

Révision du cadre financier du
transport en commun au Québec

Montréal

**Révision du cadre financier du
transport en commun au Québec**

Montréal

**Révision du cadre financier du
transport en commun au Québec**

Montréal

*Louis Bernard,
mandataire
région de Montréal*

Le 20 décembre 2002

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec - 2003
ISBN : 2-550-40317-7

Montréal, le 20 décembre 2002

Monsieur Serge Ménard
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec
700, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5H1

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter, dans des délais impartis, le rapport qui découle du mandat que vous m'avez confié, le 8 juillet 2002, de concert avec deux autres mandataires, MM. Bernard Angers et Antoine Grégoire, quant à la révision du cadre financier du transport en commun au Québec, et plus particulièrement dans la région de Montréal.

Je tiens à souligner le soutien exceptionnel que j'ai reçu de la petite équipe de fonctionnaires de votre ministère, qui m'a secondé dans ma tâche : M. Michel Beulé, qui a agi comme chef d'équipe et a coordonné le travail de soutien aux trois mandataires, et Mme Béatrice Morf, Mme Sylvie Gravel et M. Bertrand Allen. Alliant compétence professionnelle et ardeur au travail, ils se sont dépensés sans compter pour que les échéanciers soient respectés sans que cela affecte la qualité du travail. Mme Marie Gaudreau, pour sa part, a assuré avec gentillesse et efficacité les services de communications et de secrétariat. Je les remercie tous très sincèrement.

J'espère que ce rapport saura répondre à vos attentes et contribuer positivement au développement du transport en commun à Montréal et au Québec.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le mandataire pour la région de Montréal,

LOUIS BERNARD

NOTE AU LECTEUR

La réflexion et la consultation sur la révision du cadre financier du transport en commun urbain au Québec ont été confiées à trois mandataires qui ont respectivement rédigé un rapport distinct portant sur :

- la région de la Capitale-Nationale ;
- la région de Montréal ;
- les régions du Québec.

Chaque mandataire a énoncé dans son rapport au ministre des Transports des recommandations spécifiques au territoire qu'il a couvert, en plus de recommandations qui sont communes aux trois mandataires.

SOMMAIRE

Le bilan de l'évolution du financement du transport en commun dans la région métropolitaine au cours de la dernière décennie et la prise en compte des perspectives d'évolution et des besoins de financement qui en découlent font ressortir quatre principaux enjeux pour l'avenir :

1. l'insuffisance des ressources financières;
2. les problèmes d'équité dans les contributions municipales, en particulier en ce qui a trait au métro et aux trains de banlieue;
3. le rôle que doit désormais jouer la Communauté métropolitaine en tant que principale instance de gouvernance pour l'agglomération;
4. le déclin constant du transport en commun par rapport à l'automobile.

Les recommandations énoncées dans ce rapport visent un objectif immédiat : celui de fournir aux organismes de transport en commun l'encadrement et les ressources additionnelles dont ils ont besoin pour être en mesure de consolider les services existants et d'accompagner une augmentation souhaitable de la demande.

Elles visent également un objectif à plus long terme, qui ne pourra sans doute être atteint qu'après un véritable « débat de société » : celui de mettre fin au déclin de la part modale du transport en commun, à tout le moins, et même de commencer à accroître cette part progressivement afin qu'elle atteigne et même dépasse 40 % des déplacements.

Les principales recommandations du rapport sont les suivantes :

- Faire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) la première responsable du financement et de la planification du transport en commun dans la région de Montréal.
- Donner à la CMM les pouvoirs fiscaux nécessaires pour mettre en œuvre une politique intégrée de transport des personnes écologiquement durable.
- Conserver à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) son statut d'agence gouvernementale et en faire l'organisme responsable du réseau régional de transport en commun.
- Accroître les ressources disponibles pour le transport en commun en augmentant la contribution des automobilistes.
- Comblent le déficit du réseau régional, y compris celui du métro, exclusivement à partir de ressources financières régionales.
- Assurer l'équité des contributions municipales au réseau régional en s'assurant que chaque municipalité, après une période de transition de six ans, contribue suivant sa richesse foncière uniformisée.
- Accorder une aide accrue aux réseaux locaux de transport en commun par la compensation des coûts de l'intégration tarifaire et par une nouvelle formule d'aide basée sur la contribution d'une municipalité à son réseau local d'autobus.

- Intégrer dans ce nouveau système l'aide gouvernementale aux CIT et aux OMIT en déplaçant cette aide et en simplifiant le calcul.
- Permettre l'extension du réseau régional aux villes d'agglomération avoisinantes, aux mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux municipalités membres de la CMM.
- Mettre sur pied un système de mise en concurrence balisée, supervisée par un arbitre indépendant, pour comparer la productivité des sociétés publiques de transport en commun et celle des transporteurs privés.
- Accorder un dégrèvement fiscal pour les titres de transport en commun utilisés par les employés et, en contrepartie, s'assurer de percevoir l'impôt déjà exigible pour les stationnements fournis gratuitement par les employeurs.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| 1. LE MANDAT | 15 |
| 2. LES CONSULTATIONS | 17 |
| 2.1. DÉROULEMENT DES CONSULTATIONS | 17 |
| 2.2. POINTS DE VUE EXPRIMÉS | 18 |
| 3. L'ÉTAT DE LA SITUATION ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR | 21 |
| 3.1. PARTAGE DES RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES | 21 |
| 3.2. ÉVOLUTION DES DÉPENSES | 22 |
| 3.3. ÉVOLUTION DES CONTRIBUTIONS DES PARTENAIRES | 24 |
| 3.4. ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN | 28 |
| 3.5. PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES | 29 |
| 3.6. OBJECTIFS ET PRINCIPES | 30 |
| 4. LE CADRE RECOMMANDÉ | 33 |
| 4.1. L'ENCADREMENT INSTITUTIONNEL | 33 |
| 4.2. LE RÔLE DE LA CMM | 33 |
| 4.3. LE RÔLE DE L'AMT | 34 |
| 4.4. UN SYSTÈME INTÉGRÉ À DEUX NIVEAUX | 36 |
| 4.5. LES MÉCANISMES DE FONCTIONNEMENT | 37 |
| 4.6. LES RESSOURCES FINANCIÈRES REQUISES | 38 |
| 4.7. LES DÉPENSES RÉGIONALES | 40 |
| 4.8. L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME | 43 |
| 4.9. LES AVANTAGES DU SYSTÈME RECOMMANDÉ | 43 |
| 5. L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE | 47 |
| 5.1. L'ÉVOLUTION RÉCENTE DES COÛTS DE PRODUCTION DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT | 47 |
| 5.2. LES MOYENS D'AMÉLIORER LA PERFORMANCE DES ORGANISMES DE TRANSPORT | 48 |
| 5.3. L'AMÉNAGEMENT EN FONCTION DU TRANSPORT EN COMMUN | 50 |
| 6. LA PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC | 53 |
| 6.1. PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT EN COMMUN | 53 |
| 6.2. CONTRIBUTION DES AUTOMOBILISTES | 56 |
| 6.3. FISCALITÉ DES PARTICULIERS ET DES ENTREPRISES | 58 |
| 6.4. AIDE FINANCIÈRE À LA RECHERCHE ET AU DÉVELOPPEMENT | 60 |
| 7. LA PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL | 61 |
| 8. CONCLUSION | 63 |

LISTE DES TABLEAUX

| | |
|--|----|
| Tableau 1 : Évolution des dépenses totales par organisme | 23 |
| Tableau 2 : Évolution des contributions municipales totales..... | 26 |
| Tableau 3 : Contributions municipales aux organismes de transport local..... | 27 |
| Tableau 4 : Évolution de la contribution du gouvernement | 28 |
| Tableau 5 : Passagers des services de transport en commun | 29 |
| Tableau 6 : Hypothèse d'évolution démographique de 2001 à 2021 | 29 |

LISTE DES GRAPHIQUES

| | |
|---|----|
| Graphique 1 : Évolution du prix des laissez-passer mensuels | 25 |
|---|----|

LISTE DES ANNEXES

Annexe A : Personnes et groupes rencontrés par le mandataire pour la région de Montréal

Annexe B : Le transport en commun au Québec – Quelques données générales

Financement du transport en commun urbain au Québec en 2001 – Contribution moyenne des partenaires par passager transporté

Contribution des partenaires au transport en commun au Québec, dans les autres provinces et aux États-unis, année 2000

Annexe C : Évolution des contributions et de certains indicateurs pour la période 1991-2001 – Fiche par organisme.

Annexe D : Congestion et consommation de carburant

Annexe E : Évolution du Fonds régional de transport en commun

Application du cadre financier proposé aux organismes de transport en commun de la région de Montréal, de 2004 à 2010 – Fiche par organisme (Exploitation seulement)

Hypothèses utilisées

Annexe F : Financement des investissements métropolitains projetés

ABRÉVIATIONS UTILISÉES

| | |
|------|---|
| AMT | Agence métropolitaine de transport |
| AOT | Autorité organisatrice de transport |
| ATUQ | Association du transport urbain du Québec |
| CIT | Conseil intermunicipal de transport |
| CMM | Communauté métropolitaine de Montréal |
| MAMM | Ministère des Affaires municipales et de la Métropole |
| MTQ | Ministère des Transports du Québec |
| OMIT | Organismes municipaux et intermunicipaux de transport |
| OPT | Organisme public de transport |
| RFU | Richesse foncière uniformisée |
| RMR | Région métropolitaine de recensement |
| RTL | Réseau de transport de Longueuil Avant 2002, sa désignation officielle était <i>Société de transport de la rive sud de Montréal</i> (STRSM), abréviation aussi utilisée dans le texte. |
| RTMA | Réseau de transport métropolitain par autobus |
| SLR | Système (de transport) léger sur rail |
| STL | Société de transport de Laval |
| STM | Société de transport de Montréal Avant 2002, sa désignation officielle était <i>Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal</i> (STCUM), abréviation aussi utilisée dans le texte. |
| TRAM | Carte mensuelle Train-Autobus-Métro |

1. LE MANDAT

Le ministre des Transports du Québec, monsieur Serge Ménard, annonçait le 8 juillet 2002 sa décision de procéder à une révision du cadre financier du transport en commun urbain au Québec en application de l'article 258 de la Loi portant réforme de l'organisation territoriale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais. Il confiait alors à trois mandataires, MM. Bernard Angers, Louis Bernard et Antoine Grégoire, le mandat de recueillir les commentaires et suggestions des divers partenaires, de formuler un diagnostic sur le cadre financier actuel, de déterminer des solutions et de lui soumettre, au plus tard le 20 décembre 2002, des recommandations concernant les modifications à apporter au cadre de financement du transport en commun urbain.

Le ministre demandait à chacun des trois mandataires d'agir en parallèle dans différentes régions du Québec :

- M. Bernard Angers dans la région de la Capitale-Nationale, incluant la ville de Lévis,
- M. Louis Bernard dans la grande région de Montréal, et
- M. Antoine Grégoire dans les autres régions du Québec.

Les principaux éléments du mandat confié aux mandataires étaient les suivants :

1. analyser et évaluer le cadre financier actuel du transport en commun afin de juger si la contribution des partenaires (usagers, municipalités, automobilistes, gouvernement) est suffisante et équitable et de déterminer si les sources de financement sont adéquates pour financer les services de transport en commun;
2. analyser et évaluer la performance des organismes de transport, dont l'Agence métropolitaine de transport;
3. analyser et évaluer les besoins à venir en transport en commun, qu'il s'agisse de maintenir les actifs en bon état, d'investir pour développer les équipements et les services ou encore d'exploiter de nouveaux services;
4. recommander les paramètres d'un nouveau cadre financier du transport en commun et, plus spécifiquement :
 - ❑ un partenariat établissant la part de chaque partenaire en s'assurant que la contribution de chacun est suffisante, équitable et efficace et que l'équilibre entre les besoins et les ressources est assuré, que ce soit à l'égard des besoins en immobilisation ou en exploitation :
 - déterminer, le cas échéant, les nouvelles sources de financement nécessaires pour assurer le développement des services;
 - proposer des correctifs aux différents problèmes constatés;
 - proposer des mécanismes susceptibles de garantir l'engagement des partenaires à assumer leurs responsabilités financières dans l'optique de la réalisation des objectifs du Plan de gestion des déplacements de Montréal et des divers plans de transport au Québec;

-
- explorer différentes formules permettant d'améliorer l'efficacité des autorités organisatrices de transport (AOT) et examiner des pistes de réduction de coûts;
 - ☐ dans la région de Montréal, les paramètres d'un nouveau cadre financier devaient aussi porter sur :
 - les règles de financement du métro, des trains de banlieue, des dessertes métropolitaines d'autobus et des équipements régionaux;
 - les règles d'utilisation des sources régionales de financement;
 - les incidences de la politique tarifaire régionale et des règles de partage des recettes régionales;
 - les règles de financement des services en dehors du territoire de la CMM.

Enfin, les mandataires étaient invités à mener leurs consultations auprès :

- ☐ des municipalités, des communautés métropolitaines, de la Fédération québécoise des municipalités et de l'Union des municipalités du Québec;
- ☐ des organismes de transport, c'est-à-dire les sociétés de transport, les conseils intermunicipaux de transport (CIT), les municipalités qui organisent un service de transport sur une base locale et l'Agence métropolitaine de transport;
- ☐ des associations de transporteurs comme l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), l'Association des CIT et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ);
- ☐ des regroupements d'usagers;
- ☐ de certains experts, qu'il s'agisse de consultants ou de membres de la communauté universitaire.

Le ministre situait ce mandat dans un contexte où les organismes de transport, les municipalités et les groupes intéressés par les systèmes de transport sont de plus en plus préoccupés par la capacité du cadre financier actuel de soutenir le développement de services efficaces et adaptés aux besoins de la clientèle. En effet, le maintien des actifs existants nécessitera un financement accru de la part des municipalités et du gouvernement, tout comme les projets destinés à développer les services de transport en commun. De plus, l'augmentation souhaitée de l'utilisation du transport en commun entraînera les coûts d'exploitation à la hausse.

Il s'agit donc d'un mandat assez vaste et complexe. Il faut souligner toutefois que le transport adapté et le transport scolaire en ont été expressément exclus.

2. LES CONSULTATIONS

2.1. DÉROULEMENT DES CONSULTATIONS

La durée du mandat, limitée à quelques mois, commandait une consultation privilégiant les principaux acteurs en matière de transport en commun et axée sur la détermination des problèmes et la recherche de solutions concrètes. Cette approche a été préférée à une autre, s'adressant à un public plus large, qui aurait nécessité la préparation et la diffusion d'un document énonçant les principaux enjeux du financement du transport en commun urbain afin de définir les paramètres de la consultation.

Les mandataires ont privilégié les rencontres individuelles avec les principaux artisans de l'industrie que sont les élus municipaux, les dirigeants des organismes de transport, les représentants des employés des sociétés de transport ainsi que les transporteurs privés fournissant des services aux CIT et aux municipalités. Des rencontres ont aussi eu lieu avec des représentants des usagers du transport en commun, du Club automobile du Québec, des centrales syndicales et du milieu des affaires ainsi que de tout groupe qui en a fait la demande. Le caractère officieux de ces rencontres a été apprécié de la plupart des personnes et groupes rencontrés. Quelques groupes ont néanmoins soumis des mémoires tandis que les trois sociétés de transport de la région de Montréal, l'Association des CIT, l'ATUQ et l'AMT ont remis des documents exposant leurs perceptions des problèmes et leurs propositions en matière de financement du transport en commun. Un certain nombre de citoyens ont également fait connaître leur point de vue par écrit¹.

Les responsables des réseaux de transport en commun urbain, les élus municipaux et les représentants des clientèles sont les personnes les mieux placées pour préciser tant les problèmes de financement de cette industrie que les pistes de solution les plus appropriées. Dans le cas de la région de Montréal, une analyse des besoins actuels et futurs avait d'ailleurs été réalisée, en collaboration, par le ministère des Transports, l'AMT et les autorités organisatrices et complétée à l'automne 2001. C'est pourquoi les mandataires n'ont pas jugé utile de commander la réalisation d'études pour appuyer leurs recommandations. Des comparaisons ont néanmoins été effectuées avec les modes de financement ayant cours dans les autres provinces canadiennes et aux États-Unis. L'expérience de quelques pays de la Communauté européenne a aussi été prise en compte en ce qui a trait à l'exploitation des services.

Une première série de rencontres de consultation a eu lieu dans la région de Montréal entre le milieu du mois d'août et la fin de novembre; plus de quarante groupes ont été rencontrés pendant cette période. Ces consultations ont permis au mandataire de faire l'état de la question, de prendre connaissance des points de vue et d'engager la discussion à propos des solutions qui pourraient être envisagées. Des rencontres additionnelles ont eu lieu, en novembre et au début de décembre, afin de valider les hypothèses de solution envisagées, d'en mesurer l'acceptabilité et de recueillir des suggestions.

¹ La liste des personnes et groupes rencontrés apparaît à l'annexe A.

Tout au long de cet exercice, les trois mandataires se sont réunis à plusieurs reprises pour échanger sur leur expérience et pour s'entendre sur un certain nombre de recommandations communes.

2.2. POINTS DE VUE EXPRIMÉS

Un des principaux constats des trois mandataires est que le transport en commun joue un rôle différent selon les agglomérations. Dans une agglomération comme Montréal, le transport en commun s'avère absolument indispensable pour déplacer les personnes vers leurs lieux de travail d'études, d'achats ou de loisirs. Il contribue à atténuer la congestion et, par le fait même, il facilite la circulation des marchandises. La vitalité du centre-ville et l'animation qui y règne, même le soir, sont tributaires de la présence du transport en commun, en particulier du métro. Dans les agglomérations de Québec et de Gatineau, le transport en commun est utilisé, là aussi, comme moyen de se rendre au travail par une partie importante de la population; il soutient ainsi le développement économique en plus d'offrir une solution de rechange valable à l'usage de l'automobile. Il en va autrement dans les agglomérations moins peuplées où la majorité des utilisateurs du transport en commun sont des clientèles à tarif réduit (étudiants, personnes âgées) et des travailleurs à faible revenu. Le transport en commun devient, dans ces cas, un instrument d'intégration pour les personnes qui dépendent de ce mode de transport pour se déplacer. Les représentants de ces agglomérations reconnaissent ce besoin et insistent pour que soient maintenus et développés les services – modestes – qu'ils ont convenu de se donner.

