

# VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA RÉGION DE MONTRÉAL

## CADRE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER DU TRANSPORT DES PERSONNES



CANQ  
TR  
323

PROPOSITION MINISTÉRIELLE

Québec 

364138

# VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA RÉGION DE MONTRÉAL

## CADRE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER DU TRANSPORT DES PERSONNES

PROPOSITION MINISTÉRIELLE

*Doc. - 400-1100*

*CDND*

*TR*

*323*

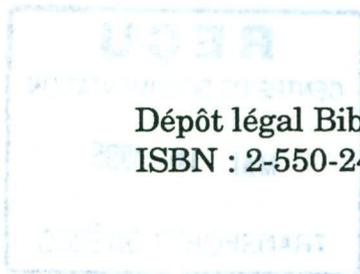
### Ministère des Transports

Centre de documentation  
200, Dorchester Sud  
3e étage  
Québec (Québec)  
G1K 5Z1

Ministère des Transports



Ce document est le quatrième de la série *Vers un plan de transport pour la région de Montréal.*



Dépôt légal Bibliothèque nationale du Québec - 1995  
ISBN : 2-550-24485-0

Direction des Transports  
Administration  
Bureau de l'Évaluation  
1000, Avenue de la  
Gare, Montréal, Québec  
H3C 3G7  
Téléphone : (514) 393-1111  
Télécopieur : (514) 393-1112

## **MOT DU MINISTRE**

*Lors de mon discours prononcé le 20 janvier dernier à l'Institut agréé des transports, j'ai annoncé que 1995 serait une année décisive au cours de laquelle il faudra trouver des solutions efficaces et durables en matière de transport dans la région de Montréal et j'ai dégagé alors les grandes orientations qui s'imposent.*

*Plus récemment, le 30 mars dernier, j'ai rendu publics trois documents pour confirmer ma volonté d'en arriver, en 1996, à l'adoption d'un plan de transport pour la région de Montréal. J'ai annoncé, à cette fin, la création d'une Table métropolitaine des transports.*

*Nous voici maintenant arrivés à une autre étape: celle de doter la région de Montréal d'un nouveau cadre institutionnel et financier qui améliorera la performance des systèmes de transport des personnes et qui rendra plus équitable et plus efficient leur financement.*

*Nous devons surtout nous donner une vision régionale et dynamique du transport à l'échelle métropolitaine ainsi que les moyens nécessaires pour répondre adéquatement aux besoins des citoyens et des entreprises. Les enjeux auxquels nous sommes confrontés nous obligent à relever le défi dès maintenant.*

*Je vous sou mets dans ce document la proposition du ministère des Transports pour discussion en vue de l'adoption, d'ici peu, d'une nouvelle loi portant sur le cadre institutionnel et financier du transport des personnes.*

*La réforme proposée est exigeante. Elle requiert de la part de tous les milieux représentés à la Table métropolitaine des transports d'aller au-delà des intérêts locaux et immédiats pour entrevoir des solutions métropolitaines qui auront une incidence bénéfique pour l'avenir de la région de Montréal. Je suis confiant que les efforts consentis par les membres de cette Table pour développer un véritable partenariat se feront dans l'intérêt de la région.*

*Je compte donc sur la collaboration de tous, gens d'affaires, élus municipaux, administrateurs, transporteurs et représentants des clientèles, pour que soit établi, de façon urgente, le nouvel encadrement organisationnel et financier du transport des personnes dans la région de Montréal. Il s'agit là d'une étape cruciale en vue d'en arriver à un plan de transport intégré porteur d'avenir pour toute la région.*

*Le ministre des Transports*



**JACQUES LÉONARD**

# Sommaire

## LE CONTEXTE

Les grandes tendances qui se dessinent depuis quelques années dans la région de Montréal, notamment le déclin de la part du marché du transport en commun au profit de l'automobile et les problèmes de congestion qui en découlent sur la plupart des ponts qui ceignent l'île de Montréal, obligent à une remise en question des façons de planifier, gérer et financer le transport en commun. Sans quoi, toute la vitalité de la région s'en trouvera compromise dans les prochaines années.

La fin, le 31 décembre 1995, des subventions gouvernementales au Conseil métropolitain de transport en commun et à la STCUM pour compenser le déficit résiduel de la ligne de trains de Deux-Montagnes, totalisant près de 50 millions de dollars, remet à l'ordre du jour la question du financement des équipements d'envergure régionale, comme le métro et le train de banlieue, qui sont gérés et financés par la STCUM alors qu'ils profitent à toute la région. La mise en place d'un nouveau cadre institutionnel et financier, qui devra être en fonction le 1<sup>er</sup> janvier 1996, constitue d'autre part un préalable essentiel pour assurer une perspective intégrée dans la planification et la gestion des infrastructures et des services de transport.

## UN MODE DE GESTION ET DE FINANCEMENT INADÉQUAT

Depuis toujours, les réseaux de transport en commun sont planifiés, gérés et financés localement alors que le profil de mobilité des personnes de la région de Montréal a beaucoup évolué. En effet, l'agrandissement du territoire urbanisé, jumelé au maintien du coeur de l'agglomération comme principal pôle d'emploi, a fait en sorte qu'un nombre sans cesse croissant de déplacements sont effectués à l'échelle de la région, principalement vers le centre de l'agglomération.

La création du Conseil métropolitain de transport en commun, en 1990, constituait un premier pas vers une coordination régionale des services de transport en commun. Les usagers ont pu ainsi bénéficier de l'émission d'une carte régionale, et les élus ont échangé sur la tarification régionale et les projets de développement d'infrastructures. Ce lieu d'échanges n'a cependant pas permis l'émergence d'une approche réellement régionale quant à la planification, à la gestion et au financement des services et infrastructures.

Dans un contexte où les besoins de déplacements s'étendent à l'ensemble de la région, la primauté des intérêts locaux, une approche sectorielle par mode de transport et par

réseau, et la planification non concertée des réseaux routier et de transport en commun sont des obstacles à l'amélioration de la fluidité des déplacements à l'échelle régionale.

Enfin, le morcellement des compétences sans orchestration régionale donne lieu à différentes iniquités, notamment pour les usagers et les municipalités, dont la contribution au financement des services et équipements est souvent disproportionnée par rapport aux bénéfices qu'ils en retirent. De son côté, depuis une dizaine d'années, le gouvernement a dû pallier par diverses subventions ces iniquités relevant d'un cadre institutionnel et financier non adapté à la réalité des déplacements dans la région.

### **LES OBJECTIFS DE LA RÉFORME**

La réforme du cadre institutionnel et financier du transport dans la région de Montréal doit faire prévaloir une perspective régionale et intégrée dans la planification et la gestion des infrastructures et des services de transport des personnes. La réforme proposée doit ainsi rencontrer les objectifs spécifiques suivants:

- Permettre une planification régionale et multimodale des transports;
- Assurer une meilleure coordination de la gestion du réseau routier et des différents modes de transport en commun;
- Assurer une gestion et un financement régionaux des trains de banlieue;
- Assurer un financement stable à long terme du transport en commun par des sources de financement perçues dans la région;
- Assurer le financement de l'exploitation du transport en commun, en misant sur la participation des usagers, des contribuables fonciers et des bénéficiaires non usagers;
- Répartir entre toutes les municipalités de la région la part du coût des équipements ou infrastructures régionaux de transport en commun qui leur revient;
- Accroître l'intégration tarifaire entre les réseaux de transport en commun de la région et favoriser une harmonisation des politiques tarifaires des différents organismes de transport.

### **LE CADRE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER PROPOSÉ**

Pour atteindre les objectifs précités, il est proposé de **créer un organisme régional** chargé de soutenir financièrement le réseau régional et d'assumer l'entière responsabilité des trains de banlieue.

## *TERRITOIRE*

Le territoire de la région métropolitaine de recensement de Montréal est le mieux adapté à l'établissement d'un organisme métropolitain en transport des personnes. La région métropolitaine de recensement est caractérisée par l'intensité des échanges, surtout à des fins d'emploi, entre les différentes municipalités qui la composent.

## *REPRÉSENTATION*

L'organisme régional sera dirigé par trois personnes nommées par le gouvernement. Leur rôle sera d'articuler la vision régionale du développement du transport en commun et de défendre l'intérêt régional. Le rôle de l'entité métropolitaine sera axé sur les fonctions de planification, de coordination et de gestion.

## *RESPONSABILITÉS*

L'organisme régional sera responsable de définir le réseau régional de transport en commun et routier, et de soutenir financièrement les services offerts sur le réseau régional de transport en commun (le métro, certains services d'autobus). Il assumera aussi l'entière responsabilité des trains de banlieue ainsi que des infrastructures et équipements régionaux (stationnements incitatifs, terminus et voies réservées). Il pourra aussi contribuer au financement de certaines mesures de gestion de la circulation des personnes sur le réseau routier régional.

L'organisme assumera également les responsabilités suivantes:

- Fixer les tarifs interréseaux;
- Coordonner les réseaux locaux et régional;
- Exploiter et financer les terminus, voies réservées et stationnements incitatifs;
- Planifier et décider de la mise en place des infrastructures à caractère régional, dont, notamment, le métro à l'extérieur du territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

L'organisme aura l'obligation de consulter les municipalités et les autorités organisatrices de transport sur l'établissement de tarifs interréseaux, le déficit du train et l'implantation de voies réservées.

## *FINANCEMENT*

Les responsabilités financières de l'organisme sont estimées à 123,5 millions de dollars pour la première année et se répartiront comme suit:

- 51 M \$ : soutien financier aux services du réseau métropolitain (métro et certaines voies réservées);

- ❑ 7,2 M \$ : prise en charge du coût de certains terminus, stationnements et voies réservées;
- ❑ 61,8 M \$: trains de banlieue;
- ❑ 3,5 M \$ : frais de fonctionnement de l'organisme métropolitain.

L'organisme métropolitain devra également constituer un fonds de réserve destiné à financer la part non subventionnée des dépenses d'immobilisation liées aux équipements à vocation régionale.

Pour assumer ses responsabilités, l'organisme disposera du Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun, 39,4 millions de dollars, qui lui sera désormais remis. Les dépenses d'immobilisation du train de banlieue déjà réalisées seront couvertes par les subventions gouvernementales (18,5 millions de dollars). Les recettes anticipées du train s'élèveront à 8,4 millions de dollars pour la première année, et une contribution équivalant à 40 % des coûts d'exploitation, soit 17,3 millions de dollars, sera perçue auprès des municipalités, conseils intermunicipaux de transport et sociétés desservis par les services de train. Le déficit résiduel, 17,6 millions de dollars, sera assumé par l'organisme régional.

Outre le Fonds de contribution des automobilistes, l'organisme pourrait miser sur deux autres sources de financement régionales: les revenus d'une taxe sur l'essence et le carburant diesel, et un droit sur le stationnement non résidentiel hors rue, qui seraient perçus sur tout le territoire de la région métropolitaine. Au total, l'organisme métropolitain disposera d'une somme annuelle de 107,9 millions de dollars sous forme de subvention ou de sources de financement.

L'organisme régional partagera les recettes régionales entre les sociétés, ce qui représente 35,1 millions de dollars. Ce partage s'effectuera selon la consommation du service sur chacun des réseaux par les usagers. Afin d'en atténuer les effets, la nouvelle formule de partage des recettes tarifaires interréseaux sera mise en place progressivement, sur une période de trois ans. Cette période de transition permettra de rééquilibrer progressivement les contributions municipales. La réforme proposée réduira la contribution de la STCUM d'environ 10 millions de dollars, tandis que la STL et la STRSM verront leur contribution augmenter. Dans l'ensemble, la contribution des conseils intermunicipaux de transport restera à peu près inchangée. L'effort des contribuables de la Communauté urbaine de Montréal demeurera toutefois nettement supérieur à celui des autres contribuables de la région.

**Les responsabilités attribuées au niveau régional:  
la situation actuelle et la réforme proposée**

<p align="center"><b>La situation actuelle (CMTC)</b></p>	<p align="center"><b>La réforme proposée (Nouvel organisme régional)</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Décide de la planification et de la réalisation des infrastructures de transport en commun reliant deux sociétés.</li> <li>✓ Ce n'est pas le CMTC qui planifie: il ne fait que décider de planifier.</li>   <li>• Fixe le tarif de la carte régionale et le tarif des trains hors-CUM.</li> <li>• Partage les recettes de la carte régionale et la subvention gouvernementale.</li>   <li>• <b>Veille</b> à la coordination des services de transport en commun.</li> <li>✓ Il s'agit d'un «pouvoir» de concertation.</li>   <li>• Partage les recettes et les coûts découlant de déplacements interréseaux en transport adapté</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définit le réseau régional de transport des personnes <ul style="list-style-type: none"> <li>- réseau routier,</li> <li>- réseau de transport en commun.</li> </ul> </li> <li>• Soutient financièrement <ul style="list-style-type: none"> <li>- les services offerts sur le réseau régional de transport en commun,</li> <li>- les mesures de gestion de la circulation sur le réseau routier régional.</li> </ul> </li> <li>• Planifie et décide de la mise en place des infrastructures et équipements associés au réseau régional, incluant les prolongement de métro hors de la CUM.</li> <li>✓ La planification se fera en conformité avec le plan de transport.</li> <li>• Décide de mettre en place de nouvelles voies réservées.</li> <li>✓ Ce pouvoir est prépondérant sur celui des municipalités</li> <li>• Gère et finance les voies réservées, les terminus, les stationnements d'incitation et autres équipements associés au réseau régional de transport en commun.</li> <li>• Assume l'entière responsabilité des trains de banlieue.</li> <li>• Fixe les tarifs interréseaux et partage les recettes interréseaux.</li> <li>• Veille à l'harmonisation du système tarifaire des réseaux locaux de transport en commun.</li> <li>• Coordonne les services régionaux et locaux de transport en commun.</li> <li>• Peut organiser des services de transport en commun interterritoires.</li> <li>• Partage les recettes et les coûts découlant de déplacements interréseaux en transport adapté.</li> </ul>



# Table des matières

Sommaire .....	I
L'urgence de choisir et d'agir .....	1
Une situation qui nécessite des changements .....	3
La nécessité d'une coordination régionale .....	3
Des problèmes tenaces .....	4
L'absence d'une vision d'ensemble .....	4
Le cadre institutionnel actuel, un obstacle à l'efficience des réseaux de transport en commun .....	5
Le besoin d'un nouveau cadre financier .....	8
La fin des subventions gouvernementales et ses conséquences .....	11
Les objectifs et les principes de la réforme .....	15
Les objectifs à atteindre sur le plan institutionnel .....	15
Les objectifs à atteindre sur le plan financier .....	16
Les principes .....	17
Les solutions envisagées .....	19
Le territoire .....	19
La représentation .....	20
La nature d'un organisme régional et sa mission .....	22
Le cadre institutionnel et financier proposé .....	25
Un partage de responsabilités basé sur la nature des services et des équipements .....	25
Les réseaux d'autobus .....	26
Le métro .....	26
Les trains .....	27
Les équipements régionaux .....	27
Le réseau routier régional .....	27
Les responsabilités de l'organisme régional .....	28
Le financement .....	32
Les incidences financières liées aux responsabilités de l'organisme régional .....	32
Les sources de financement de l'organisme .....	36
L'ajustement des sources de financement .....	39
Les conséquences pour les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport .....	40

Un nouvel équilibre financier .....	43	
Une mise en place progressive .....	44	
Conclusion .....	45	
 <b>ANNEXES</b>		
Annexe 1	Municipalités comprises dans la région métropolitaine de recensement de Montréal en 1991 .....	47
Annexe 2	Équipements de nature régionale pris en charge par l'organisme métropolitain .....	51
Annexe 3	Volume des déplacements sur les axes du réseau régional.....	55
Annexe 4	Contributions municipales au financement des trains de banlieue .....	59
Annexe 5	Partage de la croissance de l'assiette foncière.....	63
Annexe 6	Financement du transport en commun : contribution des partenaires -tableau synthèse .....	67

# Liste des tableaux et graphiques

## TABLEAUX

Tableau 1	Proportion des déplacements, par mode, selon le territoire d'origine et de destination - 1993 .....	6
Tableau 2	Participation des partenaires au financement du transport en commun en 1995 .....	11
Tableau 3	Conséquences de la fin des subventions pour les sociétés organisatrices de transport et les usagers interréseaux .....	12
Tableau 4	Les responsabilités financières de l'organisme régional.....	36
Tableau 5	Contribution des partenaires au financement de l'organisme régional .....	37
Tableau 6	Rendement de certaines sources destinées à alimenter un fonds de développement du transport en commun .....	39
Tableau 7	Incidences financières de la mise en place de l'organisme régional pour les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport .....	40
Tableau 8	Répartition des recettes régionales entre les partenaires .....	43
Tableau 9	Scénario de mise en place du nouvel encadrement institutionnel et financier pour le transport en commun.....	44

## GRAPHIQUES

Graphique 1	Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport en commun dans la région de Montréal - 1976-1994 .....	10
Graphique 2	Contributions municipales: comparaison de la situation actuelle avec le scénario proposé .....	42

## L'urgence de choisir et d'agir

---

La région de Montréal est appelée dans les prochaines années à faire des choix en matière de transport qui auront un impact direct sur l'économie, sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire. En effet, le diagnostic du Plan de transport fait ressortir, entre autres, les liens étroits entre les différentes utilisations du sol et les systèmes de transport, d'où l'importance pour le Ministère de collaborer étroitement avec ses partenaires du milieu pour harmoniser les actions dans le secteur des transports, ainsi que dans les autres secteurs d'activités.

Pour répondre aux nouveaux besoins en matière de déplacement qui émergeront durant les 10 ou 15 prochaines années et pour éviter que la congestion ne s'aggrave et n'entrave la compétitivité de la région et la qualité de vie de ses citoyens, il importe de trouver des manières différentes de répondre aux besoins, tout en améliorant l'efficacité des réseaux et l'équité de leur financement.

L'élaboration et la mise en oeuvre du Plan de transport de la région de Montréal commandent une planification intégrée à l'échelle de la région. Cela nécessite au préalable la mise en place d'un nouvel encadrement institutionnel et financier, en particulier pour le transport urbain des personnes. L'efficacité et l'équité du financement sont au coeur des grands enjeux identifiés. La situation prévalant dans la région de Montréal fait ressortir l'importance d'améliorer l'équité du financement des services de transport en commun entre les municipalités de la région, notamment en ce qui concerne les équipements et services dont le rayonnement est régional.

Le nouveau cadre d'organisation et de financement du transport des personnes dans la région de Montréal doit non seulement permettre de planifier et de coordonner les systèmes de transport en commun et les infrastructures routières dans une perspective métropolitaine, mais aussi de financer leur exploitation à l'échelle de la région.

La fin des subventions au Conseil métropolitain de transport en commun et à la STCUM pour compenser le déficit résiduel de la ligne de trains de banlieue de Deux-Montagnes, à la suite d'une décision prise par le Conseil des Ministres le 13 juillet 1994, rend encore plus pressante une révision en profondeur de l'organisation et du financement du transport en commun dans la région métropolitaine. Ces subventions venant à échéance le 31 décembre 1995, le cadre actuel ne permettra pas alors de répartir équitablement et efficacement le fardeau financier additionnel entre les municipalités et les différentes catégories d'usagers. Il devient urgent de faire des choix et d'agir.



## Une situation qui nécessite des changements

---

La région de Montréal est bien pourvue en routes et en autoroutes et presque tous les habitants de la région métropolitaine ont accès à un service de transport en commun de qualité. Cependant, l'augmentation de la circulation automobile et les problèmes de congestion qui en découlent, notamment sur les liens interrives, et le déclin, depuis 1978, de la part du marché du transport en commun, mettent en péril le dynamisme de la région en entravant son développement économique. Or, les ressources financières disponibles ne permettent plus, comme par le passé, d'investir massivement dans de nouveaux équipements pour répondre aux besoins, d'autant plus que le maintien en bon état des équipements existants mobilisera une part croissante des ressources.

### LA NÉCESSITÉ D'UNE COORDINATION RÉGIONALE

Depuis une vingtaine d'années, l'éclatement des déplacements à l'échelle régionale résultant de l'agrandissement du territoire urbanisé a amené le gouvernement à verser différentes subventions, notamment pour favoriser l'intégration tarifaire entre les principaux réseaux et surtout pour pallier l'absence d'un organisme régional qui aurait assuré la coordination et le financement des services.

La création du Conseil métropolitain de transport en commun en 1990 était une amorce qui devait permettre d'améliorer la coordination des services régionaux. Composé d'élus représentant les territoires de la STCUM, de la STL et de la STRSM, le Conseil métropolitain devait constituer un forum pour la discussion de certains enjeux régionaux, tout en préservant l'autonomie de chacune des trois sociétés de transport. Le Conseil se voyait confier un rôle dans la gestion de l'intégration tarifaire et des subventions gouvernementales. Ainsi, le gouvernement a accordé au Conseil métropolitain, pour une durée limitée de 5 ans, une subvention totalisant 144,4 millions de dollars jusqu'en 1995, afin de compenser une partie des effets financiers des déplacements des non-résidents sur les réseaux de transport en commun, et de financer l'intégration tarifaire.

Qu'en est-il après cinq ans ? L'instauration de la carte régionale est un premier pas vers l'établissement d'un système tarifaire régional et constitue en ce sens un progrès. Les élus ont discuté au plus haut niveau de tarification régionale. Ils ont aussi débattu des principaux projets de développement des infrastructures, tels que le métro, les trains de banlieue et les mesures privilégiant le transport en commun sur les ponts donnant accès à l'île de Montréal. Aucun progrès n'a cependant été enregistré quant au partage des droits d'utilisation et des coûts des terminus ou quant à l'accès des

personnes handicapées à un deuxième réseau, dossiers qui avaient pourtant été initiés en 1988. De plus, malgré l'existence de la carte régionale, l'intégration tarifaire rejoint aujourd'hui moins de clients de la Rive-Sud qu'en 1989.

