STM
- **Daniel Beauchamp**, directeur général, Association du transport urbain du Québec (ATUQ)
- **Pierre Bélanger**, directeur général, Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)
- **France Chrétien Desmarais**, présidente du CA, Société des célébrations du 375^e anniversaire de Montréal
- **Steven Guilbault**, cofondateur et directeur principal d'Équiterre
- **Florence Junca-Adenot**, professeure associée à l'UQAM et directrice du FORUM Urba 2015
- **Dominique Lacoste**, PDG, Association québécoise des transports (AQTr)
- **Yves Lalumière**, PDG, Tourisme Montréal
- **Raymond Larivée**, PDG, Palais des congrès de Montréal
- **Michel Leblanc**, président et chef de la direction, Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM)
- **André Leclerc**, PDG et fondateur, Kéroul
- **Patrick Leclerc**, PDG, Association canadienne du transport urbain (ACTU)
- **Éric Martel**, PDG, Hydro-Québec
- **Catherine Morency**, professeure agrégée et titulaire de la Chaire de recherche MOBILITÉ, Polytechnique Montréal
- **Ève Paré**, PDG, Association des hôtels du grand Montréal
- **Michael Sabia**, président et chef de la direction, Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ)

UITP

Rencontre au sommet

En prélude au grand rendez-vous de 2017, les membres du Conseil exécutif et du Conseil de direction de l'UITP (*UITP Executive & Policy Board*) se sont réunis à Montréal, du 26 au 28 novembre 2015. L'événement a ainsi réuni quelque 80 hauts dirigeants d'autorités organisatrices de transport urbain en provenance de 31 pays. En tant qu'hôtes officiels du Sommet de 2017, l'AMT et la STM ont pris en charge l'organisation logistique de la rencontre de trois jours, qui a servi de vitrine à l'hospitalité montréalaise et a donné un avant-goût des rencontres enrichissantes qui attendent les participants au printemps 2017.

L'UITP en bref

L'Union internationale des transports publics (UITP) est une organisation qui regroupe les autorités et les exploitants de transport collectif; elle représente un réseau international de 1 400 organismes membres donnant accès à 16 000 contacts situés dans 96 pays. L'UITP compte un bureau principal à Bruxelles et 16 bureaux régionaux et de liaison dans le monde.

PRIX ET DISTINCTIONS : UNE EXPERTISE RECONNUE

Au fil des ans, l'expertise des employés de l'AMT a été soulignée par ses pairs. Planification, construction, nouvelles technologies, communication et promotion, sécurité ferroviaire, l'AMT s'est en effet illustrée dans de nombreux domaines d'activités. Depuis 1996, une soixantaine de prix lui ont été attribués !

2015

Prix d'excellence OR – Société québécoise des professionnels en relations publiques (SQPRP)
CATÉGORIE: Programme interne de relations publiques
DOSSIER: Campagne interne « Faire du Train de l'Est un succès »

Prix d'excellence Argent – Société canadienne de relations publiques (SCRIP)
CATÉGORIE: Programme interne de relations publiques
DOSSIER: Campagne de communication interne

Prix leadership des entreprises – Association canadienne du transport urbain (ACTU)
CATÉGORIE: Marketing et communication
DOSSIER: Programme de marketing relationnel
CATÉGORIE: Sûreté et sécurité
DOSSIER: Camion d'intervention rail-route

2014

Prix Dans l'œil de l'AQTr – Association québécoise des transports
CATÉGORIE: Projet visionnaire
DOSSIER: Projet pilote de Vélostation à la gare Deux-Montagnes

Grand prix du concours Boomerang – Infopresse
CATÉGORIE: Site ou application de service en ligne
DOSSIER: Nouveau site Web de l'AMT

Prix Roger Cyr – Opération Gareautrain, Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et Transports Canada
CATÉGORIE: Sécurité ferroviaire
DOSSIER: Implication du coordonnateur Prévention et enquête de l'AMT pour améliorer la sécurité ferroviaire

2013

Grand prix d'excellence en transport – AQTr
CATÉGORIE: Mobilité durable
DOSSIER: Mesures d'atténuation
CATÉGORIE: Coup de Cœur
DOSSIER: CLIC, le covoiturage branché (coréceptiendaire avec la STL)

Prix de leadership des entreprises – ACTU
CATÉGORIE: Communications et marketing
DOSSIER: L'AMT travaille pour vous

Rail Safety and Security Excellence – Awards Program – American Public Transportation Association (APTA)
CATÉGORIE: RailSecurityAwards
DOSSIER: Guide d'intervention en milieu ferroviaire

Première place aux AdWheel Awards – APTA
CATÉGORIE: Médias sociaux (comptes Twitter)
DOSSIER: Comptes de lignes de trains de banlieue

Prix Armatura – Institut d'acier d'armature du Québec (IAAQ)
CATÉGORIE: Génie civil
DOSSIER: Construction de l'insertion Est du Train de l'Est

2012

AdWheel Awards – APTA
CATÉGORIE: Special Event – Public relations/Awareness or Educational Special Event
DOSSIER: En ville sans ma voiture

CATÉGORIE: Grand Prix (First Place) – Special Event
DOSSIER: En ville sans ma voiture

CATÉGORIE: Print Media – Annual report
DOSSIER: Rapport annuel 2011

Grands prix d'excellence en transport – AQTr
CATÉGORIE: Communication grand public
DOSSIER: Mesures d'atténuation à la circulation routière
CATÉGORIE: STI
DOSSIER: Gabarit virtuel pour une signalisation intelligente et efficace (en collaboration avec la Ville de Montréal)

CATÉGORIE: Prix Distinction
DOSSIER: Plan stratégique de développement du transport collectif – Vision 2020

Prix d'excellence en sécurité – ACFC
CATÉGORIE: Incidents mettant en cause des tiers dans la catégorie chemin de fer de classe 1
DOSSIER: Guide d'intervention en milieu ferroviaire

Prix d'excellence – SQPRP
CATÉGORIE: Excellence stratégique – Gestion des enjeux et communication de crise
DOSSIER: Mesures d'atténuation à la circulation routière

Intronisation au temple de la renommée – ACFC
CATÉGORIE: Leader dans le domaine des chemins de fer au Canada
DOSSIER: Paul Côté, pour l'ensemble de sa carrière dans le domaine ferroviaire

Prix Octas – Réseau Action TI
CATÉGORIE: Solutions d'affaires – Développement à l'interne
DOSSIER: Logiciel Chronos

2010

Grand prix – AdWheel Awards – APTA
CATÉGORIE: Affichage numérique
DOSSIER: Campagne promotionnelle Web sur les services de trains de banlieue offerts en dehors des heures de pointe
CATÉGORIE: Relations publiques et campagne de sensibilisation
DOSSIER: En ville sans ma voiture

Prix – AQTr
CATÉGORIE: STI
DOSSIER: Informer la clientèle en temps réel: la solution SMS (Alerte-Train)

Prix Armatura – IAAQ
CATÉGORIE: Génie civil – Projet de la décennie
DOSSIER: Projet de prolongement du métro vers Laval

Prix Octas – Réseau Action TI
CATÉGORIE: Infrastructure
DOSSIER: Projet Phénix (refonte intégrale de l'infrastructure informatique et téléphonique)

2007**AdWheel Awards – APTA**

CATÉGORIE: Événement spécial

DOSSIER: En ville, sans ma voiture

Prix Argent – Équinox

CATÉGORIE: Gestion des enjeux et continuité des affaires

DOSSIER: Plan d'urgence en réponse à l'effondrement du pont de la Concorde à Laval

Prix – ACTU

CATÉGORIE: Rendement supérieur / Réalisation exceptionnelle

DOSSIER: Plan d'urgence en réponse à l'effondrement du pont de la Concorde à Laval

2006**Prix Armatura – IAAQ**

CATÉGORIE: Génie civil

DOSSIER: Projet du prolongement de métro vers Laval

Media Innovation Awards

CATÉGORIE: Prix Argent – Service public ou de charité

DOSSIER: Campagne radio

CATÉGORIE: Certificat

DOSSIER: Campagne journaux En ville sans ma voiture

AdWheel Awards – APTA

CATÉGORIE: Imprimé

DOSSIER: Dépliant Escapades en train 2005

CATÉGORIE: Affichage

DOSSIER: Affiche Les Respectables pour En ville sans ma voiture

2005**Premier prix – AdWheel Awards – APTA**

CATÉGORIE: Relations publiques/Événement spécial

DOSSIER: En ville sans ma voiture 2004

Prix Environnement – AQTr

CATÉGORIE: Éducation et sensibilisation

DOSSIER: Campagne sociétale de promotion des transports collectifs 2004

Concours de mémoire – AIPCR

DOSSIER: Implantation de places réservées pour le covoiturage dans les stationnements incitatifs

2004**Certificat honorifique – Marketing Awards de Toronto**

CATÉGORIE: Services

DOSSIER: Meilleure campagne de promotion

Prix Environnement – AQTR

CATÉGORIE: Éducation et sensibilisation

DOSSIER: Journée En ville sans ma voiture 2003

Premier prix – AdWheel Awards – APTA

CATÉGORIE: Premier prix – Television Advertisement or Public Service Announcement

Award Excellence – Association for Commuter Transportation (ACT)

CATÉGORIE: Creative Excellence

DOSSIER: Programme allégo à l'école

Prix de l'Innovation – ACTU

CATÉGORIE: Entreprises

DOSSIER: Campagne sociétale de promotion des transports collectifs 2003

2003**Prix Média**

CATÉGORIE: Radio

DOSSIER: Campagne de promotion des stationnements incitatifs collectifs

CATÉGORIE: Affichage

DOSSIER: Promotion croisée avec le Salon Habitat d'automne

Prix Environnement – AQTr

CATÉGORIE: Éducation et sensibilisation

DOSSIER: Réalisation de la trousse de communication allégo

Prix – AQTr

CATÉGORIE: Meilleure présentation

DOSSIER: Allocution sur le Nouveau Tramway en France

Concours de mémoire Dessau-Soprin – AIPCR-Québec

CATÉGORIE: Meilleur mémoire

DOSSIER: Énoncé de vision stratégique de la Communauté métropolitaine de transport

TMA Summit 2003 – Outstanding TMA Award ACT

DOSSIER: Prix conjoint AMT – Ville Saint-Laurent

Prix Richard-Couture – Groupe TRAQ

DOSSIER: Organisme ayant le plus contribué en 2002 à l'essor du chemin de fer au Québec

2002**Prix Émérite – Association de la construction du Québec**

DOSSIER: Conservation de la gare Beaconsfield de la ligne Dorion-Rigaud

Prix Environnement – AQTr

DOSSIER: Gestion de la mobilité

(prix conjoint AMT – Bombardier Aéronautique)

2001**Mention d'honneur – ACT**

CATÉGORIE: Outstanding Service Award – Private Sector

DOSSIER: Gestion de la demande des déplacements

Prix Rendement supérieur/Réalisation exceptionnelle – ACTU

CATÉGORIE: Reconnaissance des entreprises

DOSSIER: Actions de relance des lignes de trains de banlieue dans la région métropolitaine de Montréal

Prix Accès – Ville de Laval

CATÉGORIE: Institutions

DOSSIER: Projet du terminus Le Carrefour visant à améliorer l'accès aux personnes à mobilité réduite

Mention favorable – Transport 2000 Québec

DOSSIER: Leadership exercé avec le programme-employeurs

2000**Prix d'excellence – Institut honorable de la construction en acier**

CATÉGORIE: Originalité architecturale

DOSSIER: Structure d'acier du terminus Longueuil

1999**Coq d'or – Concours de création – Publicité-Club de Montréal**

CATÉGORIE: Radio-Services

1997**Prix Environnement – AQTr**

DOSSIER: Modernisation de la gare Deux-Montagnes

Prix Orange – Sauvons Montréal

DOSSIER: Mise en place de la liaison par trains de banlieue entre Blainville et Montréal



GOUVERNANCE

LA MISSION DE L'AMT

Depuis le début de ses activités en 1996, l'AMT a pour mission de soutenir, exploiter, développer, coordonner et promouvoir les services de transport collectif dans le but d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Pour remplir ce rôle, elle bénéficie du statut de mandataire de l'État et relève du ministre des Transports du Québec.

MANDATS

En vertu de sa loi constitutive, l'AMT exerce les mandats suivants :

- Planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec ses partenaires
- Exploiter le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus
- Contribuer 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 services de transport adapté (STA) participant au Programme d'aide métropolitaine au transport adapté
- Offrir aux partenaires son expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de financement et de gestion des déplacements

TERRITOIRE

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.

PARTENAIRES EN TRANSPORT COLLECTIF

Ministère des Transports du Québec (MTQ)

[renommé ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET) depuis janvier 2016]¹

14 organismes de transport œuvrant dans la région métropolitaine de Montréal :

- 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 Chambly-Richelieu-Carignan
 - CIT Haut-Saint-Laurent
 - CIT La Presqu'île
 - CIT Laurentides
 - CIT Le Richelain
 - CIT Roussillon
 - CIT Sorel-Varennes
 - CIT du Sud-Ouest
 - CIT de la Vallée-du-Richelieu
- 1 conseil régional de transport (CRT) : CRT de Lanaudière
- 1 municipalité qui organise seule ses services de transport collectif : Ville de Sainte-Julie

Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)

12 Services de transport adapté (STA)

PARTENAIRES MUNICIPAUX

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

PARTENAIRES GOUVERNEMENTAUX

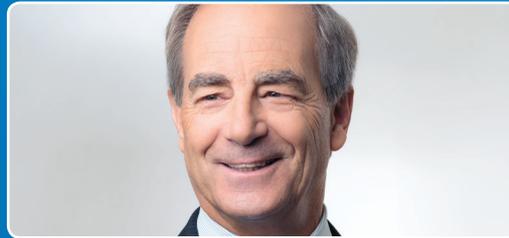
- Ministère des Finances du Québec (MFQ)
- Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec (MAMOT)
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec (MDDELCC)
- Secrétariat du Conseil du trésor du Québec
- Société québécoise des infrastructures (SQI)
- Transports Canada
- PPP Canada

1. Dans ce document, le nouveau nom du ministère n'est utilisé que lorsqu'il fait référence à la période suivant janvier 2016.