Plusieurs interlocuteurs ont insisté auprès des mandataires pour que le transport en commun demeure sous le contrôle des pouvoirs publics et continue d'être financé par des fonds publics. On peut tenir pour acquis que ce point de vue est partagé par tous, personne n'ayant remis en question ces deux principes.

Les interlocuteurs sont en général d'avis qu'il est nécessaire, voire obligatoire, d'investir pour améliorer la qualité des services de transport en commun pour des motifs de qualité de vie et de qualité de l'environnement. Pour plusieurs, la réalisation des objectifs du protocole de Kyoto commande une hausse substantielle – un doublement même, sinon plus – de l'usage du transport en commun, un résultat qui ne peut être obtenu que grâce à un grand effort collectif pour fournir des services additionnels et changer ses habitudes de vie.

Les avis sont partagés en ce qui a trait à la contribution des usagers à titre de premiers bénéficiaires du transport en commun. La tradition de bas tarifs appliquée par la STM, en particulier pour les clientèles à tarif réduit, amène certains à proposer que les tarifs soient augmentés. La plupart des interlocuteurs, toutefois, jugent que des hausses tarifaires substantielles sont inopportunes dans un contexte qui commande une augmentation de l'achalandage des transports en commun.

La contribution des automobilistes au financement du transport en commun semble désormais acceptée comme allant de soi. Plusieurs considèrent d'ailleurs que c'est la part de l'automobiliste qui devrait augmenter si des ressources supplémentaires devaient être consacrées au transport en commun. Si tel était le cas, on souhaite que la taxation additionnelle porte alors davantage sur l'usage de l'automobile (ex.: taxes sur l'essence ou le stationnement, péages)

plutôt que sur la simple possession. Parmi les autres suggestions, notons l'extension aux petits véhicules commerciaux des droits sur l'immatriculation déjà perçus sur les automobiles et mini-fourgonnettes de promenade ainsi que la perception dans l'ensemble du Québec des redevances servant à financer le transport en commun étant donné que ce service profite directement ou indirectement à l'ensemble des citoyens. Cependant, des réserves ont été exprimées à l'effet que l'automobiliste verserait déjà aux gouvernements fédéral et provincial des sommes supérieures à la valeur des services qu'il en reçoit.

La plupart des interlocuteurs considèrent que les municipalités doivent maintenir leur contribution au financement du transport en commun, et surtout ne pas profiter du recours à de nouvelles sources pour se désengager. Les dirigeants municipaux, pour leur part, souhaitent avant tout que la part des municipalités ne soit pas augmentée. Dans le cas de Laval, la part municipale aurait atteint un niveau difficile à justifier étant donné qu'elle couvre environ 60 % des dépenses; les dirigeants de cette ville souhaitent donc que soient trouvées des solutions pour stabiliser la contribution de la Ville et la ramener au niveau des autres municipalités. Ce point de vue est partagé, pour l'essentiel, par les dirigeants de Longueuil. La Ville de Montréal, quant à elle, insiste pour qu'on assure un meilleur partage des coûts du métro, qui est un équipement en réalité régional mais dont le fardeau repose encore trop sur les contribuables montréalais.

Selon l'ensemble des interlocuteurs rencontrés, le gouvernement du Québec doit, au minimum, maintenir sa contribution. C'est, dit-on, la seule façon pour le gouvernement de démontrer qu'il croit à la nécessité de services de transport en commun de qualité. On nous a d'ailleurs rappelé que l'histoire récente du financement du transport en commun au Québec en est une de désengagement progressif de la part du gouvernement, surtout à partir de la réforme Ryan de 1992. Aussi, les interlocuteurs craignent-ils que le gouvernement veuille profiter du présent exercice pour se désengager encore davantage. S'il devait en être ainsi, il en résulterait une énorme déception dont on aurait de la peine à se relever.

La participation du gouvernement fédéral est par ailleurs souhaitée par plusieurs, en raison notamment des efforts qui devront être consentis dans le secteur des transports pour atteindre les objectifs fixés par le protocole de Kyoto. On préconise en particulier une participation au financement des investissements, dans le contexte des programmes d'infrastructures, et une contribution aux activités de recherche-développement. Une exemption de la taxe sur les carburants prélevée par le gouvernement fédéral pourrait aussi être accordée, croit-on, aux transporteurs publics.

Pour ce qui est des ressources nécessaires à l'amélioration des services, tous considèrent qu'il est souhaitable de chercher à mieux utiliser les ressources actuelles afin de réduire le plus possible le recours à des taxes additionnelles. La manière d'optimiser l'usage des ressources varie toutefois selon les interlocuteurs. Pour certains, il s'agit d'éliminer des façons de faire qui se traduisent par une sous-utilisation des ressources ou même par du gaspillage. Pour d'autres, il est essentiel d'introduire un minimum de souplesse dans la prestation des services. Les dirigeants des sociétés de transport font valoir que des améliorations substantielles de productivité ont été réalisées depuis dix ans et qu'il faudra utiliser d'autres approches à l'avenir si on veut améliorer encore davantage la performance des réseaux de transport en commun. C'est pourquoi certains

suggèrent le recours à la sous-traitance ou à la « concurrence balisée » comme moyen possible de produire des services à moindre coût.

La plupart des intéressés sont toutefois d'avis que le recours à la sous-traitance par les sociétés de transport devrait s'effectuer avec prudence, afin d'éviter que les sociétés ne se trouvent à la merci de fournisseurs privés qui accumuleraient avec le temps des connaissances et un savoir-faire supérieurs à ceux des sociétés. On devrait aussi s'assurer que la comparaison des coûts entre les sociétés de transport et les transporteurs privés tienne compte de toutes les variables, incluant le coût d'octroi des contrats et la qualité de l'entretien des véhicules, par exemple. Le milieu syndical s'objecte en principe à la sous-traitance qu'il assimile à une forme de privatisation. Il se dit néanmoins ouvert à discuter de l'organisation du travail dans les sociétés de transport, de la fusion en une seule des trois sociétés de transport de la région de Montréal ainsi que d'une certaine forme de spécialisation des sociétés, par exemple dans les activités d'entretien, qui pourrait les amener à s'échanger des services.

Le milieu municipal et les organismes de transport réclament une révision des règles d'établissement des contributions municipales au financement des infrastructures et équipements métropolitains. À cet égard, tous acceptent que le métro soit considéré comme un équipement régional. Les sources régionales devraient donc couvrir une plus grande part du coût du métro, surtout en matière d'immobilisations. En contrepartie, le palier métropolitain devrait exercer un droit de regard sur les décisions concernant le métro, tout en acceptant que la STM en demeure l'exploitant. Dans le cas des trains de banlieue, les contributions municipales devraient être basées sur le déficit d'exploitation et tenir compte, en plus de l'offre de service, de l'utilisation par les résidents. Les voies réservées et les terminus d'intérêt métropolitain devraient être totalement financés au moyen de sources métropolitaines. Enfin, les sources métropolitaines devraient couvrir entièrement le coût de l'intégration tarifaire entre les réseaux : en effet, le transport par un réseau « local » de non-résidents utilisant un titre de transport métropolitain constitue l'illustration par excellence de la réalité métropolitaine.

Bien que certains aient des réticences à cet égard, le rattachement de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est perçu par la majorité des interlocuteurs comme un moyen de renforcer la CMM dans son rôle de gouvernance métropolitaine. On y voit en plus un moyen de favoriser la complémentarité entre le transport en commun et d'autres domaines où la CMM est appelée à jouer un rôle déterminant comme l'aménagement du territoire, le réseau routier artériel et le développement économique. On souhaite cependant que, malgré ce rattachement, l'AMT reste une entité distincte, avec son conseil d'administration et son budget, conserve l'expertise de son personnel et maintienne l'essentiel de ses responsabilités actuelles. Différents interlocuteurs proposent, par contre, que la responsabilité confiée à l'AMT d'exploiter des équipements d'intérêt métropolitain soit remise aux sociétés de transport sur le territoire desquelles ces équipements sont situés et que la gestion des trains de banlieue soit confiée à une autorité distincte.

Soulignons toutefois que certains craignent que la transformation du statut de l'AMT mène à une prise en charge des enjeux métropolitains par les sociétés de transport, et ils préfèrent que l'Agence demeure sous le contrôle du gouvernement pendant encore quelques années.

3. L'ÉTAT DE LA SITUATION ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR

3.1. PARTAGE DES RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES

Le palier gouvernemental

La contribution financière du gouvernement au transport en commun provient principalement du *Programme d'aide gouvernementale au transport en commun*.² Ce programme comporte deux volets principaux. Le premier prend la forme d'une aide versée aux neuf sociétés de transport pour couvrir une partie de leurs dépenses d'immobilisations. Le deuxième volet s'adresse aux CIT et aux villes qui organisent un service de transport en commun sur une base individuelle. L'aide porte sur les dépenses d'exploitation et comprend une subvention de fonctionnement égale à 40 % des recettes-passagers et une subvention au laissez-passer mensuel qui comble le rabais accordé par rapport au prix des billets. La contribution gouvernementale se manifeste aussi de façon indirecte par un partage du produit de ses propres sources de financement que sont les droits sur l'immatriculation et les taxes sur l'essence.

Le palier métropolitain

La mission financière de l'AMT comporte différents volets. D'une part, elle doit soutenir les organismes de transport : ce soutien est fourni principalement par l'aide versée au prorata des déplacements effectués sur le réseau métropolitain et par d'autres formes d'aide que l'AMT peut déterminer en vertu de sa loi constitutive. D'autre part, l'AMT assume, après contribution municipale, le déficit des trains de banlieue et des équipements de nature métropolitaine.

Pour assumer ses responsabilités, l'AMT reçoit la contribution des automobilistes au transport en commun, provenant de droits de 30 \$ sur l'immatriculation des voitures de promenade, ainsi que le produit d'une taxe de 1,5 cent par litre d'essence vendu dans la région métropolitaine.

L'AMT assume de plus la partie non subventionnée des dépenses d'immobilisation des équipements et des réseaux métropolitains au moyen d'un fonds d'immobilisation alimenté par les municipalités de son territoire.

Enfin, l'AMT établit le niveau des tarifs métropolitains et décide des modalités de partage des recettes, ce qui détermine, à des degrés divers, les revenus des organismes de transport de la région métropolitaine.

Par ailleurs, la Communauté métropolitaine de Montréal exerce des pouvoirs importants en matière de transport en commun, dont les suivants :

- l'approbation des modifications au plan stratégique de développement de l'AMT;
- l'approbation des plans stratégiques de développement de la STL, de la STM et du RTL;
- le désaveu des tarifs métropolitains proposés par l'AMT;

² Ce programme a été refondu récemment et porte désormais le nom de *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* (décret 1152-1002 du 25 septembre 2002).

-
- la désignation des trois membres du conseil de l'AMT issus du milieu municipal.

Les pouvoirs confiés à la CMM en matière de transport en commun se situent en continuité avec ses responsabilités à l'égard du réseau routier artériel municipal ainsi qu'en matière d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement et de développement économique.

Le palier municipal

Le palier municipal finance le déficit d'exploitation des réseaux locaux. De plus, les sociétés de transport doivent assumer la partie non subventionnée de leurs dépenses d'immobilisation (autobus, métro, garages, ateliers, terminus locaux, etc.). À cela s'ajoutent des contributions municipales servant à financer certaines activités de l'AMT :

- contribution au fonds d'immobilisation à raison de 1¢ par 100 \$ de richesse foncière uniformisée;
- contribution égale à 40 % des coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue;
- contribution aux dessertes métropolitaines d'autobus;
- contribution aux coûts d'exploitation et de gestion des équipements métropolitains (terminus et voies réservées);

La loi sur l'AMT prévoit aussi une contribution au métro de la part du Réseau de transport de Longueuil (RTL) et de la Société de transport de Laval (STL) si leur territoire est desservi par une station de métro.

En somme, la contribution totale des municipalités au transport en commun découle de décisions locales, mais aussi de contributions métropolitaines dont le niveau dépend en partie des décisions budgétaires de l'AMT.

3.2. ÉVOLUTION DES DÉPENSES

Au cours de la dernière décennie, les dépenses totales consacrées au transport en commun dans la métropole sont passées de 930 M\$ en 1991 à 1 084 M\$, une augmentation de 16,6 % pour la période et de 1,5 % par an. Ce rythme de croissance est très proche de celui de l'indice des prix à la consommation qui a progressé de 15,3 %. En dollar constant, les dépenses totales n'ont augmenté que de 10 M\$, soit de 1,1 %³. Le ralentissement de la croissance des dépenses a surtout touché l'exploitation car le financement des dépenses d'immobilisation a augmenté de 29 %, passant de 211 M\$ à 272 M\$.

³ Les dépenses de la STM en 2001 sont temporairement réduites d'environ 30 M\$ car elles n'incluent aucune contribution aux caisses de retraite de ses employés pendant la période 2000-2002. En tenant compte de ce montant, les dépenses totales en 2001 s'établiraient à 1 114 M\$ et la croissance serait de 19,8 % pour la période ou 1,8 % par an.

Le transport en commun devait, comme tous les autres services publics, s'astreindre à une plus grande rigueur financière. Il faut toutefois être conscient que le transport en commun constitue, au même titre que les routes et les télécommunications, une infrastructure essentielle aux échanges économiques et aux échanges sociaux de toute nature. On ne peut par conséquent le priver des ressources financières dont il a besoin sans risquer de compromettre le développement de la société.

Tableau 1 : Évolution des dépenses totales par organisme (en millions de \$)

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 91-2001 | |
|-------------------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|--------|
| STM | 689 | 722 | 735 | 742 | 756 | 746 | 738 | 751 | 751 | 744 | 757 | 68,2 | 9,9% |
| STL | 55 | 59 | 59 | 62 | 63 | 63 | 62 | 61 | 60 | 64 | 69 | 13,3 | 24,0% |
| RTL | 100 | 99 | 100 | 99 | 97 | 98 | 98 | 89 | 95 | 91 | 99 | (1,1) | (1,1%) |
| Couronne sud | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 25 | 24 | 23 | 25 | 27 | 27 | 7,9 | 41,5% |
| Couronne nord | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 16 | 16 | 17 | 19 | 22 | 11,0 | 102,6% |
| AMT et trains (1) | 55 | 59 | 66 | 66 | 68 | 61 | 79 | 101 | 99 | 102 | 110 | 54,8 | 99,9% |
| Total | 930 | 970 | 994 | 1 005 | 1 022 | 1 009 | 1 016 | 1 042 | 1 048 | 1 047 | 1 084 | 154,1 | 16,6% |

(1) : Les trains ont été sous la responsabilité de la STM jusqu'en 1995 et sous la responsabilité de l'AMT depuis 1996.

Le coût des trains fut de 75,1 M\$ en 2001, en hausse de 36,8 % par rapport à 1991. Les autres dépenses imputées à l'AMT sont le fonds d'immobilisation (14,9 M\$), les équipements métropolitains et autres dépenses (19,7 M\$).

Source : AMT (Comité de financement) compilation MTQ.

Les organismes de transport en commun de la métropole ont formé en 2001, sous la présidence de l'AMT et avec la participation du MTQ, un comité de financement qui a élaboré un scénario des besoins financiers des organismes jusqu'en 2010. Le scénario choisi adopte une approche que l'on peut qualifier de « volontariste » dans la mesure où il poursuit l'objectif ambitieux de faire l'effort requis pour maintenir la part du transport en commun dans le marché des déplacements. Cet objectif suppose en effet que le nombre d'usagers croisse de 1,7 % par an, voire de 8 % dans les couronnes, que la capacité des équipements soit augmentée pour satisfaire la clientèle additionnelle et que les dépenses d'exploitation soient accrues en conséquence⁴.

Pour réaliser un tel objectif, les dépenses totales devraient croître de 5,45 % par an pour atteindre 1 781 M\$ en 2010. Un tel rythme de progression ferait en sorte que, malgré une augmentation présumée de 3 % par an des contributions des quatre partenaires, l'écart entre revenus et dépenses croîtrait progressivement pour atteindre 160 M\$ en 2010.⁵

Les prévisions d'évolution des dépenses sur lesquelles s'appuie le présent rapport sont plus « conservatrices » puisque l'on a considéré qu'elles progresseraient de 4 % par an en moyenne,⁶ ce qui est beaucoup plus qu'au cours des dernières années. Sans un nouvel apport d'argent, une telle hypothèse ferait néanmoins croître la contribution des usagers et des municipalités plus qu'il n'est souhaitable compte tenu de l'effort qu'ils consentent déjà.

Pour ce qui est des immobilisations, les principaux besoins qu'il faut prendre en compte au cours de la présente décennie incluent d'abord le renouvellement du parc de 2 140 autobus des

⁴ À titre de comparaison, notons que certains interlocuteurs préconisent que cette augmentation soit de 3 %, voire même de 5 %, par année.

⁵ À ce montant s'ajoute la hausse des contributions municipales fixées par la loi, par exemple pour les trains de banlieue.

⁶ Les hypothèses utilisées sont énoncées à l'annexe E.

trois sociétés. Un remplacement au terme de 16 ans entraîne un coût d'achat d'environ 57 M\$ par an (65 M\$ par an si la durée de vie est ramenée à 14 ans). Le vieillissement du métro fait en sorte qu'une partie des équipements atteindront la limite de leur vie utile (30-40 ans) et devront être remplacés, incluant les voitures de la première génération. Il s'agit là d'investissements absolument incontournables pour maintenir la qualité de la principale infrastructure de transport en commun de la métropole. Certaines lignes de trains de banlieue doivent aussi être modernisées, car le service y a été relancé au moyen de matériel roulant usagé et l'infrastructure ferroviaire doit être améliorée si elle est utilisée de façon plus intensive. Enfin, plusieurs projets de développement des infrastructures devront aussi être envisagés en plus du prolongement du métro à Laval en cours de construction.