## **DES PROBLÈMES TENACES**

Le territoire de la région métropolitaine est fragmenté entre une centaine d'autorités responsables du réseau routier et une vingtaine d'entités responsables du transport en commun. Alors que les déplacements des personnes et des marchandises s'effectuent sans égard aux limites municipales, les systèmes de transport qui les rendent possibles sont planifiés et gérés à l'intérieur de ces frontières, ce qui se traduit souvent par l'adoption d'approches segmentées qui ne correspondent pas à la réalité des déplacements.

### **L'absence d'une vision d'ensemble**

Dans les processus de décision, la prépondérance des intérêts locaux et l'absence de perspective d'ensemble laissent peu de place à la prise en charge des besoins régionaux. Faute d'un cadre général d'aménagement à l'échelle régionale qui permettrait une meilleure cohésion entre les différents schémas d'aménagement, il s'avère difficile de planifier le réseau routier et le transport en commun.

Les municipalités sont spontanément amenées à favoriser des interventions en matière de transport, notamment dans le cas des artères à vocation intermunicipale, qui visent en priorité à minimiser, sur leur territoire, les inconvénients de la circulation en provenance d'autres municipalités. S'ensuivent des problèmes de discontinuité et un manque d'homogénéité qui entravent la fluidité des déplacements.

De même, dans le contexte actuel, les sociétés de transport en commun planifient et financent les équipements et les infrastructures en fonction de leur territoire respectif. L'implantation d'équipements ou d'infrastructures de portée régionale, telles de nouvelles lignes de trains de banlieue, oblige à concilier des intérêts divergents ou ne reçoit pas l'attention qu'elle mérite.

Enfin, la dissociation des responsabilités entre le transport en commun et le transport routier limite ou entrave le développement des services de même que l'implantation d'infrastructures encourageant la complémentarité des réseaux, par exemple des voies réservées ou des stationnements incitatifs.

## **Le cadre institutionnel actuel, un obstacle à l'efficiencia des réseaux de transport en commun**

L'absence de vision d'ensemble empêche une planification concertée des systèmes de transport. De même, le morcellement des compétences entre les différentes autorités organisatrices entraîne des iniquités dans la tarification et une intégration incomplète entre les réseaux. Il est aussi à l'origine d'un partage inéquitable des coûts lorsqu'un réseau a un rayonnement métropolitain. Tous ces facteurs freinent l'utilisation des services et l'optimisation des ressources. Si dans l'immédiat, ils ne constituent, pour la plupart, que des irritants, leur persistance à long terme risque de rendre le transport en commun incapable d'apporter une réponse satisfaisante aux nouveaux besoins en déplacements durant les prochaines décennies.

### ***UN DÉCOUPAGE DU TERRITOIRE QUI NE CORRESPOND PLUS À LA RÉALITÉ DES DÉPLACEMENTS***

Même si l'urbanisation des vingt dernières années et la croissance démographique se sont effectuées, au fil des ans, au profit des municipalités de plus en plus éloignées du centre de l'agglomération, le territoire de la Communauté urbaine de Montréal constitue encore le pôle majeur d'emplois dans la région. En 1991, elle compte plus d'un million d'emplois sur le million et demi d'emplois recensés dans la région. L'île de Montréal continue donc d'être de loin la principale destination des travailleurs de la périphérie. Cette situation ne risque pas de se renverser à court ou moyen terme. Le tableau 1 illustre la convergence d'une bonne part des déplacements vers ce territoire.

Tant du côté du réseau routier que du transport en commun ressort cette interdépendance étroite entre les différentes parties de la région, et plus particulièrement l'attraction qu'exerce le centre. Ainsi, près de la moitié des véhicules-kilomètres parcourus en pointe du matin sur le réseau autoroutier, situé sur le territoire de la Communauté urbaine, le sont par des usagers provenant de l'extérieur de ce territoire. De même, le réseau artériel municipal, particulièrement au centre de l'agglomération, dessert lui aussi largement des non-résidents, alors que moins de la moitié des véhicules-kilomètres parcourus sur le réseau artériel de la ville de Montréal, en pointe du matin, l'est par des Montréalais.

D'une part, cette réalité dépeint le caractère régional du réseau routier. Elle met également en évidence le fait que ce sont les municipalités du centre de l'agglomération qui assument seules les coûts de certaines artères pourtant largement utilisées par des résidents d'autres parties de la région.

**Tableau 1**  
**Proportion des déplacements, par mode,**  
**selon le territoire d'origine et de destination - 1993**  
**(Tous buts, période de pointe du matin)**

TERRITOIRE D'ORIGINE	DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN				DÉPLACEMENTS EN AUTOMOBILE			
	Internes	Vers CUM	Autres	Total	Internes	Vers CUM	Autres	Total
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
CUM	98	N.S.P.	2	100	90	N.S.P.	10	100
Laval	30	69	1	100	40	52	8	100
STRSM	27	73	-	100	56	36	8	100
Couronne Nord	15	76	9	100	51	34	15	100
Couronne Sud	5	87	8	100	48	34	18	100

Source: Enquête Origine-Destination STCUM-MTQ 1993, version 2. Compilation MTQ.

Les limites territoriales municipales n'empêchent pas l'ensemble des citoyens de la région d'utiliser les services du principal transporteur qu'est la STCUM. Environ 50% des usagers de la STRSM, de la STL et des conseils intermunicipaux de transport utilisent le réseau de la STCUM et 90% des titulaires des titres régionaux empruntent ce même réseau. Dans les faits, les non-résidents constituent 20% de la clientèle du métro. Cette réalité illustre bien l'utilisation intensive des services de la STCUM par la population résidant à l'extérieur de son territoire.

Ainsi non seulement, la STCUM doit-elle répondre aux besoins de sa propre clientèle, mais elle doit aussi amortir la pression exercée par l'utilisation de ses services par des non-résidents, et ce sans contribution financière de leur municipalité d'origine. La valeur de ces services offerts à des non-résidents avoisinerait 75 millions de dollars selon les estimations de la STCUM.

***DES SYSTÈMES TARIFAIRES QUI NUISENT  
À L'EFFICIENCE DES RÉSEAUX***

L'intégration tarifaire se limite actuellement aux territoires de la STCUM, de la STL et de la STRSM et ne s'applique qu'au laissez-passer. En conséquence, la clientèle en provenance des conseils intermunicipaux doit faire face à une double tarification pour utiliser un deuxième réseau, comme c'est également le cas de tous les passagers qui utilisent des billets ou qui paient comptant. Les diverses politiques tarifaires constituent un des principaux irritants qui, aux yeux des usagers, réduit l'attrait du transport en commun et nuit à une image d'efficacité.

De même, les tarifs élevés des trains de banlieue, actuellement en vigueur à l'extérieur de la Communauté urbaine de Montréal ou de la ville de Laval, reflètent l'effet du financement morcelé d'un mode régional. L'absence de contribution financière des municipalités situées à l'extérieur de la Communauté urbaine explique l'écart important entre la tarification en vigueur sur le territoire du Conseil métropolitain de transport en commun et à l'extérieur. Par conséquent, la population a tout intérêt à se rendre sur le territoire de la Communauté urbaine ou de Laval pour économiser jusqu'à 110,00 \$ par mois sur le prix qu'elle aurait dû normalement payer pour emprunter le train sur son propre territoire. Une clientèle qui ne contribue pas, par ses taxes foncières, au financement du train, peut ainsi bénéficier de l'intégration tarifaire existante. Ce phénomène freine l'autofinancement d'un mode de transport à vocation régionale et ces effets néfastes s'accroîtront avec la remise en service de la ligne de train de Deux-Montagnes, une fois modernisée.

#### *UN TRAIN DE BANLIEUE EN MARGE DES AUTRES RÉSEAUX*

Depuis 1982, l'autofinancement des dépenses d'exploitation des trains de banlieue par les recettes a varié de 14 % à 19 %, sans que ne se dessine une perspective d'amélioration. Il est clair que cette situation appelle un redressement, surtout si l'on considère que la plupart des services ferroviaires de banlieue en Amérique du Nord s'autofinancent à 40 % et même à 60 %.

Les services de trains de banlieue n'ont pas encore trouvé leur place parmi les réseaux de transport collectif de la région. Leur rôle n'ayant pas été bien défini, il était difficile de mettre au point une approche de commercialisation. Les tarifs ont été fixés sans égard aux caractéristiques de confort, de rapidité et de sécurité, propres au train de banlieue. Ces tarifs ont été rapprochés progressivement de ceux de l'autobus, sur le territoire de la Communauté urbaine, tout en étant par contre maintenus à des niveaux décourageant son utilisation par la clientèle résidant à l'extérieur de la Communauté urbaine de Montréal.

Le partage des responsabilités entre la STCUM et le ministère des Transports a évolué au gré des projets, le Ministère ayant accepté un rôle de suppléance ou de maître d'oeuvre quand la STCUM n'assumait pas pleinement son rôle d'exploitant. Avec la fin des travaux de modernisation en 1995, la STCUM deviendrait responsable de la totalité du coût d'exploitation des trains de banlieue. Cette éventualité a amené la STCUM à demander d'être déchargée de la responsabilité des trains. Plusieurs municipalités, situées hors du territoire de la Communauté urbaine, bénéficient en effet des services sans contribuer à leur financement.

## ***LE TRANSPORT ADAPTÉ NON INTÉGRÉ***

Treize organismes de transport adapté desservent la région de Montréal et douze d'entre eux offrent des points de service à l'extérieur de leur territoire, principalement vers celui de la Communauté urbaine de Montréal où sont concentrés hôpitaux et services. Les usagers ne peuvent cependant pas utiliser un deuxième réseau. Ils doivent donc effectuer l'ensemble de leurs déplacements sur le réseau où ils sont admis, alors que leurs besoins ne se limitent pas au territoire desservi par ce réseau ni aux points de service hors territoire qui leur sont offerts.

## **Le besoin d'un nouveau cadre financier**

À l'instar de l'organisation, le financement du transport en commun reflète la fragmentation des responsabilités et l'absence de perspective régionale. Le cadre financier actuel conduit notamment à créer des iniquités qui démontrent la nécessité de revoir la contribution de chacun.

## ***DES ÉQUIPEMENTS RÉGIONAUX FINANCÉS LOCALEMENT***

Au fil des ans, la contribution des municipalités au transport en commun n'a cessé d'augmenter. Ce fut en particulier le cas à la suite de la révision du partage des responsabilités en 1992, qui a entraîné le retrait des subventions gouvernementales à l'exploitation. Cependant, le coût des grands équipements à caractère métropolitain, tels que le train et le métro, est demeuré à la charge de la Communauté urbaine. De ce fait, seules la ville de Montréal et les autres municipalités de l'Île en sont responsables.

En effet, la ville de Laval et les villes des couronnes Nord et Sud ne participent pas au financement des équipements métropolitains, même si les avantages qu'elles en retirent, dans bien des cas, sont aussi importants, sinon plus importants qu'ils ne le sont pour certaines villes de la Communauté urbaine. La ville de Longueuil, qui jouit d'une station de métro sur son propre territoire, ne contribue cependant aucunement au financement de ce service. Le fardeau fiscal élevé qui en résulte pour les contribuables de la Communauté urbaine de Montréal réduit beaucoup à lui seul l'attrait que peut exercer l'île de Montréal, pour les ménages et les entreprises, et les incite à s'installer ailleurs.

## ***UNE TARIFICATION PEU LIÉE AU BÉNÉFICE REÇU***

La fin des subventions à l'exploitation ayant entraîné une augmentation des tarifs et, notamment, du coût de la carte régionale, les tarifs mensuels des trois sociétés équivalent à ceux en vigueur dans plusieurs autres grandes villes nord-américaines. De plus, les recettes tarifaires en 1993, couvraient 41 % des coûts du transport en

commun. En cela, la région de Montréal se compare avantageusement à d'autres en Amérique du Nord.

Ces hausses tarifaires ont permis à la STL et à la STRSM d'accroître leur ratio d'auto-financement. Ce résultat doit toutefois être nuancé car la méthode de partage préconisée par le Conseil métropolitain de transport en commun leur permet de conserver les recettes des titres régionaux vendus à leurs résidents. Cette formule de partage, qui ne reflète ni le service fourni ni le taux d'utilisation réelle des services, désavantage la STCUM. Cette dernière retire en effet seulement 11% des revenus de la vente des titres régionaux, même si 90% des titulaires utilisent ses services.

En outre, la structure tarifaire actuelle fait en sorte qu'un tarif uniforme est imposé dans le prix de la carte régionale. Cette pratique comporte des iniquités pour les usagers car le prix ne reflète pas les différents degrés des bénéfices reçus. Ainsi, par exemple, le prix de la carte régionale est le même pour un résident de Sainte-Rose que pour celui de Saint-Lambert qui se dirigent vers Montréal, malgré l'écart très grand quant à la distance parcourue. Il en est de même pour les réseaux des sociétés où la pratique du tarif uniforme s'applique aussi. Dans ces cas, une tarification différenciée pourrait générer des recettes supplémentaires. Un tel apport pourrait contribuer à maintenir la qualité du service dans un contexte où les pouvoirs publics revoient la façon de financer les services.

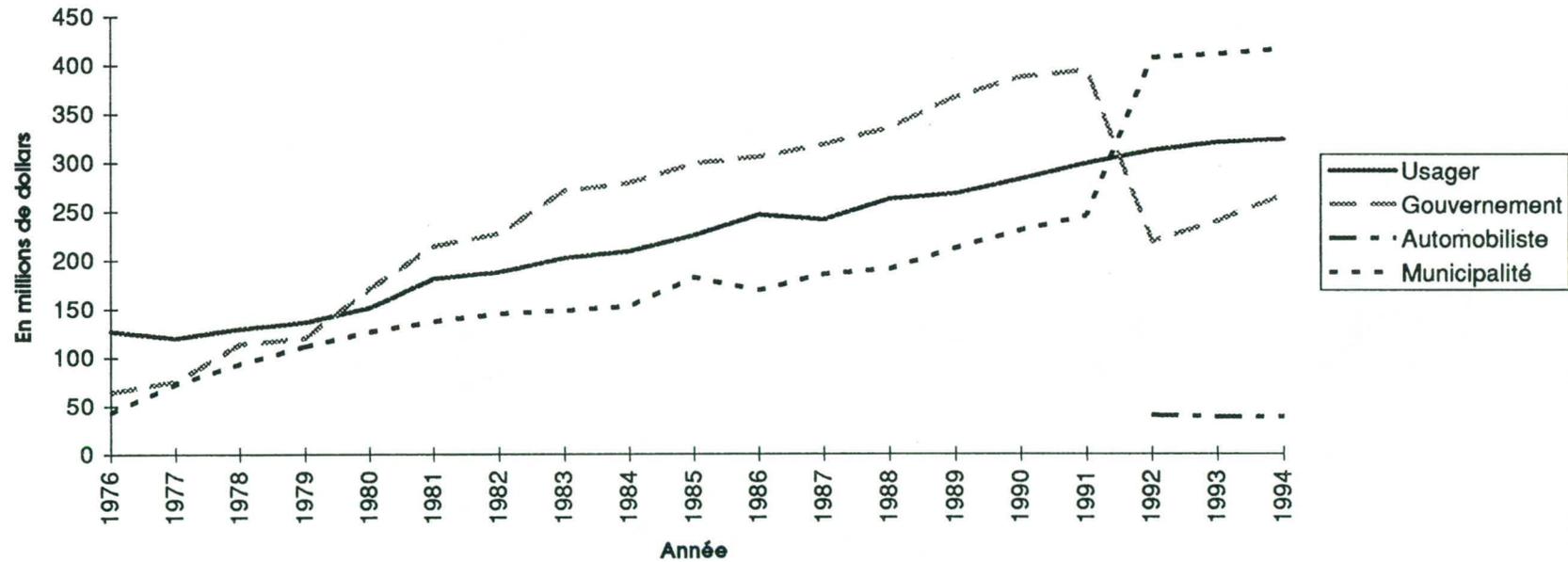
#### *LES SUBVENTIONS GOUVERNEMENTALES*

En 1993, les subventions gouvernementales aux trois sociétés de transport de la région représentaient 8 % des dépenses en transport en commun et 22 %, si on incluait le service de la dette du métro, les trains de banlieue et le transport adapté. Une subvention gouvernementale couvre par ailleurs 34% des coûts d'exploitation des services organisés par les conseils intermunicipaux de transport et les municipalités.

En 1995, sur les 31 millions de dollars versés au Conseil métropolitain, 13 millions compensent une partie des effets financiers des déplacements des non-résidents sur les réseaux de transport en commun et 18 millions financent l'intégration tarifaire et la carte régionale. Par ailleurs, la subvention au déficit résiduel de la ligne de train de Deux-Montagnes accordée à la STCUM s'établit à 19 millions de dollars.

Une large part des subventions gouvernementales sert donc à compenser les lacunes d'un cadre institutionnel et financier inadéquat, calqué sur le découpage des territoires municipaux et mal adapté à la dynamique régionale des déplacements d'aujourd'hui.

**Graphique 1**  
**Évolution de la contribution des partenaires au financement du transport**  
**en commun dans la région de Montréal**  
**1976-1994**



## LES AUTRES SOURCES

Le Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun constitue, depuis 1992, la seule autre source de financement du transport en commun. Il compense pour environ 5 % des dépenses, excluant le service de la dette du métro, les trains de banlieue et le transport adapté. Cette source de revenus dédiée au transport en commun et provenant d'un droit de 30 \$ perçu sur l'immatriculation, s'élève à 39,5 millions de dollars dans la région métropolitaine de recensement de Montréal. De cette somme, 30,9 millions sont versés à la STCUM, 5,06 millions à la STRSM et 3,6 millions de dollars à la STL. Ce fonds constitue un premier pas vers une diversification et une régionalisation du financement.

**Tableau 2**  
**Participation des partenaires au financement**  
**du transport en commun en 1995**

	STCUM	STL	STRSM	CIT	Total
Usagers	275,4 M \$ 31 % (40 %)*	25,7 M \$ 39 %	38,4 M \$ 39 %	21,1 M \$ 46 %	360,6 M \$ 33 % (40 %)
Municipalités	354,4 M \$ 40 % (43 %)	30,6 M \$ 46 %	42,6 M \$ 43 %	8,1 M \$ 18 %	435,6 M \$ 40 % (42 %)
Gouvernement	223,3 M \$ 25 % (12 %)	6,5 M \$ 10 %	12,2 M \$ 13 %	16,2 M \$ 36 %	258,2 M \$ 23 % (13 %)
Automobilistes	31 M \$ 4 % (5 %)	3,5 M \$ 5 %	4,9 M \$ 5 %	0 \$ 0 %	39,4 M \$ 4 % (5 %)
Total	884,1 M \$ 100 %	66,3 M \$ 100 %	98,1 M \$ 100 %	45,4 M \$ 100 %	1 093,9 M \$ 100 %

\* Le pourcentage entre parenthèses exclut le service de dette du métro et les trains de banlieue. Cette donnée offre la meilleure base de comparaison entre les trois sociétés.

Source : Budgets pour l'année 1995 des sociétés de transport, de la CUM, des conseils intermunicipaux de transport en commun et des municipalités qui offrent un service de transport en commun.

## LA FIN DES SUBVENTIONS GOUVERNEMENTALES ET SES CONSÉQUENCES

La fin de la subvention au Conseil métropolitain de transport en commun conduira, de façon prévisible, à une remise en question de la carte régionale et, probablement, au retour à la double tarification pour les usagers empruntant deux réseaux. L'utilisateur utilisant une carte régionale subira alors une hausse d'au moins 35% de sa contribution. Par ricochet, ces hausses tarifaires entraîneront des pertes de clientèle qu'on peut estimer à 10 %, soit environ 4 000 usagers. En plus de hausser d'environ

3 000 le nombre de voitures en circulation sur les ponts vers l'île de Montréal, pourtant utilisés à capacité, ces baisses de clientèle se traduiraient par des pertes de recettes de 2,1 millions de dollars pour la STL et de 5,0 millions de dollars pour la STRSM.

En outre, lorsque la modernisation de la ligne de train de Deux-Montagnes sera terminée, la Communauté urbaine de Montréal devra alors assumer en totalité le déficit de cette ligne, tout comme celui de la ligne de Rigaud, qu'elle assume déjà. La STCUM devra alors faire face à un manque à gagner de 30 millions de dollars pour les deux lignes de train de banlieue. Si ce déficit devait être compensé par une augmentation de la contribution des usagers, ceux-ci subiraient une hausse substantielle. Appeler les seules municipalités de la Communauté urbaine à absorber l'impact de la fin de la subvention serait inéquitable puisque Laval et d'autres municipalités hors de la Communauté urbaine de Montréal sont desservies par le train mais ne contribuent aucunement à son financement.

La disparition des deux subventions, celle versée au Conseil métropolitain de transport en commun et celle versée à la STCUM pour le déficit de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes, augmenterait par ailleurs de 10 %, ou 35,2 millions de dollars, la contribution des municipalités de la Communauté urbaine de Montréal au financement du transport en commun. Cette contribution atteindrait alors 219 \$ par habitant. Cela représenterait un fardeau encore plus lourd pour des contribuables dont l'impôt foncier est déjà plus élevé que celui des autres contribuables de la région. Ceux-ci bénéficient pourtant des services de nature régionale mais sans y contribuer par leurs taxes foncières.

**Tableau 3**  
**Conséquences de la fin des subventions pour les autorités organisatrices**  
**de transport et les usagers interréseaux**  
**1995**

Organisme	Situation actuelle	Situation au 1 <sup>er</sup> janvier 1996	Variation	Variation en %
STCUM	354,4 M \$	389,6 M \$	35,2 M \$	9,9
STL	30,5 M \$	32,6 M \$	2,1 M \$	6,9
STRSM	42,6 M \$	47,6 M \$	5,0 M \$	11,7
CIT	8,1 M \$	N.S.P.	-	-
Tarifcation pour les usagers interréseaux	72 ,00 \$	97,50 \$	25,50 \$	35,4

En somme, si rien n'est fait, la fin de ces deux subventions augmenterait le fardeau financier des municipalités et le coût à l'utilisateur, diminuant ainsi l'attrait des services de transport en commun et accroissant l'usage d'un réseau routier déjà largement sollicité. Cela irait directement à l'encontre de la nécessité de miser davantage sur les services de transport en commun pour accommoder la hausse prévue du nombre des déplacements.