Paul Côté

Président-directeur général
Président du conseil d'administration de l'AMT
Nommé par décret le 19 août 2015.
Entré en fonction le 20 août 2015.



Robert Panet-Raymond

Professeur associé, Polytechnique Montréal
Président du comité d'audit
Membre du comité de gestion des projets majeurs
Nommé par décret le 30 octobre 2013.



Jacinthe Charbonneau

Consultante indépendante, spécialisée en financement
d'infrastructures et de services publics
Présidente du comité de gestion des projets majeurs
Membre du comité d'audit
Nommée par décret le 30 octobre 2013.



Suzanne Lareau

Présidente-directrice générale, Vélo Québec
Membre du comité d'audit
Membre du comité de gestion des projets majeurs
Nommée par décret le 30 octobre 2013.



Aref Salem

Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal,
responsable du transport, Conseiller de la Ville, district de
Norman-McLaren à Saint-Laurent
Nommé par la CMM le 23 janvier 2014.



Paul Larocque

Maire de la Ville de Bois-des-Filion, préfet de la MRC
de Thérèse-De Blainville et président de la Commission
du transport de la CMM
Nommé par la CMM le 24 avril 2014.



Stéphane Boyer

Membre du conseil de la Ville de Laval
Nommé par la CMM le 25 février 2016.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

MANDAT

Le conseil d'administration a notamment pour mandat de superviser la gestion des affaires de l'organisation. La loi constitutive de l'AMT prévoit que son conseil est composé de sept membres. Le gouvernement du Québec désigne le président du conseil, également président-directeur général, ainsi que trois personnes issues du milieu socio-économique (mandat de quatre ans). Le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) désigne quant à lui trois personnes parmi ses membres, soit :

- un représentant de la Ville de Montréal (mandat de quatre ans)
- en alternance, un représentant de la Ville de Longueuil ou de la Ville de Laval (mandat de deux ans)
- en alternance, un représentant de toutes les autres municipalités de la couronne nord ou de la couronne sud de Montréal (mandat de deux ans)

Les administrateurs possèdent des profils professionnels diversifiés et mettent leurs connaissances et leurs compétences au profit du conseil et des deux comités du conseil, soit le comité d'audit et le comité de gestion des projets majeurs.

Principales activités : Le conseil d'administration s'est réuni à 13 reprises en 2015. Il a notamment suivi la progression de l'exercice de réflexion stratégique sur la tarification des services et équipements de transport collectif et du projet d'approvisionnement des services de conduite et d'entretien du matériel roulant à compter du 1^{er} juillet 2017. En outre, le conseil a suivi l'avancement du programme de développement du réseau de transport métropolitain par autobus.

Le comité d'audit

MANDAT ET COMPOSITION

Le comité d'audit a notamment pour mandat d'examiner l'information financière de l'AMT, dont les états financiers annuels, de s'assurer que soit mis en place un processus d'évaluation et de gestion des risques, et de veiller à ce que des mécanismes de contrôle interne soient mis en place et qu'ils soient adéquats et efficaces.

Ce comité est composé de trois membres du conseil, soit Robert Panet-Raymond (président), Jacinthe Charbonneau et Suzanne Lareau.

PRINCIPALES ACTIVITÉS

Au cours de l'année 2015, le comité d'audit s'est réuni à quatre reprises, ce qui lui a notamment permis de procéder à l'examen des états financiers 2014 avec la vice-présidence Administration et finances ainsi qu'avec des représentants du Vérificateur général du Québec et d'en recommander ensuite l'approbation au conseil.

Le comité a aussi recommandé au conseil l'approbation d'un nouveau régime d'emprunts. Finalement, le comité a fait le suivi de la trésorerie et du financement de l'AMT puis mené plusieurs activités avec la direction de l'Audit interne, dont les suivantes :

- Examen des rapports d'activités de l'audit interne découlant du plan d'audit interne 2015, notamment en matière de sécurité ferroviaire
- Suivi de la mise en application par la direction des recommandations de l'audit interne
- Discussions périodiques à huis clos avec le directeur de l'Audit interne, en l'absence des membres de la direction

Le comité a fait rapport de ses activités au conseil après chacune de ses réunions.

Le comité de gestion des projets majeurs

MANDAT ET COMPOSITION

Le comité de gestion des projets majeurs a principalement pour mandat d'examiner les projets majeurs sous la responsabilité de l'AMT et de faire des recommandations au conseil ainsi que d'évaluer les pratiques en place en matière de gestion de projets et de gestion de risques dans les projets. Ce comité est composé de trois membres du conseil, soit Jacinthe Charbonneau (présidente), Robert Panet-Raymond et Suzanne Lareau.

PRINCIPALES ACTIVITÉS

Créé à la fin de l'année 2013, le comité a amorcé ses activités en janvier 2014. Le comité s'est réuni à huit occasions en 2015. Le comité a suivi le transfert du projet de système de transport collectif dans l'axe A-10/Centre-ville (Montréal) et du Plan de mobilité de l'Ouest à la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) puis s'est assuré d'une transition ordonnée. Le comité a passé en revue les principaux constats et recommandations de la firme GPBL pour l'amélioration des processus de gestion de projets standardisée et fait le suivi du plan d'action en découlant. En outre, le comité a examiné et émis des recommandations au conseil relativement à des projets majeurs de développement des transports collectifs, dont les suivants :

- Axe Pie-IX à Montréal et Laval – Voie réservée
- Centre de maintenance Pointe-Saint-Charles
- Réseau de métro – Programme de prolongement du réseau
- Voitures ferroviaires – Acquisition d'unités neuves

Le comité a fait rapport de ses activités au conseil après chacune de ses réunions.

RELEVÉ DES PRÉSENCES DES ADMINISTRATEURS ET MEMBRES DES COMITÉS

MEMBRES	CONSEIL D'ADMINISTRATION		COMITÉ D'AUDIT		COMITÉ DE GESTION DES PROJETS MAJEURS	
	SÉANCES RÉGULIÈRES	SÉANCES EXTRAORDINAIRES	SÉANCES RÉGULIÈRES	SÉANCE EXTRAORDINAIRE	SÉANCES RÉGULIÈRES	SÉANCES EXTRAORDINAIRES
	9	4	3	1	6	2
Nicolas Girard ¹	5	4	1	1	1	1
Paul Côté ²	4	0	2	0	4	0
Jacinthe Charbonneau	8	3	3	1	6	2
Suzanne Lareau	8	3	2	1	4	1
Robert Panet-Raymond	8	3	3	1	6	1
Caroline St-Hilaire ³	1	0				
Aref Salem	8	2				
Paul Larocque	4	2				
Alain Dépatie ⁴	6	2				

1. Départ de M. Girard le 19 août 2015. 2. M. Côté est entré en fonction le 20 août 2015. 3. Départ de Mme St-Hilaire le 26 février 2015. 4. M. Dépatie est entré en fonction le 26 février 2015.

L'ÉQUIPE DE DIRECTION



Paul Côté
Président-directeur général



Tim Marinier
Vice-président, Ingénierie
et construction



Daniel Bergeron
Vice-président, Information stratégique
et affaires métropolitaines



Rolland Morier
Vice-président, Administration et finances
et trésorerie



Assunta Di Lorenzo
Secrétaire générale et vice-présidente,
par intérim - Affaires corporatives,
juridiques et immobilières



Gilline Pageau
Vice-présidente, Planification
et innovations



Stéphane Lapierre
Vice-président, Opérations



Marieke Tremblay
Vice-présidente, Communication
et marketing

Accès aux documents et protection des renseignements personnels

L'AMT est assujettie à la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (la «Loi»). En 2015, 112 demandes d'accès à l'information lui ont été adressées. La majorité des demandeurs voulaient obtenir des documents tels que des études ou rapports concernant divers projets de l'AMT. Le délai moyen de traitement des demandes d'accès a été de 24 jours.

DEMANDES

Demandes acceptées en totalité	65
Demandes acceptées partiellement	29
Demandes refusées	10
Demandes pour lesquelles l'AMT ne détenait aucun document	7
Demande ayant fait l'objet d'une demande de révision devant la Commission d'accès à l'information	1

La plupart des refus ont été motivés par la nature commerciale ou stratégique des documents demandés ou parce que ceux-ci constituaient des avis ou recommandations, en référence aux articles 37, 38 et 39 de la Loi. Il a été jugé que la divulgation de ces documents, compte tenu des informations qu'ils contenaient, pouvait entraîner des préjudices à la bonne marche des activités ou projets confiés à l'AMT.

Afin de faciliter l'accès à l'information, l'AMT indique la marche à suivre pour formuler une demande d'accès à un document et diffuse plusieurs documents d'intérêt public sur son site amt.qc.ca. Ces documents concernent entre autres les programmes et services offerts à la clientèle.

ÉTHIQUE ET DÉONTOLOGIE

Entré en vigueur en 1996, le Code d'éthique et de déontologie des employés a été révisé au cours de l'année 2014. L'AMT accorde une grande importance à l'éthique et exige de ses employés le respect des règles les plus strictes en la matière. Respect, engagement, innovation, leadership et responsabilité sont les valeurs qui dictent la conduite des employés dans le cadre de l'accomplissement de leurs fonctions.

POLITIQUE LINGUISTIQUE

L'AMT collabore étroitement avec l'Office québécois de la langue française. En mars 2015, l'AMT a participé à la première rencontre du réseau des mandataires responsables de l'application de la Charte de la langue française et de la Politique linguistique gouvernementale au sein des ministères et organismes. En décembre 2015, elle a adopté une mise à jour de sa politique linguistique.



Ligne de signalement (1 855-AMT-5477) – Depuis décembre 2012, une ligne téléphonique, gérée par une firme externe indépendante, permet le signalement de tout acte présumé de fraude ou d'irrégularité. Cette mesure a pour but de renforcer l'éthique au sein de l'AMT.

RESSOURCES HUMAINES

LOI SUR L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI – 2015 était la 3^e et dernière année d'application de la phase 1 du Programme d'accès à l'égalité en emploi de l'AMT. De ce fait, plusieurs de ses pratiques et activités liées, entre autres, à la dotation sont maintenant adaptées afin de mieux répondre aux obligations de la Loi. Pouvant ainsi faire une meilleure analyse de son organisation, l'AMT est davantage en mesure de veiller au maintien de l'égalité en emploi. Elle a d'ailleurs déposé son premier rapport d'implantation en décembre 2015.

MAINTIEN DE L'ÉQUITÉ SALARIALE – Conformément aux dispositions de l'article 76,3 de la *Loi sur l'équité salariale du Québec*, l'AMT avait, comme employeur, l'obligation d'évaluer le maintien de l'équité salariale pour la fin de 2015, ce qui a été fait. Cette démarche a permis de vérifier que les catégories d'emploi féminines n'avaient pas une rémunération inférieure aux catégories d'emploi masculines de même valeur.

EFFECTIFS – En date du 31 décembre 2015, l'équipe de l'AMT était composée de l'équivalent de 394,9 employés à temps complet (ETC). Par ailleurs, à cette même date, le comité de direction était composé du président-directeur général (PDG) de l'AMT, de quatre vice-présidents (VP) et de trois vice-présidents par intérim. La masse salariale des quatre vice-présidents officiellement en poste était de 705 417,88 \$ tandis que le salaire du PDG était de 180 911,00 \$.

CATÉGORIES D'EMPLOIS	NOMBRE D'EMPLOYÉS
Soutien/Administration	41,2
Techniciens	111,6
Professionnels	182,1
Chefs	17
Directeurs	35
VP/Exécutifs	7
PDG	1
TOTAL	394,9

LOI SUR LA GESTION ET LE CONTRÔLE DES EFFECTIFS – Le gouvernement du Québec a adopté le 5 décembre 2014 la *Loi sur la gestion et le contrôle des effectifs des ministères, des organismes et des réseaux du secteur public ainsi que des sociétés d'État* (la « Loi »). Cette Loi a pour objectif de renforcer les mécanismes de gestion et de contrôle des effectifs des organismes publics, notamment par des mesures de planification de la main-d'œuvre ainsi que de contrôle des effectifs et des contrats de services.

Durant le dernier exercice, conformément à la Loi, l'AMT a adopté une directive sur la conclusion des contrats de services et l'a soumise au Conseil du trésor du Québec. Ainsi, depuis la période d'application de la Loi, l'AMT a conclu 137 contrats de services de plus de 25 000 \$, pour une valeur totale de 19 334 295,01 \$. Parmi ces contrats, trois ont été conclus avec des personnes physiques, et ce, pour une valeur de 192 000 \$.

RESPONSABILITÉ SOCIALE

DONS ET COMMANDITES – Dans une perspective d'incitation à l'utilisation des transports actifs et collectifs et de promotion de la mobilité durable, le programme de dons et commandites de l'AMT a soutenu une trentaine d'organisations œuvrant dans la région métropolitaine de Montréal, parmi lesquels l'Association québécoise des transports (AQTr), le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CREM), Exporail ainsi qu'Équiterre, dans le cadre de sa campagne Cocktail transport. Par ailleurs, l'AMT octroie périodiquement des titres de transport afin de soutenir des organismes. Ce faisant, elle allie aide aux communautés et promotion des transports durables.

PARTENARIATS – Afin d'encourager les initiatives visant l'amélioration de l'expérience client ou pour bonifier certaines campagnes s'adressant à sa clientèle, l'AMT a consolidé et développé divers partenariats en 2015, notamment avec Le Support (FQDI) et la bibliothèque de Repentigny. Pour une troisième année consécutive, elle a aussi reconduit son partenariat avec Équiterre et en a profité pour augmenter à huit le nombre de stationnements incitatifs où ses clients ont accès à des paniers de légumes du réseau des Fermiers de famille. Grâce à ces actions positives et distinctives, l'ensemble des partenariats développés permettent d'agrémenter les déplacements en transport collectif, avec pour conséquence un impact positif sur l'attractivité de ceux-ci.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'année 2015 correspond au terme du premier Plan d'action de développement durable qu'adoptait l'AMT en 2008. Ce plan quinquennal composé de 15 actions devait permettre à l'AMT à la fois d'atteindre les 12 objectifs organisationnels établis dans sa Politique et de contribuer à la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013, prolongée jusqu'en 2015.¹

En conformité avec sa mission qui est d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région de Montréal, l'AMT est naturellement engagée sur la voie du développement durable.

