

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION



Florence Junca-Adenot
*Présidente-directrice
générale*



Pierre-Yves Melançon
*Conseiller associé
au maire de Montréal
Vice-président du C.A.
STCUM*



Jean-Luc Moisan
*Régie régionale
de la santé et
des services sociaux*



Paul Larocque
Maire de Bois-des-Filions



Robert Petrelli
*avocat et urbaniste,
professeur titulaire
UQAM*

1999 : Année d'évaluation de l'application de la loi sur l'AMT

En créant l'AMT, le gouvernement du Québec a prévu que la ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole évalue l'application de la loi sur l'AMT, et consulte les autorités organisatrices de transport (AOT) et les municipalités afin de conclure une entente visant à confier le contrôle de l'AMT à des décideurs régionaux. Elle dépose le cas échéant, l'entente conclue, à l'Assemblée nationale, au plus tard le 1^{er} décembre 1999.

Conscient des responsabilités que lui a confié le gouvernement, le conseil d'administration de l'AMT a entrepris de rendre compte des réalisations et du mandat qu'il a assumé depuis juin 1996. Son rapport a été remis à la ministre, madame Harel, et rendu public récemment.

En cette année de réflexion sur la gouverne métropolitaine à laquelle nous convie la Commission Bédard, l'AMT occupe, depuis 3 ans, une fonction métropolitaine essentielle, régie par le cadre institutionnel et financier de sa loi.

Évaluer son application renvoie aux objectifs fixés par le gouvernement.

Aux objectifs de transport établis, l'AMT a répondu par un plan stratégique découlant d'une vaste consultation et doté d'une vision métropolitaine ; plusieurs réformes attendues se sont réalisées, telles que l'intégration tarifaire et celle du transport adapté, un grand nombre de projets de relance des transports en commun (stationnements incitatifs, voies réservées, terminus intermodaux, nouvelles dessertes, promotions, etc.), le développement vigoureux du réseau de trains de banlieue, de nombreuses études, enquêtes et sondages ; le tout contribuant à la relance des déplacements par transport en commun, après plusieurs années de décroissance.

Pour incarner la démocratie métropolitaine prônée par son conseil d'administration et ancrer ses activités sur le territoire des 94 municipalités,

l'AMT a mis en place une approche et des mécanismes associant étroitement ses partenaires, décideurs locaux à toutes les orientations et décisions les concernant; ceci afin de mieux répondre aux besoins de déplacements des citoyens de la région et à un renforcement du cœur de la métropole.

La réforme financière prévue dans les différents articles de la loi, s'est implantée progressivement, tel que prévu, grâce aux sources financières dédiées aux transports collectifs (essence, immatriculation, fonds d'immobilisations). Le fonds métropolitain annuel de 15 M\$ a permis de générer un programme d'immobilisations, autorisé par le gouvernement, de 165 M\$ pour les 3 premières années (auquel s'ajoutent les prolongements de métro de 246 M\$) afin de supporter les projets métropolitains.

L'AMT a cependant attiré l'attention sur la nécessité d'accroître les sommes dédiées pour financer l'accroissement de l'achalandage des transports en commun et d'améliorer la performance des services offerts, en évitant des pressions additionnelles sur la taxe foncière.

En conclusion, l'AMT a pu atteindre ces résultats grâce à la collaboration du MTQ, du MAMM, de ses partenaires et des citoyens, malgré certaines difficultés inhérentes à l'introduction d'une nouvelle loi qui a modifié la péréquation financière dans la région métropolitaine et créé un lieu métropolitain de coordination, de concertation et de décision, en matière de transports collectifs.