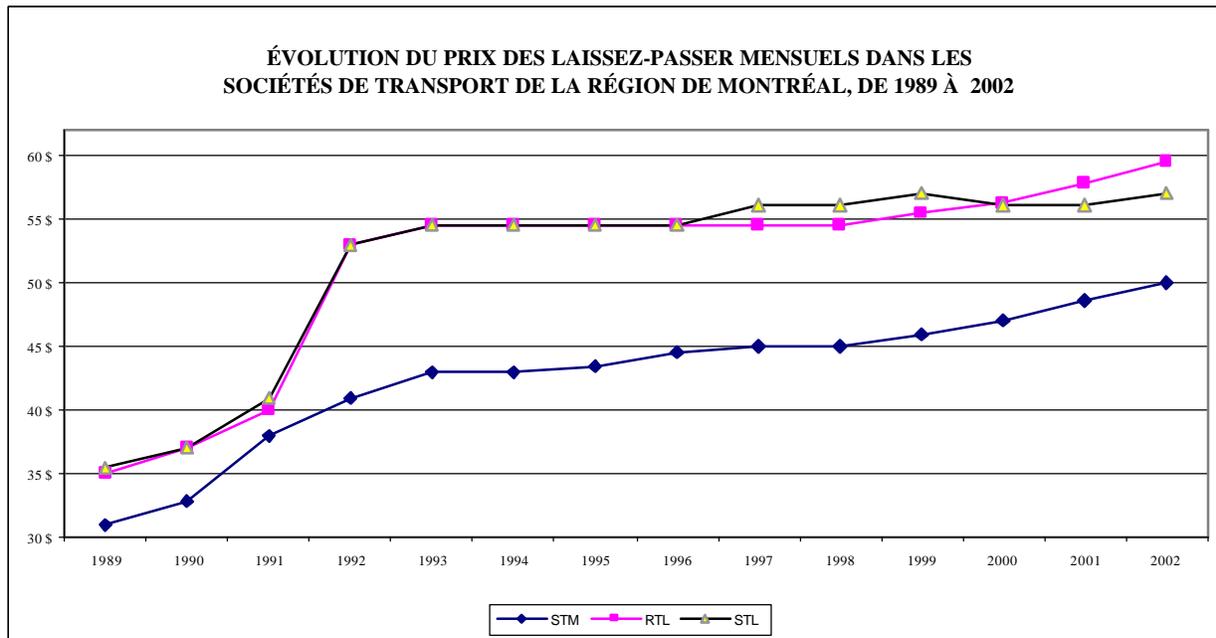
La valeur totale des projets en cours de réalisation, de planification ou à l'étude s'élève à environ 5 200 M\$. Comme le coût des projets réalisés au cours de la décennie 1990 s'est établi à 1 329 M\$, il est peu probable que l'ensemble des projets envisagés puissent être réalisés. Une sélection rigoureuse sera indispensable. On devra accorder la priorité au renouvellement des équipements, notamment du métro et des parcs d'autobus, qui sont à la base des services offerts. Par ailleurs, les projets moins prioritaires devront faire l'objet d'une analyse rigoureuse de leurs avantages et de leurs coûts. Enfin, la réalisation des projets devra être échelonnée dans le temps en fonction de la capacité de payer du MTQ et des municipalités.

3.3. ÉVOLUTION DES CONTRIBUTIONS DES PARTENAIRES

Usagers

De 31,3 % en 1991, la part des usagers dans les dépenses totales des organismes de transport en commun de l'agglomération métropolitaine est passée à 37,5 % en 2001. La recette moyenne par passager était de 0,71 \$ en 1991 et s'établissait à 0,95 \$ en 2001, une progression de 34 % pour la période et de 2,94 % par an en moyenne. Cette progression s'explique par des hausses de tarif substantielles en 1992, en raison de la fin des subventions à l'exploitation pour les trois sociétés, suivies de hausses régulières par la suite. De plus, le nombre de clients transportés est approximativement le même au début et à la fin de la période. Exprimés en dollars courants, les revenus autonomes (recettes-passagers et autres revenus) sont passés de 310,3 M\$ en 1991 à 430,4 M\$ en 2001, une hausse de 38,7 % pour la période et de 3,3 % en moyenne par année. Cette progression a été plus rapide que celle de l'indice des prix à la consommation qui fut de 1,4 % par an.

Graphique 1 : Évolution du prix des laissez-passer mensuels



Une comparaison de la recette moyenne par passager a été effectuée avec les réseaux de transport en commun des autres provinces canadiennes; cette comparaison a confirmé les informations déjà connues. Ainsi, la recette moyenne perçue par la STM (0,85\$ en 2000) – reconnue pour sa tradition de tarifs bas – est substantiellement inférieure à la recette moyenne perçue par la Toronto Transit Commission (1,46\$) et par la Greater Vancouver Transit Authority (1,58 \$). À l’opposé, la recette moyenne perçue par le RTL et la STL (1,18\$) est supérieure à la moyenne pour les réseaux desservant des agglomérations de 150 000 à 1 000 000 d’habitants (1,15\$), notamment des villes comme Ottawa (1,11\$) et Calgary (0,98\$). Par ailleurs, les tarifs sont généralement plus bas dans les villes américaines.

Municipalités

De 1991 à 2001, la part des municipalités est passée de 246 M\$ à 395 M\$, soit de 26,4% à 36,5 % des dépenses totales du transport en commun dans l’agglomération. L’augmentation s’explique surtout par l’effort additionnel que les municipalités membres des sociétés de transport ont dû consentir au moment de la fin des subventions à l’exploitation. Les contributions municipales ont d’ailleurs dépassé les 410 M\$ de 1992 à 1994 avant de diminuer jusqu’en 1999. L’évolution varie toutefois d’un organisme à l’autre. Les municipalités de l’île de Montréal ont consenti une hausse de 79 % entre 1991 et 1992; les contributions ont ensuite été à la baisse de 1994 à 2000. Au RTL, les contributions ont été stables de 1992 à 1997, ont fléchi de quelques millions pendant trois ans et sont revenues au même niveau en 2001. À Laval, la contribution est en hausse depuis 1992. Dans la couronne nord, les contributions croissent de manière soutenue en raison de la croissance des services offerts et de la participation au coût des trains de banlieue, en particulier l’ajout de la ligne de Blainville et l’augmentation des fréquences sur cette ligne. Les contributions des municipalités de la couronne sud fluctuent d’une année à l’autre.

Tableau 2 : Évolution des contributions municipales totales (en milliers de \$)

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Montréal CUM | 187 329 | 334 603 | 335 834 | 336 058 | 330 463 | 326 282 | 321 164 | 309 982 | 288 856 | 281 681 | 295 007 |
| Municipalités STRSM | 32 813 | 42 220 | 42 398 | 42 386 | 42 400 | 42 405 | 42 383 | 36 599 | 36 603 | 39 089 | 42 592 |
| Laval | 17 776 | 27 912 | 29 011 | 30 433 | 28 591 | 32 165 | 33 815 | 35 388 | 35 141 | 39 221 | 41 621 |
| Couronne nord | 2 651 | 2 296 | 2 417 | 2 466 | 2 718 | 3 893 | 4 543 | 5 308 | 6 276 | 7 341 | 10 247 |
| Couronne sud | 5 456 | 4 377 | 3 668 | 4 110 | 5 013 | 4 469 | 3 834 | 4 199 | 4 107 | 4 208 | 5 975 |
| Total | 246 025 | 411 408 | 413 328 | 415 453 | 409 185 | 409 214 | 405 739 | 391 476 | 370 983 | 371 539 | 395 442 |

Source : AMT (Comité de financement) et compilation MTQ.

Les contributions des municipalités vont, pour 90 %, au financement de l'organisme de transport sur lequel elles exercent un contrôle. Le solde est versé à l'AMT pour le financement du fonds d'immobilisation ainsi qu'à titre de contribution pour les trains de banlieue et pour les équipements métropolitains. Les deux premières contributions sont prescrites expressément par la loi, tandis que la contribution au coût des voies réservées et des terminus métropolitains a été instaurée en 2002 en raison des difficultés budgétaires auxquelles doit faire face l'AMT. Les contributions découlant des décisions de l'AMT viennent donc perturber la planification budgétaire des municipalités qui souhaiteraient que le coût des équipements, dont la nature métropolitaine est reconnue, soit majoritairement sinon entièrement couvert par des sources métropolitaines.

Le rapport d'évaluation de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, déposé à l'Assemblée nationale le 1er décembre 1999, a montré les déficiences des règles d'établissement des contributions municipales au coût des trains de banlieue, des dessertes métropolitaines par autobus et du métro ainsi que les iniquités qu'elles peuvent causer entre les municipalités. Dans le cas des trains, la contribution des municipalités desservies est basée sur l'offre de services dans leur territoire, une approche jugée inadéquate par les sociétés de transport qui souhaiteraient que l'utilisation soit aussi prise en compte. Les critères appliqués pour mesurer l'offre de services varient d'ailleurs d'une ligne à l'autre; bien qu'elle puisse être justifiée, une telle approche peut aussi être considérée comme inéquitable dans certains cas. De plus, l'AMT a utilisé une formule dite incitative sur les lignes Blainville et Mont-Saint-Hilaire qui a pour effet de diminuer la part du coût assumée par les municipalités, et le MTQ a assumé la part des municipalités pendant la période de mise à l'essai des nouvelles lignes.

Dans le cas du métro, il apparaissait normal qu'une municipalité hors de l'île de Montréal possédant une station sur son territoire assume une part du déficit du métro puisque la présence d'une station engendre des retombées qui n'existent pas ailleurs. Les municipalités qui formaient la STRSM – aujourd'hui la Ville de Longueuil – ont cependant contesté l'imposition et le calcul de cette contribution en faisant valoir que les citoyens d'autres municipalités profitaient eux aussi de la station Longueuil pour accéder au métro.

L'intégration tarifaire entre les réseaux de transport en commun se fait à l'avantage du client : le tarif intégré est moindre que la somme des deux contributions qu'il devrait payer s'il achetait deux titres de transport. Les organismes de transport, et les municipalités considèrent que le manque à gagner qui en découle est de nature métropolitaine et que la part de ce manque à gagner assumée par l'AMT est insuffisante.

Enfin, des écarts considérables persistent dans l'effort fiscal consenti par les municipalités pour le financement du transport en commun. Ces écarts reflètent dans une certaine mesure la différence de niveau de service entre les territoires municipaux. Or, les services de transport en commun servent à transporter des personnes entre les différentes parties de l'agglomération au même titre que le réseau autoroutier relevant du MTQ. De plus, les automobilistes issus des autres parties du territoire métropolitain profitent d'une congestion moindre imputable au taux élevé d'utilisation du transport en commun qui prévaut au centre de Montréal grâce à l'effort fiscal des contribuables de l'île de Montréal.

**Tableau 3 : Contributions municipales aux organismes de transport local (1)
(par habitant, par déplacement, par 100 \$ de RFU)**

| Contribution | par habitant | | | par déplacement | | | par 100 \$ de RFU |
|---------------|--------------|----------|-----------|-----------------|--------|---------|-------------------|
| | 1991 | 1995 | 2001 | 1991 | 1995 | 2001 | 2001 |
| STM | 97,26\$ | 172,25\$ | 151,47 \$ | 0,50\$ | 0,91\$ | 0,77 \$ | 29,9 ¢ |
| STL | 56,54\$ | 86,54\$ | 108,53 \$ | 0,83\$ | 1,78\$ | 2,06 \$ | 25,8 ¢ |
| RTL | 94,69\$ | 121,39\$ | 114,65 \$ | 1,19\$ | 1,66\$ | 1,35 \$ | 26,4 ¢ |
| Couronne sud | 10,85\$ | 8,35\$ | 4,95 \$ | 0,84\$ | 0,67\$ | 0,33 \$ | 1,2 ¢ |
| Couronne nord | 5,63\$ | 5,18\$ | 8,03 \$ | 0,88\$ | 0,60\$ | 0,95 \$ | 2,3 ¢ |

(1) : Ces contributions ne tiennent pas compte des contributions à l'AMT : trains de banlieue, dessertes métropolitaines et fonds d'immobilisation.

Source : AMT (Comité de financement), compilation MTQ.

Gouvernement

Alors que le gouvernement avait été le principal bailleur de fonds du transport en commun au cours des années 1980 et que sa part s'établissait encore à 40,2 % des dépenses totales en 1991, ses décisions depuis une dizaine d'années trahissent un certain essoufflement à financer ce mode de transport. Le geste le plus marquant à cet égard fut, en 1992, la fin des subventions à l'exploitation versées aux sociétés de transport. D'autres décisions ont suivi comme la baisse du taux des subventions à l'achat d'autobus et le gel des subventions versées aux CIT et aux municipalités à leur niveau de 1996. Il en résulte que le montant des subventions versées aux organismes de transport de la région de Montréal a décliné de 207,3 M\$ en 1992 à 173,6 M\$ en 2001, un recul de 16 % qui s'explique principalement par la fin des subventions au Conseil métropolitain de transport en commun et à l'exploitation des trains de banlieue en 1996. Exprimée en dollars constants, la diminution du soutien gouvernemental au transport en commun atteint 26 % entre 1992 et 2001.

**Tableau 4 : Évolution de la contribution du gouvernement
(en millions de \$)**

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Exploitation | 224,9 | 58,9 | 58,7 | 60,5 | 62,6 | 13,4 | 13,1 | 12,4 | 14,1 | 13,2 | 13,9 |
| Service de la dette | 56,4 | 48,3 | 53,3 | 60,1 | 64,4 | 63,0 | 82,1 | 98,0 | 90,5 | 89,1 | 87,9 |
| Service de la dette- construction du métro | 93,1 | 100,1 | 94,3 | 86,8 | 94,6 | 88,3 | 83,6 | 85,4 | 80,9 | 78,5 | 71,7 |
| Total | 374,4 | 207,3 | 206,4 | 207,3 | 221,5 | 164,8 | 178,8 | 195,8 | 185,5 | 180,8 | 173,6 |

Source : AMT (Comité de financement).

Automobilistes

Les automobilistes ont été appelés à contribuer au financement du transport en commun à titre de bénéficiaires indirects. Les droits de 30 \$ sur l'immatriculation des voitures de promenade ont servi à compenser en partie la fin des subventions à l'exploitation en 1992, tandis que la taxe de 1,5 cent par litre d'essence a compensé la fin des subventions au Conseil métropolitain de transport en commun et à l'exploitation des trains de banlieue en 1996.

Le rendement de ces deux sources se caractérise par sa stabilité. Le produit des droits sur l'immatriculation est passé de 39,5 M\$ en 1992 à 42,7 M\$ en 2001, une hausse de 8,1 % en neuf ans. Le rendement de cette source progresse au rythme de l'augmentation du parc de véhicules automobiles, environ 1,4 % par an. En pratique, la progression du rendement a même été plus lente, car des municipalités ont été retirées du territoire assujéti. Le produit de la taxe sur l'essence a été à la hausse au cours de la deuxième année, en 1997, mais il est revenu à 43,2 M\$ en 2001, le même montant qu'en 1996. L'évolution de cette source dépend du volume des ventes d'essence, lequel demeurera stable ou à la baisse en raison de l'amélioration progressive du rendement énergétique des automobiles. Il s'agit donc de sources de revenus dont la croissance n'est pas du tout parallèle à celle des dépenses qu'elles doivent supporter.

3.4. ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

Le nombre de passagers utilisant les réseaux de transport en commun a enregistré une baisse de l'ordre de 4 % entre 1991 et 1995. L'enquête origine-destination réalisée en 1998 a d'ailleurs confirmé ces résultats. Une reprise de l'achalandage a toutefois été observée de 1996 à 2001 sous l'impulsion de trois facteurs. La reprise économique a créé des emplois et fait en sorte que plus de personnes se déplacent pour travailler et consommer. La croissance de la population dans l'île de Montréal, surtout dans la tranche des jeunes adultes (les 20-25 ans), a aussi joué un rôle déterminant car les Montréalais sont les principaux utilisateurs du transport en commun, en particulier les jeunes parce qu'ils se déplacent beaucoup. Enfin, la création de l'AMT a permis de mettre en commun les efforts de mise en marché, de coordonner plus efficacement les réseaux de transport en commun et de renforcer la complémentarité entre la route et le transport en commun.

Tableau 5 : Passagers des services de transport en commun (en milliers)

| | AMT- train* | AMT- autobus | STM | STL | RTL | CIT nord | CIT sud | TOTAL |
|------|----------------|-----------------|---------|--------|--------|-------------|------------|---------|
| 1991 | - | - | 346 700 | 21 427 | 27 599 | 3 009 | 5 459 | 410 521 |
| | 1,54 % | - | 84,45 % | 5,22 % | 6,72 % | 0,73 % | 1,33 % | |
| 1995 | 4537 | - | 336 100 | 16 020 | 25 605 | 4 525 | 6 368 | 393 155 |
| | 1,15 % | - | 85,49 % | 4,07 % | 6,51 % | 1,15 % | 1,62 % | |
| 2000 | 11 992 | 408 | 354 300 | 17 425 | 29 004 | 5 196 | 7 543 | 425 868 |
| | 2,82 % | 0,10 % | 83,19 % | 4,09 % | 6,81 % | 1,22 % | 1,77 % | |
| 2001 | 12 196 | 637 | 353 500 | 18 238 | 30 427 | 5 454 | 7 527 | 427 979 |
| | 2,85 % | 0,15 % | 82,60 % | 4,26 % | 7,11 % | 1,27 % | 1,76 % | |

* L'AMT a pris en charge les trains de banlieue en 1996.

Source : AMT (Comité de financement) et compilation MTQ.

3.5. PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES

Les prévisions de croissance démographique de l'agglomération montréalaise ont été mises à jour à la lumière des résultats du recensement de 2001. Le premier élément à retenir de ces prévisions est que la population de l'agglomération métropolitaine va continuer à croître pour une vingtaine d'années encore. La croissance se poursuivra dans les couronnes, quoique à un rythme moins rapide que par le passé. Les données du recensement montrent une reprise de la croissance de la population sur l'île de Montréal, une tendance qui pourrait être appelée à se poursuivre; Montréal attire notamment les jeunes adultes, et la majorité des nouveaux immigrants s'y installent. De même, le rythme de croissance demeure soutenu à Laval, alors que la population pourrait demeurer stable ou même décroître à Longueuil.