Avec l'adoption du Plan d'action de développement durable 2008-2013 et sa prolongation jusqu'en 2015, l'AMT voulait s'assurer, d'une part, de tendre vers une gestion durable en prenant en compte les impacts environnementaux, sociaux et économiques de ses activités et, d'autre part, de miser sur la mobilité durable en offrant des conditions favorables au transport collectif et au transport actif.

Le Plan d'action 2015-2020 qui est en cours d'élaboration viendra confirmer l'adhésion de l'organisme à la nouvelle Stratégie gouvernementale déposée à l'Assemblée nationale le 5 novembre 2015.

GESTION DURABLE 2008-2015

Sensibilisation des employés et de la population : Activités de sensibilisation auprès des employés sur les différents enjeux de développement durable, campagnes de promotion sur les transports collectifs, organisation de l'événement En ville sans ma voiture et engagements publics de l'AMT auprès de l'Union internationale des transports publics (UITP) et de l'American Public Transportation Association (APTA).

Réduction de l'empreinte carbone : Intégration de locomotives bimodes, réalisation d'une étude d'opportunité sur l'électrification du réseau de trains de banlieue, acquisition de véhicules de service hybrides pour les opérations de sûreté, remplacement dans les infrastructures de toutes les poubelles par des bacs multimatériaux permettant de réduire la part des déchets ultimes de plus du tiers et installation de bornes électriques dans les stationnements incitatifs, en collaboration avec Circuit électrique.

Organisation responsable : Réduction de la consommation de papier dans les bureaux administratifs (impression recto verso, documentation électronique, etc.), adoption d'une démarche Green IT permettant une plus grande efficacité écologique des technologies de l'information, mise à disposition de places de stationnement vélo sécurisées pour les employés et mise sur pied d'un comité santé et mieux-être.

MOBILITÉ DURABLE 2008-2015

Bonification de l'offre de service : Mise en service de la nouvelle ligne de trains de banlieue Mascouche et ajout de service sur le réseau existant, acquisition de voitures de train à deux niveaux, adoption du Plan stratégique de développement du transport collectif – Vision 2020, misant sur des services intégrés de transport durable, ajout d'équipements de sécurité dans les infrastructures, adoption d'un Guide de planification des équipements métropolitains, hausse du nombre de places de stationnement vélos et implantation d'une première vélostation à la gare Deux-Montagnes.

Amélioration de l'accessibilité : Déploiement du Plan de développement de l'accessibilité, notamment sur la ligne de trains de banlieue Mascouche, inaugurée en décembre 2014.

Contribution économique et sociale : Réalisation de projets d'investissements majeurs de transport collectif, admissibilité des étudiants de 22 à 25 ans au tarif étudiant, gratuité pour les enfants de moins de 12 ans voyageant avec un adulte et programme de dons et commandites.

1. Voir tableau page suivante.

Plan d'action de développement durable 2008-2015

ORIENTATIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC	ENGAGEMENTS DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT – 2015
<p>STRATÉGIE 1 Informer, sensibiliser, éduquer, innover</p> <p>Objectif 1 Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière et l'assimilation des savoirs et savoir-faire</p>	<p>OBJECTIF 1 Promouvoir et sensibiliser le public au développement et au transport durable</p> <p>Action 1 Contribuer à la mise en œuvre du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable (DD)</p>
<p>STRATÉGIE 2 Réduire et gérer les risques pour améliorer la santé, la sécurité et l'environnement</p> <p>Objectif 4 Poursuivre le développement et la promotion d'une culture de la prévention et établir des conditions favorables à la santé, à la sécurité et à l'environnement</p>	<p>OBJECTIF 2 Augmenter le sentiment de sécurité des usagers et de la population à travers la qualité et la sûreté accrues de services offerts tout en limitant les impacts de nos activités sur la santé</p> <p>Action 2 Améliorer le sentiment de sécurité de la clientèle</p> <p>Action 3 Implanter des mesures de sûreté dans le réseau et dans nos installations</p> <p>Action 4 Développer et promouvoir des initiatives relatives à la santé et au mieux-être en entreprise (liée à Objectif 4)</p>
<p>STRATÉGIE 3 Produire et consommer de façon responsable</p> <p>Objectif 6 Appliquer des mesures de gestion environnementale et une politique d'acquisitions écoresponsables au sein des ministères et des organismes gouvernementaux</p> <p>Objectif 7 Promouvoir la réduction de la quantité d'énergie et de ressources naturelles et matérielles utilisées pour la production et la mise en marché de biens et de services</p>	<p>OBJECTIF 3 Gérer nos activités à l'interne et à l'externe tout en préconisant la préservation de la biodiversité et le respect des écosystèmes</p> <p>Action 5 Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable</p> <p>Action 6 Revoir la politique de disposition des biens (mobilier, équipements informatiques, matériel roulant, autres) dans une perspective de développement durable</p> <p>Action 7 Améliorer les activités de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduelles dans les bureaux et dans les infrastructures</p> <p>OBJECTIF 4 Offrir aux niveaux corporatifs interne et externe des environnements sains tout en minimisant les sources de pollution</p> <p>Action 8 Concevoir et développer les infrastructures et les équipements de transport en prenant en considération les principes de développement durable</p>
<p>Objectif 8 Augmenter la part des énergies renouvelables ayant des incidences moindres sur l'environnement (biocarburants, biomasse, énergie solaire, éolien, géothermie, hydroélectricité, etc.) dans le bilan énergétique du Québec</p>	<p>OBJECTIF 5 Développer et exploiter les réseaux de TC dans une perspective d'efficacité énergétique en appuyant l'innovation des technologies propres</p> <p>Action 9 Favoriser l'efficacité énergétique et l'augmentation de la part des énergies renouvelables sur le plan de l'exploitation des réseaux de TC</p>
<p>Objectif 9 Appliquer davantage l'écoconditionnalité et la responsabilité sociale dans les programmes d'aide publics et susciter leur implantation dans les programmes des institutions financières</p>	<p>OBJECTIF 6 Gérer de façon équitable et responsable les différentes sources de financement octroyées à l'AMT afin de maintenir une saine rentabilité économique</p> <p>Action 10 Développer un processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnement des projets d'investissements qui intègre des critères de développement durable</p>
<p>STRATÉGIE 5 Répondre aux changements démographiques</p> <p>Objectif 15 Accroître le niveau de vie</p>	<p>OBJECTIF 7 Contribuer à la création d'emplois dans le secteur des TC, participer avec les gouvernements et les partenaires au dynamisme et au développement économique de la région métropolitaine de Montréal</p> <p>Action 11 Réaliser des projets d'investissements majeurs en TC dans la région métropolitaine de Montréal</p>
<p>STRATÉGIE 6 Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée</p> <p>Objectif 18 Intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux</p>	<p>OBJECTIF 8 Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en augmentant l'achalandage du TC et en favorisant des liens structurants entre transport et aménagement du territoire</p> <p>Action 12 Se donner une vision intégrée du développement du TC en lien avec l'aménagement du territoire <i>Contribution à la stratégie du MAMOT pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires (OVT)</i></p> <p>Action 13 Développer et promouvoir des initiatives contribuant au rayonnement culturel dans le cadre de la réalisation de nos activités et de nos projets</p>
<p>Objectif 20 Assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience</p>	<p>OBJECTIF 9 Promouvoir auprès de notre clientèle, des partenaires et de la société en général, la « mobilité douce », comme la pratique de la marche et de la bicyclette</p> <p>Action 14 Développer l'intermodalité entre les transports actifs et les TC</p> <p>OBJECTIF 10 Fixer les tarifs à des niveaux qui permettent de fournir un service suffisamment performant et rapide et qui est offert à un coût abordable pour chaque génération</p> <p>Action 15 Proposer une tarification qui favorise l'accès pour tous à un service de TC de qualité et prend en compte la capacité financière de la société</p>
<p>STRATÉGIE 7 Sauvegarder et partager le patrimoine collectif</p> <p>Objectif 21 Renforcer la conservation et la mise en valeur du patrimoine</p>	<p>OBJECTIF 11 Moderniser les infrastructures de TC qui témoignent du patrimoine culturel</p> <p>Action 16 Préserver les infrastructures du réseau de trains qui représentent des éléments significatifs du patrimoine</p>
<p>STRATÉGIE 9 Prévenir et réduire les inégalités</p> <p>Objectif 26 Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale</p>	<p>OBJECTIF 12 Répondre aux personnes vivant avec des limitations en facilitant l'accès et la sécurité des systèmes de TC tout en appuyant l'innovation de nouvelles technologies</p> <p>Action 17 Prendre des mesures pour améliorer l'accessibilité à nos équipements et nos services</p>

▶ GESTES	▶ CIBLES	▶ INDICATEURS	▶ RÉSULTATS
Élaborer et diffuser de l'information Organiser des activités de sensibilisation Déployer le plan de formation établi et en assurer le suivi Mettre sur pied un comité régional de concertation Collaborer à la recherche sur le développement durable Poursuivre la réalisation des engagements pris envers la Charte de l'UITP	Ensemble du personnel rejoint par le biais de différentes activités d'ici la fin de 2015	% du personnel ayant participé aux activités	Présentation des actions de l'AMT en matière de DD à la journée d'accueil des nouveaux employés
	Soutien à la Chaire de recherche sur la durabilité en transport	Participation à la Chaire de recherche	Soutien aux travaux de la Chaire MOBILITÉ
Mesurer le sentiment de sécurité de la clientèle Établir des cibles d'amélioration Élaborer un plan d'intervention (actions correctrices)	Promotion de pratiques durables dans l'exercice de nos activités	Éléments de visibilité (rapport UITP)	Contribution à différents comités de partenaires Soutien au Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 5 conférences des Mercredis de l'AMT touchant aux enjeux de DD
	Identification des cibles à atteindre	Rapport déposé	En continu
Ajouter des équipements dans les infrastructures (défibrillateurs, trousse de premiers soins)	Optimisation de la couverture des nouveaux sites avec les équipements de sécurité requis	Taux de couverture	Achévé
Mettre en place des initiatives	Élaboration et mise en œuvre d'un plan d'action	Nombre d'initiatives en santé et mieux-être	Initiatives réalisées: défi du PDG 2015, conférence sur la gestion du changement (Action 4)
	Adoption de gestes contribuant à l'atteinte des objectifs environnementaux nationaux	Nombre de mesures mises en œuvre	En continu
Contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux nationaux Adopter un cadre ou un système de gestion environnementale d'ici 2012 Se doter d'une politique d'acquisitions écoresponsables d'ici 2010	Cadre ou système de gestion environnementale implanté d'ici 2011	Niveau d'avancement	Mise en suspens de certains éléments du Cadre de gestion environnementale (Action 5)
	Mise en œuvre de pratiques d'acquisitions écoresponsables	Niveau d'avancement de la mise en place de la politique	À poursuivre
	Amélioration de l'efficacité écologique des technologies de l'information avec l'adoption d'une démarche Green IT	Critères EPEAT Consommation kWh Nombre d'employés/imprimante	Maintien du niveau d'efficacité écologique des TI
Examiner les possibilités offertes lors de la disposition de biens (réemploi, recyclage, revente ou don, élimination) Se doter d'un mécanisme de réduction des risques pour la santé et l'environnement lors du contrat avec l'acquéreur	Politique révisée d'ici 2010	Résolution du CA	Mis en suspens
	Remplacement dans les infrastructures des poubelles uniques par des bacs de récupération	Nombre de bacs de récupération	Achévé
Réaliser un bilan de la situation pour l'ensemble de nos installations d'ici 2010 Élaborer un plan de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduelles	Hausse de 10 % par année des conteneurs de récupération de vêtements et autres articles usagés	Nombre de conteneurs de récupération	Achévé
	Optimisation d'éléments favorables au développement durable dans les projets	% de projets intégrant au moins un élément favorable au développement durable	Intégration d'une certification EnvisionTM au DO du projet de prolongement du métro
Considérer, de la planification à la réalisation des projets, l'intégration d'éléments favorables au développement durable Viser l'intégration de critères de performance de certifications reconnues dans le cadre de construction de nouveaux bâtiments ou lors de rénovations majeures Doter les nouveaux équipements du réseau de transport métropolitain d'installations sanitaires écoresponsables et procéder à la mise à niveau progressive des anciens équipements	Tous les nouveaux équipements ont des installations sanitaires écoresponsables et les anciens équipements sont mis à niveau progressivement	% de nouveaux équipements conformes % d'équipements mis à niveau	Aucune modification apportée
	Étude d'opportunité complétée d'ici 2010	Rapport déposé	Achévé
Réaliser une étude d'opportunité sur l'électrification progressive du réseau de trains de banlieue Réaliser un projet d'infrastructures à faible consommation d'énergie d'ici 2013	Intégration de critères de développement durable au processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnement des projets d'investissements	Critères de développement durable intégrés	En continu
Assurer le suivi du Programme triennal d'immobilisations	Investissements de 600 M\$ d'ici la fin de 2011	Sommes investies	En continu
Adopter un Plan stratégique décennal avec des objectifs de hausse d'achalandage et de part modale pour la région métropolitaine de Montréal Participer au Programme PAGASTC du MTQ Effectuer en continu la cueillette d'informations sur les comportements de transport de la population de la région métropolitaine de Montréal	Augmentation de l'achalandage de 8 % et de l'offre de service de 16 % entre 2007 et 2012	Résultats de l'achalandage et de l'offre de service	Hausse d'achalandage de 24,3 % de 2007 à 2015
	Adoption du Plan stratégique d'ici 2011	Plan stratégique adopté	Achévé
	Hausse d'au moins 10 % du nombre de places de stationnement incitatif	Nombre de places de stationnement incitatif	De 2008 à 2015: +27% places voitures et + 58% places vélos
	Mesure de la fluctuation annuelle et saisonnière de la mobilité de la population de la région	Enquête réalisée en continu	Achévé
Mettre en place des initiatives	Contribution à l'Agenda 21 de la culture du Québec	Nombre d'initiatives liées à la culture	À poursuivre
Adopter une politique d'intermodalité entre les TC et les transports individuels Préparer le plan d'action associé favorisant l'accès des piétons et des cyclistes aux stationnements incitatifs, aux terminus et aux gares	Déploiement du plan d'action associé	Degré d'avancement	En continu
Étendre les tarifs étudiants aux 22-25 ans Offrir dès 2010 la gratuité dans les trains de banlieue et les autobus métropolitains aux enfants de moins de 12 ans accompagnés d'un adulte	Fidélisation de ces clients	Niveau de vente de titres	Réflexion tarifaire terminée
Réaliser un inventaire des infrastructures du réseau de trains témoignant du patrimoine culturel Préparer le programme de réhabilitation de certaines infrastructures de ce réseau	Programme de réhabilitation des infrastructures	Programme déposé	Maintien des actifs en continu
Adopter une politique d'accessibilité Préparer annuellement le plan d'action associé Implanter les mesures en fonction des critères d'accessibilité adoptés	Plan d'action approuvé par le CA	Résolution du CA	Adoption par le CA de la politique d'accessibilité universelle Installation de tuiles tactiles en bordure des quais des gares Mise en place d'un ascenseur à la gare Longueuil-Saint-Hubert
	Intégration de mesures d'accessibilité dans le Train de l'Est	Nombre de mesures d'accessibilité	Mise en services des ascenseurs dans toutes les gares de la ligne Mascouche (sauf Ahuntsic et Sauvé, en construction) Développement des quais hauts rabattables