Il apparaîtrait souhaitable que le résultat des efforts soit sauvegardé, dans l'avenir, d'une manière ou d'une autre, afin que les jalons posés puissent être consolidés dans les meilleurs intérêts des transports en commun et du développement de la région métropolitaine. ■

Florence Junca-Adenot

Les études d'opportunité et de faisabilité des *Systemes légers sur rails (SLR)* se réalisent : 2,7 M\$

Les contrats pour la réalisation des études des systèmes, technologies, impacts et coûts des systèmes légers sur rails, dans quatre corridors urbains de la région métropolitaine, ont été octroyés à Bombardier/Dessau-Soprin/SNC-Lavalin et Transurb. Les quatre corridors sont l'axe

Roland-Therrien en passant par le terminus Longueuil, l'axe de l'autoroute A-10 et l'estacade vers le centre-ville de Montréal, l'axe de l'avenue du Parc et celui du boulevard Henri-Bourassa, vers l'est. Les études d'opportunité et de faisabilité seront terminées en automne 1999 et permettront à l'AMT et à ses partenaires de faire des recommandations documentées, au gouvernement du Québec, sur ce projet majeur et structurant pour la région métropolitaine de Montréal.

Les tramways contemporains, que sont les SLR, sont plus rapides que leurs prédécesseurs ; ils ont une vitesse maximale de 100 km/heure ; leur design intérieur et extérieur est beaucoup plus attrayant et moderne. Ils sont plus sécuritaires et permettent de se rendre de façon conviviale jusqu'au cœur des villes devenant ainsi une alternative intéressante à l'usage de l'automobile. ■



Sommaire

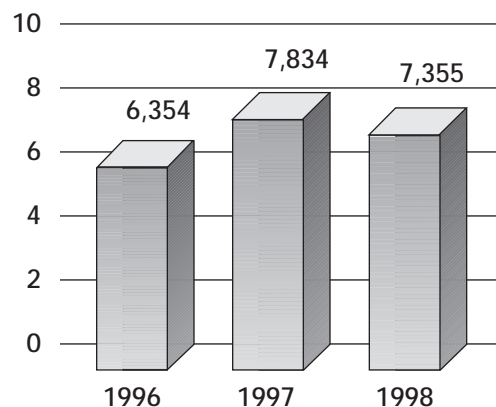
Les études d'opportunité et de faisabilité des SLR se réalisent	2
Les résultats financiers 1998 de l'AMT	2
Le fonds d'immobilisations métropolitain génère des projets intéressants et utiles en 1998	3
Deux nouveaux membres au C.A. de l'AMT	3
L'AMT crée le concept de centre d'échanges	4
Évaluation de l'application de la Loi sur l'AMT par son C.A.	4
Un nouveau stationnement incitatif à Chambly	4
L'AMT remporte un Coq d'or au 40 ^e concours du Publicité-Club de Montréal	5
Des études pour le corridor Pie-IX/A-25	5
Les prolongements du métro en marche	5
L'étude d'un lien ferroviaire entre Montréal et Delson	6
La campagne sociétale sur les transports en commun lancée en août	6
Nouveaux services à la clientèle pour les trois lignes de trains de banlieue	6
La journée de l'air pur	6
Appel d'offres pour un système métropolitain de vente et de perception	7
Politique de développement de l'intermodalité vélo/transports en commun	7
Contrat pour l'installation et l'exploitation de distributrices de boissons gazeuses	7
L'AMT en bref	8

Les résultats financiers 1998 de l'AMT : rigueur et performance

Tel que décrit dans les états financiers, l'année 1998 se termine sous le sceau de la rigueur et de la performance. L'AMT a réussi à dégager un excédent des revenus sur les dépenses de 7,4 M\$. Cet écart positif est attribuable à une augmentation de 31,6 % des revenus provenant de l'exploitation des trains ; à une remise gouvernementale à l'égard du droit sur l'immatriculation supérieure de 2,9 % à celle de 1997, alors que la taxe sur l'essence a connu une baisse de 2,7 % ; et, enfin, à un contrôle rigoureux des dépenses d'exploitation et de gestion des trains et des équipements métropolitains. Ce surplus permettra de distribuer une subvention d'équilibre de 4,5 M\$, à parts égales, à la STL et à la STRSM, et de 0,5 M\$ aux municipalités qui contribuent aux coûts d'exploitation et de gestion des trains et qui ne font pas partie d'une société de transport.