**Tableau 6 : Hypothèse d'évolution démographique de 2001 à 2021
Territoire de la Région métropolitaine de recensement***

| Territoire | Population 2001 | Population 2021 | Variation 2001-2021 | |
|---------------|-----------------|-----------------|---------------------|-------|
| | | | Nombre | % |
| Montréal | 1 812 350 | 1 914 760 | 102 410 | 5,6 |
| Laval | 342 932 | 373 740 | 30 808 | 9,0 |
| Longueuil | 371 842 | 366 170 | (5 672) | (1,5) |
| Couronne nord | 525 683 | 587 510 | 61 827 | 11,8 |
| Couronne sud | 372 840 | 401 430 | 28 590 | 7,7 |
| Total | 3 425 647 | 3 643 610 | 217 963 | 6,4 |

*Une réévaluation des potentiels d'aménagement sur l'île de Montréal est en cours ; la prévision de croissance de la population pourrait être ajustée par la suite

Source : Ministère des Transports du Québec, perspectives rajustées sur les chiffres du recensement de 2001, mai 2002.

L'évolution de la démographie détermine dans une large mesure les besoins futurs en matière de déplacements. Trois phénomènes sont à prendre en compte : la simple évolution du nombre d'habitants, car chacun a besoin de se déplacer, la modification des habitudes avec l'âge (les personnes âgées se déplacent moins que les jeunes) et la persistance des habitudes acquises (les baby-boomers utiliseront davantage l'automobile que leurs parents lorsqu'ils atteindront le troisième âge). Ainsi, une croissance légèrement plus forte de la population pour l'ensemble de

l'agglomération pourrait notamment engendrer plus de déplacements en automobile que prévu antérieurement au cours de la période de pointe le matin. Par contre, la présence sur l'île de Montréal d'un plus grand nombre d'immigrants et de jeunes adultes – des clientèles traditionnelles du transport en commun – pourrait faire en sorte que la fréquentation du transport en commun demeure stable d'ici 2011 au lieu de décroître comme on le prévoyait antérieurement. Pour ce qui est des couronnes, une croissance moins rapide fera en sorte que l'augmentation du nombre de déplacements y sera substantielle mais moindre que prévu, tant en automobile qu'en transport en commun.

L'horizon du présent rapport étant celui des années 2008-2010, on peut tenir pour acquis, à moins qu'un coup de barre décisif ne soit donné, que la clientèle du transport en commun demeurera relativement stable. Les prévisions indiquent en effet que le nombre de déplacements devrait se maintenir à environ 330 000 jusqu'en 2011 au cours de la période de pointe du matin; c'est tout de même 20 000 déplacements de plus que ce que l'on prévoyait auparavant.

Toutefois, à plus long terme, le vieillissement de la population est le facteur le plus déterminant à prendre en compte. Ce phénomène affectera le Québec en entier et se fera tout particulièrement sentir dans les couronnes suburbaines qui ont été en croissance rapide depuis une trentaine d'années, mais où la proportion de personnes âgées croîtra de façon presque aussi rapide au cours des prochaines décennies. C'est pourquoi les nouvelles infrastructures – étant donné que leur coût devra être supporté par une population en décroissance – doivent être choisies avec soin dans le contexte d'une planification serrée de l'aménagement du territoire et d'un développement durable.

3.6. OBJECTIFS ET PRINCIPES

Le bilan de l'évolution du financement du transport en commun dans la région métropolitaine au cours de la dernière décennie et la prise en compte des perspectives d'évolution future et des besoins de financement qui en découlent font ressortir quatre principaux enjeux pour l'avenir :

1. l'insuffisance des ressources financières;
2. les problèmes d'équité dans les contributions municipales, en particulier pour le métro et les trains de banlieue;
3. le rôle que doit désormais jouer la Communauté métropolitaine en tant que principale instance de gouvernance pour l'agglomération;
4. le déclin constant de la part du transport en commun par rapport à l'automobile.

L'objectif immédiat qui guide les recommandations énoncées dans ce rapport vise à fournir aux organismes de transport en commun l'encadrement et les ressources additionnelles dont ils ont besoin pour être en mesure de consolider les services existants et d'accompagner une augmentation souhaitable de la demande.

L'objectif qui pourrait être poursuivi à moyen et à long terme devrait être plus ambitieux et se situer dans la foulée du protocole de Kyoto : mettre fin au déclin de la part modale du transport en commun, au minimum, et même commencer à accroître cette part progressivement afin qu'elle atteigne et même dépasse 40 % des déplacements. La réalisation d'un tel objectif

suppose toutefois une approche volontariste misant sur un renforcement considérable du rôle du transport en commun, et une stratégie de mise en œuvre faisant appel à une diversité de moyens qui se renforcent mutuellement. L'augmentation de l'offre de transport en commun en serait évidemment la base, mais d'autres mesures favorables à l'accroissement de l'usage du transport en commun devraient aussi être mises en œuvre, notamment en aménagement du territoire, en fiscalité des individus et des entreprises, en gestion de la circulation et du stationnement, et pourraient même inclure des restrictions réglementaires à l'usage de l'automobile. Une telle politique ne pourra vraisemblablement être mise en place chez nous qu'à la suite d'un vrai « débat de société ».

4. LE CADRE RECOMMANDÉ

4.1. L'ENCADREMENT INSTITUTIONNEL

À l'heure actuelle, la région de Montréal se retrouve avec deux organismes régionaux ayant les mêmes pouvoirs de planifier, coordonner et financer le transport en commun dans ses aspects métropolitains : l'AMT, créée en 1996, et la CMM, créée en 2000. L'intégration de l'AMT à d'éventuelles instances décisionnelles métropolitaines avait été prévue dès le moment de sa création et inscrite à sa loi constitutive; elle reste toutefois à réaliser.

4.2. LE RÔLE DE LA CMM

Dans une grande agglomération métropolitaine comme Montréal, il ne peut y avoir de système efficace et performant de transport en commun sans une vision métropolitaine qui l'encadre et l'anime. Cette vision ne peut venir que des dirigeants régionaux de la CMM dont c'est précisément le rôle.

Dans sa loi constitutive, la Communauté métropolitaine de Montréal s'est vu confier la responsabilité du transport en commun dans la région montréalaise. Il s'agit cependant d'une attribution de principe, qui est exprimée d'une façon plutôt sommaire et qui doit être précisée pour être efficace.

La CMM est la seule instance politique qui possède l'ensemble des pouvoirs nécessaires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de développement du transport collectif et qui peut la compléter par des interventions en matière d'aménagement, d'environnement et de développement économique. De plus, l'action de la CMM s'exerce sur l'ensemble du territoire de l'agglomération où s'effectuent la très grande majorité des déplacements en transport en commun.

C'est pourquoi je recommande que la CMM soit clairement reconnue comme la première responsable de la planification, de la mise en œuvre et du financement d'un système intégré de transport en commun incluant l'ensemble du réseau de transport régional et des différents réseaux de transport locaux dans la région de Montréal.

À cette fin, la CMM doit avoir à son service les compétences humaines nécessaires pour remplir adéquatement son rôle de planification, de coordination et de financement. Ce personnel, dont une partie pourrait provenir de l'AMT, serait financé à même le Fonds régional de transport en commun dont il sera question ci-après.

Le conseil de la CMM devrait également être investi des pouvoirs fiscaux requis pour jouer pleinement son rôle. À l'heure actuelle, la contribution des automobilistes est fixée par le gouvernement et, dans la région de Montréal, est versée à l'AMT qui en assure la gestion et la distribution entre les différents transporteurs. Il s'agit de taxes dédiées, imposées par le Québec, et qui ne servent qu'à des fins de transport en commun local et régional à Montréal. C'est donc le Québec qui taxe pour des fins montréalaises. À mon avis, il serait préférable que celui qui est responsable des dépenses soit également responsable de prélever les ressources nécessaires.

C'est pourquoi je recommande que, dans le cas de la région de Montréal, le conseil de la CMM soit habilité à fixer, par un vote des deux tiers de ses membres, le montant de la contribution des automobilistes au transport en commun prévu dans la Loi sur les transports et celui de la majoration de la taxe sur les carburants pour le transport en commun. Au besoin, l'Assemblée nationale pourrait fixer des limites à ce pouvoir de taxation de la CMM.

De plus, je recommande que le conseil de la CMM soit habilité à imposer, par un vote des deux tiers de ses membres, un droit de péage sur les ponts et autres infrastructures de transport routier. Ce pouvoir ne pourrait cependant être exercé qu'après une entente avec le propriétaire de ces ponts ou infrastructures.

Enfin, je recommande que le conseil de la CMM soit habilité à imposer, par un vote des deux tiers de ses membres, une taxe sur les stationnements hors rue. Le pouvoir semblable que possède l'AMT en vertu de sa loi constitutive serait aboli.

Par contre, les revenus tirés par la CMM de la taxation des automobilistes devraient obligatoirement servir au transport en commun. De plus, des mesures devraient être prises pour s'assurer que l'augmentation du fardeau fiscal des automobilistes ne permette pas de diminuer la contribution des municipalités au transport en commun.

Pour compléter ce chapitre, il faut rappeler que la loi constitutive de l'AMT oblige les municipalités à contribuer au fonds d'immobilisation de l'AMT «un centin par 100 \$ de leur richesse foncière municipale». Je recommande que ce soit le conseil de la CMM, au vote des deux tiers de ses membres, qui fixe le montant de cette contribution et que celle-ci puisse servir à financer non seulement les immobilisations mais également les coûts de fonctionnement du transport en commun.

4.3. LE RÔLE DE L'AMT

Depuis sa création en 1996, l'AMT joue un rôle central dans la planification et le financement du transport en commun dans la région montréalaise. Elle remplit également le rôle d'autorité organisatrice en ce qui concerne les trains de banlieue, les dessertes métropolitaines, les équipements métropolitains et les mesures préférentielles.

La grande majorité des personnes et des groupes consultés favorisent le maintien de l'AMT en tant qu'organisme, mais préconisent son intégration aux nouvelles structures métropolitaines — comme cela était d'ailleurs envisagé dès le départ. Cette intégration va évidemment de soi si l'on veut que la CMM joue vraiment son rôle de maître d'œuvre en matière d'aménagement et de transport en commun.

Il peut cependant y avoir plusieurs façons de « métropolitainiser » l'AMT.

La première serait de faire de l'AMT un organisme métropolitain sous l'autorité de la CMM, à l'exemple des sociétés de transport en commun qui relèvent des municipalités de leur territoire.

Cela aurait toutefois pour effet de faire perdre à l'AMT son statut d'agence du gouvernement, ce qui aurait des conséquences fiscales importantes et pourrait compromettre la continuation de certaines tâches comme la construction du prolongement du métro vers Laval. Ce cadre, également, conviendrait mal à l'extension du réseau de transport en commun vers les villes d'agglomération qui sont à l'extérieur du territoire de la CMM. C'est pourquoi, après avoir initialement favorisé cette solution, j'ai décidé finalement d'en recommander une autre qui me semble avoir plus d'avantages et moins d'inconvénients.

Je recommande donc que l'AMT conserve son statut actuel d'agence du gouvernement et qu'elle garde ses structures et ses fonctions actuelles, à l'exception des modifications suivantes :

1. le rôle de l'AMT en matière de financement, de coordination et de planification générale du réseau global de transport en commun et d'intégration des réseaux et des tarifs serait confié directement à la CMM ;
2. le personnel de l'AMT chargé de ces fonctions serait transféré à la CMM ;
3. la définition de ce qui constitue un équipement ou un service régional serait confiée à la CMM, sur la recommandation de l'AMT.

Je recommande également que, parmi les quatre personnes qui sont nommées par le gouvernement au conseil d'administration de l'AMT, au moins deux soient des hauts fonctionnaires représentant le ministère des Transports et le ministère des Affaires municipales et de la Métropole. Cela permettrait à l'AMT d'être le lieu d'un partenariat actif et permanent entre le gouvernement et la région en ce qui concerne le fonctionnement et le développement du réseau de transport en commun régional.

Cet arrangement permettrait de séparer, d'une part, l'allocation des ressources et, d'autre part, la gestion du réseau régional, corrigeant ainsi ce qui apparaît comme un défaut majeur du système actuel où l'AMT est perçue comme étant à la fois juge et partie. Le rôle de l'AMT serait donc essentiellement celui d'une AOT pour le transport régional.

Cet agencement fournirait enfin un cadre approprié à la question complexe du prolongement du réseau de transport en commun aux villes d'agglomération qui ceinturent la Communauté métropolitaine, comme nous le verrons plus loin.

Le budget de l'AMT qui, en vertu de la loi actuelle, est soumis pour approbation au conseil de la CMM, ne pourrait plus entrer en vigueur sans cette approbation. La CMM devrait également approuver le programme des immobilisations de l'AMT, qui présentement ne lui est soumis que pour avis.

4.4. UN SYSTÈME INTÉGRÉ À DEUX NIVEAUX

Le système de transport en commun de la région de Montréal comporte deux niveaux : le réseau régional géré par l'AMT ; et le réseau local géré par trois sociétés de transport en commun (la STM, le RTL et la STL), par douze CIT et par trois villes. De multiples efforts ont été faits dans le passé pour que ces deux niveaux fonctionnent en harmonie au sein d'un seul système intégré, notamment par l'intégration des tarifs, des modes de transport et des services.

Le financement de l'exploitation du niveau régional provient des usagers, des automobilistes (par l'entremise de l'AMT) et des municipalités desservies. Les formules du partage varient d'un mode et d'un service à l'autre, et l'équité de la répartition du fardeau entre les municipalités est fortement contestée.

De plus, à plusieurs égards, le métro n'est pas encore considéré comme faisant intégralement partie du réseau régional, même s'il constitue un des éléments essentiels de ce réseau et même si 21 % de ses usagers proviennent de l'extérieur de l'île de Montréal. Bien que les automobilistes (par l'entremise de l'AMT) assument une part importante de 42 M \$ du coût du métro et que Longueuil fasse une contribution de 1,8 M \$, le déficit résiduel et la dette restent entièrement à la charge de la STM et de la Ville de Montréal.

La situation actuelle, en plus d'être souvent inéquitable, rend difficile le développement du réseau, surtout au niveau régional, parce qu'elle engendre inévitablement des conflits concernant la manière de répartir le fardeau financier entre les municipalités. Dans certains cas, le développement du réseau régional devient également un obstacle au développement du réseau local puisqu'il accapare une grande partie des fonds disponibles pour le transport en commun au sein de la municipalité concernée. D'où il résulte une concurrence malsaine entre le réseau local et le réseau régional.

Pour corriger la situation, je recommande de mieux distinguer entre le niveau régional et le niveau local, d'inclure le métro dans le réseau de transport régional et de financer ce niveau uniquement par le Fonds régional de transport en commun, sans contribution directe du niveau local.

Il n'y aurait donc plus de contributions spécifiques des municipalités aux coûts des trains de banlieue ou des équipements ou services régionaux. Et le déficit du métro serait, après un période de transition, entièrement à la charge du Fonds régional de transport en commun.

Par contre, les sources régionales devraient continuer à aider financièrement le niveau local. Elles le font déjà par le programme d'aide au Réseau de transport métropolitain par autobus (le RTMA) et l'aide aux tarifs réduits. Je recommande donc que cette aide soit substantiellement augmentée par une compensation complète du coût de l'intégration tarifaire et par l'établissement d'un nouveau programme d'aide, en remplacement du RTMA, qui serait basé sur la contribution municipale au transport en commun local (voir ci-après).

Je recommande enfin que soit intégrée à ce nouveau système la subvention que le gouvernement accorde actuellement au soutien des coûts d'exploitation des CIT et des OMIT (voir ci-après).

4.5. LES MÉCANISMES DE FONCTIONNEMENT

Afin de s'assurer que les fonds qui seront perçus par la CMM aux fins de transport en commun servent uniquement à ces fins, je recommande que la loi constitutive de la CMM soit amendée pour y inscrire la création de deux fonds distincts : un Fonds régional de transport en commun et un Fonds d'immobilisation pour le transport en commun. Ces fonds seraient administrés par la CMM.

Le Fonds régional de transport en commun

Seraient versés dans ce fonds les sommes en provenance des sources suivantes :

- a) la contribution des automobilistes sur l'immatriculation ;
- b) le produit de la taxe particulière sur l'essence ;
- c) le produit des péages, le cas échéant ;
- d) le produit de la taxe sur les stationnements, le cas échéant ;
- e) les quotes-parts des municipalités ;
- f) la subvention gouvernementale aux CIT et aux OMIT.

Ce fonds servirait à financer les dépenses suivantes :

- a) le déficit de l'AMT provenant de la gestion du réseau régional de transport en commun;
- b) le déficit du métro;
- c) la compensation du coût de l'intégration tarifaire;
- d) l'aide métropolitaine au transport local;
- e) l'aide aux CIT et aux OMIT;
- f) les dépenses administratives assumées par la CMM en matière de transport en commun.

Le Fonds d'immobilisation pour le transport en commun

Seraient versés dans ce fonds les sommes en provenance des sources suivantes :

- a) les quotes-parts des municipalités pour les immobilisations en transport en commun ;
- b) la contribution du gouvernement du Québec pour assumer le coût des immobilisations ou pour le remboursement des services de dette engagée à cette fin;
- c) la contribution du gouvernement du Canada aux mêmes fins, le cas échéant.

Ce fonds servirait au financement des immobilisations effectuées dans le réseau régional de transport en commun, soit directement, soit en remboursement des emprunts effectués par d'autres organismes pour financer ces immobilisations.

4.6. LES RESSOURCES FINANCIÈRES REQUISES

Cela ne surprendra personne que mon analyse de la situation financière du transport en commun dans la région de Montréal m'amène à conclure qu'il faut y consacrer des ressources financières additionnelles. Que ce soit l'absolue nécessité d'investir des sommes importantes pour le maintien et la remise à niveau d'un métro qui date maintenant de quarante ans, que ce soit l'augmentation inévitable des coûts entraînés par le prolongement du métro à Laval et par la hausse souhaitée de l'achalandage, que ce soit l'amélioration indispensable des services locaux ou la poursuite de la mise en place des trains de banlieue et autres équipements régionaux, tout démontre que les ressources actuellement disponibles ne sont déjà pas suffisantes, et qu'elles le seront de moins en moins d'année en année. Sans un apport d'argent neuf, le système est en danger.

La contribution des automobilistes

La consultation que j'ai menée m'indique que ce sont les automobilistes qui devraient fournir ces ressources additionnelles, d'abord parce que ce sont eux qui, présentement, contribuent le moins au fonctionnement du système actuel, et ensuite, parce que, dans une région comme Montréal, ils bénéficient d'une façon directe de l'existence d'un système performant de transport en commun. Imagine-t-on ce que seraient l'accès aux ponts et la circulation au centre-ville de Montréal s'il n'y avait aucun service de transport en commun, et si tous ceux qui s'y rendent devaient le faire à pied, à bicyclette ou en auto ? L'autobus, le train et le métro rendent possible l'utilisation de l'automobile ; en contrepartie, les automobilistes doivent rendre possible le transport en commun.