FINANCES

FAITS SAILLANTS 2015

Avec des revenus de 497,5M\$ et des charges de 496,3M\$ pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 2015, l'AMT a enregistré un excédent annuel de 1,2M\$. Cet excédent est l'effet de l'octroi par le ministère des Transports du Québec (MTQ) d'une subvention d'un montant maximal de 68,5M\$ pour compenser le déficit cumulé anticipé de l'AMT au 31 mars 2016 (décret 1032-2015), à la suite de l'engagement pris par le gouvernement du Québec dans son budget 2015. Sans cette compensation, le déficit de l'exercice se porterait à 50,2M\$. Ce déficit s'explique notamment par l'application d'une norme comptable qui modifie significativement le moment où sont constatées aux résultats les subventions accordées par le MTQ pour le développement de projets admissibles au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), mais aussi par un enjeu de financement structurel auquel l'AMT est confrontée année après année. Par le versement de cette compensation financière, le gouvernement du Québec reconnaît que les revenus actuels de l'AMT sont insuffisants pour couvrir la croissance des investissements des dernières années.

De son côté, la première année complète d'exploitation de la ligne Mascouche engendre une augmentation significative des charges d'amortissement, mais celles-ci sont atténuées par la décision du gouvernement du Québec de subventionner à 100% la construction de la ligne Mascouche. Cette nouvelle offre de service pour les clients de l'est de Montréal et de la couronne nord-est explique aussi la plupart des variations des revenus en provenance des usagers et des coûts d'exploitation des trains de banlieue. Pour sa part, la mise en service du centre de maintenance Lachine permettra d'assurer à long terme la fiabilité du matériel roulant de l'AMT, mais oblige celle-ci, depuis 2015, à engager des charges additionnelles d'amortissement des immobilisations corporelles.

Le Fonds d'exploitation (FDE) termine l'année avec un bénéfice de 6,6M\$ tandis que le Fonds d'immobilisations (FDI) affiche un déficit de 5,4M\$, 56,8M\$ si on exclut la compensation du MTQ constatée en revenu pour 2015. L'information relative aux résultats de chacun des fonds se retrouve à la note 24 des états financiers.

Bien que l'AMT effectue une gestion de trésorerie serrée qui lui permet de respecter ses obligations financières, le sous-financement réservé au développement des services et infrastructures de transport collectif de la région métropolitaine détériore année après année le solde du FDI. Comme le démontrent les résultats 2015, le FDI de l'AMT est saturé malgré les efforts de priorisation des développements en transport collectif.

À l'aube de changements structurels importants dans l'organisation des transports collectifs dans la région métropolitaine, le cadre financier les régissant sera aussi appelé à être revu afin d'assurer le financement des activités pour les années à venir.

Résultats

FONDS D'EXPLOITATION (FDE)

Revenus

Établis à 279,8M\$ en 2015, les revenus du FDE sont en hausse de 17,9M\$ par rapport à 2014. Cette hausse provient entre autres d'une augmentation de 6,1M\$ des revenus des trains de banlieue, en raison de la première année d'activité complète de la ligne Mascouche, qui a généré une hausse de vente de 5,3M\$, et d'une augmentation moyenne des tarifs d'environ 3%, qui a permis de constater environ 1,6M\$ de revenus supplémentaires. Pour leur part, les contributions municipales aux trains de banlieue ont connu une augmentation de 5,5M\$, due en majeure partie à l'augmentation de service à la suite de l'ouverture de la ligne Mascouche; ce revenu évolue proportionnellement avec le niveau des charges engagées pour l'exploitation des trains de banlieue.

Pour leur part, les remises gouvernementales ont augmenté de 3,2M\$ par rapport à l'exercice précédent, ce qui est majoritairement dû à l'augmentation de la taxe sur l'essence de 2,7M\$. Cette hausse provient de la diminution des ajustements constatés par Revenu Québec par rapport à 2014. De plus, le MTQ a revu à la hausse le plafond de sa contribution en vertu du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC). Historiquement de 8,0M\$, la contribution a augmenté à 9,7M\$ en 2015, principalement en raison des ajouts de services sur la ligne Mascouche.

En 2015, l'AMT a constaté en revenus une compensation financière du ministère des Finances du Québec (MFQ) de l'ordre de 2,7M\$ à la suite de la diminution de la valeur comptable, pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2014, de l'entreprise de gestion du terminus de la Gare d'autocars de Montréal. Une entente de compensation financière lie l'AMT et le MFQ, en lien avec l'acquisition par l'AMT de la Gare d'autocars de Montréal en juin 2013.

D'autres variations ont pu être observées, principalement pour des sources de revenus non récurrentes. Par exemple, l'AMT a constaté un revenu de 1,0M\$ en 2014 après le règlement d'un litige.

Charges

Établies à 273,2M\$ en 2015, les charges du FDE ont augmenté de 10,6M\$ par rapport à la même période l'an dernier.

La plus forte hausse provient des coûts attribuables aux trains de banlieue, établis à 13,8M\$. Cette hausse est principalement attribuable à l'année complète de service de la ligne Mascouche, comparativement à un mois d'exploitation en 2014. Mise en service le 1^{er} décembre 2014, cette nouvelle ligne vient combler le manque d'infrastructures permanentes de transport collectif desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine. Il s'agit cependant d'une augmentation importante de la base de coûts d'exploitation du service de trains de banlieue pour les années à venir, ce qui apporte une pression additionnelle sur le financement du FDE. La base de coûts a aussi augmenté de l'indexation annuelle des contrats majeurs pour l'opération et l'entretien des trains de banlieue. Finalement, l'AMT a profité de la baisse du prix du carburant pour diminuer le coût de ses opérations de trains de banlieue, comparativement à l'année précédente.

FONDS D'IMMOBILISATIONS (FDI)

Revenus

Établis à 217,7M\$ en 2015, les revenus du FDI ont augmenté de 68,8M\$ par rapport au solde de l'exercice précédent. Tout d'abord, cette hausse est due aux virements des subventions reportées qui ont augmenté de 61,6M\$ par rapport à 2014, principalement à la suite du virement des revenus provenant d'une portion de la compensation du MTQ pour un montant de 51,3M\$. Ce montant représente l'ajustement nécessaire pour éponger le déficit cumulé de l'AMT et a été affecté en totalité au FDI. Le reste de la variation des revenus du FDI s'explique par l'augmentation des subventions liée à l'exploitation de la ligne Mascouche et la réduction des subventions après le transfert du métro de Laval à la Société de transport de Montréal (STM).

Les contributions municipales au FDI ont augmenté de 3,0M\$, en lien avec l'augmentation des rôles d'évaluation foncière, tandis que les intérêts subventionnés ont augmenté de 2,0M\$, en raison de l'exploitation de la ligne Mascouche contrebalancée par le transfert du métro de Laval.

Charges

Établies à 223,1M\$ en 2015, les charges du FDI ont augmenté de 13,5M\$ par rapport à 2014. Cette hausse des charges est principalement causée par une augmentation des pertes sur disposition d'immobilisations de 14,6M\$ occasionnée majoritairement par le transfert du métro de Laval. De plus, l'amortissement a connu une hausse de 6,0M\$ par rapport à 2014, expliquée essentiellement par la première année de pleine activité de la ligne Mascouche et de l'étagement de la jonction de l'Est, contrebalancés par une diminution d'amortissement relative au transfert du métro de Laval. Les frais d'intérêts sur la dette à long terme ont, quant à eux, diminué de 13,3M\$, principalement en raison du transfert du métro de Laval.

L'AMT a poursuivi ses études dans le cadre de divers projets, ce qui explique l'augmentation de 5,4M\$ comparativement à 2014. Citons notamment les bureaux de projets et d'études pour le prolongement du métro sur la ligne bleue, pour le centre de maintenance Pointe-Saint-Charles et pour le projet intégré du SRB Pie-IX.

État de la situation financière

ACTIFS FINANCIERS

Les actifs financiers de l'AMT ont augmenté de 84,8M\$ par rapport à 2014, principalement en raison d'une augmentation des flux de trésorerie de 91,5M\$, due aux différentes activités de fonctionnement, d'acquisition et de financement. Le reste de la variation est expliqué par une hausse de 9,8M\$ des remises du gouvernement du Québec à recevoir, compensée par une diminution de 11,5M\$ des créances et une diminution de 4,0M\$ de la participation dans une entreprise publique.

Remises du gouvernement du Québec à recevoir

Les taxes sur l'essence à recevoir ont augmenté de 9,8M\$ en 2015. Cette hausse est expliquée par la modification des délais de remboursement qui sont passés de deux à trois mois.

Participation dans une entreprise publique

Le solde de la participation dans la Gare d'autocars de Montréal a été réduit de la perte annuelle de l'entreprise pour 4,0M\$, celle-ci étant présentée dans les charges du Fonds d'exploitation. La participation dans cette entreprise publique est ainsi constituée au 31 décembre 2015 d'un prêt de 23,9M\$ et d'un placement à la valeur de consolidation modifiée de (21,3)M\$.

PASSIFS

Les passifs affichent une baisse de 440,3M\$ par rapport à l'exercice 2014. Cette diminution est majoritairement expliquée par une baisse du solde de la dette à long terme de 277,6M\$, combinée à une diminution des subventions reportées de 87,5M\$ et une baisse du solde de la taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes de 62,7M\$. Les fournisseurs et frais courus ont également diminué significativement de 44,4M\$, tandis que le solde des emprunts à court terme est supérieur de 30,1M\$ par rapport à 2014.

Dettes à long terme

Le 31 mars 2015, l'AMT a transféré les actifs liés au métro de Laval (stations de métro, infrastructures, terrains, tunnel), des dettes et des subventions reportées à la STM, ce qui a causé une diminution de dettes à long terme de 417,8M\$. L'AMT a contracté, en 2015, pour 232,6M\$ de billets à payer, pour financer à long terme la réalisation de ses projets d'immobilisations corporelles et a remboursé 92,8M\$ de capital sur les dettes émises.

Subventions reportées

Ce regroupement augmente en fonction des sommes reçues du MTQ au courant de l'exercice et est réduit des sommes ayant respecté les modalités imposées par le gouvernement du Québec cédant dans le cadre du PAGTCP. L'AMT a cédé 130,2M\$ de subventions reportées liées au métro de Laval à la STM, a reporté 151,7M\$ de paiement de transfert et a constaté 108,9M\$ en revenus au courant de l'exercice 2015. Ainsi, les revenus constatés aux résultats correspondent aux sommes respectant les stipulations du programme du MTQ. Le niveau d'encaissement des subventions est, quant à lui, directement lié aux caractéristiques des financements à long terme émis. Le solde des subventions reportées au 31 décembre 2015 inclut aussi une subvention de PPP Canada pour la construction du centre de maintenance Lachine ainsi que le solde de la compensation du MTQ pour les déficits cumulés pour 17,1M\$.

Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes

En 2015, l'AMT a obtenu l'autorisation pour verser le montant final de 2012, de 2013 et de 2014. Ainsi, le montant à payer aux organismes de transport au 31 décembre 2015 se compose uniquement de 25% de l'encaissement de 2015 (11,7M\$).

ACTIFS NON FINANCIERS

Les actifs non financiers ont diminué significativement de 523,9M\$, presque qu'exclusivement au niveau du regroupement d'immobilisations corporelles. En effet, l'AMT a cédé les actifs liés au métro de Laval à leurs valeurs comptables, ce qui a causé une diminution des immobilisations corporelles de 562,6M\$. L'impact est amoindri par les investissements de près de 138,1M\$ dans de nouvelles immobilisations en 2015, tandis que la charge d'amortissement sur les actifs utilisés dans l'exploitation a affecté les résultats pour un montant de 98,3M\$.

Les investissements les plus importants en immobilisations corporelles ont été effectués pour la construction de la ligne Mascouche, de même que la construction des centres de maintenance Lachine et Pointe-Saint-Charles, deux installations de pointe qui permettront d'améliorer le niveau de service d'entretien du matériel roulant de l'AMT et de prolonger sa durée de vie utile.

Réserve portant sur l'application du chapitre SP 3410 – paiements de transfert

Depuis le 1^{er} janvier 2013, l'AMT applique la nouvelle norme comptable à l'égard des paiements de transfert du chapitre SP3410 – Paiements de transfert des Normes comptables canadiennes pour le secteur public. L'application s'est effectuée rétroactivement avec retraitement des soldes de l'exercice précédent.