Un montant de 6,5 M\$ est reporté à l'année 1999. Il servira à financer la subvention d'équilibre, de 3,5 M\$, en 1999, et à soutenir l'accroissement de l'achalandage et du développement des réseaux de transport en commun. ■

Excédent des revenus sur les dépenses avant subvention d'équilibre (en millions de dollars)



Le fonds d'immobilisations métropolitain génère des projets intéressants et utiles en 1998

Le fonds métropolitain, financé grâce aux contributions des municipalités, a permis d'élaborer le programme triennal d'immobilisations 1999-2001, qui prévoit 60,6 M\$ de nouvelles initiatives s'ajoutant aux 404,2 M\$ de projets déjà autorisés en 1997 et 1998 (incluant 242,5 M\$ pour les deux projets de métro).

Cet ensemble cohérent d'interventions de l'AMT, en étroite collaboration avec ses partenaires, est résolument tourné vers le développement des systèmes de transport, l'accroissement de l'achalandage des transports en commun et le covoiturage dans les axes métropolitains, renforçant ainsi le cœur de Montréal.

Au cours de l'année 1998, ce fonds d'immobilisations a permis à l'AMT de réaliser, entre autres, les projets suivants.

Stationnements incitatifs :

- construction de la phase 1 du stationnement incitatif Brossard/Chevrier offrant 585 places ;
- aménagement des stationnements incitatifs de Sainte-Julie et Delson ;
- agrandissement des stationnements incitatifs Bois-Franc et Du Ruisseau le long de la ligne de trains Montréal/Deux-Montagnes et aménagement des 4 stationnements incitatifs le long de la ligne de Blainville.

Voies réservées :

- prolongement de la voie réservée sur le boulevard des Laurentides ;
- aménagement d'une voie réservée sur le pont Lachapelle ;
- plans et devis des voies réservées Marcel-Laurin-Laurentien.

Terminus :

- installation de nouveaux escaliers mécaniques au terminus Centre-ville ;
- début des travaux au terminus intermodal de Longueuil ;
- étude de faisabilité et plans et devis du terminus, stationnement du Carrefour à Laval.

Trains de banlieue :

- implantation du service de trains de banlieue Montréal/Blainville ;
- implantation d'un système de diffusion vocale sur les trois lignes de trains de banlieue ;
- travaux électriques sur la ligne Rigaud afin de diminuer les coûts ;
- étude de faisabilité pour la desserte ferroviaire de Dorval.

Métro :

- contribution financière de l'AMT au programme de rénovation des stations de métro du réseau initial pour un montant de 6,3 M\$ pour 1998.

Tous ces projets sont rendus possibles grâce aux subventions accordées pour le MTQ qui finance 75 % des coûts et grâce à la participation du fonds de l'AMT, pour 25 %. ■

Deux nouveaux membres au conseil d'administration de l'AMT

Le gouvernement du Québec, a nommé, le 14 avril dernier, messieurs Pierre-Yves Melançon et Robert Petrelli membres du conseil d'administration de l'Agence métropolitaine de transport.



Pierre-Yves Melançon, conseiller municipal associé au maire de la Ville de Montréal et vice-président du conseil d'administration de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM), siégera à titre de représentant des municipalités

de la CUM jusqu'au 26 novembre 2000, en remplacement de Yves Ryan, maire de Montréal-Nord.



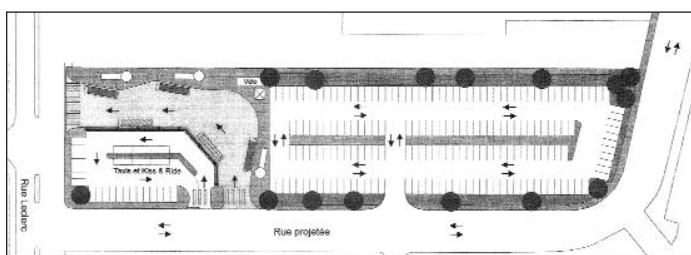
Robert Petrelli, avocat et urbaniste, professeur titulaire à l'Université du Québec à Montréal (UQAM), siégera pour un mandat d'un an, en remplacement de madame Diane Martin, économiste. ■

L'AMT crée le concept de centre d'échanges

Un des outils prônés par l'AMT pour accroître l'intégration des transports collectifs est le concept de *centre d'échanges*. Il relie les principaux pôles d'activités par un réseau de voies réservées et par un service de transport en commun et comprend l'aménagement d'un stationnement incitatif associé à un mode de transport en commun (terminus d'autobus, gare de trains, station de métro), d'aires réservées aux services à la clientèle (information et billetterie) ainsi qu'à des commerces à caractère local ; s'y ajoutent des accès pour les taxis, les vélos, etc.