Pour faire face aux besoins immédiats et assurer une certaine stabilité de financement pour les prochaines années, les calculs ont montré qu'il faut ajouter 45 M \$ dans le Fonds régional de transport en commun. Pour y arriver, je recommande, à l'instar de mes collègues mandataires, de rajuster, en fonction de l'inflation, à 35 \$ la contribution des automobilistes sur l'immatriculation des véhicules de promenade et d'élargir l'assiette de cette contribution aux véhicules légers commerciaux et institutionnels (voir ci-après à la section 6.2). Dans la région de Montréal, cela permettra de percevoir 15 M \$ additionnels.

Je recommande que les autres 30 M \$ proviennent d'une augmentation de 1 cent le litre de la taxe spéciale sur l'essence, de sorte que celle-ci passerait de 1,5 cents à 2,5 cents dans la région de Montréal.

La mise en œuvre de ces recommandations ferait passer la part des automobilistes dans le financement global du transport en commun dans la région de Montréal de 8 % des coûts totaux en 2001 à environ 11,7 % en 2004.

Il importe ici d'insister sur le fait que les automobilistes tirent un avantage immédiat du transport en commun, car la congestion coûte cher, en temps mais aussi en essence. La taxe actuelle de 1,5 ¢ le litre représente environ 2 % du coût du carburant. Par exemple, selon le type de véhicule utilisé, un navetteur qui effectuerait 60 Km par jour déboursa de 20 à 35 \$ annuellement pour cette taxe, sur une dépense totale d'essence d'environ 1000 à 1700 \$.

S'il advenait que le transport en commun ne réussisse pas à maintenir sa performance, et que de plus en plus de personnes eussent recours à l'auto pour se déplacer, la détérioration de la fluidité de la circulation entraînerait des coûts supplémentaires pour les automobilistes qui pourraient vite dépasser non seulement ceux de la taxe actuelle, mais également ceux de l'augmentation proposée. Ainsi, toute augmentation de la congestion qui amènerait une hausse de seulement 3 % de la consommation moyenne d'essence utilisée pour se rendre au travail équivaldrait à une hausse de plus de 2 cents sur chaque litre d'essence consommé dans l'année. Par exemple, un navetteur qui voyagerait en moyenne 60 km par jour et consommerait environ 2000 litres d'essence par année devrait déboursa 40 \$ de plus par année en raison de cette congestion accrue, soit l'équivalent d'environ 2 cents le litre (voir le tableau à l'annexe D).

Les quotes-parts des municipalités

Pour assurer que le Fonds régional de transport en commun ait suffisamment de ressources pour atteindre ses objectifs, je recommande que les contributions actuelles des municipalités pour le transport régional soient remplacées par une quote-part annuelle de 3 cents par 100 \$ de RFU de chaque municipalité membre de la CMM. Afin de réduire l'impact de ce changement sur les municipalités qui, présentement, ne contribuent pas aux coûts des trains de banlieue, la quote-part pour ces municipalités serait limitée, la première année, à ½ cent du 100 \$ de RFU (ce qui correspond à une taxe foncière annuelle de 5 \$ sur une résidence évaluée à 100 000 \$). Par la suite, ces quotes-parts augmenteraient annuellement de ½ cent du 100 \$ de RFU, jusqu'à ce qu'elles atteignent le taux des autres municipalités.

En ce qui concerne la quote-part des municipalités pour les immobilisations, qui est actuellement de 1 cent par 100 \$ de RFU, elle serait versée dorénavant dans le Fonds d'immobilisation pour le transport en commun. D'après les calculs actuels, cette quote-part, si elle est utilisée en paiement de service de la dette, sera suffisante pour payer la part des municipalités dans les immobilisations actuelles et prévues, y compris le maintien des actifs du métro, au moins jusqu'en 2007. Elle pourrait, par la suite, être augmentée progressivement à 2 cents du 100 \$ de RFU suivant le rythme des investissements futurs, mais elle ne devrait pas dépasser ce niveau à moins que les taux d'intérêt ne connaissent une hausse importante. (Voir tableau à l'annexe F).

4.7. LES DÉPENSES RÉGIONALES

Déficit de l'AMT

Le déficit encouru par l'AMT dans l'exploitation du réseau de transport régional serait évidemment la première charge sur le Fonds régional de transport en commun. Comme il a été mentionné, ce déficit serait dorénavant entièrement pris en charge par le Fonds et les municipalités n'auraient plus à y contribuer directement.

Le déficit du métro

Étant donné que le métro est géré par la STM, que son réseau est intimement lié à celui des autobus et qu'il n'existe pas présentement de comptabilité distincte pour en déterminer les coûts et les revenus, il est difficile d'en évaluer précisément le déficit d'exploitation. Une étude a été faite, il y a quelques années, par une firme comptable afin d'établir une clé de répartition des dépenses entre le métro et le réseau d'autobus. La répartition des revenus n'a cependant pas fait l'objet d'une étude semblable. Il y aurait donc lieu de combler cette lacune, afin qu'il n'y ait pas de conflit entre la CMM et la STM à propos de la manière d'établir le déficit annuel du métro.

Je recommande donc que d'ici la fin de 2007 (cette date étant choisie pour tenir compte de l'ouverture du métro à Laval), la CMM et la STM prennent les mesures requises pour élaborer de concert une formule servant à établir le déficit annuel d'exploitation du métro. Cette formule devrait contenir une clé de répartition des coûts et des revenus, de même qu'une grille tarifaire de référence de façon à isoler le calcul du déficit des décisions qui pourraient être prises unilatéralement par la STM quant aux tarifs exigés dans son réseau. Si, à la fin de 2007, la CMM et la STM n'ont pu en venir à un accord, la formule devrait être fixée par un mécanisme d'arbitrage.

En attendant qu'une formule de partage soit adoptée, la partie du déficit assumée par le Fonds régional de transport en commun serait au départ de 60 M \$ et augmenterait par la suite de 5 M \$ par année. Lorsque le déficit véritable sera établi, celui-ci serait entièrement assumé par le Fonds régional de transport en commun, à moins que la différence entre le déficit réel et le paiement prévu ne soit supérieure à 5 M \$, auquel cas le paiement continuerait d'augmenter de 5 M \$ annuellement jusqu'à ce qu'il comble le déficit réel. Cette façon de procéder vise à ce que la prise en charge du déficit du métro par le Fonds régional de transport en commun soit graduelle.

L'intégration tarifaire

Je recommande également que le Fonds régional de transport en commun rembourse aux diverses AOT de la région une pleine compensation pour l'établissement de l'intégration tarifaire qui est nécessaire au bon fonctionnement d'un système intégré de transport en commun. Cette nouvelle compensation, beaucoup plus généreuse, intégrerait la compensation actuelle pour les rabais tarifaires et serait donc calculée en fonction du prix réel des différents titres vendus. Cependant, afin d'éviter que la compensation de l'intégration tarifaire soit indûment affectée par

les décisions prises par les différentes AOT quant à leurs propres tarifs, cette compensation serait calculée en fonction d'une grille unique de référence établie par la CMM.

L'aide régionale aux réseaux locaux

Enfin, je recommande que l'aide régionale accordée aux réseaux locaux de transport en commun par le moyen du Réseau métropolitain de transport par autobus (RTMA), qui subventionne certains déplacements jusqu'à concurrence de 50 cents par déplacement en période de pointe, soit remplacée par une nouvelle formule d'aide basée sur la contribution municipale au transport en commun local par autobus. Cette aide serait composée de deux éléments : une aide de base et une participation, plus généreuse, au développement des services.

Le niveau et la répartition de l'aide régionale ont été fixés à partir de la contribution actuelle du RTMA aux différentes AOT, de façon que la nouvelle formule ne soit jamais moins généreuse que l'ancienne compte tenu des gains résultant de l'intégration de l'aide aux CIT. L'aide de base, comme c'est le cas actuellement pour le RTMA, varierait suivant que l'AOT est plus ou moins éloignée du centre de l'agglomération. Elle serait de 25 % de la contribution municipale dans les couronnes, de 10 % à Longueuil et à Laval, et de 3 % à Montréal. Cette formule permettrait de reconnaître que les coûts par déplacement sont plus élevés dans les couronnes et moins élevés dans l'île de Montréal, surtout en raison de la présence du métro (dont le déficit serait entièrement assumé par la région).

Quant à l'aide au développement, elle serait de 30 % de la contribution municipale qui en résulte. Dans les couronnes, cette part resterait à 30 % pendant trois ans, après quoi elle reviendrait au pourcentage normal de 25 %. À Montréal, Longueuil et Laval, cette aide de 30 % décroîtrait de 5 % par an jusqu'à ce qu'elle atteigne le pourcentage normal de 10 % (sans descendre jusqu'à 3 % dans le cas de Montréal).

Des mesures transitoires seraient mises en place pour s'assurer que ce changement ne pénalise aucune AOT.

Par ailleurs, afin d'éviter que les sources régionales soient trop fortement sollicitées par cette aide aux réseaux locaux, la loi de la CMM devrait empêcher que cette aide dépasse un certain pourcentage des débours du Fonds régional de transport en commun.

L'aide aux CIT et aux villes

Par le biais de son Programme d'aide au transport en commun, le gouvernement fournit une aide aux dépenses d'exploitation des CIT et des villes qui organisent un service de transport en commun (OMIT), en remplacement de l'aide aux immobilisations qui s'applique aux sociétés de transport.

La formule utilisée pour établir cette aide est complexe. Elle correspond à 40 % des recettes, ajustées pour compenser les rabais tarifaires, et comporte une subvention aux laissez-passer mensuels ; elle ne doit cependant pas dépasser 75 % du déficit encouru (mais curieusement, on

n'inclut pas dans le calcul de ce déficit l'aide reçue de l'AMT). De surcroît, et c'est le facteur principal, cette aide est gelée aux sommes qu'elle représentait en 1996.

Je recommande qu'on profite de la présente révision du cadre financier pour intégrer cette aide gouvernementale aux CIT et aux OMIT de la région de Montréal au système de financement qui est proposé. À cette fin, les mesures suivantes pourraient être prises :

1. le gouvernement verserait le montant de sa subvention à ces organismes dans le Fonds régional de transport en commun;
2. le Fonds verserait aux CIT et aux OMIT de la région de Montréal une aide égale à 50 % des recettes réellement perçues (incluant la compensation tarifaire);
3. chaque CIT ou OMIT aurait la garantie, inscrite dans la loi, de recevoir du Fonds une aide au moins égale à celle qu'il recevait du ministère des Transports, à condition évidemment qu'il maintienne le même niveau de service et que le Ministère maintienne sa contribution.

Cette formule serait beaucoup plus simple et beaucoup plus équitable que le maintien de la formule actuelle. Elle serait également plus favorable au développement de l'achalandage du transport en commun.

Par contre, il y aurait lieu de s'assurer que, comme dans le cas de l'aide métropolitaine aux réseaux locaux décrite ci-dessus, cette aide ne dépasse pas un certain pourcentage des débours du Fonds régional de transport en commun.

L'extension du réseau régional hors territoire

Il n'y a pas de mur de Chine autour du territoire de la CMM, et il ne doit pas y en avoir. En matière de transport en commun, il est normal d'envisager que le réseau régional rejoigne éventuellement les villes d'agglomération environnantes : Saint-Jérôme, Saint-Jean, Saint-Hyacinthe, Joliette.

Cette extension sera rendue plus facile dans le système qui est recommandé.

En ce qui concerne l'aspect financier, les villes desservies par le train de banlieue devraient accepter de contribuer suivant les mêmes paramètres que les municipalités de la CMM. Ainsi, leurs automobilistes devraient être assujettis aux mêmes taxes et les municipalités devraient assumer les mêmes quotes-parts dans le Fonds régional de transport en commun et dans le Fonds d'immobilisation pour le transport en commun. En contrepartie, leurs réseaux locaux d'autobus seraient admissibles à l'aide métropolitaine.

L'implantation du service et les normes d'exploitation devraient faire l'objet d'un contrat conclu entre les municipalités desservies et l'AMT. Ce contrat devrait être approuvé par la CMM et le ministère des Transports. En cas d'impossibilité d'en arriver à une entente, l'implantation et les normes d'exploitation seraient fixées par décret du gouvernement. Ce contrat ou le décret

devrait obligatoirement se refléter dans le budget de l'AMT et dans son programme d'investissement. À terme, si plusieurs villes d'agglomération se trouvaient dans cette situation, elles pourraient être représentées au sein du conseil d'administration de l'AMT.

4.8. L'ÉVOLUTION DU SYSTÈME

Afin de faciliter la mise en place du nouveau système, je recommande que, au départ, ses principales modalités soient fixées par la loi et le gouvernement. Par la suite, le conseil de la CMM pourrait, par le vote des deux-tiers de ses membres, en modifier les paramètres, à l'exception de ceux qui auraient été inscrits dans la loi. La formule de départ fixée par le gouvernement serait donc, en quelque sorte, une formule « par défaut », qui pourrait être changée par la CMM si celle-ci peut convenir d'une formule différente qui lui convient mieux.

Les paramètres qui, à mon avis, devraient être protégés et inscrits dans la loi sont les suivantes :

1. l'établissement du Fonds régional de transport en commun et du Fonds des immobilisations pour le transport en commun ;
2. l'augmentation graduelle de la quote-part des municipalités qui ne contribuent pas une pleine quote-part ;
3. la prise en charge graduelle du déficit du métro par le Fonds régional de transport en commun ;
4. les limites relatives à l'aide régionale aux réseaux locaux et à l'aide à l'exploitation des CIT et des OMIT, ainsi que les garanties relatives à cette dernière ;
5. les modalités relatives à l'extension du réseau régional en dehors du territoire de la CMM.

4.9. LES AVANTAGES DU SYSTÈME RECOMMANDÉ

Le système que je recommande répond, je crois, aux objectifs du mandat que j'ai reçu.

D'abord, il assure une adéquation entre les besoins et les ressources qui permettra de faire face tant aux exigences de maintenir les actifs qu'aux projets de développement en cours ou à l'étude. Les ressources additionnelles recommandées seront suffisantes pour assurer l'équilibre du système au moins jusqu'à la fin de la présente décennie, et probablement au-delà.

On trouvera à l'annexe E une série de tableaux qui illustrent le résultat du système proposé dans son ensemble et pour chaque AOT du territoire. Ces tableaux sont fondés sur un ensemble de calculs et d'hypothèses qui est décrit dans cette annexe. On doit comprendre, en examinant ces tableaux, que plus on s'éloigne dans le temps, plus les prévisions deviennent aléatoires. Les chiffres cependant qui se rapportent à l'an 2004, première année du système proposé, devraient refléter la réalité d'assez près.

De plus, ce système assure une plus grande équité entre les contributions des différentes municipalités puisque, après une période de transition, toutes contribueront également en

fonction de leur richesse foncière au soutien du réseau régional de transport en commun qui est l'infrastructure de base de la région en tant qu'entité organique. Tous profitent de l'existence de cette grande agglomération d'envergure internationale et tous doivent contribuer également à son infrastructure de base.

Ensuite, ce système rend plus facile le développement du réseau régional de transport en commun, qui ne sera plus entravé par la situation de concurrence où il se trouve actuellement à l'égard du réseau local. Son développement n'aura plus de conséquence financière directe sur les contributions des municipalités desservies et pourra se faire en fonction du futur plan d'aménagement et de développement de la communauté.

À l'inverse, ce système favorisera également le développement des services locaux de transport en commun. Ceux-ci, en effet, ne seront pas affectés directement par le besoin de financer le réseau de transport en commun régional, comme c'est présentement le cas. Cet effet sera renforcé par le nouveau régime d'aide régionale, qui sera non seulement plus généreux que le régime actuel, mais qui subventionnera encore davantage le développement et l'amélioration des services locaux. La compensation complète du coût de l'intégration tarifaire ira dans le même sens.

La reconnaissance complète du caractère régional du métro, qui maintenant rejoindra Laval aussi bien que Longueuil et qui dessert un grand nombre d'usagers provenant de l'extérieur de l'île de Montréal, corrigera une iniquité qui devient de plus en plus manifeste. Cela permettra à la STM de profiter de ressources additionnelles pour améliorer et développer son service d'autobus, lequel est un élément vital de la performance du transport en commun dans la grande région et un facteur clé de l'augmentation souhaitée du transport en commun.

En intégrant à ce nouveau cadre financier l'aide gouvernementale aux CIT et aux OMIT, on améliorera considérablement la portée et l'équité de cette aide, tout en simplifiant l'administration.

Enfin, le système permettra une extension facile du réseau régional de transport en commun aux villes d'agglomération avoisinantes.

À ces avantages s'ajouteront ceux qui devraient découler d'une amélioration de la productivité dont je parlerai au chapitre suivant.

Le seul élément potentiellement négatif du système proposé provient de l'augmentation de la contribution des automobilistes ainsi que de celle qui sera exigée de certaines municipalités (pas toutes, loin de là !) des couronnes nord et sud. Aussi, j'ai recommandé des mesures précises pour que cette dernière augmentation soit très graduelle et qu'elle ait le moins d'impact possible sur l'évolution du fardeau fiscal foncier dans ces municipalités, puisqu'elle ne serait que de ½ cent par 100 \$ de RFU en 2004 et qu'elle n'augmenterait que de ½ cent par 100 \$ de RFU chaque année. Sur une propriété évaluée à 100 000 \$, la quote-part entraînerait une taxe de 5 \$ la première année, de 10 \$ la deuxième, et ainsi de suite pour atteindre 30 \$ la sixième année. Il me semble que ce n'est pas un prix disproportionné à payer pour assurer le fonctionnement d'un système performant de transport en commun à l'échelle de la région montréalaise. Pour toutes

les autres municipalités, la disparition de la contribution aux coûts des trains de banlieue et des équipements métropolitains et les nouvelles aides au transport local compensent amplement la nouvelle quote-part de 3 cents par 100 \$ de RFU.