Les paiements de transfert sont des transferts d'actifs monétaires ou d'immobilisations corporelles par un gouvernement à un particulier, à une organisation ou à un autre gouvernement, au titre desquels le gouvernement cédant ne reçoit directement aucun bien ou service en contrepartie, ne s'attend pas à être remboursé ultérieurement et ne s'attend pas à obtenir un rendement financier direct. En vertu du PAGTCP, l'AMT est bénéficiaire de subventions pour la réalisation de projets de développement des transports collectifs.

En tant qu'organisme relevant du gouvernement du Québec, l'AMT s'est conformée à la position gouvernementale prescrite dans la Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts. Cette position a fait l'objet de confirmations préalables par des firmes externes indépendantes. Le MFQ considère que seuls l'Assemblée nationale et le lieutenant-gouverneur peuvent autoriser une dépense. Les normes doivent donc nécessairement être interprétées comme impliquant que le transfert soit préalablement autorisé par le Parlement avant que le gouvernement, le cédant, puisse inscrire une dépense de transfert et le bénéficiaire, un revenu de transfert.

Dans ses états financiers, l'AMT n'a donc pas enregistré de montants à recevoir ni enregistré de subventions reportées en contrepartie, pour lesquels le MTQ s'est engagé à verser des subventions. La note 15 – Dette à long terme fait état de ces remboursements en capital et intérêts qui seront assumés par le MTQ.

La réserve a donc été reconduite pour l'exercice 2015.

Tarifification

L'AMT est non seulement responsable de la tarification de ses titres de transport (titres TRAIN) mais est également responsable de la tarification des titres métropolitains (titres TRAM). Ces titres sont indexés chaque année en considérant l'indice des prix à la consommation (IPC). L'indexation des tarifs vise bien sûr à maintenir le ratio d'autofinancement sur les services offerts, mais l'AMT doit également considérer son impact sur l'utilisation des transports collectifs. En 2015, les tarifs des titres de transport ont été indexés de 3%.

ÉTATS FINANCIERS

DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2015

ÉTAT DES RÉSULTATS	73
ÉTAT DE L'EXCÉDENT CUMULÉ	74
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE	75
ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE	76
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE	77
NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS	78

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ont été dressés par la direction, qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris des estimations et des jugements importants. Cette responsabilité comprend le choix de méthodes comptables appropriées qui respectent les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel d'activités concordent avec l'information donnée dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables. L'AMT reconnaît qu'elle est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui la régissent.

Le conseil d'administration surveille la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il approuve les états financiers. Il est assisté dans ses responsabilités par le comité d'audit, dont les membres ne font pas partie de la direction. Ce comité rencontre la direction et le Vérificateur général du Québec, examine les états financiers, et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

Le Vérificateur général du Québec a procédé à l'audit des états financiers de l'AMT, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et son rapport de l'auditeur indépendant expose la nature et l'étendue de cet audit et l'expression de son opinion. Le Vérificateur général du Québec peut, sans aucune restriction, rencontrer le comité d'audit pour discuter de tout élément qui concerne son audit.



Paul Côté
Président-directeur général



Rolland Morier, FCPA, FCMA, MBA
Vice-président, Administration et finances et trésorier

Montréal, le 27 avril 2016



RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À l'Assemblée nationale

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2015, l'état des résultats, l'état de l'excédent cumulé, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives inclus dans les notes complémentaires.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit assortie d'une réserve.

Fondement de l'opinion avec réserve

L'AMT n'a pas comptabilisé aux 31 décembre 2015 et 2014, à l'état de la situation financière, des subventions à recevoir du gouvernement du Québec concernant des immobilisations financées ou devant être financées par emprunts pour lesquelles des travaux ont été réalisés. Cette situation constitue une dérogation à la norme comptable sur les paiements de transfert (Normes comptables canadiennes pour le secteur public) qui prévoit la comptabilisation des subventions lorsqu'elles sont autorisées par le gouvernement à la suite de l'exercice de son pouvoir habilitant et que l'AMT a satisfait aux critères d'admissibilité. Cette dérogation m'a aussi conduit à exprimer une opinion d'audit modifiée sur les états financiers de l'exercice précédent. Par ailleurs, l'article 1.1 de la *Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts* (RLRQ, chapitre S-37.01) énonce que la seule partie d'une subvention qui doit être comptabilisée est celle qui est exigible dans l'exercice de l'AMT et autorisée par le Parlement dans l'année financière du gouvernement. Étant donné la non-inscription de ces subventions à recevoir du gouvernement du Québec, comme le prescrit la loi, les ajustements suivants selon l'estimation établie sont nécessaires afin que les états financiers de l'AMT respectent les Normes comptables canadiennes pour le secteur public :

**Augmentation (Diminution) estimée
(En milliers de dollars)**

	<u>2015</u>	<u>2014</u>
<i>État de la situation financière</i>		
Subventions à recevoir	1 221 840	1 493 330
Subventions reportées	<u>1 159 714</u>	<u>1 465 817</u>
Dette nette	(62 126)	(27 513)
Excédent cumulé (2015)\ Déficit cumulé (2014)	62 126	(27 513)
 <i>État des résultats</i>		
Contributions gouvernementales	907	2 743
Virement des subventions reportées	36 171	(726)
Revenus d'intérêts subventionnés	<u>(2 465)</u>	<u>(432)</u>
Excédent (2015)\ Déficit de l'exercice (2014)	34 613	(1 585)

Ces ajustements sont également nécessaires pour le déficit de l'exercice et le solde du fonds d'immobilisation présentés dans les informations sectorielles (note 24).

Opinion avec réserve

À mon avis, à l'exception des incidences du problème décrit dans le paragraphe sur le fondement de l'opinion avec réserve, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'AMT au 31 décembre 2015, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur le vérificateur général* (RLRQ, chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis, les états financiers présentent fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs, la situation financière de l'AMT au 31 décembre 2015 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les conventions comptables qui sont énoncées dans la note 2 des états financiers et complétées, notamment, par l'article 1.1 de la *Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts* (RLRQ, chapitre S-37.01).

Conformément aux exigences de la *Loi sur le vérificateur général* (RLRQ, chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis à l'exception de l'application rétroactive des changements apportés aux méthodes comptables relatives au passif au titre des sites contaminés, expliqués à la note 3, ces conventions ont été appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

La vérificatrice générale du Québec,

 *Guylaine Leclerc FCPA Auditrice, FCA*

Guylaine Leclerc, FCPA auditrice, FCA

Québec, le 27 avril 2016

ÉTAT DES RÉSULTATS

de l'exercice clos le 31 décembre [en milliers de dollars]

	2015	2014
		Retraité [note 3]
REVENUS		
Remises gouvernementales :		
Droit sur l'immatriculation	58 642	58 081
Taxe sur l'essence	50 073	47 422
Revenus provenant des usagers [note 4]	69 556	63 447
Contributions des municipalités et des organismes de transport [note 5]	118 801	109 580
Revenus d'intérêts subventionnés	57 318	55 296
Virement des subventions reportées [note 16]	108 894	47 311
Contributions gouvernementales [note 6]	20 903	17 051
Autres revenus	8 418	8 556
Revenus commerciaux	4 732	3 926
Gain sur rachats de placements [note 11]	159	71
Revenus – Coordination métropolitaine	-	104
	497 496	410 845
CHARGES		
Traitements et avantages sociaux	30 171	32 031
Biens et services	205 717	191 320
Paiements de transfert aux organismes de transport [note 7]	67 804	68 256
Intérêts et frais de financement		
Frais de financement à court terme	880	1 120
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :		
de la société	15 480	21 363
du ministère des Transports du Québec	47 777	55 296
Amortissement des immobilisations corporelles [note 17]	98 272	92 292
Perte sur la radiation et cession d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	14 615	180
Coûts de réhabilitation de sites contaminés	8 145	6 221
Perte provenant d'une entreprise publique [note 10]	3 998	2 487
Autres	3 471	1 624
	496 330	472 190
EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE	1 166	[61 345]

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE L'EXCÉDENT CUMULÉ

de l'exercice clos le 31 décembre [en milliers de dollars]

	2015	2014
		Retraité [note 3]
EXCÉDENT CUMULÉ AU DÉBUT DÉJÀ ÉTABLI	20 673	75 797
Retraitement : modification de méthode comptable – passif au titre des sites contaminés [note 3]	(21 839)	(15 618)
SOLDE RETRAITÉ DE L'EXCÉDENT (DÉFICIT) CUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	(1 166)	60 179
Excédent (déficit) de l'exercice	1 166	(61 345)
EXCÉDENT (DÉFICIT) CUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	-	(1 166)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre [en milliers de dollars]

	2015	2014
		Retraité [note 3]
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	119 211	27 746
Créances [note 9]	36 020	47 468
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	38 750	28 953
Participation dans une entreprise publique [note 10]	2 589	6 587
Placements [note 11]	22 727	22 891
Subventions à recevoir	40 022	40 862
	259 319	174 507
PASSIFS		
Emprunts à court terme [note 12]	94 689	64 594
Fournisseurs et frais courus [note 13]	172 762	217 196
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes [note 14]	11 691	74 377
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition [note 15]	15 453	15 236
Passif au titre des sites contaminés	10 278	8 681
Dette à long terme [note 15]	1 688 374	1 965 948
Subventions reportées [note 16]	214 055	301 536
	2 207 302	2 647 568
	(1 947 983)	[2 473 061]
ACTIFS NON FINANCIERS		
Charges payées d'avance	18 279	20 867
Pièces de rechange des trains de banlieue	19 096	16 736
Immobilisations corporelles [note 17]	1 910 608	2 434 292
	1 947 983	2 471 895
EXCÉDENT (DÉFICIT) CUMULÉ	-	[1 166]

Obligations contractuelles [note 21]

Éventualités et événements postérieurs à la date des états financiers [note 22]

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.



Paul Côté
Président-directeur général



Robert Panet-Raymond
Président – Comité d'audit

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

de l'exercice clos le 31 décembre [en milliers de dollars]

	2015	2014
		Retraité [note 3]
Excédent (déficit) de l'exercice	1 166	(61 345)
Variation des immobilisations corporelles		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(138 093)	(266 954)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	418 648	-
Amortissement des immobilisations corporelles	98 272	92 292
Perte sur la radiation et cession d'immobilisations corporelles	144 856	180
	523 683	(174 482)
Acquisitions de pièces de rechange des trains de banlieue	(10 680)	(6 568)
Consommation de pièces de rechange des trains de banlieue	8 321	7 211
Variation des charges payées d'avance	2 588	1 640
	229	2 283
VARIATION DE LA DETTE NETTE	525 078	(233 544)
DETTE NETTE AU DÉBUT DE L'EXERCICE DÉJÀ ÉTABLIE	(2 477 689)	(2 242 035)
Retraitement : modification de méthode comptable – passif au titre des sites contaminés [note 3]	4 628	2 518
DETTE NETTE AU DÉBUT DE L'EXERCICE RETRAITÉE	(2 473 061)	(2 239 517)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE	(1 947 983)	(2 473 061)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

de l'exercice clos le 31 décembre [en milliers de dollars]

	2015	2014
		Retraité [note 3]
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent (déficit) de l'exercice	1 166	(61 345)
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie :		
Gain sur rachat de placements	(159)	(71)
Dévaluation des billets à terme adossés à des actifs	62	5
Amortissement des immobilisations corporelles	98 272	92 292
Amortissement des frais d'émission reportés	2 040	2 411
Perte sur la radiation et cession d'immobilisations corporelles	144 856	180
Perte sur la radiation et cession de subventions reportées	(130 241)	-
Virement des subventions reportées	(108 894)	(47 311)
Perte provenant d'une entreprise publique [note 10]	3 998	2 487
Gain provenant d'une transaction non monétaire	(820)	-
	10 280	(11 352)
Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement [note 18]	116 405	106 043
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	126 685	94 691
ACTIVITÉS DE PLACEMENT		
Dispositions de billets à terme adossés à des actifs et flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	260	120
Flux de trésorerie liés aux activités de placement	260	120
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisitions d'immobilisations corporelles et flux de trésorerie liés aux activités d'investissement en immobilisations [note 17]	(173 992)	(249 235)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles [note 17]	247	-
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement en immobilisations	(173 745)	(249 235)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation des emprunts à court terme	195 697	185 809
Remboursement des emprunts à court terme	(165 601)	(244 093)
Augmentation de la dette à long terme	200 889	275 011
Remboursement de la dette à long terme	(92 937)	(110 034)
Augmentation de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	217	214
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	-	(840)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	138 265	106 067
AUGMENTATION DE LA TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	91 465	(48 357)
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	27 746	76 103
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE	119 211	27 746

Les opérations sans effet sur la trésorerie comprennent l'acquisition et disposition d'immobilisations corporelles par transfert de dettes et contrats de financement par partenariat, d'échange et de transfert (note 17).

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

L'AMT est une personne morale de droit public, mandataire du gouvernement du Québec, créée en vertu de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, (RLRQ, chapitre A-7.(02)) [ci-après appelée la Loi], qui a commencé ses activités le 1^{er} janvier 1996.

Conformément à sa loi, l'AMT gère, exploite et finance notamment les services de trains de banlieue, les autobus express métropolitains et les équipements métropolitains. Elle planifie, réalise et exécute tout prolongement du réseau de métro.

Sur le plan financier, l'AMT soutient les organismes de transport de la région de Montréal et établit la tarification métropolitaine et les modalités de partage des recettes métropolitaines entre les organismes de transport. L'AMT exerce ses compétences régionales sur son territoire qui est constitué de celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la Ville de Saint-Jérôme et de la réserve indienne de Kahnawake.

Sa mission est d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. L'AMT utilise et entretient l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et est tributaire de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

Le gouvernement du Québec a déposé à l'Assemblée nationale le 12 novembre 2015 un projet de loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région de Montréal. S'il est sanctionné, ce projet de loi prévoit que l'AMT sera abolie et ses responsabilités transférées à deux nouveaux organismes.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Aux fins de la présentation de ses états financiers, l'AMT utilise prioritairement le *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*. L'utilisation de toute autre source de principes comptables généralement reconnus est cohérente avec ce dernier.