Les centres d'échanges apportent une valeur ajoutée aux déplacements par transport en commun en procurant aux clients un endroit efficace et confortable lors d'un transfert de mode et, en leur donnant accès à d'autres services qui, habituellement, nécessitent un déplacement additionnel.

L'aménagement de centres d'échanges permet aussi une rationalisation des dessertes locales et crée une concentration de clients, favorisant la mise en place de voies réservées les reliant aux principaux pôles d'attraction.



Exemple de projet : le centre d'échanges Rive-Nord Est

Ce projet comprend un terminus d'autobus et un stationnement incitatif de 200 places à Repentigny, et un stationnement incitatif de 500 places à Charlemagne. L'aménagement du centre d'échanges à Repentigny permettra une intégration des services locaux et des services régionaux d'autobus à destination de la CUM. Ce projet renforcera l'utilisation des transports en commun dans le corridor Rive-Nord Est/CUM et créera une concentration des dessertes régionales permettant l'implantation de mesures préférentielles ou de voies réservées vers le centre de la CUM. ■

Évaluation de l'application de la Loi sur l'AMT par son conseil d'administration



Le 13 mai dernier, le rapport du conseil d'administration de l'AMT sur l'évaluation de l'application de la Loi sur l'AMT a été rendu public.

Ce bilan évaluatif a été préparé dans le cadre du processus d'évaluation de la Loi dont la responsabilité incombe à la ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole. Le rapport présente les projets réalisés depuis deux ans et demi, leur contexte d'implantation, dans le cadre financier et institutionnel actuel. La loi prévoit que

la ministre fait rapport à l'Assemblée nationale, au plus tard le 1^{er} décembre 1999, sur l'entente conclue, le cas échéant, lors de la consultation des municipalités et des organismes de transport, quant à la remise du contrôle de l'AMT à des décideurs régionaux.

Le document transmis à la ministre, madame Harel, et préparé à sa demande, a été envoyé par cette dernière aux représentants de la région métropolitaine. ■

Un nouveau stationnement incitatif à Chambly

Un nouveau stationnement incitatif de 275 places sera aménagé à Chambly, à l'angle du boulevard Fréchette et du boulevard Brassard, au cours de l'été 1999, au coût de 533 000 \$. Il est financé à 75 % par le MTQ et à 25 % par l'AMT. Le concept est terminé et les plans et devis sont en voie de réalisation. Ce stationnement facilitera

considérablement la desserte du CIT-Chambly-Richelieu-Carignan vers Montréal et permettra à la clientèle de se rendre au centre-ville de Montréal en toute sécurité, dans le plus grand confort et beaucoup plus rapidement, grâce aux voies réservées aux autobus empruntées par les dessertes du CIT. ■

L'AMT remporte un Coq d'or au 40^e concours du Publicité-Club de Montréal

L'Agence métropolitaine de transport a remporté un coq d'or au 40^e concours du Publicité-Club de Montréal. Réalisé par le concepteur rédacteur Roger Gariépy de l'agence de publicité BOS pour l'AMT, le message publicitaire radio s'intitulait *Le pont* et faisait partie d'une série qui a été traduite en visuel, où les jurons d'un automobiliste excédé étaient remplacés par des coups de klaxon. Le message publicitaire concluait : « Mais si vous préférez le trafic, c'est votre (klaxon) de problème ! » ■



*Trophée décerné par le Publicité-Club de Montréal.
Catégorie :
Radio Services*

Des études pour le corridor Pie-IX / A-25

Des études s'amorcent, avec comme principal objectif, d'augmenter la part de marché du transport en commun dans le corridor Pie-IX/A-25 par des mesures améliorant les vitesses commerciales, la ponctualité, la fiabilité et la disponibilité du service. Un comité de suivi composé de représentants du CIT Des Moulins, de la STL, du MTQ, de l'AMT ainsi que des municipalités de Laval, La Plaine, Lorraine, Mascouche et Terrebonne assurera la circulation de l'information et facilitera la prise de décisions par les différents intervenants.