C'est pourquoi il est essentiel de modifier le mode d'organisation et de financement. Le rôle que jouera le transport en commun dépend en effet de la capacité de la région de se donner une vision claire et dynamique du transport des personnes et d'établir la collaboration requise entre les fournisseurs de services pour que les citoyens et les entreprises reçoivent des services correspondant à leurs besoins.



## Les objectifs et les principes de la réforme

---

La réforme de l'encadrement institutionnel et financier du transport doit tendre en priorité vers une amélioration de la performance des réseaux. Cette dernière est elle-même conditionnelle à la cohérence des interventions entre les modes et à un partage adéquat des responsabilités entre les différents paliers. Pour être viable, la solution mise en place doit aussi favoriser une plus grande équité entre les partenaires. La proposition ministérielle s'appuie donc sur les fondements suivants:

- ❑ Le gouvernement a l'obligation de définir le cadre dans lequel s'exercent les responsabilités liées au transport des personnes. Son pouvoir de définir les responsabilités, le mode de fonctionnement et le financement des institutions municipales, sa participation à la planification et au financement des infrastructures de transport, de même que ses responsabilités dans les domaines de l'aménagement du territoire, du développement économique et de l'environnement lui confèrent un tel rôle.
- ❑ L'émergence d'une vision régionale des transports dépend de la capacité des décideurs de rallier les intervenants de tous les paliers autour de préoccupations d'envergure métropolitaine.
- ❑ L'équité doit prévaloir entre les municipalités quant au financement des services de transport.
- ❑ Le transport des personnes doit être abordé dans son ensemble, de façon à harmoniser les interventions aussi bien en matière de transport en commun qu'en matière de transport routier.

En conséquence, la réforme **doit faire prévaloir une perspective métropolitaine et intégrée pour la planification et la gestion des infrastructures et des systèmes de transport des personnes.**

### LES OBJECTIFS À ATTEINDRE SUR LE PLAN INSTITUTIONNEL

Dans la perspective où l'efficacité des systèmes de transport passe par une planification intégrée des différents modes et par la mise en place de mesures de la gestion de la demande, il importe d'assurer une meilleure cohésion des politiques et des stratégies de mise en oeuvre ou d'intervention en matière de transport des personnes.

C'est pourquoi la réforme institutionnelle doit permettre de rassembler en un même lieu les pouvoirs de décisions visant à :

- ❑ *Assurer, d'une part, la coordination des réseaux de transport en commun et, d'autre part, la coordination du réseau routier et des différents modes de transport en commun.*

Par ailleurs, dans le cas des liens ferroviaires assurant une desserte régionale, il importe de rentabiliser les investissements déjà effectués et de mettre en valeur le potentiel d'exploitation. En conséquence, la réforme institutionnelle doit permettre de :

- ❑ *Gérer et financer les trains de banlieue à l'échelle métropolitaine.*

## **LES OBJECTIFS À ATTEINDRE SUR LE PLAN FINANCIER**

Les autorités organisatrices de transport en commun ont besoin de sources de financement prévisibles et suffisantes pour être en mesure d'organiser et de fournir des services à la population. La situation des finances publiques aura toutefois comme effet de réduire le rôle des subventions gouvernementales à cet égard. C'est pourquoi la réforme doit permettre de :

- ❑ *Assurer un financement stable à long terme du transport en commun par des sources de financement perçues dans la région.*

La réforme doit, plus spécifiquement, permettre de :

- ❑ *Assurer le financement de l'exploitation du transport en commun, en misant sur la participation des usagers, des propriétaires et des bénéficiaires non usagers.*

Compte tenu du fait que les automobilistes représentent le groupe de non-usagers qui bénéficie le plus de l'existence du transport en commun, le nouveau cadre financier doit prévoir une contribution de leur part.

Par ailleurs, une partie importante des infrastructures et des équipements de transport sont de nature régionale. Cette fonction régionale se définit soit par l'importance du bassin d'emplois desservi soit par le lien que les services de transport établissent entre les grandes composantes du territoire métropolitain, soit parce que ces modes de transport accueillent un grand nombre de citoyens. Or, le coût des équipements et infrastructures de transport, bénéfiques à toute la région, incombe présentement à un seul exploitant. Une plus grande équité régionale voudrait que le cadre financier permette de :

- ❑ *Répartir entre toutes les municipalités de la région la part du coût des équipements ou infrastructures régionaux de transport en commun qui leur revient.*

Enfin, de façon à rendre le transport en commun plus attrayant pour la clientèle et plus concurrentiel dans un marché régional des déplacements, le nouveau cadre financier doit permettre de :

- ❑ *Accroître l'intégration tarifaire entre les réseaux de transport en commun de la région et de favoriser une harmonisation des politiques tarifaires des différents organismes de transport.*

## **LES PRINCIPES**

La réforme proposée doit s'appuyer sur le principe voulant que:

- ❑ *Lorsque l'ensemble de la région métropolitaine bénéficie des infrastructures et des services de transport en commun, toutes les parties de la région doivent contribuer à leur financement.*

Ce principe devra se traduire par la formule retenue pour le partage des coûts entre les municipalités. Cette formule devra refléter la capacité de payer, le niveau de l'offre de service, le taux d'utilisation par les résidents respectifs ou tout autre critère défini.

La réforme proposée repose de plus sur les principes voulant que :

- ❑ *Le territoire de l'organisme régional correspond à la réalité des déplacements;*
- ❑ *Le partage des responsabilités entre le niveau local et régional soit bien défini et permette d'éviter les chevauchements.*



## Les solutions envisagées

---

Pour que ces objectifs deviennent réalité, et cela en conformité avec les principes qu'ils sous-tendent, l'approche que propose le ministère concerne les éléments suivants : la délimitation du territoire couvert, le mode de représentation au sein de l'organisme régional, la nature et la mission du nouvel organisme, les incidences financières qui en découlent et les sources de financement dont il devra disposer.

### LE TERRITOIRE

En vertu du principe selon lequel le territoire de l'organisme doit nécessairement refléter la réalité des déplacements, trois possibilités ont été envisagées.

#### **Territoire du Conseil métropolitain de transport en commun**

Le territoire des trois sociétés de transport, soit celui du Conseil métropolitain de transport en commun, recoupe environ 97 % des déplacements en transport en commun de la région. Toutefois, l'exclusion des conseils intermunicipaux de transport qui ont été et qui seront, prévoit-on, à l'origine de bon nombre des nouveaux déplacements à moyen et à long termes, risquerait d'entraver toute planification à l'échelle régionale qui se veut intégrée. Le territoire du Conseil métropolitain ferait aussi abstraction du grand nombre des déplacements effectués en automobile, provenant des couronnes et se destinant vers le centre. Ainsi, il serait inopportun d'instituer de nouvelles sources de financement visant à faire contribuer des citoyens ou des entreprises de la région métropolitaine établis à l'extérieur du territoire de l'organisme, sans que ceux-ci ne bénéficient de la réforme proposée.

Par ailleurs, si le territoire du Conseil métropolitain de transport en commun était retenu, certaines municipalités directement desservies par le train de banlieue ne seraient pas appelées à contribuer financièrement à leur exploitation. Voilà pourquoi le territoire du Conseil métropolitain actuel ne convient pas aux objectifs de la réforme proposée.

#### **Territoire de la région métropolitaine de recensement**

Une région métropolitaine de recensement, telle que définie par Statistique Canada, est caractérisée par l'intensité des échanges entre les différentes municipalités qui la composent et regroupe des populations fortement dépendantes du centre de l'agglomération en termes d'emploi et de services.

Outre le territoire actuel du Conseil métropolitain de transport en commun, la région métropolitaine de recensement regroupe les municipalités dont au moins 50 % des résidents occupent un emploi dans une municipalité située dans le noyau urbanisé central. La région métropolitaine de recensement traduit donc bien les liens socio-économiques entre les municipalités de la région et reflète aussi la dynamique des déplacements. À ces titres, ses limites ne sont pas figées dans le temps puisque le territoire évolue selon le dynamisme du développement qui s'exerce en son sein.

La région métropolitaine de recensement compte 3,2 millions d'habitants répartis dans 104 municipalités qui participent toutes, sauf exception, à l'organisation et au financement des services de transport en commun.

### **Territoire de la région métropolitaine de recensement ajusté aux territoires des conseils intermunicipaux de transport**

Ce territoire inclut non seulement les municipalités de la région métropolitaine de recensement mais de plus toutes les municipalités appartenant à un conseil intermunicipal de transport qui sont situées en dehors de la région métropolitaine de recensement. L'appartenance de ces municipalités hors de la région métropolitaine de recensement à un conseil intermunicipal de transport indique en effet qu'elles sont situées dans un corridor de transport reconnu, dont le point d'aboutissement est le coeur de la région.

Or, ce territoire qui englobe la totalité des déplacements effectués dans la région, s'étend toutefois à des municipalités situées bien au-delà du territoire de la région métropolitaine de recensement.

**LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE RECENSEMENT constitue le territoire le mieux adapté à l'établissement d'un organisme régional de transport en commun et à l'exercice de certaines responsabilités en matière de transport routier.**

## **LA REPRÉSENTATION**

Dans le but de faire en sorte qu'émerge une vision claire, cohérente et intégrée du développement des transports à l'échelle métropolitaine, trois approches ont été envisagées quant au mode de représentation au sein de l'organisme régional: des élus municipaux, des élus régionaux et des dirigeants désignés par le gouvernement.

## **Des élus municipaux**

Le recours à des élus municipaux pour diriger des organismes supramunicipaux, tels que les communautés urbaines et les municipalités régionales de comté est une pratique connue au Québec. Ce mode de représentation minimiserait les changements aux règles en vigueur. Les élus municipaux sont, par contre, redevables d'abord aux citoyens qui les ont choisis. D'ailleurs, l'expérience révèle, et cela notamment dans le cas du Conseil métropolitain, que les compromis entre les intérêts municipaux inhérents à ce mode de représentation rendent difficile l'émergence d'une vision régionale dont la nécessité est désormais incontournable.

## **Des élus régionaux**

L'élection directe, par les citoyens, de représentants habilités à exercer une ou des fonctions spécialisées est une formule répandue aux États-Unis. Elle est généralement bien perçue par les citoyens qui revendiquent le droit de se prononcer directement sur l'organisation d'un service qui joue un rôle important dans leur vie quotidienne. De plus, le fait d'élire au suffrage universel des personnes à des fonctions strictement d'envergure métropolitaine leur procurerait un mandat clair, les rendrait directement imputables de leurs décisions face aux citoyens, et faciliterait le développement d'une vision régionale et la prise en charge de l'intérêt commun de la région.

Par contre, la mise en place d'un tel mode de représentation créerait des difficultés: l'élection au suffrage universel exige l'élaboration d'une liste électorale régionale, de même qu'une modification du processus électoral municipal actuel pour que coïncident toutes les élections municipales de la région.

Bien que difficilement réalisable à court terme, cette forme de représentation pourrait toutefois être envisagée ultérieurement.

## **Des dirigeants désignés par le gouvernement**

Un organisme régional composé de personnes non élues, désignées par le gouvernement, concourrait à établir une démarcation plus claire entre les fonctions à caractère municipal et celles à caractère régional ou métropolitain. Un organisme doté d'un leadership propre, à vocation métropolitaine, serait davantage en mesure de développer une vision régionale et d'assurer sa mise en oeuvre. Ce mode de représentation a, de plus, l'avantage de pouvoir être mis en place rapidement.

Par ailleurs, pour en arriver à une vision intégrée et intermodale des transports dans la région de Montréal, des domaines de coopération devraient s'établir entre l'organisme régional responsable du transport des personnes et la Table métropolitaine des transports. Du reste, en raison des grands enjeux économiques liés au transport des personnes et des marchandises auxquels la région est confrontée, il importe de créer

un lieu de coopération productif et dynamique entre les décideurs du monde municipal et ceux des secteurs de l'entreprise parapublique ou privée.

Nommés par le gouvernement, après consultation auprès du milieu, ces dirigeants exerceraient des fonctions de planification, de coordination et de gestion.

**En raison de la nécessité d'un leadership propre que doit posséder l'organisme régional pour assurer la réalisation des objectifs établis, LA NOMINATION DE DIRIGEANTS au sein du conseil d'un organisme régional constitue l'avenue à privilégier. Un organisme ainsi instauré serait en mesure d'élaborer des stratégies et de prendre des actions permettant d'améliorer les liaisons entre les différentes parties de la région, d'assurer la coordination entre les réseaux de transport en commun et leur complémentarité avec les réseaux routiers.**

**Les dirigeants, au nombre de trois, détiendront un mandat n'excédant pas cinq ans.**

## **LA NATURE D'UN ORGANISME RÉGIONAL ET SA MISSION**

Deux avenues ont été étudiées afin que la mission et les pouvoirs de l'organisme assurent un partage clair des responsabilités, de façon à éviter les chevauchements entre les niveaux local et régional, tout en lui conférant les pouvoirs de planifier et de gérer les systèmes de transport dans une perspective régionale.

### **Une seule autorité organisatrice**

Cette approche prévoirait la fusion des trois sociétés actuelles au sein d'un seul organisme qui regrouperait également les conseils intermunicipaux de transport et les municipalités situées dans la région métropolitaine de recensement qui organisent un service de transport en commun. Le Conseil métropolitain de transport en commun, de même que les sociétés de transport et les conseils intermunicipaux de transport existants devraient être abolis. Le nombre de centres de décisions en transport en commun passerait de 20 à un. Enfin, les municipalités situées à l'extérieur de la région métropolitaine seraient appelées à restructurer leurs conseils intermunicipaux de transport sur de nouvelles bases territoriales.

En vertu de cette approche, la planification, la gestion et le financement, fonctions jusqu'à maintenant dévolues aux sociétés, au Conseil métropolitain de transport en commun et aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport, seraient assumées par un seul exploitant ou entreprise de transport en commun. La STCUM, la STL et la STRSM continueraient d'exister à moyen terme comme transporteurs,

mais ultimement, une fusion intégrale unifierait toutes les opérations des trois sociétés. La mise en place de ce scénario ferait en sorte que l'organisme régional :

- Déciderait du niveau de service dans l'ensemble du territoire de la région;
- Planifierait le développement des infrastructures;
- Fixerait les tarifs et percevrait les recettes provenant de la tarification;
- Obtiendrait les recettes de la taxe sur l'immatriculation et sur le stationnement qui sont perçues à l'échelle de la région métropolitaine de recensement;
- Partagerait le déficit entre toutes les municipalités de la région métropolitaine.

Il en découlerait, d'une part, l'implantation d'un seul système tarifaire à l'échelle de la région, ce qui faciliterait l'usage du transport en commun. D'autre part, des économies de fonctionnement de l'ordre de 6 à 8 millions de dollars, résultant d'une diminution des dépenses d'administration générale des sociétés en raison de leur fusion, permettraient de réduire sensiblement le fardeau des municipalités.

Si cette approche permet a priori de répondre adéquatement aux objectifs de la réforme, à l'exception cependant d'une coordination entre le transport en commun et le système routier, les conséquences de ce choix seraient de taille : les conventions collectives des trois sociétés devraient être harmonisées et, ultimement, les accréditations syndicales fusionnées, tandis que les conseils intermunicipaux de transport actuels devraient être démantelés. En conséquence, la fusion des trois sociétés semble difficile à réaliser.

### **Un organisme responsable du réseau métropolitain**

Ce scénario prévoit le remplacement du Conseil métropolitain de transport par un nouvel organisme possédant des pouvoirs accrus en matière de transport régional. La STL, la STCUM et la STRSM, de même que les organismes municipaux et intermunicipaux de transport, continueraient d'organiser et de financer les services sur leur territoire respectif.

L'organisme régional assumerait l'entière responsabilité des trains de banlieue puisque ces services desservent plusieurs territoires et ont des retombées métropolitaines. L'organisme aurait aussi la responsabilité, d'une part, de définir le réseau régional du transport des personnes et d'autre part, de soutenir financièrement les services de transport en commun qui y sont offerts. Il s'agirait de services ou d'équipements dont l'usage comporte des bénéfices qui dépassent le cadre local. C'est le cas notamment du métro et de certains services d'autobus qui desservent une clientèle en provenance de plusieurs secteurs de la région et qui convergent vers un pôle majeur, comme le centre-ville de Montréal. Certains équipements tels que les voies réservées, les stationnements incitatifs et les terminus pourraient être pris en charge par l'organisme en raison de leur utilisation par plusieurs autorités organisatrices de transport, ou encore parce qu'ils constituent un chaînon du réseau régional.

Par ailleurs, l'organisation et l'exploitation des infrastructures routières demeureront une responsabilité locale tandis que l'organisme régional pourrait soutenir financièrement certaines mesures de gestion de la circulation sur le réseau routier régional.

Enfin, l'organisme pourrait assumer, également, les responsabilités suivantes :

- Coordonner l'ensemble des systèmes de transport des personnes, tant les réseaux de transport en commun que le réseau routier;
- Partager les recettes interréseaux entre les organismes de transport concernés;
- Soutenir financièrement les services offerts sur le réseau régional;
- Coordonner les services de transport adapté, de manière à permettre aux usagers d'utiliser un deuxième réseau;
- Exploiter, planifier et décider de la mise en place des stationnements incitatifs, des voies réservées et des terminus utilisés à vocation régionale;
- Percevoir, auprès de toutes les municipalités desservies, une contribution pour les services de trains de banlieue dont elles bénéficient;
- Recevoir les recettes de la taxe sur l'immatriculation et sur le stationnement non résidentiel et hors rue qui sont perçues à l'échelle de la région métropolitaine de recensement.

**Dans une optique où il s'impose de repenser les modes d'organisation du système de transport métropolitain, tant routier que de transport en commun, l'établissement d'UN ORGANISME RÉGIONAL RESPONSABLE DE SOUTENIR FINANCIÈREMENT LE RÉSEAU RÉGIONAL ET ENTIÈREMENT RESPONSABLE DES TRAINS DE BANLIEUE assurera la prise en charge la plus efficace des responsabilités qui dépassent le cadre strictement municipal.**

**Une telle approche fait en sorte que l'organisme régional détienne les pouvoirs de planifier et de développer le réseau régional et de soutenir financièrement les services qui y sont offerts.**

**Cette approche constituera enfin un outil de coordination, de planification et de développement des systèmes de transport à l'échelle de la région. Elle favorisera l'identification d'axes prioritaires de déplacements ainsi que le développement de l'achalandage dans ces axes. Cette approche facilitera la planification de l'aménagement du territoire à plus long terme pour les municipalités et les municipalités régionales de comté.**

## **Le cadre institutionnel et financier proposé**

---

L'organisme régional aura la responsabilité de définir le réseau régional de transport en commun et routier. Le champ d'intervention d'intérêt régional comprendra les équipements et services qui ont des retombées sur l'ensemble de la région ou qui sont utilisés par deux autorités organisatrices de transport en commun ou plus.

L'organisme régional exprimera concrètement l'intérêt de toute la région en soutenant financièrement les services offerts sur le réseau régional de transport en commun, notamment le métro et certains services d'autobus sur voies réservées.

L'organisme régional sera aussi pleinement responsable des trains de banlieue ainsi que des infrastructures et équipements à vocation régionale tels que certains stationnements incitatifs, terminus et voies réservées.

Enfin, l'organisme pourra contribuer au financement de certaines mesures de gestion de la circulation des personnes sur le réseau routier régional.

### **UN PARTAGE DES RESPONSABILITÉS BASÉ SUR LA NATURE DES SERVICES ET DES ÉQUIPEMENTS**

La réforme proposée modifie le partage des responsabilités entre les intervenants afin d'atteindre plus d'équité et de cohérence dans l'exploitation et le financement des services. Ce nouveau partage s'appuie sur la nature des services et des équipements et sur le type de bénéfices qu'ils procurent. Ainsi lorsque les bénéfices liés à la présence de services ou d'équipements sont strictement locaux, leur exploitation et leur financement devront être assurés localement.

Il peut cependant exister des bénéfices liés à l'usage ou à la desserte de certains pôles qui dépassent le cadre local. Afin de reconnaître et de refléter ces bénéfices, le Ministère suggère de définir un réseau régional et d'y associer une aide financière versée par l'organisme régional. Le réseau du métro de même que certains services d'autobus font partie de ce réseau régional. Quant aux trains, ils possèdent des caractéristiques qui en font des services de nature métropolitaine. Ils seront donc traités différemment, tout comme certains équipements tels les voies réservées, les terminus et les stationnements incitatifs.

## **Les réseaux d'autobus**

La responsabilité des sociétés et des conseils intermunicipaux de transport en commun sera maintenue en matière d'exploitation et de financement des réseaux d'autobus. Cela se justifie par la nature locale des réseaux d'autobus: leurs circuits sont situés sur un seul territoire et les bénéfices liés à la présence de l'offre de service sont locaux.

Cependant, les usagers de certains services d'autobus peuvent provenir de plusieurs territoires, notamment lorsqu'il y a des stationnements incitatifs. Certains circuits d'autobus empruntant les voies réservées et procurant un accès rapide au centre-ville desservent également des usagers provenant de plusieurs territoires. Ces usagers non résidents bénéficient du service mais ne contribuent pas, par leurs taxes municipales, au financement des réseaux utilisés. De même, lorsqu'un service d'autobus converge vers un pôle majeur comme le centre-ville de Montréal, il génère des bénéfices qui dépassent le cadre local. Ces bénéfices sont la réduction de la circulation automobile et l'acheminement d'une clientèle permettant d'assurer la vitalité du centre.

Une façon de refléter ces bénéfices aurait pu être de confier à l'organisme régional l'exploitation et le financement de services régionaux d'autobus. Cette hypothèse ne peut être retenue puisqu'il est difficile de distinguer dans un réseau d'autobus ce qui est local de ce qui est régional. Même sur un circuit particulier, cela peut être ardu lorsque, par exemple, un autobus va chercher la clientèle sur des rues résidentielles, éloignées des artères commerciales, pour ensuite se rabattre avec 100, 200 ou même 300 autres autobus sur une voie réservée.

Une manière de résoudre cette difficulté consiste à habiliter l'organisme régional à soutenir financièrement les services d'autobus dans certains corridors identifiés comme faisant partie du réseau régional, tout en laissant les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport en commun responsables de l'exploitation et du financement de leur service respectif. Cela permettrait de traiter équitablement les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport en commun qui exploitent de tels services.