À noter que les états financiers de l'AMT sont constitués de la somme des Fonds d'exploitation et Fonds d'immobilisations. Les principales méthodes sont les suivantes :

Fonds d'exploitation

L'AMT utilise un Fonds d'exploitation pour enregistrer les opérations liées aux activités d'exploitation et de coordination métropolitaine de l'AMT [note 23].

Fonds d'immobilisations

L'AMT utilise un Fonds d'immobilisations pour enregistrer les opérations liées au développement et à la gestion des investissements permanents du réseau de transport collectif métropolitain [note 24].

Utilisation d'estimations et incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les revenus et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels.

Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs éventuels et autres réclamations contre l'AMT, ainsi que la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables.

Revenus

Les revenus tirés du transport des voyageurs qui utilisent les titres unitaires ou les carnets sont constatés au moment où les paiements ont lieu. Les revenus provenant de la vente de titres mensuels TRAM et TRAIN sont constatées en fonction de la période de validité des titres.

Les contributions des municipalités et des organismes de transport reçues sont comptabilisées à titre de revenus lorsqu'elles sont reçues ou à recevoir, si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que sa réception est raisonnablement assurée.

Paiements de transfert

Les contributions et les subventions qui sont des paiements de transfert sont constatées en revenus lorsque le transfert est autorisé et que l'AMT a satisfait à tous les critères d'admissibilité, le cas échéant. Les paiements de transfert assortis de stipulations créant une obligation qui répond à la définition d'un passif pour l'AMT sont comptabilisés à titre de «Subventions reportées» à l'état de la situation financière lorsque le transfert est autorisé et que l'AMT a satisfait à tous les critères d'admissibilité, le cas échéant. Les subventions reportées sont virées aux résultats à mesure que les stipulations de transfert sont respectées.

Charges

Paiements de transfert

Les paiements de transfert se composent principalement des aides aux Autorités organisatrices de transport (AOT). Ils sont constatés en charges lorsqu'ils sont autorisés et que les bénéficiaires ont satisfait à tous les critères d'admissibilité.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La politique de l'AMT consiste à présenter dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, l'encaisse, les découverts bancaires qui fluctuent entre le solde disponible et le découvert, les placements très liquides, qui ont des échéances de trois mois ou moins à compter de leur date d'acquisition et dont la valeur ne risque pas de changer de façon significative.

Conversion de devises

Les éléments monétaires de l'état de la situation financière sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les éléments non monétaires de l'état de la situation financière ainsi que les revenus et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats de la période.

Placements

Les placements se composent de billets à terme adossés à des actifs et sont comptabilisés au coût d'acquisition. Lorsqu'un placement subit une moins-value durable, sa valeur comptable est réduite pour tenir compte de cette moins-value. Cette réduction est imputée directement aux résultats de l'exercice. Les revenus sont comptabilisés aux résultats lorsqu'ils sont gagnés. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Participation dans une entreprise publique

La participation dans l'entreprise publique 9227-9702 Québec inc. est comptabilisée selon la méthode modifiée de comptabilisation à la valeur de consolidation. Selon cette méthode, la participation est enregistrée au coût, lequel est ajusté annuellement de la quote-part de l'AMT dans les résultats de cette entreprise. Cette méthode ne requiert aucune harmonisation des méthodes comptables de l'entreprise publique avec celles de l'AMT.

Passif au titre des sites contaminés

L'AMT comptabilise un passif au titre de l'assainissement des sites contaminés lorsque la contamination dépasse une norme environnementale existante, que l'entité gouvernementale est soit directement responsable ou soit en accepte la responsabilité, qu'il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause. Le passif au titre des sites contaminés comprend les coûts estimatifs de la gestion et de la réhabilitation des sites contaminés. L'évaluation de ces coûts est établie à partir de la meilleure information disponible et est révisée annuellement.

Actifs non financiers

De par leur nature, les actifs non financiers sont généralement utilisés afin de rendre des services futurs.

Pièces de rechange des trains de banlieue

Les pièces de rechange des trains de banlieue comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Elles sont évaluées au moindre du coût moyen pondéré et de la valeur de réalisation nette dans le cas des pièces déshéolées. La moins-value est imputée directement aux résultats de l'exercice et aucune reprise de valeur n'est constatée.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, acquises du gouvernement du Québec au début de l'exploitation en 1996, ont été enregistrées à leur valeur comptable nette. Les acquisitions subséquentes sont enregistrées au coût. Lorsque des parties d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, elles sont comptabilisées comme des parties distinctes (composantes principales) des immobilisations corporelles. Le coût d'acquisition comprend les matériaux, la main-d'œuvre et les autres frais directement contributifs aux activités de construction. Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés. Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation. Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire et, pour certaines immobilisations corporelles est calculé par composantes, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Structure ferroviaire	10-50 ans
Bâtiments	7-75 ans
Infrastructures	10-30 ans
Équipements	5-15 ans
Matériel roulant ferroviaire	5-40 ans
Informatique et téléphonie	5-40 ans
Terrains	Aucun
Location-acquisition	10-63 ans
Actifs mis hors service	Aucun
Métro de Laval en instance de transfert	
Infrastructures du métro	40 ans
Tunnel	100 ans
Terrains	Aucun
Immobilisations en cours	Aucun

Dépréciation d'immobilisations

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'AMT de fournir des services ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur nette comptable, son coût est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Les moins-values nettes sur les immobilisations corporelles sont imputées aux résultats de l'exercice. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

3. MODIFICATIONS COMPTABLES

Passif au titre des sites contaminés

Le 1^{er} janvier 2015, l'AMT a adopté rétroactivement le chapitre SP 3260, « Passif au titre des sites contaminés ». Ce chapitre établit des normes sur la façon de comptabiliser et de présenter un passif au titre de l'assainissement de sites contaminés. L'application de cette norme a eu des répercussions sur l'état des résultats, sur l'état de la situation financière et sur l'état de la variation de la dette nette.

La modification comptable a pour effet d'augmenter (diminuer) les postes suivants :

	2014
Charges	
Coûts de réhabilitation de sites contaminés	6 221
Déficit de l'exercice	6 221
Actifs non financiers	
Immobilisations [note 17]	(26 467)
Passifs	
Fournisseurs et frais courus [note 13]	(3 975)
Passif au titre des sites contaminés	(653)
Dette nette	
Solde de début	2 518
Solde de fin	4 628
Excédent cumulé	
Solde de début	(15 618)
Solde de fin	(21 839)

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

4. REVENUS PROVENANT DES USAGERS**Revenus nets de la vente de titres de transport TRAM**

Les revenus nets de la vente de titres de transport TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par l'AMT ainsi que par les AOT et qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT. L'AMT, conformément à l'article 42 de la Loi, agit à titre de mandataire et partage avec les AOT les revenus nets provenant de la vente de titres de transport métropolitain, selon l'utilisation par les usagers de leur réseau de transport respectif.

La répartition des revenus provenant de la vente de titres de transport TRAM, nette d'une partie des revenus provenant du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains, se détaille comme suit :

	2015	2014
Société de transport de Montréal (STM)	62 095	61 838
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	22 265	22 184
Société de transport de Laval (STL)	12 465	11 712
Conseils intermunicipaux de transport (CIT)	14 807	14 722
Conseil régional de transport de Lanaudière (CRT de Lanaudière)	4 430	5 065
Municipalités	1 017	1 056
	117 079	116 577

Ainsi, seule la portion de l'AMT aux revenus des trains de banlieue et des autobus express métropolitain est reflétée à l'état des résultats.

Détail des revenus provenant des usagers

	2015	2014
Revenus des trains de banlieue (A)	65 932	59 837
Revenus des autobus express métropolitains (B)	3 624	3 610
	69 556	63 447

(A) Trains de banlieue

Les revenus des trains de banlieue proviennent de la vente de titres TRAIN 27 555 en 2015 [23 821 en 2014] et de la partie de la vente de titres de transport TRAM reliée aux trains de 38 377 en 2015 [36 016 en 2014].

Les revenus de trains de banlieue se détaillent comme suit :

	2015	2014
Deux-Montagnes	22 094	22 137
Vaudreuil-Hudson	11 906	11 885
Saint-Jérôme	12 771	12 248
Mont-Saint-Hilaire	9 426	9 239
Candiac	4 209	4 062
Mascouche	5 526	266
	65 932	59 837

(B) Autobus express métropolitains

L'AMT exploite un service d'autobus express métropolitain, soit l'Express Chevrier, entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville, situé sous le 1000, rue De La Gauchetière, à Montréal. Les revenus des autobus express métropolitains proviennent en partie de la vente de titres de transport TRAM de 1 593 en 2015 [1 579 en 2014] et de titres locaux de 2 031 en 2015 [2 031 en 2014].

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

5. CONTRIBUTIONS DES MUNICIPALITÉS ET DES ORGANISMES DE TRANSPORT

	2015	2014
Contributions municipales aux trains de banlieue (A)	63 440	57 926
Contributions municipales au Fonds d'immobilisations (B)	47 573	44 600
Contributions des organismes de transport aux équipements métropolitains	7 519	6 741
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	269	313
	118 801	109 580

(A) Contributions municipales aux trains de banlieue

L'AMT répartit, conformément à la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson, entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon les trains-kilomètres desservant chaque tronçon.

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

Les municipalités dont le territoire est desservi par un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée, au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, (RLRQ, chapitre F 2.(1)), établie pour l'exercice de référence ou toutes autres formules internes.

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

	2015	2014
Deux-Montagnes	15 920	15 701
Vaudreuil-Hudson	12 855	13 928
Saint-Jérôme	11 834	12 433
Mont-Saint-Hilaire	8 849	9 310
Candiac	4 087	4 497
Mascouche	9 895	2 057
	63 440	57 926

(B) Contributions municipales au Fonds d'immobilisations

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations corporelles non subventionnées du Fonds d'immobilisations, les municipalités dont le territoire est compris dans celui de l'AMT doivent verser annuellement un montant représentant 1 ¢ par cent dollars de leur richesse foncière uniformisée au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, établie pour l'exercice de référence.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

6. CONTRIBUTIONS GOUVERNEMENTALES

	2015	2014
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation (A)	8 459	7 624
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable (B)	9 701	8 000
Contributions du gouvernement du Québec à la perte de valeur comptable de la Gare d'autocars de Montréal (C)	2 743	1 427
	20 903	17 051

(A) Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation

L'AMT reçoit des subventions afin d'améliorer l'efficacité des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal à la suite des problèmes de congestion dans la région. Les mesures alternatives mises en place sont diverses, comme l'ajout de six nouveaux départs sur la ligne de trains de banlieue Candiac, l'augmentation de la capacité dans plusieurs stationnements incitatifs de la région, diverses autres mesures d'atténuation améliorant la fluidité de même que des mesures tarifaires.

(B) Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable

Le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) a été mis en place en 2006 et reconduit en 2015. Le programme vise à soutenir les organismes de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de service en transport en commun, à favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif en région, à promouvoir des modes de transport alternatifs à l'automobile.

(C) Contributions du gouvernement du Québec à la perte de valeur comptable de la Gare d'autocars de Montréal

Pour les trois premières années d'exploitation, l'AMT bénéficie d'une garantie du gouvernement du Québec sur le financement de toute perte de valeur comptable que pourrait connaître la Gare d'autocars de Montréal.

7. PAIEMENTS DE TRANSFERT AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

	2015	2014
Aide métropolitaine et dépenses afférentes (A)	48 793	49 572
Aide à l'intégration tarifaire (B)	8 649	8 678
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes (C)	8 245	7 963
Aide au transport adapté (D)	2 117	1 892
Autres	-	151
	67 804	68 256

(A) Aide métropolitaine et dépenses afférentes

L'AMT a attribué, selon des facteurs et des modalités qu'elle a établis, une aide financière aux AOT afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts de leur apport au réseau de métro ou au réseau de transport métropolitain par autobus.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

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

- 0,20 \$ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau de métro totalisant, en 2015, 39 508 [39 687 en 2014].
- 0,50 \$ par passager qui accède aux services de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, en pointe du matin et du soir, évalué à partir de trois relevés effectués au cours de l'année totalisant, en 2015, 8 603 [9 232 en 2014].
- une implantation progressive d'une nouvelle aide au réseau d'autobus en rabatement aux trains : 0,50 \$ par passager effectuant une correspondance avec le train à partir d'une ligne d'autobus en rabatement à une gare du réseau de trains de banlieue totalisant, en 2015, 682 [653 en 2014].

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

	2015	2014
Métro :		
STM	39 508	39 687
Autobus :		
STM	3 804	4 192
RTL	2 326	2 458
STL	551	569
CIT	1 371	1 378
CRT de Lanaudière	438	512
Municipalités	113	123
	8 603	9 232
Aide au réseau d'autobus en rabatement aux trains :		
STM	230	234
RTL	29	29
STL	77	66
CIT	316	324
CRT de Lanaudière	30	-
	682	653
	48 793	49 572

(B) Aide à l'intégration tarifaire

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

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

	2015	2014
STM	3 436	3 476
RTL	566	551
STL	3 615	3 582
CIT	1 016	1 065
CRT de Lanaudière	15	4
Municipalités	1	-
	8 649	8 678

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

(C) Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes

En vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi, l'AMT assume, depuis 1999, le rabais consenti aux titres de transport TRAM. Cette approche vise à compenser, en tout ou en partie, les AOT pour les rabais des tarifs réduit et étudiant consentis aux utilisateurs des titres de transport TRAM. Pour l'année 2015, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM, un montant de 8 245 pour les titres de transport TRAM des zones 1 à 8 [7 963 en 2014].

L'aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM se répartit comme suit :

	2015	2014
STM	3 882	3 660
RTL	1 770	1 765
STL	928	865
CIT	1 190	1 156
CRT de Lanaudière	374	420
Municipalités	101	97
	8 245	7 963

(D) Aide au transport adapté

L'AMT attribue une aide financière aux Services de transport adapté afin de soutenir et de favoriser l'intégration des services qu'ils offrent.