5. L'AMÉLIORATION DE LA PERFORMANCE

Le contexte dans lequel évoluent les administrations publiques impose une remise en question quasi continue de la façon dont sont produits les services publics de manière à s'assurer que leur coût de production n'impose pas un fardeau indu aux citoyens et aux entreprises. Ces pressions découlent d'un resserrement des ressources financières disponibles et des attentes des citoyens pour que les organismes publics rendent compte de leur gestion et améliorent leur performance. Mon mandat exigeait que j'examine cette question, ce que j'ai fait en vue de proposer des mesures qui favoriseront l'amélioration de la productivité des réseaux de transport en commun tout en préservant leur caractère public.

5.1. L'ÉVOLUTION RÉCENTE DES COÛTS DE PRODUCTION DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT

Les organismes de transport, notamment les sociétés de transport de la région métropolitaine, ont consenti des efforts substantiels pour améliorer leur productivité, surtout dans les années qui ont suivi la fin des subventions à l'exploitation en 1992.

Chacune des sociétés de la région de Montréal a présenté au mandataire les efforts soutenus qui ont été faits au cours des dernières années pour améliorer la productivité. Les syndicats des employés ont également fait valoir un point de vue semblable. Et il n'y a pas de doute, quand on regarde les chiffres, que des résultats intéressants peuvent être mis en lumière. Ainsi, les coûts par déplacement, calculés en dollars constants, ont décliné substantiellement au cours des cinq dernières années. Bien que cela soit attribuable, en partie, à la hausse de l'achalandage, le résultat est quand même significatif.

Toutes les sociétés ont dans leur vision stratégique un chapitre portant sur la productivité et le contrôle des coûts. En général, on vise à ce que la croissance des dépenses reste en deçà de l'inflation. Par ailleurs, divers programmes ont été mis en œuvre pour carrément diminuer les coûts par une utilisation plus rationnelle du matériel, un meilleur agencement des horaires et des réseaux et des moyens de communication plus performants.

Enfin, il faut mentionner que, dans la région de Montréal, le climat des relations de travail s'est amélioré par rapport à la situation déplorable qu'on avait connue il y a quelques années. Bien qu'il reste des progrès à faire, on peut espérer que les choses continueront de s'améliorer, car rien ne nuit plus au développement du transport collectif, que des suspensions de services, surtout si elles sont fréquentes ou prolongées.

Cela ne veut pas dire que tout soit au beau fixe et qu'on ne doit pas se préoccuper de l'augmentation de la productivité. Au contraire, les besoins sont si grands et les ressources si limitées que tout doit être mis en œuvre pour tirer le maximum des ressources disponibles et des hommes et des femmes qui font marcher l'entreprise. Surtout dans un contexte où on doit exiger une augmentation de l'effort fiscal.

5.2. LES MOYENS D'AMÉLIORER LA PERFORMANCE DES ORGANISMES DE TRANSPORT EN COMMUN

Évaluation de la performance

L'évaluation de la performance n'est pas une mode. C'est plutôt une façon de faire qui devra être utilisée de plus en plus dans tous les organismes de transport, comme cela devient la pratique aux États-Unis. Dans certaines villes d'Europe, le mode de rémunération des exploitants inclut bien souvent une évaluation de la performance faisant appel à différents indicateurs, dont des indicateurs de satisfaction de la clientèle. Les sociétés de transport du Québec, elles aussi, ont eu le souci de mesurer l'évolution de leurs résultats et se sont donné des indicateurs à cet effet. Ces indicateurs sont toutefois peu connus, et ils ne sont pas uniformes d'une société à l'autre. Par ailleurs, la gestion du métro fait l'objet, depuis quelques années, d'un étalonnage international qui permet des comparaisons avec des équipements semblables dans le monde et qui aide les gestionnaires à améliorer une performance qui semble déjà intéressante.

Je recommande donc que, par le biais de son programme d'aide au transport en commun, le ministère des Transports favorise l'élaboration d'un cadre d'évaluation de la performance des réseaux de transport en commun. L'objectif visé n'est pas de comparer les organismes entre eux ni de dresser un palmarès des organismes les plus performants mais de fournir un outil que chaque organisme de transport pourra utiliser pour reconnaître ses forces et ses faiblesses afin d'être mieux en mesure d'améliorer ses résultats. Ce travail d'évaluation de la performance pourrait s'effectuer en collaboration avec l'Association du transport urbain du Québec, l'Association des conseils intermunicipaux de transport et le Regroupement des villes d'agglomération du Québec.

De plus, je recommande qu'une évaluation spéciale soit réalisée concernant l'encadrement en place dans les sociétés de transport. Des représentations ont été faites à l'effet que cet encadrement serait beaucoup trop lourd tant en ce qui touche la supervision opérationnelle que la structure administrative. Étant donné que, dans toute entreprise d'une certaine taille, le nombre de cadres a toujours tendance à augmenter, il serait opportun que des comparaisons à cet égard puissent être établies sur une base régulière entre les sociétés de transport entre elles, et avec d'autres sociétés semblables.

Concentration des sociétés de transport sur leur mission de base

Les organismes de transport en commun ont pour mission de transporter des voyageurs. Cela suppose qu'ils définissent les services à offrir, se donnent les moyens de les fournir, fixent les tarifs et fassent la promotion de leurs services. Dans le cas des sociétés de transport, cette mission peut aussi inclure l'entretien quotidien et l'entretien mécanique des véhicules dont elles sont propriétaires et qu'elles utilisent. Les sociétés en sont toutefois venues à exécuter elles-mêmes des tâches qui, bien que complémentaires, s'éloignent de leur mission première : reconstruction d'autobus usagés, réparations majeures des moteurs, entretien ménager des stations de métro, entretien des abribus, entretien paysager de leurs terrains, etc. Ces activités entraînent des coûts d'infrastructure administrative, en gestion du personnel et en locaux

notamment, en plus d'accaparer une part du temps et des énergies des dirigeants qui sont, de ce fait, moins disponibles pour s'occuper de la mission première des sociétés.

Les sociétés de transport devraient plutôt consacrer leurs énergies aux activités directement reliées à leur mission et recourir à des entreprises spécialisées pour exécuter les activités complémentaires. À cette fin, les sociétés devraient être en mesure de se prévaloir des moyens recommandés ci-après pour se concentrer le plus possible sur leur mission première.

Mise en concurrence balisée

Il n'y a pas de meilleure mesure de la productivité que la concurrence. Aussi, les entreprises qui, comme les sociétés de transport en commun, sont en situation de monopole territorial doivent prendre des mesures particulières pour s'assurer que leurs coûts de production soient les plus bas possible et que leur productivité s'améliore constamment. À cette fin, je recommande l'établissement d'un processus obligatoire de mise en concurrence balisée permettant aux sociétés de vérifier leur productivité tout en conservant intégralement leur rôle d'autorité organisatrice sur l'ensemble du transport en commun dans leur territoire.

À cette fin, les mesures suivantes sont recommandées :

1. Avant la fin de 2006, la STM, la STL et le RTL (« les Sociétés ») auraient l'obligation de procéder à un appel d'offres public pour l'exploitation d'au moins 3 % de leur réseau d'autobus présentement exploité en régie (calculé en véhicules-kilomètres ou en heures-véhicules utiles).
2. Les Sociétés ne pourraient cependant donner à contrat l'exploitation d'une partie de leur réseau à moins que le contrat ne génère une économie réelle.
3. Une autorité impartiale (à déterminer) serait appelée à surveiller le processus d'attribution et de suivi du contrat afin de s'assurer du respect des conditions d'attribution et de celui du cahier des charges.
4. Aucun employé ne pourrait être mis à pied en raison d'un tel contrat et la convention collective et le certificat d'accréditation du syndicat des employés ne lieraient pas le nouveau fournisseur.
5. Les Sociétés ne pourraient, en aucun temps, donner à contrat l'exploitation de plus de 20 % de leur réseau d'autobus.
6. Les contrats accordés pour l'exploitation d'une partie d'un réseau d'autobus ne devraient pas avoir une durée plus longue que ce qui est nécessaire pour rentabiliser l'équipement requis.
7. Les Sociétés pourraient aussi donner à contrat, à la suite d'appels d'offres publics, tout ou partie de leurs activités d'entretien ou de soutien, à la condition que le nouveau fournisseur prenne les employés à son service et conserve la convention collective existante lorsque cela est requis par le Code du travail.

-
8. Aucune disposition d'une convention collective ne pourrait empêcher l'octroi d'un contrat visé aux points 6 ou 7.
 9. Une Société pourrait soumissionner pour offrir ses services dans le contexte d'appels d'offres publics lancés par les autres autorités organisatrices de transport du territoire de la CMM.

Comme on le voit, un tel système n'exige pas la mise en place d'un secteur témoin privé au sein d'une entreprise publique. Ce n'est que s'il est démontré qu'il en résulterait des économies réelles qu'une partie du réseau d'autobus pourrait être exploitée, à contrat, par un transporteur privé. Il s'agit d'une *mise en concurrence* obligatoire, et non de la mise en place obligatoire d'un secteur témoin. Ce qu'il faut, c'est comparer.

Il ne s'agit pas non plus d'une privatisation du transport en commun, pas plus qu'on ne pourrait parler de privatisation dans les cas des services d'autobus organisés par les CIT ou des trains de banlieue de l'AMT qui sont fournis par des entreprises de transport privées⁷.

Le cas de Saint-Bruno

À cet égard, il faut dire un mot de la situation particulière de Saint-Bruno, récemment fusionnée au sein de la nouvelle ville de Longueuil et où le transport en commun a été intégré au réseau du RTL tout en restant exploité à contrat par un transporteur privé. Cet arrangement prévaudra jusqu'à la fin du contrat actuel, en juin 2004, et, d'ici là, la subvention du ministère des Transports qui était versée à Saint-Bruno, est maintenant versée au RTL.

Je tiens pour acquis que les citoyens de l'arrondissement de Saint-Bruno devront être traités comme tous les autres Longueuillois, tant du point de vue des services que de celui des tarifs. J'ai donc présumé dans mes calculs que la zone 3 de la TRAM y deviendrait applicable. Par contre, à la fin du contrat avec le transporteur privé, la subvention du Ministère devrait cesser et le RTL devrait faire jouer le mécanisme de mise en concurrence décrit ci-dessus : le service serait alors fourni soit par le RTL soit par un transporteur privé, suivant ce qui coûtera le moins cher.

5.3. L'AMÉNAGEMENT EN FONCTION DU TRANSPORT EN COMMUN

La CMM et les municipalités peuvent jouer un rôle très important quant à l'efficacité du système de transport en commun en utilisant à bon escient leurs pouvoirs en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Malheureusement, à l'heure actuelle, le zonage privilégie trop souvent une occupation à faible densité. Pour ce qui est de l'approbation des plans de lotissement, il est rare qu'elle soit précédée d'une étude des impacts en matière de déplacements, tant sur le réseau routier local que sur le réseau autoroutier, et les organismes de transport en commun ne sont même pas consultés dans le processus d'approbation. Ce fonctionnement en mode isolé ne fournit pas aux responsables des réseaux routiers et du transport en commun l'occasion de commenter les projets des promoteurs ni de s'ajuster aux projets générateurs de déplacements, ce qui contribue ultimement à l'augmentation de la congestion routière.

⁷ Le transport scolaire est aussi, pour l'essentiel, fourni par des transporteurs privés par le biais de contrats avec les commissions scolaires

De plus, les municipalités exigent des entreprises qu'elles aménagent un nombre minimal d'espaces de stationnement selon des standards tirés de *handbooks* américains, conçus en fonction de milieux à faible densité où les déplacements s'effectuent à peu près exclusivement en automobile. Seule la Ville de Montréal fait exception à cette règle en réduisant ses exigences de stationnement de moitié dans un rayon de 150 mètres d'une station de métro. Et cela même si les entreprises, tout comme les promoteurs immobiliers qui construisent ou gèrent leurs bâtiments, sont aujourd'hui beaucoup plus sensibles au coût du stationnement et davantage favorables à des mesures qui diminueraient ce coût et encourageraient l'usage du transport en commun là où la desserte est bien assurée.

Toutes ces pratiques, mises ensemble, nuisent à la rentabilité du transport en commun non seulement à court terme mais aussi à très long terme. Une fois les terrains lotis et les bâtiments érigés, l'expérience montre en effet qu'il se passe habituellement plusieurs dizaines d'années, voire plus, avant que ce milieu soit réaménagé.

Une première mesure – qui semble aller de soi et ne requiert aucune modification des lois existantes – serait que les municipalités prennent l'habitude de demander l'avis de l'organisme de transport en commun desservant leur territoire avant d'approuver un plan de zonage ou de lotissement. Le cas échéant, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme pourrait être modifiée pour rendre cette pratique obligatoire. Les municipalités devraient aussi réviser à la baisse leurs exigences en matière de stationnement dans les zones bien desservies par le transport en commun, notamment à proximité des stations de métro et des gares de train de banlieue. Enfin, les municipalités devraient utiliser des techniques de zonage qui permettraient de privilégier les usages susceptibles d'encourager l'utilisation du transport en commun.

À cet égard, je recommande que les municipalités révisent leur plan d'urbanisme respectif pour s'assurer qu'il est compatible avec le plan de transport en commun et qu'elles réduisent, lorsque requis, le nombre minimal d'espaces de stationnement qui est exigé dans le cas des nouvelles constructions.

6. LA PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Plusieurs volets de l'aide gouvernementale au transport en commun s'appliquent, à l'échelle du Québec, à tous les transporteurs et à toutes les autorités organisatrices de transport en commun. Il en va de même de la politique fiscale du gouvernement en matière de transport collectif. Aussi, les mandataires ont-ils reçu plusieurs recommandations qui se ressemblent et ont-ils cherché à faire sur ces sujets des recommandations qui, à plusieurs égards, sont communes.

6.1. PROGRAMME D'AIDE GOUVERNEMENTALE AU TRANSPORT EN COMMUN

Les résultats de la consultation, les avis exprimés par les experts et les gestionnaires en matière de transport en commun, de même que les rapports effectués par le Vérificateur général du Québec ont fait ressortir la nécessité de revoir le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun, à tout le moins relativement aux aspects touchant les sociétés de transport. Parmi les problématiques soulevées, on peut citer les limitations quant au choix des véhicules, à la durée de vie utile des autobus, aux paramètres favorisant les investissements en faveur des équipements lourds et enfin la lourdeur du programme et la bureaucratie qu'il engendre.

De façon générale, les sociétés de transport se sentent cantonnées par l'imposition d'un seul type de véhicule admissible aux subventions, soit l'autobus à plancher surbaissé. Ce manque de souplesse les empêche de répondre adéquatement aux besoins de leurs diverses clientèles. Par exemple, il a été fréquemment mentionné que l'autobus à plancher surbaissé ne convenait pas aux parcours effectués en partie sur les autoroutes ou aux parcours « express » sur de longues distances.

La durée de vie utile, fixée à 16 ans à des fins de subventions, a été l'objet de nombreux commentaires : les sociétés ont démontré que cette trop longue durée les oblige à procéder à des opérations de reconstruction de véhicules ou à développer des programmes d'entretien majeurs augmentant ainsi leurs coûts d'entretien. Cet état de faits les éloigne de leur mission première qui est d'assurer la mobilité des personnes sur leur territoire, les transformant en quelque sorte en constructeurs de véhicules. En plus, ces travaux immobilisent sur une longue période des autobus qui, autrement, seraient affectés aux services. Les sociétés ont également fait ressortir qu'une diminution de la durée de vie utile permettrait d'intégrer plus rapidement les nouvelles technologies, améliorant ainsi de façon générale la sécurité et le confort des usagers.

La Société de transport de Montréal a d'ailleurs produit un rapport complet concernant les impacts tant financiers que qualitatifs de la présente durée de vie utile⁸.

Un autre aspect fréquemment soulevé concerne les taux de subvention qui font en sorte que les équipements lourds semblent favorisés à l'heure actuelle. Ainsi, le financement à 100 % par le gouvernement du développement des systèmes guidés comme le métro ou les trains peut inciter les pouvoirs locaux à privilégier ce mode de transport puisque les municipalités n'ont rien à payer au moment de la construction et que leur présence peut même contribuer à réduire le coût d'un réseau d'autobus.

⁸Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, Modification de la durée de vie utile des autobus de 16 à 14 ans, septembre 2001.

Par ailleurs, les administrations locales assument des responsabilités importantes en transport en commun, notamment dans la définition du niveau de service, la tarification et l'exploitation des services. Le gouvernement du Québec y joue néanmoins un rôle déterminant, à l'instar des gouvernements supérieurs dans la plupart des pays développés qui interviennent par des moyens comme une aide financière directe, la création d'une assiette fiscale spécifique au transport en commun ou un soutien à la recherche et au développement technologique de cette industrie. Par contre, les administrations locales doivent demeurer les principales responsables des dépenses d'exploitation du transport en commun, tandis que le gouvernement doit continuer d'assumer la part la plus importante des dépenses d'immobilisations.

Principes d'intervention

De concert avec mes collègues mandataires, je recommande de modifier le Programme d'aide gouvernementale au transport en commun, à compter du 1er janvier 2004, sur la base des principes suivants :

- Les organismes admissibles à l'aide gouvernementale demeureraient les mêmes.
- Les projets financés par le Programme continueraient à être déterminés en fonction des disponibilités budgétaires du gouvernement.
- Les règles et barèmes s'appliquant aux subventions aux immobilisations devraient, dans la mesure du possible, être neutres en ce sens qu'ils ne devraient pas favoriser un type d'équipement par rapport à un autre.
- Le programme devrait exiger une contribution locale pour tout projet faisant l'objet d'une subvention.
- L'aide financière à l'AMT et aux sociétés de transport en commun devrait continuer à être limitée aux dépenses d'investissement, sauf pour le financement applicable aux territoires municipaux intégrés aux sociétés à la suite d'un regroupement municipal.

En conséquence, l'aide financière gouvernementale aux sociétés de transport et à l'AMT devrait être modelée selon les paramètres énoncés ci-après.

Subventions aux immobilisations

- Répartir les projets admissibles aux subventions selon les catégories et l'ordre de priorité suivants :
 - 1) maintien des actifs;
 - 2) amélioration des services;
 - 3) nouvelles technologies et projets expérimentaux;
cette catégorie aurait pour objectif de rendre admissibles à l'aide gouvernementale certaines technologies relatives à la perception, à la localisation des véhicules ou à l'information à la clientèle et de mener des projets d'expérimentation (design d'équipements, aménagements relatifs à la mobilité réduite);
 - 4) développement des services.