## **Le métro**

L'exploitation et le financement du métro devraient demeurer sous la responsabilité de la STCUM. Il s'agit d'un équipement qui assure d'abord la desserte du centre de l'agglomération, l'offre de service étant concentrée sur le territoire de la CUM. Sa très forte intégration administrative et opérationnelle avec le réseau d'autobus de la STCUM milite également en faveur du maintien de la compétence de la STCUM.

Si le métro dessert presque exclusivement le territoire de la CUM, ses bénéfices dépassent le cadre local puisque les usagers du métro proviennent de toute la région

métropolitaine. De plus, en offrant un service de grande qualité vers le centre-ville de Montréal, le métro génère des bénéfices à l'échelle métropolitaine. Un tel équipement a également des effets structurants sur le territoire qui se manifestent aux abords des stations, dans l'axe des différentes lignes, de même qu'au centre-ville.

Cependant, on ne peut confier à l'organisme régional la responsabilité d'exploiter et de financer le métro. L'organisme devrait plutôt soutenir financièrement le réseau du métro de la même manière qu'il soutiendrait les services métropolitains d'autobus, en laissant à la STCUM la responsabilité de l'exploiter et de le financer.

### **Les trains**

Tout comme le métro et certains services d'autobus, le train est utilisé par des personnes en provenance de plusieurs secteurs de la région et puisqu'il dessert d'abord le centre-ville, il génère aussi des bénéfices qui dépassent le cadre local.

Cependant, contrairement aux réseaux d'autobus et au métro, les réseaux de trains offrent un service sur plusieurs territoires. Les bénéfices liés à l'offre de service sont donc métropolitains. Ce caractère distinctif des services ferroviaires amène à proposer que la responsabilité de les organiser et de les financer soit confiée à l'organisme régional.

### **Les équipements régionaux**

Certains équipements tels que les voies réservées, les stationnements incitatifs et les terminus ont un caractère métropolitain, notamment lorsqu'ils sont utilisés par plusieurs sociétés et conseils intermunicipaux de transport en commun, ou encore lorsqu'ils constituent un chaînon du réseau métropolitain. Tout comme pour le train, leur gestion et leur financement devraient donc relever de l'organisme régional.

### **Le réseau routier régional**

La gestion et le financement du réseau routier doivent demeurer sous la responsabilité des municipalités et du gouvernement. Cependant, la volonté de planifier et de gérer les systèmes de transport dans une perspective intermodale mènerait à confier à l'organisme régional le pouvoir d'intervenir sur certains éléments du réseau routier où l'intérêt régional est manifeste. C'est notamment le cas de certaines composantes du réseau artériel qui permettent des déplacements de nature régionale et qui sont en interaction avec le réseau autoroutier.

Dans un premier temps, le rôle de l'organisme métropolitain pourrait être de soutenir financièrement les municipalités qui, par exemple, acceptent de mettre en place certains équipements de gestion de la circulation sur leur territoire.

Le concept de réseau régional et le soutien financier qui y est apporté constituent une innovation et un changement majeur de perspective. En empruntant cette voie, la région se tourne vers l'avenir et reconnaît le rayonnement métropolitain de certains services et équipements. Ainsi, les intervenants régionaux pourront agir sur ce qui les unit en renforçant un réseau qui relie les différents secteurs de la région et en assure la vitalité.

## **LES RESPONSABILITÉS DE L'ORGANISME RÉGIONAL**

La réforme de l'encadrement institutionnel et financier du transport des personnes doit tendre vers une amélioration de la performance des systèmes de transport notamment en améliorant la coordination des réseaux de transport en commun et en misant sur la complémentarité des systèmes de transport en commun et routier des personnes.

En regard de sa mission, l'organisme régional aura plus spécifiquement la responsabilité de :

### **■ Définir le réseau régional de transport en commun et le réseau routier régional.**

Le réseau régional de transport en commun inclura le métro, les trains de banlieue et le réseau régional d'autobus. Le réseau régional d'autobus sera défini selon des critères comme la capacité, la vitesse, la fréquence du service, le type de liaisons offertes ou l'inscription d'un axe régional de transport par autobus dans le plan de transport ou dans un schéma d'aménagement.

De même, les axes routiers à caractère régional seront définis selon des critères tels que la capacité, le débit de circulation, le type de liaisons offertes ou leur inscription dans le plan de transport ou dans un schéma d'aménagement.

### **■ Soutenir financièrement les services offerts sur le réseau régional de transport en commun.**

L'intérêt de la région se concrétisera par une aide financière de l'organisme. À cet égard, l'organisme régional définira les modalités du soutien financier accordé au réseau régional et déterminera les critères d'accès à l'aide financière qui seraient retenus dans le cas des services d'autobus : corridors empruntés, niveau d'achalan-

dage, qualité du service, desserte de certains stationnements incitatifs, rabattement sur des équipements à grande capacité ou à un terminus.

■ **Soutenir financièrement, la réalisation d'interventions facilitant la gestion de la circulation des personnes sur le réseau routier régional.**

À court ou à moyen terme, l'organisme pourra par exemple soutenir financièrement les municipalités qui planteraient une synchronisation des feux de circulation ou des feux prioritaires pour les véhicules de transport en commun.

■ **Planifier et décider de la mise en place des stationnements incitatifs, des terminus et des voies réservées d'intérêt régional, ainsi que des prolongements de métro à l'extérieur de la CUM.**

La planification des infrastructures et des équipements à vocation régionale devra se faire en conformité avec le plan de transport établi par le gouvernement de concert avec le milieu régional. L'organisme régional participera à l'élaboration du plan et être consulté sur les projets d'infrastructures routières ou de transport en commun. Sa vision régionale des services de transport l'habilite à donner son avis à la Communauté urbaine de Montréal et aux municipalités régionales de comté lors de la révision ou de la modification de leur schéma d'aménagement.

■ **Exploiter les stationnements incitatifs, les terminus et voies réservées à vocation régionale.**

Cette mesure facilitera la mise en place d'infrastructures qui servent à l'ensemble de la région, mais destinées en tout ou en partie à des clientèles provenant d'autres territoires que celui où elles sont implantées. En conséquence, l'organisme régional sera responsable d'exploiter et de financer les stationnements incitatifs, les terminus et les voies réservées.

Enfin, l'organisme établira le tarif des stationnements incitatifs sous sa responsabilité et pourra éventuellement facturer les sociétés et conseils intermunicipaux de transport pour l'utilisation de terminus et de voies réservées à vocation régionale.

■ **Assumer les coûts d'immobilisation (après subvention) et d'exploitation des voies réservées et terminus utilisés conjointement, des stationnements incitatifs et autres équipements et infrastructures à vocation régionale de même nature.**

L'organisme désignera les équipements d'intérêt régional existants (terminus, stationnements incitatifs, voies réservées) à lui être transférés. Ce transfert se fera de gré à gré par entente avec les propriétaires actuels étant entendu que la prise en

charge du coût d'exploitation et d'immobilisation de l'équipement pourra être conditionnelle au transfert de propriété. Suite au transfert de propriété, l'organisme assumera les obligations du propriétaire antérieur.

L'organisme sera habilité à acquérir des immeubles de gré à gré pour établir de nouveaux équipements d'intérêt régional. Le cas échéant, le ministre des Transports aura le pouvoir d'exproprier pour le compte de l'organisme des droits de passage, des terrains ou des bâtiments, y compris des immeubles appartenant à des municipalités.

#### ■ Assumer l'entière responsabilité des trains de banlieue

L'organisme remplacera la STCUM dans ce rôle qui lui était jusqu'à maintenant dévolu. En conséquence, l'organisme régional pourra planifier, organiser les services, établir la tarification, accorder les contrats et assumera le déficit d'exploitation après contribution des municipalités desservies.

Le fait de confier les trains de banlieue à l'organisme régional facilitera le développement de nouvelles lignes, dont le potentiel se situe principalement hors du territoire de la Communauté urbaine de Montréal. La promotion et la commercialisation devraient par ailleurs être renforcées pour hausser l'autofinancement par les recettes-passagers et ainsi atteindre un niveau comparable à ce qui prévaut sur les réseaux des sociétés, des conseils intermunicipaux de transport et des municipalités qui offrent un service de transport.

#### ■ Assurer la coordination des services de transport en commun locaux et régional

Par sa vision d'ensemble des besoins des citoyens et des entreprises, l'organisme pourra amener les entreprises de transport à coordonner leurs services pour assurer une plus grande fluidité des déplacements et développer la complémentarité entre les réseaux.

À cet effet, et en remplacement du ministre des Transports, l'organisme autorisera l'établissement de parcours et de points de service hors territoire par un conseil intermunicipal de transport ou une municipalité. Dorénavant, l'établissement ou la modification par une société de transport de points de service sur le territoire d'une autre société devra aussi faire l'objet d'une autorisation de l'organisme.

L'organisme pourra, par ailleurs, imposer à une société, à un conseil intermunicipal de transport en commun ou à une municipalité, le rabattement d'un circuit à un endroit spécifique. Ce pouvoir s'appliquerait notamment lorsque des circuits d'auto-bus sont exploités dans un corridor desservi par un train de banlieue.

Enfin, la coordination des services passe également par la promotion du transport en commun et l'information à la clientèle. Comme l'organisme aura une vue d'ensemble du marché des déplacements à l'échelle métropolitaine, il pourra soutenir les réseaux de transport en commun dans la commercialisation de leurs services ou même inciter certaines mesures de promotion des services. De même, une mise en commun de certains services d'information aux usagers pourrait être effectuée dans l'objectif d'améliorer le service à la clientèle.

■ **Organiser des services de transport en commun interterritoires.**

L'organisme pourra planifier des services traversant les limites de différents organismes de transport afin de relier des pôles d'activité importants à différents bassins d'usagers. Il pourra en proposer l'exploitation aux sociétés et aux conseils intermunicipaux de transport. Advenant une incapacité de leur part, l'organisme pourra engager lui-même un transporteur et assumer le financement de ces services.

■ **Assurer la coordination de l'offre de service de transport adapté.**

Actuellement, les usagers sont confinés à utiliser les services du réseau où ils sont admis. L'organisme pourra mettre en place des mesures favorisant l'accès à un deuxième réseau pour la clientèle du transport adapté. Son rôle consistera à fixer les tarifs pour les déplacements interréseaux et à partager les recettes. Il pourra aussi partager, entre les réseaux de transport adapté, les coûts découlant de l'utilisation des services par des non-résidents. Ainsi, l'organisme pourrait, par exemple, facturer la municipalité de résidence de l'utilisateur pour les services rendus.

■ **Fixer les tarifs interréseaux.**

L'organisme sera en mesure d'offrir l'intégration tarifaire aux usagers de l'ensemble du territoire, incluant les usagers des conseils intermunicipaux de transport. Cette intégration tarifaire facilitera l'accès aux différents réseaux pour la clientèle. La distance pourrait être un facteur de différenciation tarifaire en raison de la longueur du parcours que doivent effectuer certaines catégories de clientèle notamment celle de certains conseils intermunicipaux de transport.

Les sociétés, conseils intermunicipaux de transport et municipalités seront tenus d'accepter le titre régional sur leur réseau.

Enfin, l'organisme partagera les recettes interréseaux entre les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport selon un critère qui traduit l'utilisation de chaque réseau par les usagers ou tout autre critère approuvé par le gouvernement.

## ■ Harmoniser le système tarifaire des réseaux locaux du transport en commun.

L'organisme devra de plus favoriser la concertation entre les différents réseaux en vue de l'établissement d'une structure tarifaire reflétant davantage les bénéfices reçus, notamment grâce à des formes de différenciation tarifaire pouvant s'appliquer dans la région (par exemple, à la distance ou selon la période de la journée). Cette concertation devrait aussi viser une meilleure compatibilité des titres (par exemple, l'admissibilité aux tarifs réduits) ainsi qu'une harmonisation des tarifs des trains et des réseaux d'autobus dans des corridors parallèles dans une optique de complémentarité entre les deux modes. Enfin, l'organisme régional s'assurera de la compatibilité des équipements de perception.

## LE FINANCEMENT

L'attribution à un palier régional de responsabilités de planification et de gestion des services de transport en commun entraîne la révision du cadre financier actuel. Afin de rencontrer les objectifs de la réforme, cette révision s'appuie sur les orientations suivantes:

- Les services de transport en commun qui génèrent des bénéfices pour l'ensemble de la région doivent être financés par des sources perçues à l'échelle régionale;
- Les équipements et les infrastructures dont le rayonnement est régional doivent être financés à l'échelle de la région;
- Les contributions des municipalités au financement du transport en commun doivent être équitables et respecter leur capacité de payer;
- Les sources de financement doivent permettre de faire contribuer les bénéficiaires indirects et de diversifier le financement du transport en commun;
- La contribution des différents partenaires doit refléter le bénéfice reçu.

### **Les incidences financières liées aux responsabilités de l'organisme régional**

Certaines responsabilités dévolues à l'organisme régional ont des incidences financières directes. Celui-ci doit notamment financer certains équipements régionaux, apporter un soutien financier aux services régionaux et assumer l'entière responsabilité des trains de banlieue. Enfin, certains frais sont inhérents au fonctionnement même de l'organisme dans le cadre de la réalisation de son mandat.

■ **Responsabilité d'assumer les coûts d'immobilisation (après subvention) et d'exploitation des équipements et des infrastructures à vocation régionale**

Le financement des voies réservées, des terminus et des stationnements incitatifs représente des coûts totaux de 7,2 millions de dollars. Jusqu'à maintenant, ces coûts étaient entièrement assumés par les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport. Les équipements considérés d'intérêt régional sont identifiés à l'annexe 2<sup>1</sup>.

■ **Responsabilité de soutenir financièrement les services offerts sur le réseau régional de transport en commun**

Le soutien financier aux sociétés et aux conseils intermunicipaux de transport qui transportent des usagers sur le réseau métropolitain devrait s'établir à environ 51 millions de dollars annuellement<sup>2</sup>. La proposition retient l'hypothèse d'une aide financière de 50 ¢ par déplacement pour les services d'autobus et de 20 ¢ pour le service du métro. Des taux différents sont proposés pour ces deux modes car le contexte d'exploitation est différent.

En effet, les services régionaux d'autobus sont en fonction surtout durant les périodes de pointe, c'est notamment le cas des voies réservées, alors que le métro accueille une partie non négligeable de sa clientèle en période creuse. Puisque le soutien financier versé par l'organisme régional vise notamment à reconnaître un bénéfice métropolitain lié à la desserte de pôles majeurs de destination vers lesquels se dirigent de forts volumes de circulation automobile, il serait inapproprié de soutenir ce service en période creuse. De plus, les voies réservées sont généralement inopérantes en dehors des périodes de pointe.

Plusieurs usagers des services régionaux d'autobus exploités par la STCUM utilisent également le métro. Si l'organisme régional soutenait le service sur le métro au même taux que les services d'autobus, la STCUM pourrait être rémunérée deux fois pour un même usager. En prévoyant un taux d'aide financière plus faible pour le métro, on évite en quelque sorte ces effets non désirés.

■ **Responsabilité entière des trains de banlieue**

La réforme proposée prévoit que l'organisme régional soit l'entité responsable des trains de banlieue et de leur financement. Le financement du déficit d'exploitation sera donc sa responsabilité. Cela n'exclut cependant pas une contribution municipale

---

<sup>1</sup> Cette liste, soumise à titre indicatif, pourra être modifiée par l'organisme. Une augmentation des coûts devra toutefois être prévue pour les immobilisations, l'exploitation et la réparation des équipements.

<sup>2</sup> L'annexe 3 identifie les composantes du réseau régional et le volume des déplacements par société et par conseil intermunicipal de transport.

aux dépenses d'exploitation. Par souci d'équité envers les municipalités qui offrent un service de transport en commun par autobus, il est nécessaire que les municipalités desservies par les services ferroviaires contribuent à leur financement. La gestion des trains par l'organisme régional devrait permettre, par ailleurs, la correction des anomalies des grilles tarifaires actuelles, notamment des tarifs à l'extérieur du territoire du Conseil métropolitain de transport en commun. À plus long terme, on peut s'attendre à ce que le niveau d'autofinancement des services par les recettes-passagers, actuellement le plus bas parmi tous les services de transport en commun de la région, puisse atteindre un niveau qui leur soit comparable.

Les responsabilités confiées à l'organisme régional représentent pour les deux lignes actuelles des coûts totaux annuels de 61,8 millions de dollars, incluant le service de la dette qui s'élève à 18,5 millions de dollars. La subvention versée par le Ministère pour couvrir le service de la dette sera maintenue. En tenant compte des recettes tarifaires évaluées à 8,4 millions de dollars, le déficit d'exploitation s'établira donc à 34,9 millions de dollars. Ces évaluations tiennent compte de la réduction des dépenses à la suite de la modernisation de la ligne de Deux-Montagnes.

À l'avenir, les sociétés, les conseils intermunicipaux de transport en commun et les municipalités desservies devraient assumer une part équivalant à 40 % des coûts d'exploitation des lignes ferroviaires. Une telle proportion se rapproche des coûts assumés par les municipalités de la région pour les services d'autobus et de métro. Cela se justifie, d'une part, parce que la présence d'une offre de service sur un territoire constitue un bénéfice direct pour les citoyens et peut devenir un facteur de localisation résidentielle. D'autre part, l'utilisation d'un service constitue également un bénéfice pour la population d'un territoire, puisque la seule autre alternative à un tel service de transport en commun serait une desserte par autobus que les municipalités devraient financer.

La contribution des municipalités desservies s'établira à 17,3 millions de dollars et le déficit résiduel, soit 17,6 millions de dollars, sera financé par l'organisme régional à même ses revenus généraux. Dans l'éventualité où de nouvelles lignes de train seraient mises en service, cette formule de partage pourrait être retenue. Par rapport à la situation actuelle, les contributions municipales au financement des deux lignes ferroviaires passeraient de 24,5 millions de dollars à 17,3 millions de dollars.

La répartition du montant de 17,3 millions de dollars entre les municipalités desservies se fera selon un critère d'offre de service. Pour chacune des deux lignes, cette clé de partage permettra d'établir la contribution de la STCUM, de la STL, des conseils intermunicipaux de transport et des autres municipalités desservies. Une fois déterminée la part revenant aux conseils intermunicipaux de transport et aux autres municipalités, la contribution de chacun sera établie selon la richesse foncière uniformisée. Quant à la STCUM, la formule de partage financier existant au sein de la Communauté urbaine permettra de répartir le fardeau entre les municipalités qui en sont membres.

L'identification des sociétés, conseils intermunicipaux de transport et municipalités devant contribuer au financement des services du train de banlieue se fera à partir de critères de desserte, comme la présence d'une gare sur son territoire ou à proximité, et d'usage comme l'utilisation régulière du service par un nombre significatif de résidents d'une municipalité. Ces critères traduisent les différents bénéfices liés à l'existence d'un service ferroviaire.

Ainsi, la STCUM, la STL, le conseil intermunicipal de transport de Deux-Montagnes et les municipalités de la MRC de la Presqu'Île, qui sont directement desservis par les services de train, seraient appelés à participer au financement ainsi que des municipalités non membres d'un organisme de transport en commun qui possèdent une gare sur leur territoire ou encore sont situées dans le bassin de desserte du train. Les municipalités de Rigaud et de Saint-Eustache sont parmi celles-là. Le principe de l'équité appelle une contribution de leur part<sup>3</sup>.

Cette manière de partager les coûts des services ferroviaires et d'identifier les municipalités qui doivent y contribuer apparaît équitable et porteuse d'avenir. Elle est équitable puisqu'elle prend en considération les différents types de bénéfices. Elle est porteuse d'avenir puisqu'elle permettrait d'accueillir de nouvelles lignes de train si la région et le gouvernement décidaient de développer ce mode de transport.

#### ■ Frais de fonctionnement de l'organisme

Actuellement, les frais de fonctionnement du Conseil métropolitain de transport en commun s'élèvent à 600 000 \$ annuellement. Les responsabilités dévolues à l'organisme engendreront une hausse de son budget par rapport à celui du Conseil métropolitain. L'exercice des fonctions de planification et de coordination des services sur le réseau régional, l'exploitation des trains de banlieue, des voies réservées, des stationnements incitatifs et des terminus, l'élaboration du système tarifaire et des politiques tarifaires, l'émission et le contrôle des titres sont des responsabilités qui exigent des ressources plus importantes que celles dont disposait le Conseil métropolitain de transport en commun. Les coûts de fonctionnement de l'organisme devraient donc atteindre environ 3,5 millions de dollars annuellement alors que son effectif pourrait regrouper une vingtaine de personnes.

Au total, l'organisme aura à assumer des dépenses récurrentes estimées à 123,5 millions de dollars. Le tableau 4 présente les coûts associés aux responsabilités financières de l'organisme.

---

<sup>3</sup> L'annexe 4 présente des simulations de partage financier entre les municipalités considérées comme faisant partie du bassin de desserte des deux lignes actuelles. Le critère des places-kilomètre a été retenu.

**Tableau 4**  
**Les responsabilités financières**  
**de l'organisme régional**

RESPONSABILITÉS	COÛT
<b>Train de banlieue:</b>	<b>61,8 M \$</b>
- exploitation	43,3 M \$
- immobilisation	18,5 M \$
<b>Réseau régional:</b>	<b>58,2 M \$</b>
- équipements	7,2 M \$
- aide financière	51 M \$
Frais de fonctionnement	3,5 M \$
<b>TOTAL</b>	<b>123,5 M \$</b>

### **Les sources de financement de l'organisme**

Le gouvernement continuera de verser des subventions aux immobilisations dans le cadre de son programme d'aide au transport en commun. Il continuera d'assumer la totalité des coûts associés au prolongement du métro et à l'ouverture de nouvelles lignes de trains de banlieue. Le gouvernement continuera de plus à assumer 75% des coûts d'implantation des voies réservées, des stationnements incitatifs et des terminus. Enfin, le gouvernement contribuera indirectement au financement des dépenses récurrentes de l'organisme en partageant des champs de taxation.