8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

L'AMT a mis en place le 1^{er} juillet 2007 un régime de retraite à cotisations déterminées pour tous les employés, selon leur admissibilité. La cotisation de base de l'employeur est fixée à 5 % du traitement de l'employé. L'employeur verse également des cotisations supplémentaires de 50 % des cotisations volontaires des employés, jusqu'à un maximum de 3 % de cotisations supplémentaires qui sont imputées aux résultats de l'exercice. Les cotisations de l'AMT aux résultats de l'exercice s'élèvent à 1 718 [1 710 en 2014]. Les vacances à payer sont comptabilisées dans le poste Fournisseurs et frais courus à la note 13.

9. CRÉANCES

	2015	2014
Comptes clients des municipalités	2 200	1 067
À recevoir du MTQ	21 081	26 268
À recevoir du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT)	900	900
Comptes clients des AOT	1 999	7 106
Taxes à recevoir	7 521	9 990
Autres comptes clients	2 372	2 222
Provision pour mauvaises créances	(53)	(85)
	36 020	47 468

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

10. PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE PUBLIQUE

	Prêts et avances	Valeur de consolidation	2015	2014
9227-9702 Québec inc.	23 900	(21 311)	2 589	6 587

Les avances à la filiale portent intérêt au taux de base des prêts aux entreprises diminué de 1,75 %.

SOMMAIRE DES ÉTATS FINANCIERS DE 9227-9702 QUÉBEC INC. AU 31 DÉCEMBRE 2015

BILAN

	2015	2014
ACTIF	4 090	7 993
PASSIF	25 401	25 306
CAPITAUX PROPRES	(21 311)	(17 313)

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

	2015	2014
PRODUITS	7 025	7 767
CHARGES	7 373	7 511
BÉNÉFICE D'EXPLOITATION	(348)	256
RÉDUCTION DE VALEUR POUR DÉPRÉCIATION DES ACTIFS INCORPORELS*	(3 650)	(2 743)
PERTE NETTE	(3 998)	(2 487)

* Une charge de réduction de valeur pour dépréciation de 3 650 [2 743 en 2014] a été comptabilisée à la suite d'une évaluation externe de la valeur recouvrable de 9227-9702 Québec inc.

Le calcul du test de dépréciation pour les actifs incorporels est basé sur la valeur d'utilité, déterminée selon la méthode de l'actif net redressé. Ce calcul reflète les hypothèses que des intervenants du marché utiliseraient pour fixer une valeur pour les actifs nets de l'unité génératrice de trésorerie.

9227-9702 Québec inc. s'est engagé par bail jusqu'en 2031 pour la location d'une bâtisse. Le solde des obligations contractuelles s'établit à 30 058 [31 759 en 2014].

Les paiements minimaux exigibles au cours des cinq prochains exercices se détaillent comme suit :

2016	1 717
2017	1 900
2018	1 900
2019	1 900
2020	1 900
2021 et suivantes	20 741
	30 058

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

11. PLACEMENTS

Les placements se composent de billets à termes adossés à des actifs (BTAA). Ces titres constituent des créances adossées à une variété d'instruments financiers. Les actifs sous-jacents, tels que les créances hypothécaires résidentielles ou commerciales, ou l'exposition aux risques, telle que les trocs de défaillance de crédit, ainsi que certains autres actifs sont acquis par un conduit au moyen de divers types d'opérations, comprenant notamment l'émission de papiers commerciaux ou de billets à terme.

Au 31 décembre 2015, l'AMT détient les titres suivants :

				2015	2014
	Date d'échéance	Valeur nominale	Moins-value cumulative	Valeur comptable nette	
VAC II					
Billets A-1	15 juillet 2056	13 922	-	13 922	13 923
Billets A-2	15 juillet 2056	9 563	956	8 607	8 607
Billets B	15 juillet 2056	1 736	1 736	-	-
Billets C	15 juillet 2056	782	782	-	-
VAC III					
Billets série 1	12 juillet 2038	13	12	1	22
Billets série 2	15 juillet 2056	11	7	4	72
Billets série 34	13 décembre 2021	595	402	193	267
Billets série 35	13 décembre 2027	972	972	-	-
Billets série 36	13 décembre 2034	535	535	-	-
		28 129	5 402	22 727	22 891

Au courant de l'exercice 2015, l'AMT a encaissé 260 [121 en 2014] relativement aux remboursements de capital BTAA.

La direction estime à 22 727 [22 891 en 2014] le montant qu'elle sera en mesure de récupérer ultérieurement sur leur valeur nominale. La direction est d'avis que l'estimation est raisonnable et s'avère la plus appropriée au 31 décembre 2015.

Au 31 décembre 2015, l'AMT a constaté une moins-value durable additionnelle de 62 [5 en 2014]. Les rachats ont généré un gain de 159 [71 en 2014].

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

12. EMPRUNTS À COURT TERME

L'AMT peut faire des emprunts à court terme auprès du ministère des Finances du Québec (MFQ). La capacité d'emprunt à court et à long terme est fixée par décret. Le décret en vigueur a été autorisé en mai 2015 au montant de 1 125 000 et viendra à échéance le 30 juin 2017. La facilité de crédit à court terme porte intérêt à un taux moyen pondéré de 0,889 % [1,3361 % en 2014]. Au 31 décembre 2015, l'AMT avait un solde utilisé de cette facilité de crédit à court terme de 94 689 [64 594 en 2014].

13. FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

	2015	2014
		Retraité [note 3]
Fournisseurs	55 165	64 666
Frais courus	41 037	80 306
Aide métropolitaine	23 988	24 878
Intérêts courus sur la dette à long terme	9 338	12 746
Aide à l'intégration tarifaire	9 704	9 476
Aide au tarif réduit	8 245	7 963
Revenus perçus d'avance	9 075	8 471
À payer aux AOT à la suite du partage des recettes métropolitaines	2 289	1 537
Provision pour réclamations	5 597	5 842
Provision des contributions municipales à payer	7 826	781
Autres	498	530
	172 762	217 196

14. TAXE SUR L'ESSENCE À REDISTRIBUER AUX ORGANISMES

Depuis le 1^{er} mai 2010, l'AMT perçoit, pour le compte d'organismes admissibles, la nouvelle majoration de la taxe sur l'essence de 1,5¢ le litre dédiée au financement du transport en commun sur son territoire. Selon les modalités et conditions de versements stipulées dans le décret 602-2015 du gouvernement du Québec, l'AMT agit à titre de mandataire et doit redistribuer la totalité de la majoration à ces organismes. La taxe sur l'essence à redistribuer totalisait 11 691 au 31 décembre 2015 [74 377 en 2014].

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

15. DETTE À LONG TERME

L'AMT a contracté des emprunts auprès du MFQ. En vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), le MTQ s'est engagé à verser à l'AMT une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement de ces billets, capital et intérêts. Au cours de l'exercice, le montant total encaissé de la subvention du MTQ visant le remboursement de ces billets a atteint 83 827 de capital [80 267 en 2014] et 53 270 d'intérêts [52 454 en 2014].

Dettes à long terme

Les billets à payer suivants portent des intérêts à taux fixe :

	2015	2014
Billet à payer, émis en 2002, avec taux d'intérêt de 6,039 % – Échéance en 2022	1 234	5 487
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant entre 5,379 % et 5,453 % – Échéance en 2024	12 827	14 651
Billet à payer en 2005, avec taux d'intérêt de 5,261 % – Échéance en 2025	7 133	35 743
Billets à payer, émis en 2006, avec taux d'intérêt variant entre 4,349 % et 4,938 % – Échéance entre 2016 et 2017	3 217	116 785
Billets à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt variant entre 4,478 % et 5,136 % – Échéance entre 2016 et 2025	23 294	31 451
Billets à payer, émis en 2008, avec taux d'intérêt variant entre 4,317 % et 4,659 % – Échéance entre 2017 et 2018	75 579	86 808
Billets à payer, émis en 2009, avec taux d'intérêt variant entre 4,340 % et 4,542 % – Échéance entre 2018 et 2019	118 937	130 553
Billets à payer, émis en 2010, avec taux d'intérêt variant entre 3,652 % et 4,925 % – Échéance entre 2019 et 2029	148 931	226 869
Billets à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt variant entre 2,081 % et 4,323 % – Échéance entre 2016 et 2024	108 394	120 759
Billets à payer, émis en 2012, avec taux d'intérêt variant entre 1,952 % et 3,494 % – Échéance entre 2017 et 2043	201 734	227 683
Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 1,739 % et 3,654 % – Échéance entre 2017 et 2045	513 044	626 723
Billets à payer, émis en 2014, avec taux d'intérêt variant entre 2,262 % et 4,193 % – Échéance entre 2018 et 2045	260 979	362 739
Billets à payer, émis en 2015, avec taux d'intérêt variant entre 2,018 % et 3,489 % – Échéance entre 2022 et 2048	200 833	-
	1 676 136	1 986 251
Moins : Frais d'émission et de gestion de la dette à long terme reportés	(22 896)	(25 440)
	1 653 240	1 960 811
Dettes à long terme, émises en 2015 – Remboursable en 2018	30 202	-
Allocation forfaitaire à rembourser pour amélioration locative, taux d'intérêt de 9,65 %, échéant en novembre 2031	3 844	3 941
Allocation forfaitaire à rembourser pour amélioration locative, taux d'intérêt de 11,26 %, échéant en novembre 2031	724	740
	34 770	4 681
Frais d'émission financés à long terme	364	456
	1 688 374	1 965 948

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Remboursements annuels en capital et intérêts des billets à payer :

	DETTE TOTALE		ASSUMÉE MTQ	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2016	95 871	57 495	67 339	40 613
2017	142 371	54 357	125 410	38 563
2018	226 497	49 454	210 860	34 235
2019	152 570	41 602	120 396	26 837
2020	91 643	35 823	74 579	22 180
2021 et suivantes	967 184	234 706	611 030	58 578
	1 676 136	473 437	1 209 614	221 006

Remboursement annuel en capital et intérêts de la dette à long terme :

	Capital	Intérêts
2016	-	-
2017	-	-
2018	30 202	-
2019	-	-
2020	-	-
2021 et suivantes	-	-
	30 202	-

Remboursements annuels en capital et intérêts de l'allocation forfaitaire à rembourser :

	Capital	Intérêts
2016	125	447
2017	137	434
2018	152	420
2019	167	404
2020	185	387
2021 et suivantes	3 802	2 435
	4 568	4 527

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Contrat location-acquisition

	2015	2014
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, taux d'intérêt de 5,033 %, échéant en juillet 2067	15 453	15 236
	15 453	15 236

Paiements minimums futurs exigibles en vertu de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition :

	Capital	Intérêts
2016	-	783
2017	-	793
2018	-	804
2019	-	815
2020	-	824
2021 et suivantes	15 453	35 648
	15 453	39 667

16. SUBVENTIONS REPORTÉES

	Solde d'ouverture	Subventions affectées de l'exercice en cours	Cession/radiation des subventions	Virements aux résultats de l'exercice en cours	Solde de clôture
Subventions reportées provenant du MTQ					
PAGTCP	283 112	78 624	(130 241)	(55 241)	176 254
Selon le décret 1032-2015	-	68 457	-	(51 353)	17 104
Subventions reportées provenant de PPP Canada	18 424	4 573	-	(2 300)	20 697
	301 536	151 654	(130 241)	(108 894)	214 055

Le virement total aux résultats des subventions reportées est de 108 894 [47 311 en 2014].

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

17. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

CLASSES D'ACTIFS	Coût					Amortissements cumulés					Valeur comptable nette	
	Solde d'ouverture	Augmentation	Ajustement	Cession/Radiation	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Augmentation	Ajustement	Cession/Radiation	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Solde de clôture
Structure ferroviaire	461 876	55 013	25 446	-	542 335	(19 764)	(11 261)	(613)	-	(31 638)	442 112	510 697
Bâtiments	229 189	79 086	-	-	308 275	(33 929)	(7 014)	-	-	(40 943)	195 260	267 332
Infrastructures	395 694 ¹	36 079	694	-	432 467	(170 018)	(19 606)	(78)	-	(189 702)	225 676 ¹	242 765
Équipements	31 423	12 459	-	(118)	43 764	(15 134)	(3 771)		78	(18 827)	16 289	24 937
Matériel roulant ferroviaire	919 121	6 193	-	-	925 314	(317 069)	(46 165)	-	-	(363 234)	602 052	562 080
Informatique et téléphonie	46 258	4 794	-	-	51 052	(15 073)	(5 861)	-	-	(20 934)	31 185	30 118
Terrains	167 415 ¹	38 075	(26 140)	(820)	178 530	-	-	-	-	-	167 415 ¹	178 530
Locations-acquisitions	14 084	-	-	-	14 084	(2 440)	(314)	-	-	(2 754)	11 644	11 330
Métro de Laval en instance de transfert												
Infrastructures du métro	512 282	186	-	(512 468)	-	(97 702)	(3 202)	-	100 904	-	414 580	-
Tunnel	154 813	-	-	(154 813)	-	(11 840)	(387)	-	12 227	-	142 973	-
Terrains	8 421	-	-	(8 421)	-	-	-	-	-	-	8 421	-
Immobilisations en cours	176 685 ¹	(93 792)	-	(74)	82 819	-	-	-	-	-	176 685 ¹	82 819
Immobilisations corporelles	3 117 261	138 093	-	(676 714)	2 578 640	(682 969)	(97 581)	(691)	113 209	(668 032)	2 434 292	1 910 608

1. Solde d'ouverture retraité en lien avec la note 3.

La charge totale d'amortissement des immobilisations corporelles est de 98 272 [92 292 en 2014] répartie entre le Fonds d'immobilisations (96 226 [90 329 en 2014]) et le Fonds d'exploitation (2 046 [1 963 en 2014]). Cette charge est répartie entre différents postes.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les fournisseurs et les frais courus représentent 42 349 [109 904 en 2014].