-
- ❑ Maintenir l'obligation pour les sociétés de transport et pour l'AMT de soumettre des projets autorisés au préalable par les autorités locales; ces projets peuvent faire l'objet d'une programmation, être regroupés par famille à l'intérieur de chaque catégorie et étalés dans le temps selon des modalités à être définies par le MTQ après consultation des sociétés de transport et de l'AMT.
 - ❑ Inviter le MTQ à simplifier au cours de la prochaine année, avec le concours des sociétés, les modalités et le processus de fonctionnement du programme.
 - ❑ Modifier certains éléments d'admissibilité au programme :
 - Abaisser, aux fins de subvention, la durée de vie utile des autobus de 16 à 14 ans. Mettre en place un comité constitué du MTQ, des sociétés et des fabricants en vue d'examiner les effets de cette diminution sur les programmes d'entretien de véhicules et examiner quelle serait la durée optimale de la vie utile des autobus urbains au Québec.
 - Reconnaître la possibilité de subventionner d'autres types de véhicules neufs lorsqu'ils sont requis pour assurer certains services et certaines activités dans le contexte du mandat d'une société. À titre d'exemple, on peut citer un transport qui s'apparente à un transport suburbain et qui nécessiterait un aménagement différent du véhicule.
 - Rendre admissibles à la subvention pour l'achat d'autobus certains équipements requis en raison de la configuration physique du territoire, du climat ou du type de service (ex. : choix du moteur et de la transmission, de l'équipement de ventilation, de l'aménagement intérieur des autobus).
 - Élargir la liste des équipements admissibles afin d'y inclure les équipements liés aux nouvelles technologies comme les équipements de perception, de communication et de localisation à des fins de sécurité, d'information à la clientèle et d'aide à la productivité et à la livraison des services liés au fonctionnement normal d'une société.
 - Réintroduire les abribus dans le programme de subventions.
 - Introduire dans le programme de subventions le financement des véhicules officiels requis pour la délivrance de services ou affectés aux opérations.
 - Inviter le ministère des Transports, en collaboration avec les sociétés de transport, à examiner la possibilité d'établir des durées de vie distinctes pour certaines composantes de grands équipements, tels les garages, les centres administratifs et terminus (ex. : toiture, équipements spécialisés intégrés aux immeubles, etc.).

Étudier la possibilité que, sans diminuer la contribution totale du gouvernement, les équipements admissibles au régime de subventions soient appuyés par une contribution gouvernementale correspondant à la grille de taux suivante :

GRILLE DES TAUX DE SUBVENTION *

| ÉQUIPEMENTS ADMISSIBLES | ACTUEL | PROPOSÉ |
|---|--------|---------|
| Métro, train et SLR (modes lourds) | 100 % | 75 % |
| Garages, centres administratifs, terminus, voies réservées, stationnements d'incitation | 75 % | 75 % |
| Acquisition d'autobus et véhicules officiels | 50 % | 60 % |
| Nouvelles technologies | N/A | 75 % |
| Abribus et autres | N/A | 75 % |
| Remplacement d'un équipement | | |
| - autobus | 50 % | 60 % |
| - autres équipements | 75 % | 75 % |

* Les pourcentages proposés s'appliqueraient aux projets à venir, c'est-à-dire à ceux qui ne sont pas en continuité d'une décision formelle du gouvernement (sauf en ce qui concerne le contrat d'achats regroupés des autobus), ou consécutifs à une décision locale prise avant le 1er janvier 2003.

- Hausser la contribution du gouvernement du Québec au financement des immobilisations pour intégrer ses engagements relatifs aux autobus (commande d'achats regroupés 2002-2005) et au métro (prolongement à Laval, maintien des actifs) ainsi que l'élargissement de l'admissibilité recommandée ci-dessus, et maintenir la contribution à ce niveau pour le reste de la période 2004-2009.

Évaluation du Programme

Afin d'être en mesure de suivre l'évolution de la situation du transport en commun et, le cas échéant, de s'y ajuster, le ministère des Transports devrait procéder à une évaluation du Programme d'aide gouvernementale au transport en commun en 2008 en vue d'y apporter les ajustements nécessaires en 2009.

6.2. CONTRIBUTION DES AUTOMOBILISTES

Au Québec, les automobilistes contribuent, depuis quelques années, au financement des sociétés de transport en commun au moyen du paiement de droits d'immatriculation; à Montréal, ils contribuent, en outre, au moyen d'une taxe additionnelle sur le litre d'essence.

Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun

En 1992, lors du changement de cap du gouvernement en matière de financement des sociétés de transport en commun, l'automobiliste résidant dans les territoires des six régions métropolitaines du Québec a été appelé à contribuer à cette démarche au moyen de l'imposition de droits additionnels lors de l'immatriculation de son véhicule de promenade. Ces droits ont été fixés à 30 \$ par véhicule, et le produit de cette imposition est versé aux sociétés de transport et à l'AMT selon des règles définies par la loi ou un règlement du gouvernement.

Le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun a été instauré afin d'atténuer l'impact du retrait du gouvernement du financement des dépenses d'exploitation des sociétés de transport; l'automobiliste, de l'avis général, doit contribuer au financement du transport en commun à titre de bénéficiaire indirect. Ce fonds a produit, en 2001, des revenus de 43,8 millions dans la région de Montréal et de 61,7 millions pour l'ensemble du Québec.

Cette source de financement doit être maintenue et bonifiée à compter de 2004. Aussi, apparaît-il opportun d'effectuer un certain nombre d'ajustements pour tenir compte de certaines différences constatées depuis les dix dernières années quant au territoire utilisé à des fins de perception, au montant des droits, aux véhicules visés.

Type de véhicule visé

Actuellement, seuls les automobiles et les camions légers utilisés pour fins de promenade sont soumis à la perception des droits. Les automobiles et les camions légers utilisés à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales ne sont pas soumis à la perception. En effet, les véhicules commerciaux de moins de 3000 kg, appartenant à une personne morale sont exemptés du paiement des droits. Ceux-ci avaient été exclus à l'époque parce que les commerces en milieu urbain devaient être mis à contribution au moyen de la surtaxe sur les immeubles non résidentiels et qu'on ne voulait pas mettre les entreprises commerciales deux fois à contribution.

Puisque cette forme de taxation n'est plus appliquée aujourd'hui, on peut revoir la situation, d'autant plus que ces véhicules (identiques à ceux qui sont soumis à la perception) bénéficient également, comme les « promeneurs », de la présence des services de transport en commun.

Il est recommandé d'élargir la base d'imposition des droits d'immatriculation aux véhicules commerciaux de 3000 kg ou moins appartenant à une personne morale, au sens du Règlement sur l'immatriculation.

Cet élargissement aurait pour effet d'augmenter d'environ 14 % le nombre de véhicules soumis à la perception des droits dans la région de la métropole.

Territoire de perception

Le territoire de perception sur lequel sont perçus les droits a fait l'objet de maintes pressions et débats au cours de la dernière décennie, compte tenu qu'il couvrait un territoire plus étendu que celui desservi directement par le transport en commun. On a procédé périodiquement à certaines modifications, toutes de nature à rétrécir le territoire concerné et à le ramener le plus possible à l'échelle des territoires directement desservis par les sociétés de transport. Ainsi, un certain nombre de territoires municipaux ont été exemptés de cette obligation. Cependant, le MTQ a décidé d'offrir une compensation aux sociétés de transport pour leur éviter une diminution de revenus.

Dans la région de Montréal, tous les automobilistes profitent de la présence d'un système performant de transport en commun étant donné que le phénomène de la congestion est très important (ce qui n'est pas nécessairement le cas dans les autres villes du Québec). Il n'y a donc pas de raison d'accorder d'exemption à la contribution des automobilistes de la région selon qu'ils ont ou non accès à un réseau de transport en commun sur le territoire de leur municipalité. C'est pourquoi je recommande que les droits sur l'immatriculation soient perçus dans toutes les municipalités comprises à l'intérieur du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Montant des droits

Les droits d'immatriculation représentent un montant fixe qui n'a pas changé depuis 1992. Il apparaît paradoxal qu'il en soit ainsi alors que tous les autres coûts ont, dans l'ensemble, suivi le taux d'inflation. Il est souhaitable que le montant des droits suive également le coût de la vie qui a augmenté de 16,8 % de 1992 à 2002, ce qui correspond à une augmentation des droits d'immatriculation de 5 \$ pour cette période. Il serait souhaitable non seulement de corriger la situation, mais aussi, dorénavant, d'indexer annuellement ce montant.

Il est recommandé que les droits d'immatriculation soient augmentés de 5 \$ à compter du 1^{er} janvier 2004 pour le porter à 35 \$ par an par véhicule et, par la suite, de les indexer de façon annuelle en fonction du taux d'inflation de l'année précédente.

6.3. FISCALITÉ DES PARTICULIERS ET DES ENTREPRISES

Afin de stimuler l'achalandage et le transfert des automobilistes vers le transport en commun, et pour confirmer dans les faits l'importance de ce mode, il serait approprié d'introduire des stimulants fiscaux au bénéfice des usagers et des employeurs qui participent au paiement des titres réguliers de transport en commun.

Une réflexion a été conduite au MTQ, en 2001, avec la collaboration de spécialistes⁹, sur la question des exemptions relatives aux titres de transport. Cette étude révèle que deux mesures fiscales semblent intéressantes pour favoriser l'utilisation du transport en commun. La première vise à donner la possibilité à un employé d'assumer le coût de ses titres de transport collectif à partir de son salaire brut, et d'exonérer ce titre d'impôt. La seconde consiste à faciliter, pour une

⁹ Tecsalt, *Impacts économiques de mesures fiscales en transport*, mai 2001.

entreprise, sur une base volontaire, une contribution au coût du transport collectif de ses employés en totalité ou en partie, sans que cet avantage marginal soit imposable pour l'employé.

L'étude a permis d'estimer que la combinaison de ces deux mesures pourrait avoir des effets intéressants dans les six régions métropolitaines du Québec. Ainsi, le transfert modal procurerait une clientèle additionnelle de l'ordre de 12 000 personnes aux réseaux de transport en commun. Cette nouvelle clientèle réduirait de près de 10 000 le nombre d'automobiles sur les routes. Aussi, l'étude estime une réduction du nombre d'accidents, de la pollution, de la congestion routière et des coûts variables aux automobilistes à une valeur de 42 millions \$ par année.

Une enquête menée dans le contexte de cette étude indique non seulement l'intérêt de cette démarche auprès des employés, mais aussi que près du quart des employeurs seraient disposés à contribuer en totalité ou en partie au paiement de tels titres au bénéfice de leurs employés.

Les deux mesures suivantes sont donc proposées aux autorités fiscales québécoises :

- Reconnaître à des fins fiscales, comme déductible de leurs revenus, aux employés usagers du transport en commun, un montant égal à la dépense réelle consacrée au coût du titre régulier mensuel délivré par les organismes de transport en commun - inviter les autorités fiscales fédérales à agir dans le même sens.

Les pertes fiscales pour le Québec résultant de cette mesure, au chapitre de l'impôt des particuliers, sont évaluées à 34 millions de dollars par année.

- Reconnaître, à des fins fiscales au Québec, une déduction égale à 125 % de la dépense réelle des employeurs qui contribuent, pour le bénéfice de leurs employés, au paiement total ou partiel d'un titre régulier mensuel délivré par les organismes de transport en commun et, en outre, rendre non imposable pour les employés concernés ce bénéfice - inviter les autorités fiscales fédérales à agir dans le même sens.

Les pertes fiscales pour le Québec, résultant de cette seconde mesure, au chapitre de l'impôt des corporations, sont évaluées à 4 millions de dollars par année.

L'effet combiné de ces deux mesures se traduirait par une perte fiscale annuelle pour le gouvernement du Québec de l'ordre de 38 millions de dollars.

Traitement de l'avantage « stationnement »

Afin d'inciter les automobilistes qui bénéficient d'un stationnement, payé en tout ou en partie par leur employeur, à adopter le transport en commun ou, à défaut, à contribuer au financement des bénéfices précédemment proposés pour les usagers, les autorités fiscales du Québec sont invitées :

- à s'assurer que l'avantage lié au stationnement, subventionné en tout ou en partie par l'employeur, soit imposé dans les faits (comme il l'est déjà en droit);

-
- ❑ à déterminer, compte tenu de l'extrême diversité des situations, une valeur réputée imposable à l'échelle du territoire des villes de Montréal, Laval et Longueuil, des villes de Québec et Lévis et de celle de Gatineau; à titre indicatif, cette valeur pourrait être de 200 \$/an pour Québec, Lévis et Gatineau et de 500 \$/an pour Montréal, Laval, Longueuil - inviter les autorités fiscales fédérales à procéder de la même manière.

Une évaluation sommaire de l'application de ces mesures indique que leur effet serait neutre sur les finances publiques : les revenus du gouvernement augmenteraient d'un montant équivalent au coût des mesures proposées au bénéfice des usagers.

Enfin, l'effet global de ces propositions permettrait de mieux équilibrer les divers modes de transport en milieu urbain, de dégager des gains intéressants pour la collectivité (moins d'accidents, de pollution, meilleure qualité de vie en ville), tout en faisant en sorte que le gouvernement du Québec ne soit pas pénalisé en ce qui a trait au manque à gagner.

6.4. AIDE FINANCIÈRE À LA RECHERCHE ET AU DÉVELOPPEMENT

Compte tenu de nos conditions climatiques et de territoire, de la présence au Québec d'entreprises compétentes en matière de transport et des politiques régissant les achats des sociétés de transport qui convient les producteurs à être compétitifs, les mandataires recommandent au gouvernement :

- ❑ d'établir un fonds de recherche « Innovation – Transport en commun » prévoyant une contribution gouvernementale initiale de 15 millions pour financer des projets de recherche et de développement portant sur les véhicules et leur fonctionnement dans des conditions et caractéristiques propres à notre territoire et sur d'autres types d'équipements reliés au transport en commun. Ces projets seraient élaborés de concert avec les sociétés de transport, le MTQ, le MIC¹⁰ et les fabricants concernés qui seraient appelés à contribuer financièrement aux projets auxquels ils participent. Les sociétés de transport, le MTQ et le MIC pourraient participer à la gestion de ce fonds.

¹⁰ À compter de janvier 2003, le MIC fait partie du ministère des Finances, de l'Économie et de la Recherche.

7. LA PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Le gouvernement fédéral n'a pas contribué jusqu'ici au financement du transport en commun urbain. La situation pourrait néanmoins être appelée à changer, du moins dans le cas des grandes villes, puisque les transports en commun pourraient dorénavant jouer un rôle très important en vue d'atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre découlant du protocole de Kyoto.

Aux fins du présent rapport toutefois, aucune aide particulière de la part du gouvernement fédéral n'a été escomptée, de sorte que les recommandations qui y sont faites ne dépendent pas pour leur mise en œuvre d'une aide hypothétique du gouvernement du Canada. Par contre, les mandataires souhaitent cette contribution, pourvu évidemment qu'elle soit respectueuse de la compétence première des provinces et des gouvernements locaux en la matière.

Une première façon acceptable pour le gouvernement canadien de contribuer au développement du transport en commun en milieu urbain serait d'ajuster ses règles fiscales régissant la déductibilité des dépenses de stationnement et des titres de transport en commun suivant ce qui a été suggéré au chapitre précédent, surtout si le Québec devait décider d'agir en ce sens.

La deuxième forme que pourrait prendre une intervention du gouvernement fédéral serait de contribuer aux dépenses d'investissement. Cela permettrait de réaliser un plus grand nombre de projets, ou encore de réaliser certains projets plus rapidement. Une telle participation est réclamée par la Fédération canadienne des municipalités, et le gouvernement du Québec a déjà demandé au gouvernement fédéral d'assumer, par le biais du programme sur les infrastructures, un tiers du coût du projet Réno-systèmes soumis par la STM.¹¹ La contribution du gouvernement fédéral pour la région de Montréal pourrait être versée, avec l'accord du gouvernement du Québec, dans le Fonds d'immobilisations pour le transport en commun.

¹¹ Transport Canada assume la moitié du coût des études du projet de système léger sur rail (SLR) qui pourrait éventuellement relier la Rive-Sud au centre-ville.

8. CONCLUSION

S'il on se fie aux travaux entrepris dans le cadre de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et du Conseil européen des ministres des Transports, le 21^e siècle verra l'émergence et le développement de politiques de transport écologiquement durable faisant une place de choix, dans les grandes métropoles, au transport collectif des personnes.

Ces politiques seront élaborées sous l'égide des instances métropolitaines concernées mais devront recevoir une aide importante de la part des gouvernements supérieurs. Ces derniers, en effet, en plus de fournir un soutien financier suffisant, devront s'assurer que le cadre institutionnel nécessaire à la planification, la coordination et le financement de ces politiques est en place et fonctionne adéquatement.

Le système de transport en commun de la région de Montréal a la capacité, malgré ses faiblesses, d'évoluer et de progresser dans ce sens, grâce à la présence, quoique récente, de structures régionales comme l'AMT et la CMM. Grâce aussi aux instruments indispensables qui ont été mis en place au cours des ans, comme le métro, les trains de banlieue, les trois sociétés publiques de transport en commun et les divers CIT et OMIT. Nous ne partons pas de zéro; nous avons un acquis solide à partir duquel nous pouvons bâtir.

Dans l'immédiat, cependant, ce système est en danger, car il manque déjà de ressources et il en manquera davantage au cours des prochaines années, à moins qu'un apport d'argent neuf ne vienne lui donner un second souffle. Cet apport ? qui, en définitive, est modeste ? non seulement permettra de répondre aux besoins identifiés, mais pourra fournir l'occasion de revoir les règles de financement afin de les simplifier et de les rendre plus équitables.

En contrepartie, les transporteurs devront faire leur part pour donner, à tous ceux dont on exigera un effort additionnel, l'assurance que leurs coûts de production sont les plus bas possible. La productivité doit non seulement être affirmée, mais elle doit être prouvée à l'aune du marché.

À plusieurs égards, le transport en commun est un choix collectif. C'est une manière de « vivre en ville », c'est une façon de bâtir la ville dans laquelle on souhaite vivre.

La question est posée. Le choix reste à faire.