Le corridor à l'étude est délimité par le territoire de la MRC Des Moulins, au nord, par la

CUM, au sud et il traverse la portion est de la ville de Laval. Afin de répondre à la demande croissante en transport pour ce secteur, l'AMT et ses partenaires considèrent plusieurs solutions possibles.

Tout d'abord, dès le mois de juin, des études seront menées afin de déterminer la faisabilité technique et financière d'un service de train de banlieue entre Montréal et Terrebonne/Mascouche.

Par ailleurs, d'autres études considèrent la faisabilité d'installer une voie réservée aux autobus et aux véhicules ayant trois occupants ou plus le long de l'autoroute 25. Cette voie réservée couvrirait le secteur compris entre la voie réservée existante sur le boul. Pie-IX et un nouveau centre d'échanges à Terrebonne. De plus, des stationnements incitatifs seraient aménagés aux points de convergence le long de l'autoroute 25 et à proximité du centre d'échanges. ■

Les prolongements du métro en marche

À l'automne dernier, le gouvernement du Québec a confié à l'AMT la réalisation, de concert avec la STCUM, du prolongement de la ligne 2 du métro vers la ville de Laval et de la ligne 5 vers l'est, de la station Saint-Michel jusqu'au boulevard Pie-IX, au coût de 179 M\$ et de 63,5 M\$.

Le 14 avril dernier, un décret permettait à l'AMT d'obtenir les ressources financières pour procéder aux études d'avant projet avec ses partenaires la STCUM, la STL et la ville de Laval. À la suite de ces études, l'AMT soumettra ses recommandations au gouvernement quant au concept global à retenir et au budget définitif à prévoir. Une entente concernant le partage des coûts

d'exploitation doit être conclue entre la STCUM et la STL avant le début des travaux de la ligne 2.

Le prolongement du métro vers Laval contribuera à développer et à consolider de façon harmonieuse le tissu urbain. Située à proximité de la gare Saint-Martin (du train de banlieue Montréal/Blainville) et du cégep Montmorency, la seconde station de métro de Laval permettra la mise sur pied d'un important centre d'échanges.

Quant au prolongement vers l'est jusqu'au boulevard Pie-IX, il donnera accès au réseau de métro à une grande partie de la population qui en était dépourvue jusqu'ici. De plus, il facilitera l'intégration avec la voie réservée du boulevard Pie-IX. ■

L'étude d'un lien ferroviaire entre Montréal et Delson/Saint-Jean

L'AMT a entrepris une étude de marché pour la création d'une ligne de trains de banlieue entre le centre-ville de Montréal et Delson/Saint-Jean, à la demande des représentants des milieux locaux. Les conclusions de cette étude réalisée par la firme Léger & Léger seront connues à la fin du mois de juin.

Une étude de faisabilité technique et financière est aussi en cours de réalisation.

Ces études permettront au comité de suivi, constitué des représentants du milieu, de prendre une décision quant à l'opportunité de ce nouveau service. ■

La campagne sociétale sur les transports en commun lancée en août

L'a campagne sociétale de promotion des transports collectifs, organisée sous l'égide des organismes et sociétés de transport de la région métropolitaine, commencera par le lancement d'un logo destiné à inciter le public à utiliser les trans-

ports collectifs. Ce logo sera utilisé, tout au long de l'année 1999, par les partenaires de l'AMT qui collaboreront à cette vaste campagne alimentée par de nombreux événements ainsi que par une campagne de publicité qui aura lieu à l'automne. ■

Nouveaux services à la clientèle pour les trois lignes de trains de banlieue



L'a clientèle des trois lignes de trains de banlieue bénéficiera, au cours de l'été, de nouveaux services grâce à l'installation de machines **distributrices de tickets-train** et de **valideuses**. Ces deux services ont été développés par Laniel, une entreprise de Montréal.

Par ailleurs, l'AMT met sur le marché un nouveau produit : **des carnets de six tickets-train**.

Sur les trois lignes, des carnets de six tickets-train seront mis en vente dans tous les points de vente où la clientèle peut déjà se procurer des



cartes mensuelles TRAM. Parallèlement, le tarif des tickets-train individuels sera augmenté pour inciter la clientèle à acheter des carnets.