Au cours de l'exercice, l'AMT a acquis des immobilisations en vertu de contrats de financement par partenariat, ainsi que d'échange et de transfert pour un montant de 31 656 (aucun en 2014). De plus, elle a disposé d'immobilisations en vertu de transfert de dettes et de contrat d'échange pour un montant de 563 204 (aucun en 2014).

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

18. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES À L'ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement

	2015	2014
		Retraité [note 3]
Créances	11 448	878
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	(9 797)	3 913
Subventions à recevoir	840	(26 024)
Fournisseurs et frais courus	23 121	(15 005)
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes	(62 686)	38 548
Passif au titre de sites contaminés	1 597	(1 998)
Subventions reportées	151 654	103 448
Charges payées d'avance	2 588	1 640
Pièces de rechange des trains de banlieue	(2 360)	643
	116 405	106 043

Autres renseignements

	2015	2014
Intérêts payés sur les emprunts à court terme	778	1 066
Intérêts payés sur la dette à long terme	59 982	71 203
	60 760	72 269

19. INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES AUX RISQUES FINANCIERS

La direction a mis en place des procédés en matière de contrôle et de gestion qui l'assurent de gérer les risques inhérents aux instruments financiers et d'en minimiser les impacts potentiels.

Risque de taux d'intérêt

L'emprunt à court terme et la dette à long terme portent des intérêts à taux fixes. Par conséquent, le risque de taux d'intérêt relativement aux flux de trésorerie auxquels est exposée l'AMT est minime étant donné que l'AMT prévoit le remboursement selon l'échéancier prévu.

Risque de prix sur marchandises

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du diesel, l'AMT a une stratégie de couverture qui consiste à réaliser des opérations de *swap* sur l'huile à chauffage pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant. Au 31 décembre 2015, des *swaps* d'huile à chauffage sont en cours [note 20].

Risque de change

Bien que l'AMT transige ses affaires et reçoive ses revenus d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses charges, de son encaisse et de ses comptes à payer est libellée en devise américaine. Par conséquent, les résultats de l'AMT sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises.

L'équivalent en \$CAN des éléments d'encaisse et de compte à payer libellés en devise américaine totalisait respectivement 191 et 689 au 31 décembre 2015 [251 et 295 en 2014].

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

20. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

L'AMT utilise des instruments financiers dérivés, tels que des contrats de *swap* de commodités pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs, ni des opérations spéculatives.

Les *swaps* sont liés à une marchandise (huile à chauffage n°2) pour laquelle les parties échangent des paiements en espèces basés sur des variations du prix des marchandises ou l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les parties paient réellement pour les marchandises.

À la fin de l'exercice, l'AMT détenait les instruments financiers dérivés suivants :

	Prix fixe	Quantité référence
Huile à chauffage, mai et septembre 2016	0,5750 \$CAN/litre	648 500 litres
Huile à chauffage, mars, avril et juillet 2016	0,5835 \$CAN/litre	667 000 litres
Huile à chauffage, février et juin 2016	0,6479 \$CAN/litre	569 000 litres
Huile à chauffage, janvier, avril et mai 2016	0,6504 \$CAN/litre	1 194 000 litres
Huile à chauffage, janvier à mars 2016	0,6293 \$CAN/litre	1 985 000 litres
Huile à chauffage, janvier à mars 2016, juin à août 2016, octobre à décembre 2016	0,5463 \$CAN/litre	3 204 700 litres

21. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Baux à long terme

L'AMT s'est engagée à verser une somme de 51 235 [48 070 en 2014] pour des locaux, en vertu de baux à long terme qui s'échelonnent jusqu'en 2031. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 4 272 pour 2016, 4 397 pour 2017, 3 683 pour 2018, 2 939 pour 2019 et 35 944 pour les années subséquentes à 2019.

Contrats d'exploitation des lignes de trains

L'AMT a octroyé des contrats à des entreprises afin d'exploiter les lignes de train. L'exploitation des lignes de train comprend principalement la conduite des trains, l'accès aux voies et aux gares ainsi que l'entretien des voies. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2025. Au 31 décembre 2015, le solde de l'engagement de l'AMT relativement à ces contrats s'élève à 432 319 [475 536 en 2014]. Les versements prévus sont de 64 736 en 2016, 51 658 en 2017, 38 435 en 2018, 39 514 en 2019 et 237 976 pour les années subséquentes à 2019.

Contrats majeurs d'entretien d'immobilisations

L'AMT a octroyé des contrats à des entreprises afin de réaliser l'entretien préventif de certaines immobilisations. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2048. Au 31 décembre 2015, le solde de l'engagement de l'AMT relativement à ces contrats s'élève à 209 397 [26 423 en 2014]. Les versements prévus sont de 18 942 en 2016, 9 107 en 2017, 2 259 en 2018, 4 355 en 2019 et 174 734 pour les années subséquentes à 2019.

Contrats majeurs de construction

L'AMT s'est engagée en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de différents projets de développement d'immobilisations en cours totalisant 246 597 [123 274 en 2014]. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2019. Pour ces investissements en immobilisations, le MTQ s'est engagé auprès de l'AMT à les subventionner en partie en vertu du PAGTCP. Relativement à ces contrats de construction majeure, l'AMT prévoit verser 160 476 en 2016, 83 482 en 2017, 2 622 en 2018 et 17 en 2019.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Autres contrats

L'AMT a également d'autres ententes contractuelles avec certains fournisseurs, principalement constitués de contrats liés aux services de transport collectif et à la gestion des équipements métropolitains ainsi que d'autres contrats d'entretien majeurs. Ces contrats s'échelonnent jusqu'en 2017. Au 31 décembre 2015, le solde de l'engagement de l'AMT relativement à ces autres contrats s'élève à 63 049 [66 145 en 2014]. Les versements prévus sont de 47 052 en 2016 et de 15 997 en 2017.

22. ÉVENTUALITÉS ET ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DES ÉTATS FINANCIERS

Poursuites

L'AMT fait l'objet de poursuites et la direction est d'avis qu'elle a établi des provisions adéquates pour couvrir toutes les pertes éventuelles et les montants non recouvrables des sociétés d'assurance, le cas échéant. Le montant de ces réclamations est de l'ordre de 36 099 [36 727 en 2014] et la direction a enregistré une provision aux livres de 5 597 [5 842 en 2014], ainsi qu'un montant de 7 225 [3 975 en 2014] inclus dans les passifs au titre des sites contaminés.

23. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers et qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, l'AMT est apparentée avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises publiques contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis, soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec.

L'AMT n'a conclu aucune opération commerciale avec ses apparentés autre que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. La majorité de ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

24. INFORMATIONS SECTORIELLES

Résultats et solde du Fonds d'exploitation

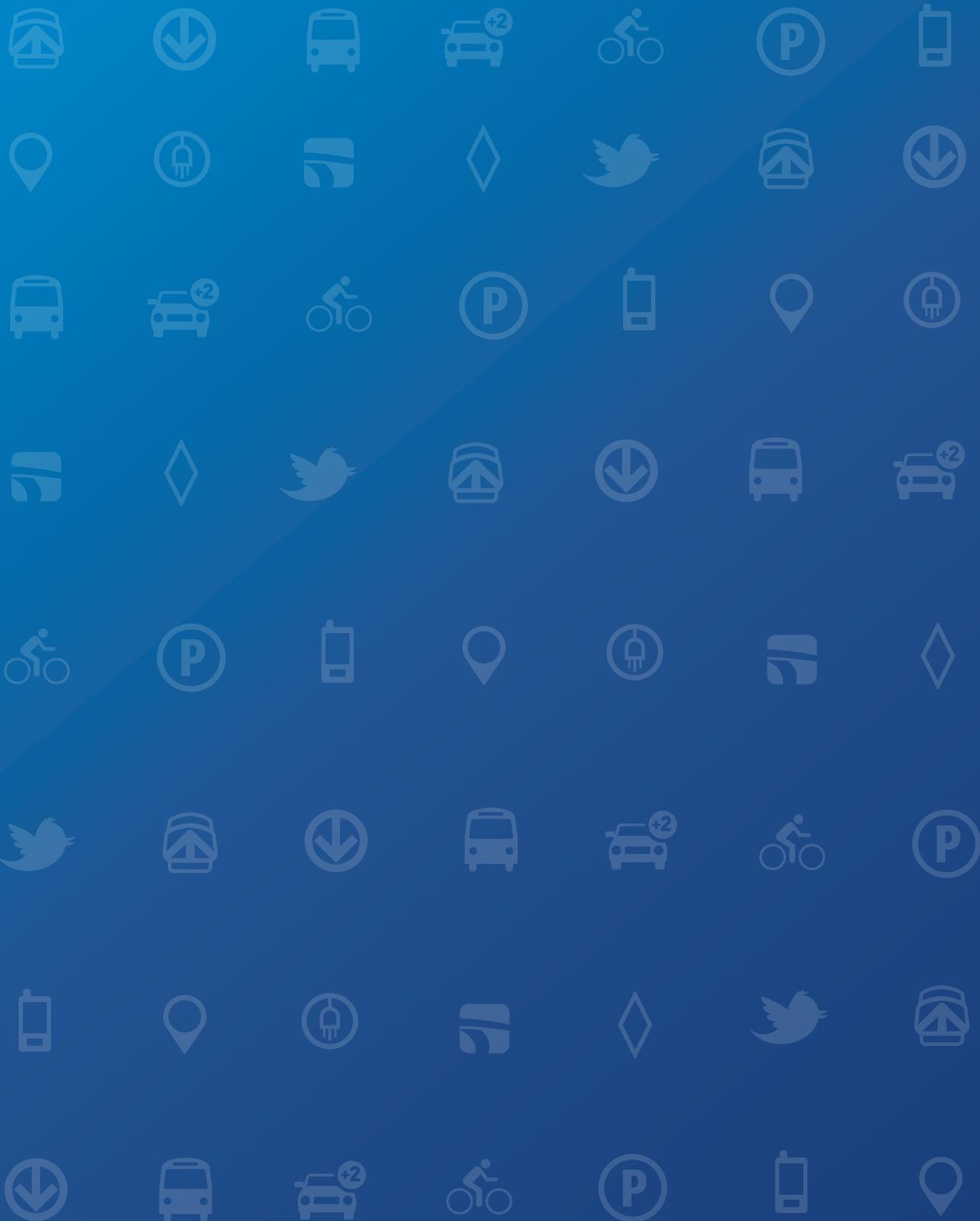
	2015 Budget	2015 Réel	2014
REVENUS			
Remises gouvernementales:			
Droit sur l'immatriculation	58 776	58 642	58 081
Taxe sur l'essence	51 303	50 073	47 422
Revenus des trains de banlieue [note 4]	65 942	65 932	59 837
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 5]	71 328	63 440	57 926
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable [note 6]	8 000	9 701	8 000
Contributions des organismes de transport aux équipements métropolitains [note 5]	7 241	7 519	6 741
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation [note 6]	8 320	6 431	6 263
Autres revenus	6 598	6 661	8 257
Revenus des autobus express métropolitains [note 4]	3 737	3 624	3 610
Revenus commerciaux	3 744	4 732	3 926
Contributions du gouvernement du Québec à la perte de valeur comptable de la Gare d'autocars de Montréal [note 6]	-	2 743	1 427
Gain sur rachats de placements [note 11]	-	28	38
Revenus – Coordination métropolitaine	-	-	104
Contributions municipales aux autobus express métropolitains [note 5]	336	269	313
	285 325	279 795	261 945
CHARGES			
Trains de banlieue	178 320	158 617	144 815
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 7]	49 105	48 793	49 572
Équipements métropolitains	18 345	18 872	18 557
Aide à l'intégration tarifaire [note 7]	8 750	8 649	8 678
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 7]	8 123	8 245	7 963
Coordination métropolitaine	13 719	10 964	13 801
Autobus express métropolitains	5 145	4 676	4 979
Mesures d'atténuation	8 878	6 523	6 677
Aide au transport adapté [note 7]	1 936	2 117	1 892
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 176	1 173	1 162
Autres dépenses	3 276	552	1 982
Perte provenant d'une entreprise publique [note 10]	-	3 998	2 487
Dévaluation des placements [note 11]	-	58	5
	296 773	273 237	262 570
BÉNÉFICE (DÉFICIT) DE L'EXERCICE	(11 448)	6 558	(625)
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION AU DÉBUT DE L'EXERCICE		17 551	18 176
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION À LA FIN DE L'EXERCICE		24 109	17 551

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS AU 31 DÉCEMBRE 2015

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Résultats et solde du Fonds d'immobilisations

	2015	2014
		Retraité [note 3]
REVENUS		
Revenus d'intérêts subventionnés	57 318	55 296
Virement des subventions reportées [note 16]	108 894	47 311
Contributions municipales au Fonds d'immobilisations [note 5]	47 573	44 600
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation [note 6]	2 028	1 361
Gain sur rachats de placements [note 11]	131	33
Autres revenus	1 757	299
	217 701	148 900
CHARGES		
Amortissement des immobilisations corporelles	95 227	89 192
Frais d'intérêts sur la dette à long terme	62 483	75 812
Études de faisabilité	27 839	22 438
Salaires et frais généraux liés au mandat de développement	9 123	10 821
Mesures d'atténuation	1 809	2 187
Pertes de change	619	279
Autres dépenses	3 229	2 490
Coûts de réhabilitation de sites contaminés	8 145	6 221
Perte sur la radiation et cession d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	14 615	180
Dévaluation des placements [note 11]	4	-
	223 093	209 620
DÉFICIT DE L'EXERCICE	(5 392)	(60 720)
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS DÉJÀ ÉTABLI	3 122	57 621
Retraitement : modification de méthode comptable – passif au titre des sites contaminés [note 3]	(21 839)	(15 618)
SOLDE RETRAITÉ DU FONDS D'IMMOBILISATIONS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	(18 717)	42 003
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS À LA FIN DE L'EXERCICE	(24 109)	(18 717)



AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26^e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2

amt.qc.ca

FAIRE BOUGER LES CHOSES