### ***LE FINANCEMENT DES DÉPENSES RÉCURRENTES***

Les dépenses récurrentes, totalisant 123,5 millions de dollars, seront couvertes par les sources propres à l'organisme, le gouvernement, les municipalités et les usagers. Pour assumer ses responsabilités financières, l'organisme disposera d'une somme annuelle de 107,9 millions de dollars mise à sa disposition par le gouvernement, directement sous forme de subvention et indirectement par des sources prélevées dans la région. Les municipalités desservies par le train assumeront une part totalisant 17,3 millions de dollars, alors que la part des usagers des deux lignes ferroviaires représenterait 8,4 millions de dollars.

**Tableau 5**  
**Contribution des partenaires au**  
**financement de l'organisme régional**

PARTENAIRES	CONTRIBUTION (M \$)
Gouvernement (subvention)	18,5 (14%)
Sources régionales (immatriculation, essence, stationnement)	89,4 (67%)
Municipalités (contribution aux services des trains de banlieue)	17,3 (13%)
Usagers (recettes tarifaires sur le train)	8,4 (6%)
<b>TOTAL</b>	<b>133,6</b> <b>(100%)</b>

La part gouvernementale comprend le maintien de sa subvention couvrant le service de dette des trains de banlieue, soit 18,5 millions de dollars. Les sources prélevées dans la région, soit 89,4 millions de dollars, proviendraient du Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun qui représente une somme de 39,4 millions de dollars et d'une taxe sur l'essence et le carburant diesel perçue sur tout le territoire de la région ou d'un droit sur le stationnement non résidentiel et hors rue. Ces deux sources devront rapporter des revenus de 50 millions de dollars.

Les revenus du Fonds de contribution des automobilistes au transport en commun proviennent d'un droit de 30 \$ sur l'immatriculation des automobilistes. Actuellement, ces revenus sont versés aux trois sociétés de transport. Cette source de financement sera maintenue. Cependant, puisque ces revenus sont perçus à l'échelle de la région métropolitaine, ils devraient être entièrement remis à l'organisme régional.

L'utilisation de la taxe sur l'essence pour financer le transport en commun répondrait à l'objectif de faire contribuer les bénéficiaires indirects des services de transport en commun. Il ne s'agit pas d'une idée nouvelle puisque certaines villes américaines profitent déjà de revenus de taxes sur l'essence pour financer le transport en commun. En mettant les revenus de cette source à la disposition de l'organisme régional, le gouvernement répondrait à une demande que le milieu municipal a déjà formulée.

L'autre avenue serait de verser à l'organisme régional un droit sur le stationnement. Ce droit serait fixé par l'organisme et s'appliquerait aux places de stationnement non résidentiel et hors rue. Le droit sur chaque espace serait le même dans toute la région. Les stationnements incitatifs et quelques catégories de stationnement ne

seraient pas touchés par ce droit. Une telle source permettrait de faire contribuer les automobilistes et les entreprises au financement du transport en commun. En effet, l'accès à une place de stationnement est une condition nécessaire à l'utilisation de la voiture. Le nombre de places de stationnement est étroitement lié à la forme d'urbanisation ou à la présence de bénéficiaires indirects des systèmes de transport.

### ***LE FINANCEMENT DES DÉPENSES D'IMMOBILISATION***

En disposant de sources régionales dont le rendement atteindrait les 90 millions de dollars, l'organisme métropolitain serait en mesure de générer un excédent des revenus sur les dépenses récurrentes d'environ 10 millions de dollars. Cette somme devrait être mise en réserve et utilisée pour financer la part non subventionnée des dépenses d'immobilisation effectuées pour la mise en place des équipements tels les terminus, les stationnements incitatifs et les voies réservées. Les dépenses de réparations majeures sur les deux lignes de train de banlieue devraient également être financées par cette réserve.

Par ailleurs, le Ministère estime que, d'ici 2011, le nombre de déplacements quotidiens pourrait s'accroître de 300 000. La réponse à ces nouveaux besoins devra provenir principalement des réseaux de transport en commun. Ceci nécessiterait des investissements (et des dépenses récurrentes) additionnels notamment de la part de l'organisme régional.

Il conviendra d'associer des contributions municipales à la mise en place de nouveaux équipements et au développement du réseau régional. Puisque le développement de ce réseau nécessitera une étroite collaboration entre l'organisme et les sociétés ou les conseils intermunicipaux de transport, les municipalités seraient, de facto, associées de près aux choix métropolitains en matière d'immobilisation.

Trois critères pourraient être retenus pour établir le niveau des contributions municipales: une contribution per capita, une contribution selon la richesse foncière, ou encore une contribution selon la croissance de l'assiette foncière. Le tableau 6 illustre le rendement de ces différentes options.

**Tableau 6**  
**Rendement de certaines sources destinées à alimenter**  
**un fonds de développement du transport en commun**

Critère	Taux requis pour produire un rendement annuel de 10 M\$	Contribution actuelle au financement du transport en commun
Contribution per capita	2,24 \$	135 \$
Contribution par 100 \$ d'évaluation	0,6 ¢	25 ¢
Pourcentage de la croissance de l'assiette foncière	<i>Voir l'ANNEXE 6</i>	N.S.P.

### **L'ajustement des sources de financement**

Dans l'avenir, le transport en commun devrait être appelé à répondre à l'accroissement des besoins de déplacement dans la région métropolitaine. Sur les plans environnemental et financier, accommoder les nouveaux déplacements par des hausses de capacité sur le réseau routier est une voie difficilement soutenable. Ainsi, à moyen et long termes, les réseaux de transport en commun devront se développer et desservir une clientèle plus nombreuse, notamment sur le réseau métropolitain placé sous la responsabilité de l'organisme régional.

Pour que l'organisme puisse assumer ses responsabilités de manière efficace, il faudra prévoir des mécanismes d'ajustement des revenus. Il apparaît improbable que cet ajustement provienne de la hausse du droit d'immatriculation. Dans l'hypothèse où l'on retiendrait la taxe sur l'essence comme nouvelle source de financement, il serait tout aussi improbable que l'ajustement puisse se faire de ce côté. Quant au droit sur le stationnement ou aux contributions municipales pour les services de trains, il appartiendra au gouvernement de les ajuster, au terme d'une démarche de consultation qui amènera l'organisme à préparer son plan d'entreprise et à le soumettre pour consultation aux intervenants régionaux. Ce plan d'entreprise établira le plan de développement du réseau métropolitain, en conformité avec le plan de transport de la région, et identifiera les besoins financiers qui y correspondent. L'organisme le soumettra par la suite au gouvernement qui pourra, le cas échéant, apporter des ajustements aux sources de financement.

Cela devrait faire en sorte que l'organisme dispose de revenus suffisants et stables à long terme pour s'acquitter de sa mission et contribuer au développement du réseau métropolitain de transport en commun.

## Les conséquences pour les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport

### *DES RESPONSABILITÉS MODIFIÉES*

L'attribution à l'organisme régional de responsabilités à l'égard des trains de banlieue et du réseau métropolitain de transport en commun affectera les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport en commun .

D'abord, ils seront déchargés de la responsabilité de financer l'implantation et l'exploitation des voies réservées, des stationnements incitatifs et des terminus faisant partie du réseau métropolitain. Ils bénéficieront également d'une aide financière pour le transport de passagers sur le réseau métropolitain.

**Tableau 7**  
**Incidences financières de la mise en place de l'organisme régional  
pour les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport**

Organisme	Exploitation des voies réservées, stationnements, terminus	Aide financière au réseau régional	Total
STCUM	2,4 M\$	40,0 M\$ (métro) 6,4 M\$ (autobus)	48,8 M\$
STL	0,8 M\$	1,2 M\$	2,0 M\$
STRSM	2,7 M\$	2,2 M\$	4,9 M\$
CIT	1,3 M\$	1,2 M\$	2,5 M\$
Total	7,2 M\$	50,9 M\$	58,2 M\$

Le versement d'une aide financière liée au réseau régional ne modifie en rien la responsabilité des sociétés et des conseils intermunicipaux de transport à l'égard du déficit d'exploitation des services locaux. Ainsi, la STCUM demeurera responsable du financement du métro et de son réseau d'autobus. La STL, la STRSM et les conseils intermunicipaux de transport conserveront également les responsabilités d'exploiter et de financer leur réseau d'autobus. Les conséquences financières des décisions que prendront les sociétés et les conseils intermunicipaux de transport à l'égard de leur réseau n'affecteront qu'elles-mêmes.

Dans le cas particulier du métro, une nuance doit cependant être apportée. La ville de Longueuil possède une station sur son territoire, mais elle ne contribue d'aucune façon au financement du métro. Avant 1985, la ville de Longueuil assumait, comme les municipalités de la Communauté urbaine de Montréal, une partie du déficit d'exploitation de la STCUM. Le maire de Longueuil siégeait au sein du conseil de la

Communauté urbaine. À cette époque, cependant, le Vieux-Longueuil était desservi par des autobus de la STCUM.

La présence d'une station de métro sur la Rive-Sud évite à certains autobus de la STRSM de devoir franchir le fleuve, ce qui entraîne une réduction des coûts d'opération pour la STRSM dont toutes les villes membres profitent. Ensuite, la présence de la station a entraîné un développement résidentiel et commercial important à proximité. Pour la municipalité de Longueuil, la situation a engendré une croissance de son assiette foncière et des revenus fiscaux.

Par souci d'équité, il convient que Longueuil ou la STRSM participe au financement du métro. Les partenaires concernés disposeront d'un délai raisonnable pour s'entendre sur un mécanisme de contribution. À défaut d'entente, l'organisme régional sera appelé à formuler une proposition qui sera par la suite approuvée par le gouvernement.

Puisqu'il est prévisible que le prolongement du métro à Laval produise les mêmes bénéfices, le mécanisme de contribution retenu pour la station de métro Longueuil s'appliquerait également à Laval, si le métro y était prolongé.

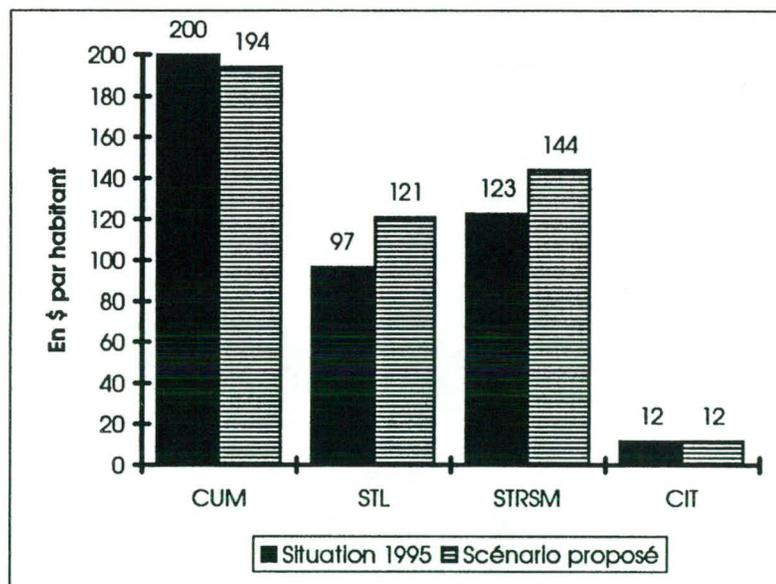
#### *LE PARTAGE DES RECETTES INTERRÉSEAUX*

Le mode de partage des recettes interréseaux devra être modifié et la formule utilisée devrait traduire l'utilisation qui est faite de chacun des réseaux. Le nombre de passagers-km sur chaque réseau est sans doute l'indicateur le plus juste. Le tableau 8 indique les incidences d'une telle clé de partage pour chacune des sociétés.

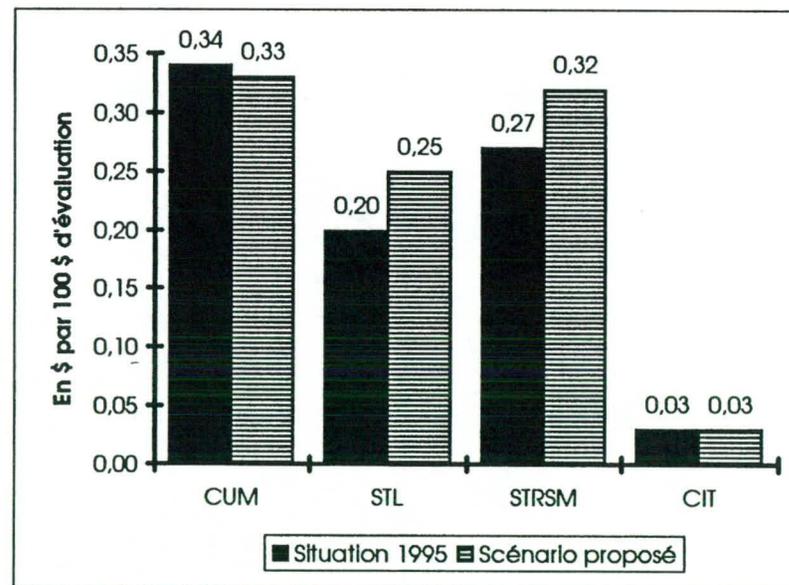
Les recettes interréseaux appartiendront à l'organisme, mais ne seront pas pour lui une source de financement, puisqu'il n'exploite pas les services sur le réseau métropolitain et n'en assume pas les coûts. Son rôle se limitera à fixer les tarifs interréseaux et à répartir les recettes entre les partenaires.

**Graphique 2**  
**Contributions municipales :**  
**comparaison de la situation actuelle avec le scénario proposé**

(en \$ par habitant)



(en \$ par 100 \$ d'évaluation)



**Tableau 8**  
**Répartition des recettes régionales entre les partenaires**  
**(en millions de \$)**

SOCIÉTÉS	Actuel	Selon les passagers-km *	Écart
STCUM	3,3 M\$	15,8 M\$	+12,5 M\$
STL	12,1 M\$	7,2 M\$	-4,9 M\$
STRSM	19,7 M\$	12,1 M\$	-7,6M\$
Total	35,1 M\$	35,1 M \$	-

\* Les données de l'enquête Origine-Destination de 1987 sont utilisées pour calculer les passagers-km et les recettes attribuables à chaque entité. L'organisme régional devra procéder à des enquêtes périodiques pour connaître précisément la consommation sur chaque réseau.

Note : Les conseils intermunicipaux de transport ne sont pas mentionnés car il n'existe pas actuellement d'intégration tarifaire pour leurs usagers. L'établissement de titres intégrés ne devrait toutefois pas affecter le niveau de leurs recettes tarifaires.

## UN NOUVEL ÉQUILIBRE FINANCIER

Les modifications apportées au cadre financier produiront un nouvel équilibre entre les partenaires de la région, qui permettra d'améliorer l'équité du financement des réseaux de transport en commun tout en dotant la région des instruments financiers nécessaires au développement du réseau métropolitain.

Les tableaux synthèses<sup>4</sup> illustrent comment se répartiront les responsabilités et comment les intervenants pourront financer leurs dépenses ou déficits d'exploitation. On remarque que les contributions municipales sont haussées de 4,4 millions de dollars. La situation est toutefois différente pour chacune des sociétés puisque la STCUM voit sa contribution réduite de 10,5 millions de dollars. La STCUM devra toutefois assumer des dépenses croissantes pour la réfection du métro; la part des dépenses non subventionnées s'établira en moyenne à 8 millions de dollars par an au cours des quinze prochaines années. Pour leur part, la STRSM, la STL et les conseils intermunicipaux de transport en commun sont appelés à contribuer davantage. Comme l'indique le graphique ci-contre, l'effort fiscal des contribuables de la Communauté urbaine de Montréal, exprimé en dollars par habitant, demeure toutefois nettement supérieur à celui de ses partenaires.

<sup>4</sup> Voir l'annexe 6

## Une mise en place progressive

Le nouveau cadre institutionnel et financier devra être en fonction dès le 1<sup>er</sup> janvier 1996. Il est néanmoins possible de mettre en place progressivement le nouveau partage des recettes tarifaires interréseaux de manière à permettre aux partenaires de s'ajuster progressivement. Ce scénario de transition permettrait de rééquilibrer progressivement les contributions municipales laissant ainsi davantage de temps aux municipalités pour s'ajuster à l'effort additionnel qu'elles devront consentir.

La transition proposée s'étend sur trois années et s'opérerait comme suit : d'abord, la première année, les recettes interréseaux seraient partagées selon le lieu de résidence, puis la seconde année, à 50% selon le lieu de résidence et 50% selon les passagers-km et enfin à 100% selon les passagers-km, la troisième année.

**Tableau 9**  
**Scénario de mise en place du nouvel encadrement**  
**institutionnel et financier pour le transport en commun**  
**(Base de référence: budget 1995)**

	STCUM	STL	STRSM	CIT	Total	Sources régionales
<b>Actuel</b>	354,4 M\$	30,5 M\$	42,6 M\$	8,1 M\$	435,6 M\$	39 M\$
\$/habitant	200 \$	97 \$	123 \$	12 \$		
\$/100	0,34 \$	0,20 \$	0,27 \$	0,03 \$		
<b>Année 1</b>	356,4 M\$	33,1 M\$	42,4 M\$	8,2 M\$	440,1 M\$	89,4 M\$
\$/habitant	201 \$	105 \$	123 \$	12 \$		
\$/100	0,34 \$	0,22 \$	0,27 \$	0,03 \$		
<b>Année 2</b>	350,2 M\$	35,5 M\$	46,2 M\$	8,2 M\$	440,1 M\$	89,4 M\$
\$/habitant	197 \$	113 \$	134 \$	12 \$		
\$/100	0,34 \$	0,24 \$	0,30 \$	0,03 \$		
<b>Année 3</b>	343,9 M\$	37,9 M\$	50,1 M\$	8,2 M\$	440,1 M\$	89,4 M\$
\$/habitant	194 \$	121 \$	145 \$	12 \$		
\$/100	0,33 \$	0,25 \$	0,32 \$	0,03 \$		

## Conclusion

---

Pendant plusieurs années, le gouvernement a comblé les lacunes d'un cadre institutionnel et financier mal adapté à l'agrandissement du territoire urbanisé et à ses conséquences sur les déplacements. Des subventions ont été versées et différents investissements ont été faits pour soutenir un système de transport qui s'adapte mieux à la nouvelle dynamique des déplacements à l'échelle régionale.

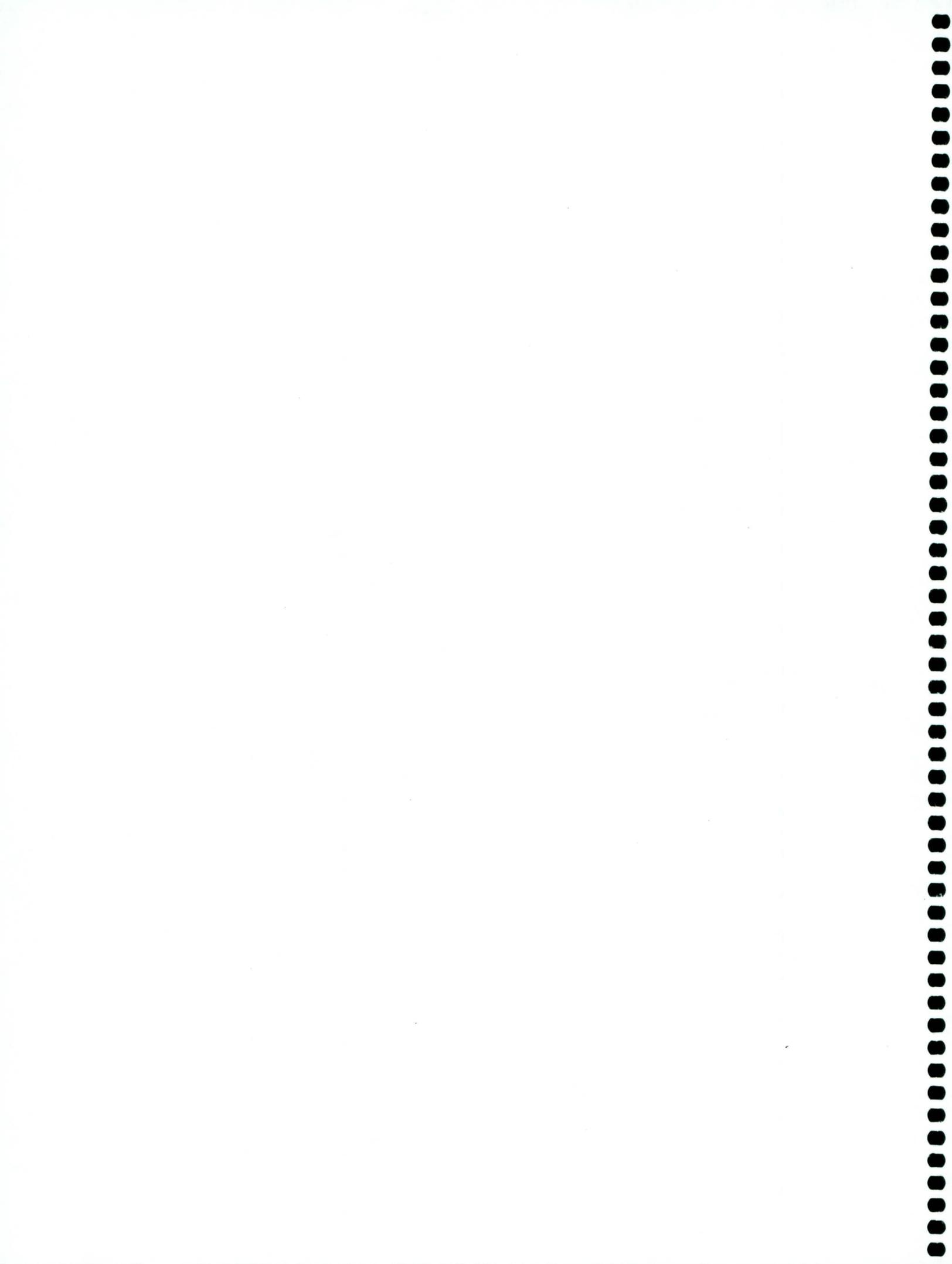
La fin des subventions gouvernementales, le 31 décembre 1995, remet en question cet arrangement. La réalité des liens socio-économiques qui se sont tissés à l'intérieur de la région force elle aussi une redéfinition des rôles des différents partenaires.