Sur la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, le **système de vérification du paiement sur l'honneur** sera instauré dès septembre. À compter de cette date, chaque passager doit posséder un titre de transport valide avant de monter à bord d'un train. Les tickets-train individuels ne seront plus en vente à bord des trains. ■

Le 2 juin 1999 : la journée de l'air pur

Transport 2000 Québec a organisé, pour la 4^e année consécutive, une campagne de sensibilisation du public sur la qualité de l'air et les changements climatiques. L'Association nous encourage tous à mieux planifier nos déplacements urbains afin de réduire le taux de consommation de carburants à Montréal et, par conséquent, les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Afin de concrétiser ensemble cette mission, Transport 2000 Québec avait donné rendez-vous à tous, le 2 juin dernier, sur l'Esplanade de la

Place des Arts. On y retrouvait des stands d'information sur la problématique des transports, de l'animation et un service d'ajustement vélo.

L'AMT a participé étroitement à cette journée. Elle a profité de celle-ci pour sensibiliser le public et l'inciter à utiliser les transports en commun comme moyen d'améliorer la qualité environnementale. Des activités étaient organisées en ce sens à la Place des Arts le 2 juin, au centre commercial Rockland le 15 mai et à Fairview le 29 mai. ■



Appel d'offres pour un système métropolitain de vente des titres de transport et de perception des recettes

L'AMT a lancé un appel d'offres pour la mise sur pied d'un système informatisé de vente des titres métropolitains et de perception des recettes. Cet appel d'offres vise trois objectifs : doter la région métropolitaine d'une carte métropolitaine de type carte à puce sans contact en vue de remplacer la TRAM (Train, Autobus, Métro); cette carte devant être acceptée par les équipements de toutes les autorités organisatrices de transport (AOT); doter l'AMT d'un système métropolitain informatisé de vente et perception et voir à l'identification, à l'organisation, à la cueillette et à la transmission de données concernant l'utilisation par la clientèle

de la carte métropolitaine; et, également, assister techniquement l'AMT dans la mise en œuvre des termes de référence.

La démarche retenue consiste en ce que l'AMT développe son propre système informatisé de gestion et chaque AOT développe son propre projet tout en respectant les critères d'accréditation de l'AMT. Les systèmes de vente et de perception de toutes ces AOT seront ainsi compatibles pour ce qui concerne la vente, la perception et la validation de la carte métropolitaine TRAM et des données métropolitaines. ■

Politique de développement de l'intermodalité vélo/transports en commun

L'e conseil d'administration de l'AMT a récemment adopté une politique de développement de l'intermodalité vélo/transports en commun.

Dans le cas des vélos, l'intermodalité se définit de deux manières : vélo, stationnement du vélo et utilisation par la personne d'un transport en commun ou accès par vélo à un point d'embarquement, transport du vélo et de la personne à bord d'un transport en commun et poursuite du déplacement en vélo.

La politique privilégie donc trois approches :

- L'élaboration d'un concept d'intermodalité vélo/transports en commun pour tout nouvel équipement métropolitain ou gare.

- Développement de l'accessibilité et du nombre de places de stationnement pour les vélos aux équipements de l'AMT et favorise le même développement auprès des partenaires reliés à ces équipements. L'utilisation des supports pour stationner les vélos sera gratuite.
- Évaluation et ajustement, s'il y a lieu, de la capacité de transport de vélos à bord des trains de banlieue et des autobus.

À court terme, cette politique se traduira par une augmentation de 540 places de stationnement pour les vélos dès cet été. Ces places de stationnement seront réparties dans 10 équipements métropolitains de l'AMT, terminus, stationnements incitatifs et gares des trains de banlieue. ■

Contrat pour l'installation et l'exploitation de distributrices de boissons gazeuses dans les terminus, stationnements et gares de l'AMT

L'Agence métropolitaine de transport a procédé à un appel d'offres public pour l'installation et l'exploitation de distributrices automatiques de boissons gazeuses dans sept terminus, six stationnements incitatifs et 34 gares du réseau

de trains de banlieue. Les revenus pourraient atteindre 500 000 \$ pour une consommation annuelle de l'ordre de 23 000 caisses de boissons gazeuses. Le contrat a été accordé à la Société du groupe d'embouteillage (Pepsi) Canada. ■