En raison de la congestion existante et de la pression grandissante sur les axes routiers, il importe que des solutions aux besoins de déplacement des personnes soient planifiées et mises en œuvre au cours des prochains mois, en considérant tant l'usage de l'automobile que celui du transport en commun, et ce, selon une approche régionale.

Comment y parvenir, quand le morcellement de l'organisation et du financement vient limiter la mise en place de nouveaux services ou équipements régionaux et multiplier les stratégies commerciales ? À l'instar du système autoroutier, qui est planifié et géré dans une optique métropolitaine et qui offre à ses utilisateurs un réseau intégré, la planification et la coordination des services de transport en commun dans une perspective similaire doivent devenir une priorité pour la région, afin que l'existence de réseaux distincts n'occasionne plus d'inconvénients aux usagers.

À cette fin, un nouveau cadre institutionnel et financier du transport des personnes sera mis en place dès le 1<sup>er</sup> janvier 1996. Ce nouveau cadre comporte, au premier chef, la création d'un organisme régional qui aura la responsabilité du réseau régional de transport des personnes, réseau qu'utilisent les citoyens de l'ensemble de la région. L'organisme décidera du développement du réseau régional et il en soutiendra financièrement l'exploitation au moyen de ressources perçues dans la région. L'organisme collaborera étroitement avec les municipalités et avec les responsables des réseaux de transport en commun en vue d'assurer la complémentarité des différents systèmes de transport.

Ce nouvel encadrement est indispensable pour assurer l'équité entre les différents partenaires et l'efficacité, voire l'efficience des déplacements à l'intérieur de la région métropolitaine. Cette approche apparaît la mieux adaptée aux besoins des citoyens et des entreprises.



## **Annexe 1**

---

**Municipalités comprises dans la région  
métropolitaine de recensement**



**Municipalités comprises dans la région métropolitaine  
de recensement de Montréal en 1991**

Anjou, V	Lachine, V	Saint-Bruno-de-Montarville, V
Baie-d'Urfé, V	Laval, V	Saint-Constant, V
Beaconsfield, V	Le Gardeur, V	Saint-Eustache, V
Beauharnois, V	LeMoyne, V	Saint-Hubert, V
Beloeil, V	Longueuil, V	Saint-Isidore, P
Blainville, V	Lorraine, V	Saint-Joseph-du-Lac, P
Bois-des-Filion, V	Maple Grove, V	Saint-Lambert, V
Boisbriand, V	Mascouche, V	Saint-Laurent, V
Boucherville, V	McMasterville, VL	Saint-Lazare, P
Brossard, V	Melocheville, VL	Saint-Léonard, V
Candiac, V	Mercier, V	Saint-Mathias-sur-Richelieu, P
Carignan, V	Mirabel, V	Saint-Mathieu, SD
Chambly, V	Mont-Royal, V	Saint-Mathieu-de-Beloeil, P
Charlemagne, V	Montréal, V	Saint-Philippe, P
Châteauguay, V	Montréal-Est, V	Saint-Pierre, V
Côte-Saint-Luc, C	Montréal-Nord, V	Saint-Placide, P
Delson, V	Montréal-Ouest, V	Saint-Placide, VL
Deux-Montagnes, V	Mont-Saint-Hilaire, V	Saint-Raphaël-de-l'Île-Bizard, P
Dollard-des-Ormeaux, V	Notre-Dame-de-Bon-Secours, SD	Saint-Sulpice, P
Dorion, V	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, P	Sainte-Anne-de-Bellevue, V
Dorval, C	Oka, SD	Sainte-Anne-des-Plaines, V
Greenfield Park, V	Oka, P	Sainte-Catherine, V
Hampstead, V	Otterburn Park, V	Sainte-Geneviève, V
Hudson, V	Outremont, V	Sainte-Julie, V
Kahnawake, R	Pierrefonds, V	Sainte-Marthe-sur-le-Lac, V
Kanesatake, R	Pincourt, V	Sainte-Thérèse, V
Kirkland, V	Pointe-Calumet, VL	Senneville, VL
Léry, V	Pointe-Claire, V	Terrasse-Vaudreuil, SD
L'Île-Cadieux, V	Pointe-des-Cascades, VL	Terrebonne, V
L'Île-Dorval, V	Repentigny, V	Varenes, V
L'Île-Perrot, V	Richelieu, V	Vaudreuil, V
La Plaine, P	Rosemère, V	Vaudreuil-sur-le-Lac, VL
La Prairie, V	Roxboro, V	Verdun, V
LaSalle, V	Saint-Amable, SD	Westmount, V
Lachenaie, V	Saint-Basile-le-Grand, V	

Source : Statistique Canada

V : ville; VL : village; P : paroisse; SD : sans désignation; R : réserve.



## Annexe 2

---

Équipements de nature régionale  
pris en charge par l'organisme métropolitain



**Équipements de nature régionale pris en charge  
par l'organisme métropolitain**

**TERMINUS**

STL Henri-Bourassa  
STCUM Henri-Bourassa  
Radisson  
STRSM Centre-ville  
STRSM Longueuil  
STRSM Brossard  
Angrignon

**VOIES RÉSERVÉES**

Pont Viau  
Pie IX  
Parc-Lévesque-Côte-des-Neiges  
Newman  
Sherbrooke  
Route 132 (Pont Mercier)  
Pont Champlain

**STATIONNEMENTS INCITATIFS**

Sherbrooke  
Radisson  
Namur  
Angrignon  
Brossard  
St-Hubert



## **Annexe 3**

---

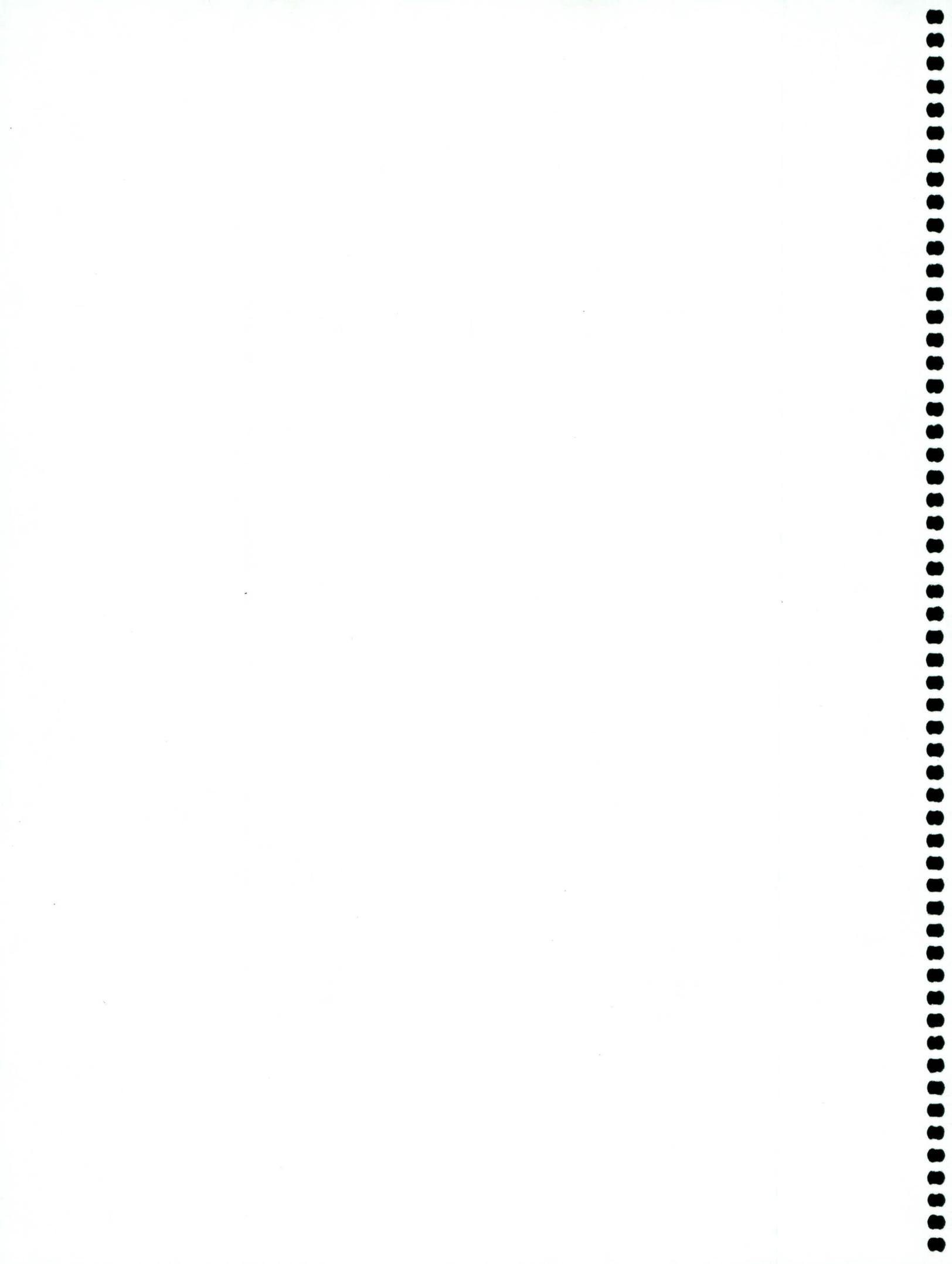
### **Volume des déplacements sur les axes du réseau régional**



**Volume des déplacements  
sur les axes du réseau régional**

	<b>VOLUME ANNUEL*</b>
<b>STCUM</b>	
Pie IX	1 250 000
Parc	3 025 000
Côte-des-Neiges	2 800 000
Lévesque	500 000
Sherbrooke	2 742 250
Newman	2 500 000
<b>Total</b>	<b>12 817 250</b>
<b>STRSM</b>	
Pont Champlain	<b>4 425 000</b>
<b>STL</b>	
Pont Viau	<b>2 350 000</b>
<b>COURONNE NORD</b>	
Pont Viau	100 000
Sherbrooke	136 500
<b>Total</b>	<b>236 500</b>
<b>COURONNE SUD</b>	
Pont Champlain	1 350 000
Route 132 (Pont Mercier)	800 000
Newman	
<b>Total</b>	<b>2 150 000</b>
<b>MÉTRO</b>	
Achalandage	<b>200 000 000</b>

\* Évaluation préliminaire du ministère des Transports du Québec à partir de données et informations obtenues des organismes de transport



## **Annexe 4**

---

### **Contributions municipales au financement des trains de banlieue**



## Contributions municipales au financement des trains de banlieue : exemples de formules de partage

### PARTAGE ENTRE LES GRANDS SECTEURS

#### LIGNE RIGAUD

	OFFRE DE SERVICE				50% OFFRE DE SERVICE / 50 % ACHALANDAGE			
	Places-km	Départs-stations	Voitures-km	Trains-km	Places-km Achalandage	Dép.-stations Achalandage	Voitures-km Achalandage	Trains-km Achalandage
CUM	6 331 701 \$	6 675 789 \$	6 481 119 \$	6 744 138 \$	6 932 218 \$	7 104 262 \$	7 006 922 \$	7 138 437 \$
LAVAL	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
STRSM	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
MUNICIPALITÉS EXTÉRIEURES	1 788 299 \$	1 444 211 \$	1 638 881 \$	1 375 862 \$	1 187 782 \$	1 015 738 \$	1 113 078 \$	981 563 \$
<b>TOTAL</b>	<b>8 120 000 \$</b>	<b>8 120 000 \$</b>	<b>8 120 000 \$</b>	<b>8 120 000 \$</b>				

Source : Compilation MTQ.

### PARTAGE ENTRE LES MUNICIPALITÉS EXTÉRIEURES (1)

(Contribution basée sur les places-km)

	Évaluation foncière uniformisée 1994		Contribution municipale
Vaudreuil/Dorion	969 368 000 \$	27,2 %	486 984 \$
St-Lazare	583 329 000 \$	16,4 %	293 049 \$
Hudson	390 582 000 \$	11,0 %	196 218 \$
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	358 894 000 \$	10,1 %	180 299 \$
Pincourt	353 217 000 \$	9,9 %	177 446 \$
L'Île-Perrot	350 824 000 \$	9,9 %	176 245 \$
Ste-Madeleine-de-Rigaud	246 549 000 \$	6,9 %	123 860 \$
Rigaud	125 587 000 \$	3,5 %	63 092 \$
Terrasse-Vaudreuil	70 792 000 \$	2,0 %	35 564 \$
Vaudreuil-sur-le-Lac	57 842 000 \$	1,6 %	29 058 \$
Pointe-des-Cascades	30 701 000 \$	0,9 %	15 423 \$
L'Île-Cadieux	22 018 000 \$	0,6 %	11 061 \$
<b>TOTAL</b>	<b>3 559 703 000 \$</b>	<b>100 %</b>	<b>1 788 299 \$</b>

Sources : Évaluation foncière des municipalités du Québec, exercice financier 1994, MAM.

(1) Cette liste a été dressée pour fins de simulation et de consultation; la liste définitive sera établie après consultation.

## Contributions municipales au financement des trains de banlieue : exemples de formules de partage

### PARTAGE ENTRE LES GRANDS SECTEURS

#### LIGNE DEUX-MONTAGNES (MODERNISÉE)

	OFFRE DE SERVICE				50% OFFRE DE SERVICE/50% ACHALANDAGE			
	Places-km	Départs-stations	Voitures-km	Trains-km	Places-km Achalandage	Dép.-stations Achalandage	Voitures-km Achalandage	Trains-km
CUM	7 375 413 \$	6 320 897 \$	7 362 223 \$	7 341 727 \$	7 413 529 \$	6 886 271 \$	7 406 934 \$	7 396 686 \$
LAVAL	997 821 \$	1 439 551 \$	1 005 035 \$	1 016 243 \$	872 169 \$	1 093 034 \$	875 776 \$	881 380 \$
STRSM	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
MUNICIPALITÉS EXTÉRIEURES	826 766 \$	1 439 551 \$	832 742 \$	842 030 \$	914 302 \$	1 220 695 \$	917 290 \$	921 934 \$
<b>TOTAL</b>	<b>9 200 000 \$</b>	<b>9 200 000 \$</b>	<b>9 200 000 \$</b>	<b>9 200 000 \$</b>				

Source : Compilation MTQ.

### PARTAGE ENTRE LES MUNICIPALITÉS EXTÉRIEURES <sup>(1)</sup>

*(Contribution basée sur les places-km)*

	Évaluation foncière uniformisée (1994)		Contribution municipale
St-Eustache	1 548 098 000 \$	58,0 %	479 120 \$
Deux-Montagnes	491 835 000 \$	18,4 %	152 218 \$
Ste-Marthe-sur-le-Lac	300 390 000 \$	11,2 %	92 968 \$
St-Joseph-du-Lac	184 618 000 \$	5,5 %	57 137 \$
Pointe-Calumet	146 444 000 \$	6,9 %	45 323 \$
<b>TOTAL</b>	<b>2 671 385 000 \$</b>	<b>100 %</b>	<b>826 766 \$</b>

Sources : Évaluation foncière des municipalités du Québec, exercice financier 1994, MAM.

(1) Cette liste a été dressée pour fins de simulation et de consultation; la liste définitive sera établie après consultation.

## Annexe 5

---

### Partage de la croissance de l'assiette foncière



## Partage de la croissance de l'assiette foncière

Chaque année, la richesse foncière évolue généralement à la hausse. Deux phénomènes expliquent cette croissance : la hausse des valeurs sur le marché et le développement immobilier. L'expérience de l'agglomération Minneapolis/St-Paul montre qu'il est possible de mettre en place un mécanisme permettant de partager la croissance de cette richesse entre les municipalités de la région.

Depuis vingt ans, les municipalités de la région Minneapolis/St-Paul partagent une partie des revenus fiscaux découlant de la croissance de l'assiette foncière. Le mécanisme utilisé (*Tax Base Sharing*) permet de partager entre toutes les municipalités de la région l'augmentation de la base fiscale. En vigueur depuis 1974, cette expérience regroupe 300 unités de taxation dans 7 comtés. La formule mise en place vise à partager 40 % de la croissance de la richesse foncière.

Appliqué à la région de Montréal de 1985 à 1992, ce mécanisme aurait généré un «fonds» de 170,6 millions de dollars si 10 % de la croissance de la richesse avait été partagée (voir le tableau de la page suivante). En raison du caractère cumulatif d'un tel mécanisme, les sommes partagées peuvent devenir très importantes.

Il est possible d'utiliser les fonds générés par cette formule à des fins de péréquation entre les municipalités de la région, ou pour alimenter un fonds de développement destiné à financer les dépenses d'immobilisation liées à la mise en place d'équipements et d'infrastructures métropolitaines. L'idée de verser les sommes dans un fonds de développement a l'avantage de favoriser l'émergence d'un esprit régional et d'une vision à long terme du développement de la région.

Une telle formule possède également d'autres avantages. Seule la croissance de la richesse est mise en commun, et non les revenus fiscaux actuels des municipalités. Le caractère progressif et cumulatif du mécanisme en atténue les impacts sur chacun tout en permettant à la région de dégager des sommes importantes. Enfin, toute la région peut profiter, en partie, du développement sur le territoire des municipalités périphériques, qui se développent plus rapidement.

**Évaluation de l'impact du partage de 10 % de la croissance  
de l'assiette foncière dans la région de Montréal**

**1985-1991  
(Pour l'ensemble de la région, année par année)**

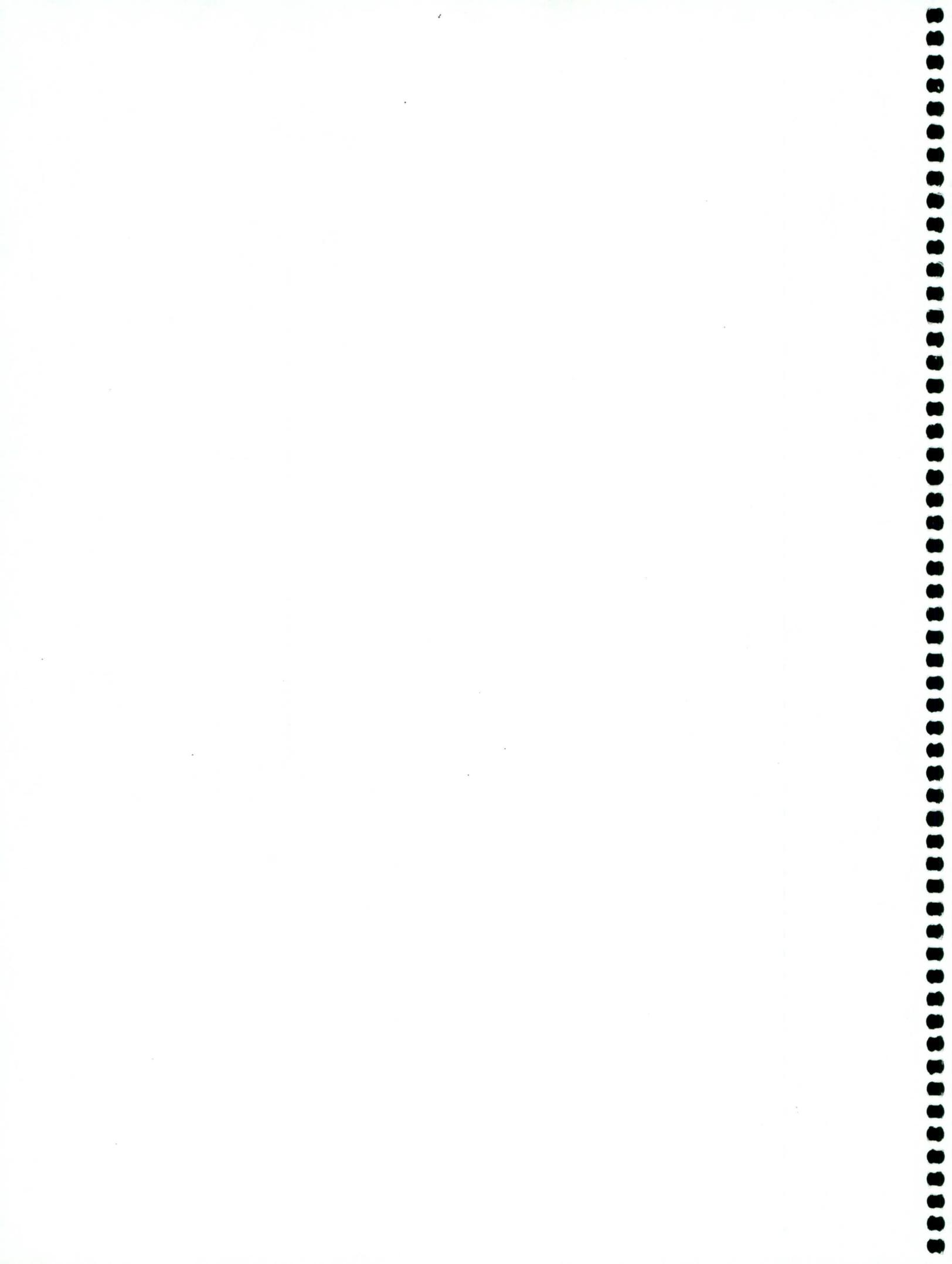
	<b>1985</b>	<b>1986</b>	<b>1987</b>	<b>1988</b>	<b>1989</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>
Pourcentage de l'assiette fiscale sujette à la taxe régionale (%)	0,7	1,6	2,6	4,2	5,1	5,6	6,0
Taux de la taxe régionale, par 100 \$ d'évaluation foncière uniformisée	2,83	2,77	2,60	2,19	2,00	1,90	1,90
Recettes régionales totales (000 \$)	12 608	28 097	54 146	94 897	124 485	147 124	170 699
Montant des recettes régionales totales redistribué aux municipalités (000 \$)	11 978	26 692	51 439	90 152	118 260	139 768	162 164
Montant des recettes régionales totales versé au fonds régional de développement (000 \$)	630	1 405	2 707	4 745	6 224	7 356	8 535

## **Annexe 6**

---

**Financement du transport en commun :  
contribution des partenaires**

**Tableaux synthèses**



**FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN  
CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**

**Tableau synthèse  
(Base de référence : budget 1995)  
(Année 1)**

	Situation actuelle (budget 95)	Scénario proposé		
		Sociétés et CIT	Organisme métropolitain	Total
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>				
<b>1.0 LES DÉPENSES</b>				
1.1 Réseaux autobus et métro	1024,3	966,1	58,2	1024,3
1.2 Train de banlieue	68,9	0	61,8	61,8
1.2 Fonctionnement de l'organisme métropolitain	0,6		3,5	3,5
<b>TOTAL</b>	<b>1093,8</b>	<b>966,1</b>	<b>123,5</b>	<b>1089,6</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>				
<b>2.0 LES REVENUS AUTONOMES</b>				
2.1 Revenus locaux	318,9	318,9		318,9
2.2 Recettes de la carte régionale	35,1	35,1		35,1
2.3 Revenus train	6,6	0	8,4	8,4
Total	360,6	354	8,4	362,4
<b>3.0 LES SUBVENTIONS GOUVERNEMENTALES</b>				
3.1 Réseau autobus et métro				
- Immobilisation réseau autobus et métro	153	153		153
- Exploitation CIT et transport adapté	36,3	36,3		36,3
- Subvention au CMTC	30,9			0
3.2 Réseau des trains de banlieue				
- Immobilisation train	18,5	0	18,5	18,5
- Subvention à l'exploitation du train	19,4			0
Total	258,1	189,3	18,5	207,8
<b>4.0 LES PRÉLÈVEMENTS RÉGIONAUX</b>				
4.1 Immatriculation	39,4	0	39,4	39,4
4.2 Stationnement, essence			50,0	50,0
Total	39,4	0	89,4	89,4
<b>5.0 LES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES</b>				0
5.1 Réseaux autobus et métro	411,2	422,8		422,8
5.2 Services de trains de banlieue	24,5		17,3	17,3
Total	435,7	422,8	17,3	440,1
<b>TOTAL</b>	<b>1093,8</b>	<b>966,1</b>	<b>133,6</b>	<b>1099,7</b>
<b>Excédent (fonds de réserve)</b>			<b>10,1</b>	<b>10,1</b>

Un tableau similaire pour chaque société, CIT et municipalité apparaît après les notes complémentaires de la présente annexe.

Le tableau suivant indique comment se répartissent les dépenses reliées aux équipements métropolitains et l'aide financière accordée. Le total des colonnes correspond aux responsabilités financières assumées par l'organisme métropolitain.

Organisme	Exploitation des voies réservées, stationnements, terminus	Aide financière au réseau métropolitain	Total
STCUM	2,4 M\$	40 M\$ (métro) 6,4 M\$ (autobus)	48,9 M\$
STL	0,8 M\$	1,2 M\$	2 M\$
STRSM	2,7 M\$	2,2 M\$	4,9 M\$
CIT	1,3 M\$	1,2 M\$	2,5 M\$
Total	7,2 M\$	51 M\$	58,2 M\$

N.B. L'arrondissement fait en sorte que parfois la somme des éléments ne correspond pas au total indiqué dans les tableaux.

### Les dépenses (suite)

#### 1.2 Train de banlieue

	Actuel	Proposé	
		Sociétés	Organisme métropolitain
	(en millions de \$)		
- exploitation	50,4	0	43,3
- service de dette	18,5	0	18,5
<b>TOTAL</b>	<b>68,9</b>	<b>0</b>	<b>61,8</b>

L'organisme métropolitain assumera la responsabilité de gérer et de financer les services de trains de banlieue. La STCUM est donc déchargée de cette responsabilité. La réduction des dépenses d'exploitation est due à la modernisation du train de Deux-Montagnes.

## Notes complémentaires au tableau synthèse

### 1.0 Les dépenses

La mise en place du nouveau cadre institutionnel et financier modifiera les responsabilités financières des sociétés, des CIT et de l'organisme métropolitain. Les impacts prévus sont les suivants :

#### 1.1 Réseaux autobus et métro

	Actuel	Proposé		Total
		Société et CIT	Organisme Métropolitain	
		(en millions de \$)		
STCUM	814,9	766,0	48,9	814,9
STL	66,2	64,2	2,0	66,2
STRSM	97,9	93,0	4,9	97,9
CIT	45,3	43,8	2,5	45,3
Total	1024,3	966,1	58,2	1024,3

Selon la réforme proposée, l'organisme métropolitain assume des dépenses liées aux réseaux autobus et métro en prenant en charge les voies réservées, stationnements incitatifs et terminus à vocation régionale et en soutenant financièrement le réseau régional par une aide de 0,50 \$/déplacement pour les services en autobus et de 0,20 \$/ déplacement pour le service du métro.

Par exemple, dans le cas de la STCUM, l'organisme métropolitain assume des dépenses totalisant 48,9 M\$. Globalement, les dépenses de la STCUM seront toujours à 814,9 M\$, mais elle en assumera seulement 766 M\$.

### 1.3 Frais de fonctionnement

Les frais de fonctionnement du CMTC s'élèvent, en 1995, à 600 000 \$. Compte tenu que l'organisme métropolitain se verra attribuer d'importantes responsabilités, cela nécessitera l'embauche d'une vingtaine de personnes à temps plein. Les frais de fonctionnement devraient donc passer à 3,5 M\$.

Le surplus des revenus sur les dépenses devra être versé dans un Fonds de réserve qui servira à financer les réparations majeures sur les trains de banlieue, le remplacement du matériel roulant du train et la mise en place de nouveaux équipements et services associés au réseau métropolitain.

## 2.0 Les revenus autonomes

### 2.1 Revenus locaux:

Ces revenus demeureront inchangés. Il s'agit des recettes tarifaires provenant de la vente de titres locaux (carte, billet et espèce) et des autres revenus autonomes (publicité, transport nolisé, etc.).

### 2.2 Recettes de la carte régionale:

Les recettes de la carte régionale demeureront les mêmes, comme l'indique le tableau synthèse. Cependant, la modification de la formule de partage des recettes aura des impacts importants pour les sociétés. Comme l'indique le tableau suivant, le passage du lieu de résidence comme clé de partage à la consommation en terme de passagers-km procurera à la STCUM un gain de 12,5 M\$.

Il importe de noter que les recettes de la carte régionale ne sont pas conservées par l'organisme métropolitain. Elles sont entièrement remises aux sociétés de transport.

Les CIT ne sont pas inclus dans ce tableau puisqu'ils n'offrent pas actuellement de titres intégrés. Lorsque les CIT bénéficieront de l'intégration tarifaire, seule la STCUM sera affectée puisque son réseau est celui que la grande majorité des usagers des CIT utilisent en deuxième lieu. Notons que la STCUM sera alors affectée dans ses recettes locales, puisque la clientèle des CIT empruntant le réseau de la STCUM paie présentement le plein tarif. L'impact devrait être plutôt faible.

ANNEE 3  
Actuel    Proposé    Écart

(en millions de \$)

#### Recettes de la carte régionale:

STCUM	3,3	15,8	12,5
STL	12,1	7,2	(4,9)
STRSM	19,7	12,1	(7,6)
Total	35,1	35,1	-

N.B. Le partage des recettes sera modifié progressivement. Les résultats indiqués ici sont ceux de la troisième année de la mise en place du nouveau cadre institutionnel et financier.

Les recettes-passagers provenant des services de trains de banlieue appartiennent à l'autorité métropolitaine et non plus à la STCUM. En 1995, en raison des travaux de modernisation sur la ligne Deux-Montagnes, les revenus sont plus faibles. Une fois les travaux terminés et le service revenu à la normale, les recettes devraient se situer à 8,4 M\$. Le ministère des Transports estime que l'amélioration du temps de déplacement suite à la modernisation devrait générer une hausse de l'achalandage, et par conséquent des recettes. Pour les années subséquentes, les recettes tarifaires devraient donc être supérieures à 8,4 M\$ et atteindre en 1998 environ 12,2 M\$.

### 2.3 Revenus train:

	Actuel	ANNEE 1 Proposé	Écart
(en millions de \$)			
STCUM	6,6	0	(6,6)
Organisme métropolitain	0	8,4	8,4

### 3.0 Les subventions gouvernementales

#### 3.1 Réseau autobus et métro

##### Immobilisations

L'aide gouvernementale aux dépenses d'immobilisation est maintenue. La réforme proposée n'affecte ni les taux de subvention ni le type de dépenses admissibles. Annuellement, le ministère des Transports devrait donc verser environ 153 M\$ aux trois sociétés de transport.

##### Exploitation CIT et transport adapté

L'aide gouvernementale aux CIT et aux municipalités et le programme d'aide au transport adapté sont maintenus. Cela représente, sur la base des budgets 1995, une somme de 36,3 M\$.

- 3.1 Réseau autobus et métro: Subvention au CMTC  
 3.2 Réseau des trains de banlieue: subvention à l'exploitation du train

Le premier janvier 1996, les subventions au CMTC et au déficit résiduel de la ligne de train Deux-Montagnes prendront fin. Ces subventions sont actuellement versées à la STCUM et elles totalisent 50 M\$.

	Actuel	Proposé
(en millions de \$)		
- CMTC	31	0
- Train de banlieue	19	0

#### 4.0 Les prélèvements régionaux

Pour que l'organisme métropolitain puisse assumer ses responsabilités, le gouvernement met à sa disposition certaines sources de financement. Celles-ci lui procureront des revenus d'environ 90 M\$.

#### 4.1 Immatriculation

Les revenus du Fonds de contributions des automobilistes au financement du transport en commun (la cotisation spéciale de 30 \$ par véhicule) sera remise à l'organisme métropolitain, plutôt qu'aux sociétés de transport comme c'est le cas actuellement. Pour l'année 1995, les sociétés de transport ont prévu des revenus de 39,4 M\$. Le tableau suivant indique l'impact de ce changement pour chaque société.

	Actuel	Proposé
(en millions de \$)		
<b>- Revenus de l'immatriculation:</b>		
STCUM	31	0
STL	3,5	0
STRSM	4,9	0
Organisme métropolitain	0	39,4
<b>TOTAL</b>	<b>39,4</b>	<b>39,4</b>

## 4.2 Stationnement et essence

Le gouvernement identifie deux autres sources pour combler les besoins financiers de l'organisme métropolitain. Il s'agit d'une taxe sur l'essence et d'un droit sur le stationnement. Ces deux sources devraient permettre d'amasser des revenus de 50 M\$. Le tableau suivant indique les rendements de chacune des deux sources.

	Actuel	Proposé	Rendement
	(en millions de \$)		
- Stationnement:	0	??	(10 \$/pl.=8 M\$)
- Essence & diesel:	0	??	(1¢/litre=40 M\$)
- Total:	0	50 M\$	

## 5.0 Les contributions municipales

### 5.1 Réseaux autobus et métro

Les municipalités verront leurs contributions pour les réseaux autobus et métro passer de 411,2 M\$ à 422,8 M\$ sur la base des budgets 1995. Ce résultat est obtenu en soustrayant des dépenses totales sous la responsabilité des sociétés et CIT (966,1 M\$), les revenus autonomes (354 M\$) et les subventions (189,3 M\$). Le tableau suivant présente les résultats par intervenant.

<b>SCÉNARIO DE MISE EN PLACE DU NOUVEL ENCADREMENT INSTITUTIONNEL ET FINANCIER POUR LE TRANSPORT EN COMMUN</b>						
<b>(Base de référence: budget 1995)</b>						
	<b>STCUM</b>	<b>STL</b>	<b>STRSM</b>	<b>CIT (1)</b>	<b>Total</b>	<b>Sources régionales</b>
<b>Actuel</b>	354,4 M\$	30,5 M\$	42,6 M\$	8,1 M\$	435,6 M\$	39 M\$
<b>\$/habitant</b>	200 \$	97 \$	123 \$	12 \$		
<b>\$/100</b>	0,34 \$	0,20 \$	0,27 \$	0,03 \$		
<b>Année 1</b>	356,4 M\$	33,1 M\$	42,4 M\$	8,2 M\$	440,1 M\$	89,4 M\$
<b>\$/habitant</b>	201 \$	105 \$	123 \$	12 \$		
<b>\$/100</b>	0,34 \$	0,22 \$	0,27 \$	0,03 \$		
<b>Année 2</b>	350,2 M\$	35,5 M\$	46,2 M\$	8,2 M\$	440,1 M\$	89,4 M\$
<b>\$/habitant</b>	197 \$	113 \$	134 \$	12 \$		
<b>\$/100</b>	0,34 \$	0,24 \$	0,30 \$	0,03 \$		
<b>Année 3</b>	343,9 M\$	37,9 M\$	50,1 M\$	8,2 M\$	440,1 M\$	89,4 M\$
<b>\$/habitant</b>	194 \$	121 \$	145 \$	12 \$		
<b>\$/100</b>	0,33 \$	0,25 \$	0,32 \$	0,03 \$		

(1) Compte tenu des mécanismes du programme d'aide aux OMIT, la somme des effets sur chacun des CIT présentés ultérieurement dans la présente annexe, pourrait ne pas correspondre à l'effet global présenté ici.

Ce scénario de mise en place prévoit un «phasage» sur trois ans de l'évolution des recettes du train et du partage des recettes régionales.

- La première année, les recettes régionales sont partagées selon la formule actuelle et les recettes du train augmentent du tiers.

- La seconde année, les recettes régionales sont partagées à 50% selon le lieu de résidence et à 50% selon la consommation effectuée sur chaque réseau<sup>1</sup>, et les recettes du train augmentent des deux tiers.
- La troisième année, les recettes régionales sont partagées selon la consommation et les recettes du train atteignent l'objectif prévu de 12,2 M\$.

## 5.2 Services de trains de banlieue

Les municipalités seront appelées à contribuer au financement des services de train de banlieue. Leur contribution sera de 17,3 M\$ sur la base des budgets de 1995. Il s'agit d'une réduction de leur fardeau de 7,2 M\$.

Le déficit résiduel de l'exploitation des lignes de train (17,6 M\$) est assumé par l'organisme métropolitain et financé par les prélèvements régionaux. Ce déficit résiduel s'obtient de la manière suivante:

Dépenses totales	61,8 M\$
moins recettes-passagers	8,4 M\$
moins subvention immobilisation	18,5 M\$
moins contributions municipales	17,3 M\$
<b>= Déficit résiduel:</b>	<b>17,6 M\$</b>

Le tableau suivant présente les effets globaux de la réforme du cadre institutionnel et financier sur les contributions municipales.

	Contributions municipales	
	Actuel	Proposé
	(en millions de \$)	
5.1 Autobus et métro	411,2	422,8
5.2 Train de banlieue	24,5	17,3
<b>TOTAL:</b>	<b>435,7</b>	<b>440,1</b>

<sup>1</sup> La consommation correspond aux passagers-kilomètres effectués sur chacun des réseaux.

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DE LA STCUM**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)  
 (Année 3)

	Situation actuelle (budget 95) (M \$)	Situation proposée  (M \$)
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
1.0 Les dépenses		
1.1 - Réseaux autobus et métro	814,9	814,9
1.2 - Train de banlieue	68,9	13,7
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine	0,3	
<b>TOTAL</b>	<b>884,1</b>	<b>828,6</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
2.0 Les revenus autonomes		
2.1 - Revenus locaux	265,5	265,5
2.2 - Recettes de la carte régionale	3,3	15,8
2.3 - Revenus train	6,6	0
Total	275,4	281,3
3.0 Les subventions gouvernementales		
3.1 Réseau autobus et métro		
- Immobilisation réseau métro et bus	137,5	137,5
- Exploitation CIT et transport adapté	17	17
- Subvention au CMTC	30,9	
3.2 Réseau des trains de banlieue		
- Immobilisation train	18,5	0
- Subvention à l'exploitation du train	19,4	
Total	223,3	154,5
4.0 Les sources régionales		
4.1 - Immatriculation	31	0
4.2 - Aide de l'autorité métropolitaine		48,9
Total	31	48,9
5.0 Les contributions municipales		
5.1 - Réseaux autobus métro	329,9	330,2
5.2 - Services de train de banlieue	24,5	13,7
Total	354,4	343,9
<b>TOTAL</b>	<b>884,1</b>	<b>828,6</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DE LA STL**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)  
 (Année 3)

	Situation actuelle (budget 95) (M \$)	Situation proposée  (M \$)
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
1.0 Les dépenses		
1.1 - Réseaux autobus et métro	66,2	66,2
1.2 - Train de banlieue		1,1
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine	0,1	
<b>TOTAL</b>	<b>66,3</b>	<b>67,3</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
2.0 Les revenus autonomes		
2.1 - Revenus locaux	13,6	13,6
2.2 - Recettes de la carte régionale	12,1	7,2
2.3 - Revenus train		
Total	25,7	20,8
3.0 Les subventions gouvernementales		
3.1 Réseau autobus et métro		
- Immobilisation réseau métro et bus	4,5	4,5
- Exploitation CIT et transport adapté	2	2
- Subvention au CMTC		
3.2 Réseau des trains de banlieue		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	6,5	6,5
4.0 Les sources régionales		
4.1 - Immatriculation	3,5	0
4.2 - Aide de l'autorité métropolitaine		2
Total	3,5	2
5.0 Les contributions municipales		
5.1 - Réseaux autobus métro	30,6	36,9
5.2 - Services de train de banlieue		1,1
Total	30,6	38
<b>TOTAL</b>	<b>66,3</b>	<b>67,3</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DE LA STRSM**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)  
 (Année 3)

	Situation actuelle (budget 95) (M \$)	Situation proposée  (M \$)
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
<b>1.0 Les dépenses</b>		
1.1 - Réseaux autobus et métro	97,9	97,9
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine	0,2	
<b>TOTAL</b>	<b>98,1</b>	<b>97,9</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
<b>2.0 Les revenus autonomes</b>		
2.1 - Revenus locaux	18,7	18,7
2.2 - Recettes de la carte régionale	19,7	12,1
2.3 - Revenus train		
<b>Total</b>	<b>38,4</b>	<b>30,8</b>
<b>3.0 Les subventions gouvernementales</b>		
<b>3.1 Réseau autobus et métro</b>		
- Immobilisation réseau métro et bus	11	11
- Exploitation CIT et transport adapté	1,1	1,1
- Subvention au CMTC		
<b>3.2 Réseau des trains de banlieue</b>		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
<b>Total</b>	<b>12,1</b>	<b>12,1</b>
<b>4.0 Les sources régionales</b>		
4.1 - Immatriculation	5	0
4.2 - Aide de l'autorité métropolitaine		4,9
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>4,9</b>
<b>5.0 Les contributions municipales</b>		
5.1 - Réseaux autobus métro	42,6	50,1
5.2 - Services de train de banlieue		
<b>Total</b>	<b>42,6</b>	<b>50,1</b>
<b>TOTAL</b>	<b>98,1</b>	<b>97,9</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT DEUX-MONTAGNES**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
1.0 Les dépenses		
1.1 - Réseaux autobus et métro	466 740	466 740
1.2 - Train de banlieue		461 000
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>466 740</b>	<b>927 740</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
2.0 Les revenus autonomes		
2.1 - Revenus locaux	188 530	188 530
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	188 530	188 530
3.0 Les subventions gouvernementales		
3.1 Réseau autobus et métro		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	74 000	74 000
- Subvention au CMTC		
3.2 Réseau des trains de banlieue		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	74 000	74 000
4.0 Les sources régionales		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		
Total		
5.0 Les contributions municipales		
5.1 - Réseaux autobus métro	204 210	204 210
5.2 - Services de train de banlieue		461 000
Total	204 210	665 210
<b>TOTAL</b>	<b>466 740</b>	<b>927 740</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT BASSES-LAURENTIDES**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
<b>1.0 Les dépenses</b>		
1.1 - Réseaux autobus et métro	7 622 300	7 622 300
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>7 622 300</b>	<b>7 622 300</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
<b>2.0 Les revenus autonomes</b>		
2.1 - Revenus locaux	3 324 000	3 324 000
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	3 324 000	3 324 000
<b>3.0 Les subventions gouvernementales</b>		
<b>3.1 Réseau autobus et métro</b>		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	3 223 725	3 056 362
- Subvention au CMTC		
<b>3.2 Réseau des trains de banlieue</b>		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	3 223 725	3 056 362
<b>4.0 Les sources régionales</b>		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		117 363
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		50 000
Total		167 363
<b>5.0 Les contributions municipales</b>		
5.1 - Réseaux autobus métro	1 074 575	1 074 575
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	1 074 575	1 074 575
<b>TOTAL</b>	<b>7 622 300</b>	<b>7 622 300</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT DES MOULINS**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
<b>1.0 Les dépenses</b>		
1.1 - Réseaux autobus et métro	3 061 925	3 061 925
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>3 061 925</b>	<b>3 061 925</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
<b>2.0 Les revenus autonomes</b>		
2.1 - Revenus locaux	1 244 262	1 244 262
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	1 244 262	1 244 262
<b>3.0 Les subventions gouvernementales</b>		
<b>3.1 Réseau autobus et métro</b>		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	847 111	847 111
- Subvention au CMTC		
<b>3.2 Réseau des trains de banlieue</b>		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	847 111	847 111
<b>4.0 Les sources régionales</b>		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		82 685
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		
Total		82 685
<b>5.0 Les contributions municipales</b>		
5.1 - Réseaux autobus métro	970 552	887 867
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	970 552	887 867
<b>TOTAL</b>	<b>3 061 925</b>	<b>3 061 925</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT MONTCALM**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
<b>1.0 Les dépenses</b>		
1.1 - Réseaux autobus et métro	533 538	533 538
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>533 538</b>	<b>533 538</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
<b>2.0 Les revenus autonomes</b>		
2.1 - Revenus locaux	285 802	285 802
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	285 802	285 802
<b>3.0 Les subventions gouvernementales</b>		
<b>3.1 Réseau autobus et métro</b>		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	130 516	130 516
- Subvention au CMTC		
<b>3.2 Réseau des trains de banlieue</b>		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	130 516	130 516
<b>4.0 Les sources régionales</b>		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		1 230
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		
Total		1 230
<b>5.0 Les contributions municipales</b>		
5.1 - Réseaux autobus métro	117 220	115 990
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	117 220	115 990
<b>TOTAL</b>	<b>533 538</b>	<b>533 538</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT LE PORTAGE**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
<b>1.0 Les dépenses</b>		
1.1 - Réseaux autobus et métro	1 292 205	1 292 205
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>1 292 205</b>	<b>1 292 205</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
<b>2.0 Les revenus autonomes</b>		
2.1 - Revenus locaux	843 000	843 000
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	843 000	843 000
<b>3.0 Les subventions gouvernementales</b>		
<b>3.1 Réseau autobus et métro</b>		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	336 904	307 230
- Subvention au CMTC		
<b>3.2 Réseau des trains de banlieue</b>		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	336 904	307 230
<b>4.0 Les sources régionales</b>		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		4 674
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		25 000
Total		29 674
<b>5.0 Les contributions municipales</b>		
5.1 - Réseaux autobus métro	112 301	112 301
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	112 301	112 301
<b>TOTAL</b>	<b>1 292 205</b>	<b>1 292 205</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE LA VILLE DE REPENTIGNY**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
<b>1.0 Les dépenses</b>		
1.1 - Réseaux autobus et métro	2 178 300	2 178 300
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>2 178 300</b>	<b>2 178 300</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
<b>2.0 Les revenus autonomes</b>		
2.1 - Revenus locaux	1 040 343	1 040 343
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	1 040 343	1 040 343
<b>3.0 Les subventions gouvernementales</b>		
<b>3.1 Réseau autobus et métro</b>		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	626 087	626 087
- Subvention au CMTC		
<b>3.2 Réseau des trains de banlieue</b>		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	626 087	626 087
<b>4.0 Les sources régionales</b>		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		3 111
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		68 250
Total		71 361
<b>5.0 Les contributions municipales</b>		
5.1 - Réseaux autobus métro	511 870	440 509
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	511 870	440 509
<b>TOTAL</b>	<b>2 178 300</b>	<b>2 178 300</b>