L'AMT en bref

- Les 3, 4 et 5 mai dernier avait lieu un congrès conjoint de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) et de la Canadian Institute of Transportation Engineers (CITE). Sous le thème *Hier pour demain*, le congrès a donné aux experts en transport l'occasion de réfléchir sur l'apport des dernières années et de se questionner sur les notions de base, l'expertise et la technologie nécessaires pour aborder le prochain millénaire.
- James Byrns, analyste en transport à l'AMT présidait la section Québec de la CITE et Daniel Bergeron, analyste en transport à l'AMT, a présenté une conférence sur le partage des recettes tarifaires et a animé une session technique intitulée : *Vers une plus grande efficacité des systèmes de transport*. L'AMT et l'Institut de formation en gestion du transport et de la logistique (IFGTL) ont participé au Salon du transport et des routes 1999 qui regroupait plus de 50 exposants.
- Le magazine *Routes et Transports*, (volume 28, numéro 2, printemps 1999), publie un article intitulé *La fiscalité et le transport : vers des solutions durables* signé par Sylvain Sauvé, coordonnateur des études économiques et politiques à l'AMT.
- Dans le magazine de l'Union internationale des transports publics, *Transport public international* (volume 48-1999/2, février 1999), magazine publié en trois langues, Louis Morin, analyste en transport et Sylvain Sauvé, de l'AMT signent un article intitulé « l'AMT et les transports en commun dans la région de Montréal ».
- Le 4 mai dernier l'AQTR (Association québécoise du transport et des routes) a décerné un prix à Daniel Bergeron, analyste en transport à l'AMT, pour sa conférence lors de la session « Planification et transport durable » présentée lors du 33^e congrès annuel qui a eu lieu à Québec en avril 1998.
- Au cours des trois derniers mois, Florence Junca-Adenot a présenté les communications suivantes :
 - Le 1^{er} février 1999, au colloque de l'AQTR, « le développement des transports collectifs par l'action sur les comportements ».
 - Le 12 mars 1999, aux représentants de St-Jean sur un train Rive-Sud Est.
 - Le 22 avril 1999, au personnel cadre de la STCUM, « Problématiques et enjeux 2000 dans la région métropolitaine ».
 - Le 7 mai 1999, à l'UMQ, « Transport en commun : enjeux, priorités et moyens ».
 - En mai, au congrès international de l'Union internationale des transports publics (UITP), un atelier sur les pôles d'échanges intermodaux, et un autre sur la création de nouvelles urbanisations et le développement des transports publics.
 - Le 11 juin 1999, à l'atelier sur le transport urbain régional de Transport 2000, « un bilan des interventions de l'AMT depuis 1996 ».
- Maintien du lien de la gare Jean-Talon à la gare Windsor
Le lien ferroviaire entre la gare Jean-Talon et la gare Windsor, qui permet à la clientèle du train de banlieue Montréal/Blainville de se rendre directement jusqu'au centre-ville de Montréal, sera remis prochainement en service. Ce projet découle de l'engouement des automobilistes pour le train dont l'achalandage a atteint en 1998 le niveau prévu pour 2000. ■
- Le stationnement incitatif Namur reste ouvert
Le projet de construction d'un centre commercial remettait en question l'existence du stationnement Namur, un stationnement de 500 places très fréquenté. À la suite d'une entente avec la ville de Montréal et le promoteur, l'AMT aménagera un stationnement incitatif gratuit de 250 places à l'endroit actuel (côté Ouest) et un autre sera aménagé sur les terrains adjacents à la station de métro Namur, du côté Est du boulevard Décarie. Les travaux seront terminés pour la rentrée 1999 et 500 places seront continuellement disponibles.
- Agrandissement du stationnement incitatif de Châteauguay
Le stationnement incitatif de Châteauguay, situé sur la route 138 près de la rue Dunver, a été agrandi et compte maintenant près de 200 places. Desservi par le CIT Sud-Ouest, la popularité de ce stationnement ne se dément pas. Les automobilistes peuvent se rendre en autobus au terminus Angrignon en 22 minutes et au TCV (terminus centre-ville) en 35 minutes.