Tableau synthèse  
 FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE LA VILLE DE ST-EUSTACHE  
 CONTRIBUTION DES PARTENAIRES  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
1.0 Les dépenses		
1.1 - Réseaux autobus et métro	373 000	373 000
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>373 000</b>	<b>373 000</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
2.0 Les revenus autonomes		
2.1 - Revenus locaux	170 600	170 600
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	170 600	170 600
3.0 Les subventions gouvernementales		
3.1 Réseau autobus et métro		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	70 248	70 248
- Subvention au CMTC		
3.2 Réseau des trains de banlieue		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	70 248	70 248
4.0 Les sources régionales		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		2 017
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		
Total		2 017
5.0 Les contributions municipales		
5.1 - Réseaux autobus métro	132 152	130 135
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	132 152	130 135
<b>TOTAL</b>	<b>373 000</b>	<b>373 000</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE LA VILLE DE STE-ANNE-DES-PLAINES**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
1.0 Les dépenses		
1.1 - Réseaux autobus et métro	312 000	312 000
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>312 000</b>	<b>312 000</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
2.0 Les revenus autonomes		
2.1 - Revenus locaux	164 025	164 025
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	164 025	164 025
3.0 Les subventions gouvernementales		
3.1 Réseau autobus et métro		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	59 345	59 345
- Subvention au CMTC		
3.2 Réseau des trains de banlieue		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	59 345	59 345
4.0 Les sources régionales		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		
Total		
5.0 Les contributions municipales		
5.1 - Réseaux autobus métro	88 630	88 630
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	88 630	88 630
<b>TOTAL</b>	<b>312 000</b>	<b>312 000</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT DU SUD-OUEST**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
1.0 Les dépenses		
1.1 - Réseaux autobus et métro	5 516 470	5 516 470
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>5 516 470</b>	<b>5 516 470</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
2.0 Les revenus autonomes		
2.1 - Revenus locaux	2 692 665	2 692 665
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	2 692 665	2 692 665
3.0 Les subventions gouvernementales		
3.1 Réseau autobus et métro		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté		
- Subvention au CMTC	1 929 800	1 714 814
3.2 Réseau des trains de banlieue		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	1 929 800	1 714 814
4.0 Les sources régionales		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		78 040
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		325 000
Total		403 040
5.0 Les contributions municipales		
5.1 - Réseaux autobus métro	894 005	705 951
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	894 005	705 951
<b>TOTAL</b>	<b>5 516 470</b>	<b>5 516 470</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT DU HAUT-ST-LAURENT**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
<b>1.0 Les dépenses</b>		
1.1 - Réseaux autobus et métro	1 062 294	1 062 294
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>1 062 294</b>	<b>1 062 294</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
<b>2.0 Les revenus autonomes</b>		
2.1 - Revenus locaux	541 698	541 698
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	541 698	541 698
<b>3.0 Les subventions gouvernementales</b>		
<b>3.1 Réseau autobus et métro</b>		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	285 704	285 704
- Subvention au CMTC		
<b>3.2 Réseau des trains de banlieue</b>		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	285 704	285 704
<b>4.0 Les sources régionales</b>		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		3 830
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		75 000
Total		78 830
<b>5.0 Les contributions municipales</b>		
5.1 - Réseaux autobus métro	234 892	156 062
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	234 892	156 062
<b>TOTAL</b>	<b>1 062 294</b>	<b>1 062 294</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT ROUSSILLON**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
1.0 Les dépenses		
1.1 - Réseaux autobus et métro	1 584 286	1 584 286
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>1 584 286</b>	<b>1 584 286</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
2.0 Les revenus autonomes		
2.1 - Revenus locaux	618 565	618 565
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	618 565	618 565
3.0 Les subventions gouvernementales		
3.1 Réseau autobus et métro		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté		
- Subvention au CMTC	576 517	564 563
3.2 Réseau des trains de banlieue		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	576 517	564 563
4.0 Les sources régionales		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		88 728
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		71 000
Total		159 728
5.0 Les contributions municipales		
5.1 - Réseaux autobus métro	389 204	241 430
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	389 204	241 430
<b>TOTAL</b>	<b>1 584 286</b>	<b>1 584 286</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT LE RICHELAIN**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
<b>1.0 Les dépenses</b>		
1.1 - Réseaux autobus et métro	6 367 158	6 367 158
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>6 367 158</b>	<b>6 367 158</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
<b>2.0 Les revenus autonomes</b>		
2.1 - Revenus locaux	2 838 622	2 838 622
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	2 838 622	2 838 622
<b>3.0 Les subventions gouvernementales</b>		
<b>3.1 Réseau autobus et métro</b>		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	2 050 160	1 913 464
- Subvention au CMTC		
<b>3.2 Réseau des trains de banlieue</b>		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	2 050 160	1 913 464
<b>4.0 Les sources régionales</b>		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		452 438
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		280 500
Total		732 938
<b>5.0 Les contributions municipales</b>		
5.1 - Réseaux autobus métro	1 478 376	882 134
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	1 478 376	882 134
<b>TOTAL</b>	<b>6 367 158</b>	<b>6 367 158</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT CHAMBLY-RICHELIEU-CARIGNAN**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
(Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
1.0 Les dépenses		
1.1 - Réseaux autobus et métro	1 646 951	1 646 951
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>1 646 951</b>	<b>1 646 951</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
2.0 Les revenus autonomes		
2.1 - Revenus locaux	885 163	885 163
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	885 163	885 163
3.0 Les subventions gouvernementales		
3.1 Réseau autobus et métro		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	571 341	371 541
- Subvention au CMTC		
3.2 Réseau des trains de banlieue		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	571 341	371 541
4.0 Les sources régionales		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		94 800
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		105 000
Total		199 800
5.0 Les contributions municipales		
5.1 - Réseaux autobus métro	190 447	190 447
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	190 447	190 447
<b>TOTAL</b>	<b>1 646 951</b>	<b>1 646 951</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT ROUVILLE**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
<b>1.0 Les dépenses</b>		
1.1 - Réseaux autobus et métro	149 698	149 698
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>149 698</b>	<b>149 698</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
<b>2.0 Les revenus autonomes</b>		
2.1 - Revenus locaux	57 921	57 921
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	57 921	57 921
<b>3.0 Les subventions gouvernementales</b>		
<b>3.1 Réseau autobus et métro</b>		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	26 042	26 042
- Subvention au CMTC		
<b>3.2 Réseau des trains de banlieue</b>		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	26 042	26 042
<b>4.0 Les sources régionales</b>		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		
Total		
<b>5.0 Les contributions municipales</b>		
5.1 - Réseaux autobus métro	65 735	65 735
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	65 735	65 735
<b>TOTAL</b>	<b>149 698</b>	<b>149 698</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT VALLÉE-DU-RICHELIEU**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
<b>1.0 Les dépenses</b>		
1.1 - Réseaux autobus et métro	5 587 800	5 587 800
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>5 587 800</b>	<b>5 587 800</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
<b>2.0 Les revenus autonomes</b>		
2.1 - Revenus locaux	3 179 200	3 179 200
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	3 179 200	3 179 200
<b>3.0 Les subventions gouvernementales</b>		
<b>3.1 Réseau autobus et métro</b>		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	1 806 450	1 422 950
- Subvention au CMTC		
<b>3.2 Réseau des trains de banlieue</b>		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	1 806 450	1 422 950
<b>4.0 Les sources régionales</b>		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		222 000
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		161 500
Total		383 500
<b>5.0 Les contributions municipales</b>		
5.1 - Réseaux autobus métro	602 150	602 150
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	602 150	602 150
<b>TOTAL</b>	<b>5 587 800</b>	<b>5 587 800</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT SOREL-VARENNES**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
<b>1.0 Les dépenses</b>		
1.1 - Réseaux autobus et métro	2 028 583	2 028 583
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>2 028 583</b>	<b>2 028 583</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
<b>2.0 Les revenus autonomes</b>		
2.1 - Revenus locaux	1 100 000	1 100 000
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	1 100 000	1 100 000
<b>3.0 Les subventions gouvernementales</b>		
<b>3.1 Réseau autobus et métro</b>		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	687 645	656 025
- Subvention au CMTC		
<b>3.2 Réseau des trains de banlieue</b>		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	687 645	656 025
<b>4.0 Les sources régionales</b>		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		40 412
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		
Total		40 412
<b>5.0 Les contributions municipales</b>		
5.1 - Réseaux autobus métro	240 938	232 146
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	240 938	232 146
<b>TOTAL</b>	<b>2 028 583</b>	<b>2 028 583</b>

Tableau synthèse  
 FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE LA VILLE DE ST-BRUNO  
 CONTRIBUTION DES PARTENAIRES  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) (\$)	Situation proposée (\$)
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
1.0 Les dépenses		
1.1 - Réseaux autobus et métro	2 078 788	2 078 788
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>2 078 788</b>	<b>2 078 788</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
2.0 Les revenus autonomes		
2.1 - Revenus locaux	1 184 041	1 184 041
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	1 184 041	1 184 041
3.0 Les subventions gouvernementales		
3.1 Réseau autobus et métro		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	671 060	551 218
- Subvention au CMTC		
3.2 Réseau des trains de banlieue		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	671 060	551 218
4.0 Les sources régionales		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		61 842
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		58 000
Total		119 842
5.0 Les contributions municipales		
5.1 - Réseaux autobus métro	223 687	223 687
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	223 687	223 687
<b>TOTAL</b>	<b>2 078 788</b>	<b>2 078 788</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN DE LA VILLE DE STE-JULIE**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) ( \$ )	Situation proposée  ( \$ )
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
<b>1.0 Les dépenses</b>		
1.1 - Réseaux autobus et métro	1 019 747	1 019 747
1.2 - Train de banlieue		
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>	<b>1 019 747</b>	<b>1 019 747</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
<b>2.0 Les revenus autonomes</b>		
2.1 - Revenus locaux	422 906	422 906
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total	422 906	422 906
<b>3.0 Les subventions gouvernementales</b>		
<b>3.1 Réseau autobus et métro</b>		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté	313 297	313 297
- Subvention au CMTC		
<b>3.2 Réseau des trains de banlieue</b>		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total	313 297	313 297
<b>4.0 Les sources régionales</b>		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		15 238
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		
Total		15 238
<b>5.0 Les contributions municipales</b>		
5.1 - Réseaux autobus métro	283 544	268 306
5.2 - Services de train de banlieue		
Total	283 544	268 306
<b>TOTAL</b>	<b>1 019 747</b>	<b>1 019 747</b>

Tableau synthèse  
**FINANCEMENT DU CIT PRESQU'ÎLE**  
**CONTRIBUTION DES PARTENAIRES**  
 (Base de référence budget 1995)

	Situation actuelle (budget 95) (\$)	Situation proposée (\$)
<b>RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES</b>		
1.0 Les dépenses		
1.1 - Réseaux autobus et métro		
1.2 - Train de banlieue		846 000
1.3 - Fonctionnement de l'autorité métropolitaine		
<b>TOTAL</b>		<b>846 000</b>
<b>SOURCES DE FINANCEMENT</b>		
2.0 Les revenus autonomes		
2.1 - Revenus locaux		
2.2 - Recettes de la carte régionale		
2.3 - Revenus train		
Total		
3.0 Les subventions gouvernementales		
3.1 Réseau autobus et métro		
- Immobilisation réseau métro et bus		
- Exploitation CIT et transport adapté		
- Subvention au CMTC		
3.2 Réseau des trains de banlieue		
- Immobilisation train		
- Subvention à l'exploitation du train		
Total		
4.0 Les sources régionales		
4.1 - Immatriculation		
4.2 - Prise en charge des équipements régionaux		
4.3 - Aide de l'autorité métropolitaine		
Total		
5.0 Les contributions municipales		
5.1 - Réseaux autobus métro		
5.2 - Services de train de banlieue		846 000
Total		846 000
<b>TOTAL</b>		<b>846 000</b>

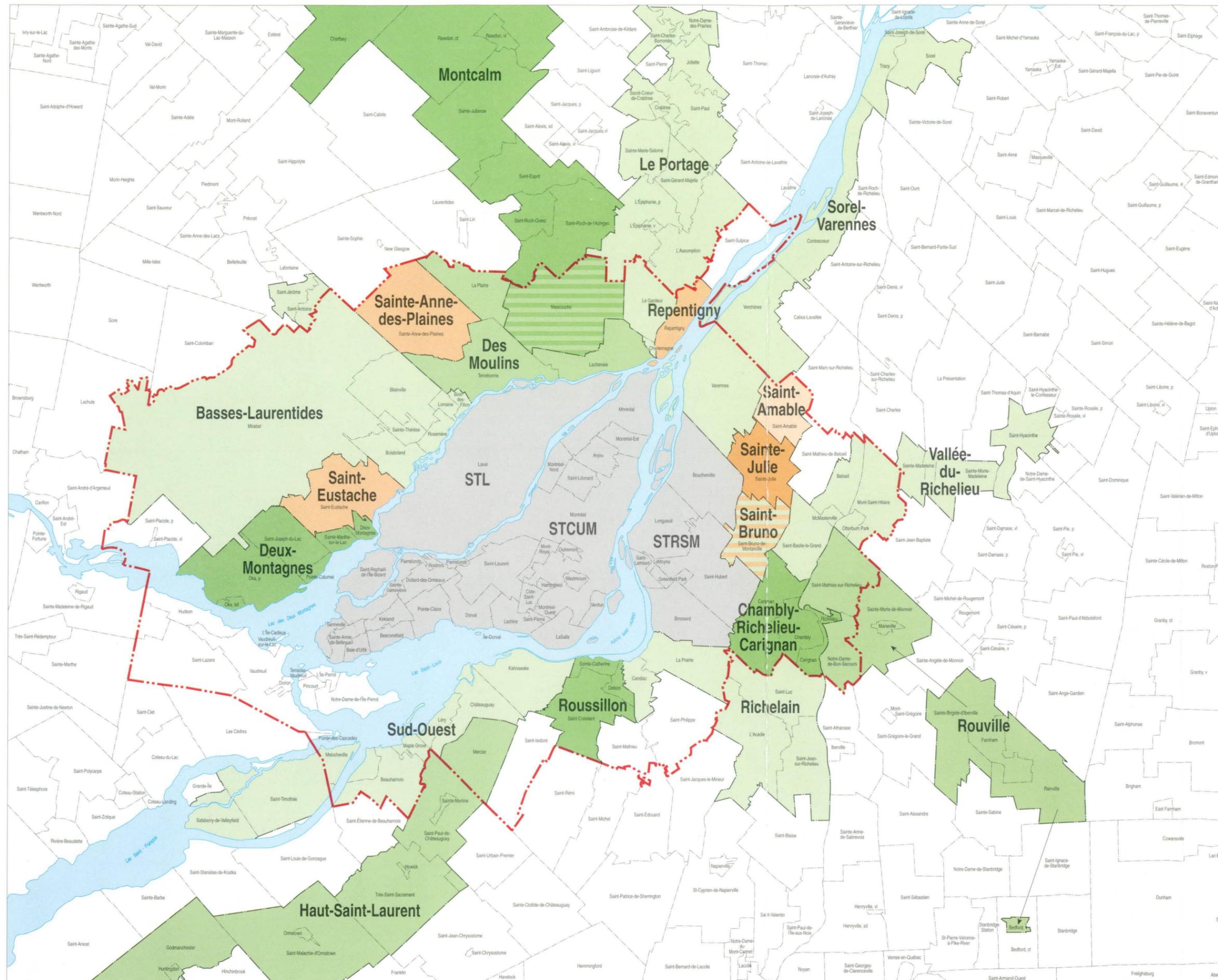
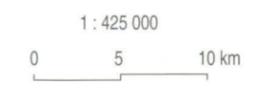


**CADRE INSTITUTIONNEL ET  
FINANCIER DU TRANSPORT  
DES PERSONNES**

**Territoire de l'organisme  
régional proposé**

-  Territoire de l'organisme régional proposé
-  Société de transport
-  Conseil intermunicipal de transport (CIT)
-  Municipalité organisant seule un service de transport
-  Municipalité faisant partie de deux CIT
-  Municipalité faisant partie d'un CIT et organisant un service de transport

-  Région métropolitaine de recensement (R.M.R.)
-  Autorité organisatrice de transport en commun
-  Municipalité



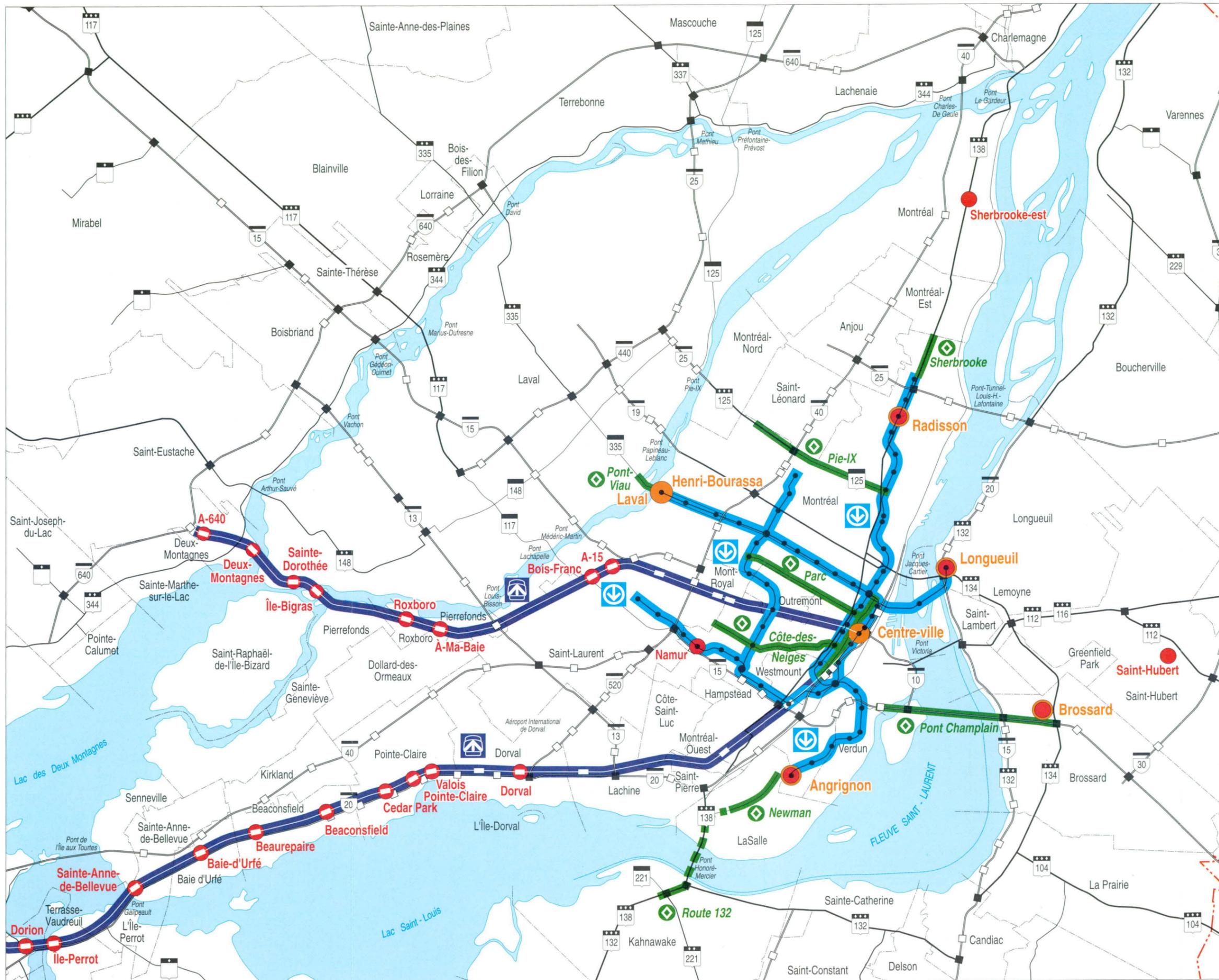


CADRE INSTITUTIONNEL ET  
FINANCIER DU TRANSPORT  
DES PERSONNES

Réseau régional  
de transport en commun

Infrastructures actuelles

-  Ligne de métro et station
-  Train de banlieue et station
-  Voie réservée aux autobus
-  Terminus régional
-  Stationnement d'incitation





MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 068 100