Annexe A

Personnes et groupes rencontrés par le mandataire pour la région de Montréal

Personnes et groupes rencontrés par le mandataire pour la région de Montréal

Groupes ayant soumis un mémoire

Chemin de fer Canadien Pacifique, Accès Nord (Saint-Jérôme et Mascouche) et Accès Roussillon (mémoire conjoint)
Coalition pour le maintien dans la communauté (COMACO) et Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (mémoire conjoint)
Confédération des syndicats nationaux (CSN)
Conseil régional de l'environnement de Montréal
Institut de développement urbain du Québec, BOMA Québec, International Council of Shopping Centers et Association des propriétaires et administrateurs d'immeubles du Québec (mémoire conjoint)
Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 1983
Transport 2000
Vivre en ville (Regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois durable)

Groupes ayant remis un texte de positionnement (à titre privé)

Agence métropolitaine de transport (AMT)
Association des conseils intermunicipaux de transport (ACIT)
Association du transport urbain du Québec (ATUQ)
Association du stationnement de la Ville de Montréal
CAA-Québec
Réseau de transport de Longueuil (RTL)
Société de transport de Laval (STL)
Société de transport de Montréal (STM)
Ville de Repentigny et MRC de l'Assomption
Ville de Sainte-Julie

Autres personnes et groupes rencontrés

Chambre de commerce du Montréal métropolitain
Communauté métropolitaine de Montréal : Mme Chantal Deschamps, présidente de la commission des transports
Conseil du patronat du Québec
Conseil régional de développement de l'île de Montréal
Syndicat des employés d'entretien, RTL
Syndicat des chauffeurs, STL
Syndicat des employés d'entretien, STL
Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 3333 (chauffeurs et vendeurs), STM
Syndicat de l'entretien, STM
Ville de Laval : M. Gilles Vaillancourt, maire
Ville de Longueuil : M. Jacques Olivier, maire
Ville de Montréal : M. Gérald Tremblay, maire et M. Guy Coulombe, directeur général
Ville de Sainte-Julie : M. Claude Laperrière, maire

Groupes rencontrés par les trois mandataires

Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)

Association canadienne du transport urbain (ACTU)

Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ)

CAA-Québec

Confédération des syndicats nationaux (CSN)

Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

Fédération des commissions scolaires du Québec

Novabus

Regroupement des villes d'agglomération du Québec (RVAQ)

Transport 2000

Annexe B

Le transport en commun au Québec ? Quelques données générales

Financement du transport en commun urbain au Québec en 2001 ? Contribution moyenne des partenaires par passager transporté

Contribution des partenaires au transport en commun au Québec, dans les autres provinces et aux États-Unis, année 2000

Le transport en commun au Québec - Quelques données générales

| Autorité organisatrice de transport (AOT) | Territoire | Population | Achalandage | Budget | Employés | Matériel roulant | Kilométrage |
|--|-----------------------------|------------------|----------------------------------|---------------------------|-----------------|------------------------------|-------------------------------|
| | (km ²) _(1)_ | (nbre) _(2)_ | (millions déplacements) _(3)_ | (millions de \$) _(4)_ | (nbre) _(5)_ | (nbre de véhicules) _(6)_ | (millions de véh-km) _(7)_ |
| Région de Montréal | | | | | | | |
| Agence métropolitaine de transport (trains et dessertes) | 2 356 | 3 004 003 | 13 | 101 | n.d. | 195 | 8 |
| Société de transport de Montréal (métro et autobus) | 504 | 1 837 072 | 362 | 828 | 7 181 | 2 262 | 131 |
| Réseau de transport de Longueuil | 274 | 385 690 | 30 | 90 | 914 | 349 | 18 |
| Société de transport de Laval | 245 | 352 402 | 18 | 65 | 649 | 216 | 13 |
| 18 CIT ou villes | 6 158 | 1 122 641 | 16 | 59 | n.d. | 242 | 19 |
| Total - Montréal | 7 386 | 3 719 290 | 438 | 1 142 | 8 744 | 3 264 | 189 |
| Région de Québec | | | | | | | |
| Réseau de transport de la Capitale | 548 | 508 337 | 38 | 109 | 1 121 | 513 | 23 |
| Société de transport de Lévis | 449 | 121 991 | 2 | 8 | 104 | 63 | 3 |
| Total - Québec | 997 | 630 328 | 40 | 117 | 1 225 | 576 | 26 |
| Autres régions du Québec | | | | | | | |
| Société de transport de l'Outaouais | 589 | 240 297 | 15 | 44 | 433 | 196 | 9 |
| Société de transport de Sherbrooke | 366 | 139 938 | 6 | 15 | 201 | 64 | 4 |
| Société de transport de Saguenay | 1 166 | 151 150 | 5 | 12 | 148 | 80 | 4 |
| Société de transport de Trois-Rivières | 289 | 126 438 | 3 | 8 | 98 | 36 | 2 |
| 8 municipalités ou regroupements intermunicipaux | 11 581 | 324 188 | 1 | 4 | n.d. | 17 | 2 |
| Total - Autres régions | 13 991 | 982 011 | 30 | 83 | 880 | 393 | 21 |
| Total | 22 374 | 5 331 629 | 508 | 1 343 | 10 849 | 4 233 | 236 |

Notes:

(1) Il s'agit du territoire de l'autorité organisatrice de transport en 2002.

(2) Population du territoire, estimée pour 2002.

(3) Achalandage en transport en commun régulier. Tous modes confondus - Autobus, métro et train.

(4) Budget 2002. Tient compte des fusions et de l'intégration de certaines autorités organisatrices de transport.

Pour la STM comprend le budget pour le service de la dette du métro (CUM). Transport régulier seulement.

(5) Nombre d'employés au total.

(6) Nombre de véhicules en service. Tous modes confondus - Autobus, métro et train.

(7) Kilométrage des véhicules. Tous modes confondus - Autobus, métro et train.

N.B.:

A) Toutes les données sont de 2001, sauf indications contraires.

B) Dans la région de Montréal, le total peut ne pas correspondre à la somme des entités du fait que certaines données, pour une entité, peuvent se retrouver aussi dans l'autre (par exemple, la superficie de l'AMT inclut celle de plusieurs autres entités)

Source: Compilation interne au MTQ, basée sur les rapports annuels, les budgets et les rapports d'exploitation des organismes pour les années 2001 et 2002

**Contribution des partenaires au transport en commun au Québec, dans les autres provinces canadiennes et aux États-Unis, année 2000
(en millions de \$)**

| | Recettes d'exploitation | | Contribution des différents paliers de gouvernement | | | | | | | | Autres sources (4) | | Total | |
|---|----------------------------|-----|---|-----|---------------|-----|--------------|-----|-------|-----|-----------------------|-----|--------|------|
| | | | Fédéral | | État/Province | | Municipalité | | Total | | | | | |
| Québec (1) | 493 | 40% | 0 | 0% | 197 | 16% | 434 | 35% | 631 | 51% | 107 | 9% | 1 231 | 100% |
| Tarif moyen | 0,93 \$ | | | | | | | | | | | | | |
| Autres provinces canadiennes (2) | | | | | | | | | | | | | | |
| Exploitation | 1 541 | 61% | 0 | 0% | 44 | 2% | 637 | 25% | 680 | 27% | 312 | 12% | 2 533 | 100% |
| Immobilisation | 0 | 0% | 0 | 0% | 79 | 11% | 572 | 82% | 650 | 93% | 46 | 7% | 696 | 100% |
| Total | 1 541 | 48% | 0 | 0% | 123 | 4% | 1 209 | 37% | 1 330 | 41% | 358 | 11% | 3 229 | 100% |
| Tarif moyen | 1,42 \$ | | | | | | | | | | | | | |
| Etats-Unis (3) | | | | | | | | | | | | | | |
| Exploitation | 9 832 | 45% | 984 | 5% | 1 909 | 9% | 1 807 | 8% | 4 700 | 22% | 7 243 | 33% | 21 775 | 100% |
| Immobilisation | 0 | 0% | 4 275 | 47% | 283 | 3% | 516 | 6% | 5 074 | 56% | 3 982 | 44% | 9 056 | 100% |
| Total | 9 832 | 32% | 5 259 | 17% | 2 192 | 7% | 2 323 | 8% | 9 774 | 32% | 11 225 | 36% | 30 831 | 100% |
| Tarif moyen | 0,93 \$ | | | | | | | | | | | | | |

(1) Source: Compilation interne au MTQ et Rapport annuel et rapport d'exploitation des organismes de transport en 2000.

Comprend l'exploitation et l'immobilisation

Le tarif moyen correspond aux recettes du service divisées par le nombre de passagers.

(2) Source: Association canadienne du transport urbain (ACTU), *Répertoire statistique de ACTU - Données d'exploitation de 2000*, page 11 à 23.

Pour obtenir les données relatives au reste du Canada on a utilisé celles de l'ensemble du Canada dont on a soustrait les données propres au Québec. Le total des revenus des différents partenaires peut différer du total des coûts d'exploitation et d'immobilisations. Toutes les catégories de données ne sont pas toujours fournies par tous les réseaux et certains réseaux peuvent avoir omis de transmettre leur rapport annuel.

(3) Sources: American Public Transit Association (APTA), *2000 National Transit Database*, Table 1: Transit Operating Funds Applied:

Details by Transit Agency et Table 6: Transit Capital Funds Applied: Details by Transit Agency. Disponible sur www.apta.com.

(4) La plupart des "autres sources" sont dédiées au transport en commun (taxe sur l'essence, immatriculation, stationnement, péages, etc.)

N.B. : Tous les chiffres sont en dollars canadiens sauf ceux relatifs aux États-Unis qui sont en dollars américains.

Financement du transport en commun urbain au Québec en 2001
Contribution moyenne des partenaires par passager transporté

| Organisme | Nombre de passagers (000) | Déplacements par an par habitant | Contribution moyenne par passager (\$) | | | |
|---|---------------------------|----------------------------------|--|----------------|---------------|--------------|
| | | | Passagers | Automobilistes | Municipalités | Gouvernement |
| Région de Montréal | | | | | | |
| Société de transport de Montréal | 353 500 | 198 | 0,90 | 0,14 | 0,77 | 0,33 |
| Réseau de transport de Longueuil | 30 427 | 85 | 1,17 | 0,23 | 1,35 | 0,47 |
| Société de transport de Laval | 18 238 | 53 | 1,03 | 0,15 | 2,06 | 0,26 |
| CIT des Basses-Laurentides | 2 523 | 13 | 1,49 | 0,03 | 0,54 | 1,38 |
| CIT des Deux-Montagnes | 130 | 4 | 1,52 | 0,02 | 1,45 | 0,62 |
| CIT des Moulins | 1 469 | 13 | 1,36 | 0,14 | 1,14 | 0,69 |
| CIT Montcalm | 46 | 1 | 7,27 | 0,03 | 2,64 | 2,76 |
| CIT Le Portage | 112 | 1 | 6,63 | 0,09 | 2,00 | 2,79 |
| Repentigny | 1 015 | 10 | 1,61 | 0,16 | 1,20 | 0,90 |
| Saint-Eustache | 159 | 4 | 1,14 | 0,00 | 2,46 | 0,77 |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 609 | 19 | 2,34 | 0,36 | -0,05 | 0,66 |
| CIT du Haut-Saint-Laurent | 206 | 9 | 2,90 | 0,24 | 1,67 | 1,41 |
| CIT Le Richelain | 917 | 22 | 1,76 | 0,30 | 0,13 | 1,12 |
| CIT Roussillon | 594 | 13 | 2,09 | 0,34 | 0,21 | 0,82 |
| CIT Sorel-Varenes | 890 | 12 | 2,55 | 0,13 | 0,77 | 1,02 |
| CIT du Sud-Ouest | 1 525 | 16 | 1,88 | 0,24 | 0,15 | 1,17 |
| CIT de la Vallée-du-Richelieu | 1 751 | 14 | 2,29 | 0,21 | 0,25 | 1,10 |
| Saint-Bruno | 638 | 26 | 1,98 | 0,30 | 0,15 | 0,94 |
| Sainte-Julie | 396 | 14 | 2,00 | 0,28 | 1,09 | 0,84 |
| Agence métropolitaine de transport (trains de banlieue) | 12 196 | n.a. | 2,11 | 1,04 | 1,79 | 1,21 |
| CIT Haut-Richelieu (St-Jean) | 1 411 | 24 | 2,07 | 0,00 | 0,26 | 0,78 |
| CIT Lafontaine/St-Antoine/St-Jérôme | 272 | 6 | 1,24 | 0,00 | 2,11 | 0,57 |
| CIT Joliette Métropolitain | 283 | 8 | 0,86 | 0,00 | 1,25 | 0,56 |
| Région de Québec | | | | | | |
| Réseau de transport de la Capitale | 37 288 | 75 | 1,01 | 0,25 | 1,22 | 0,16 |
| Société de transport de Lévis | 1 550 | 19 | 1,29 | 0,47 | 1,32 | 0,35 |
| Chutes-de-la-Chaudière | 514 | 13 | 1,55 | 0,00 | 0,90 | 0,93 |
| Pintendre | 5 | 1 | 1,20 | 0,00 | 9,82 | 1,00 |
| Saint-Augustin-de-Desmaures | 245 | 16 | 0,88 | 0,00 | 1,71 | 0,74 |
| Autres régions | | | | | | |
| Société de transport de l'Outaouais | 15 108 | 64 | 1,29 | 0,26 | 0,79 | 0,23 |
| Société de transport de Saguenay | 4 519 | 32 | 0,89 | 0,51 | 0,87 | 0,22 |
| Société de transport de Sherbrooke | 6 210 | 49 | 1,00 | 0,36 | 0,78 | 0,14 |
| Société de transport de Trois-Rivières | 2 750 | 26 | 1,13 | 0,72 | 0,56 | 0,27 |
| Baie-Comeau | 56 | 2 | 1,45 | 0,00 | 4,16 | 0,89 |
| Drummondville | 421 | 9 | 1,03 | 0,00 | 0,99 | 0,79 |
| Granby | 105 | 2 | 1,07 | 0,00 | 0,89 | 0,64 |
| Rimouski | 74 | 2 | 2,42 | 0,00 | 1,79 | 1,04 |
| Rouyn-Noranda | 85 | 3 | 1,14 | 0,00 | 2,27 | 0,69 |
| Shawinigan | 622 | 13 | 1,07 | 0,00 | 0,69 | 0,73 |
| Val-d'Or | 6 | 0 | 2,39 | 0,00 | 10,25 | 1,00 |
| Victoriaville | 73 | 2 | 2,23 | 0,00 | 2,03 | 1,24 |
| TOTAL / MÉDIANE | 498 865 | 13 | 1,45 | 0,14 | 1,14 | 0,78 |

Annexe C

Évolution des contributions et de certains indicateurs pour la période 1991-2001 ? Fiches par organisme

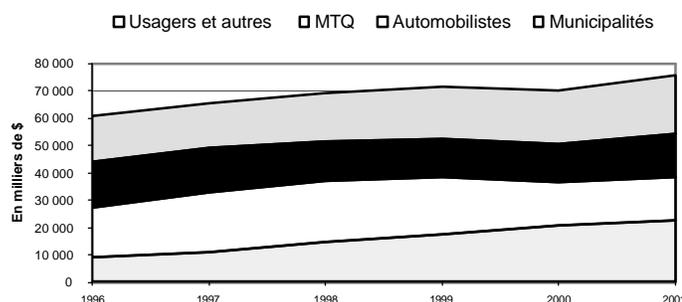
| Contenu de l'annexe | Page |
|---|-------------|
| Agence métropolitaine des transports | 77 |
| Société de transport de Montréal | 78 |
| Réseau de transport de Longueuil | 79 |
| Société de transport de Laval | 80 |
| CIT Basses-Laurentides | 81 |
| CIT Deux-Montagnes | 82 |
| CIT Des Moulins | 83 |
| CIT Montcalm | 84 |
| CIT Le Portage | 85 |
| Repentigny | 86 |
| Saint-Eustache | 87 |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 88 |
| CIT Haut Saint-Laurent | 89 |
| CIT Le Richelain | 90 |
| CIT Roussillon | 91 |
| CIT Sorel-Varennnes | 92 |
| CIT Sud-Ouest | 93 |
| CIT Vallée-du-Richelieu | 94 |
| Saint-Bruno-de-Montarville | 95 |
| Sainte-Julie | 96 |
| CIT Haut-Richelieu | 97 |
| CIT Lafontaine, Saint-Antoine, Saint-Jérôme | 98 |
| CIT Joliette métropolitain | 99 |
| Sources et définitions | 100 |

Agence métropolitaine de transport

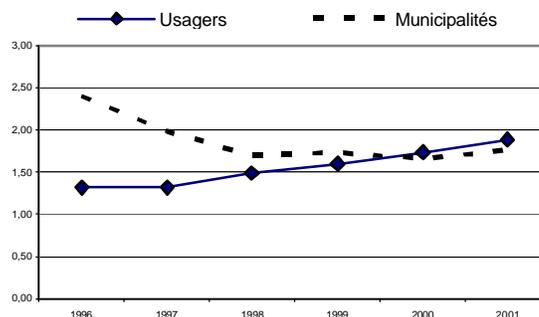
| | 1996 | 1998 | 2000 | 2001 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| TOTAL AMT ('000 \$) | 167 372 | 181 878 | 194 516 | 205 474 |
| (Train, équipements et dessertes, fonctionnement et autres) | 75 598 | 88 310 | 90 344 | 103 262 |
| Usagers | 9 116 12% | 15 016 17% | 21 540 24% | 23 898 23% |
| Autres | 491 1% | 1 085 1% | 1 105 1% | 1 681 2% |
| Gouvernement | 23 253 31% | 28 020 32% | 18 994 21% | 25 032 24% |
| Automobilistes | 25 602 34% | 26 379 30% | 28 565 32% | 30 944 30% |
| Municipalités | 17 136 23% | 17 810 20% | 20 140 22% | 21 707 21% |
| Aides directes aux AOT | 56 181 | 57 725 | 61 727 | 55 558 |
| Aide métropolitaine | 51 181 | 52 242 | 54 356 | 51 426 |
| Aide aux tarifs réduits | | 483 | 5 871 | 4 132 |
| Subvention d'équilibre | 5 000 | 5 000 | 1 500 | |
| Recettes métropolitaines (Réparties entre les AOT) | 35 593 | 35 843 | 42 445 | 46 654 |
| Réseau de trains | | | | |
| Nb de municipalités desservies | 42 | 49 | 56 | 59 |
| Population | 2 266 813 | 2 362 640 | 2 871 898 | 2 941 074 |
| Total ('000\$) | 60 943 | 68 981 | 70 205 | 75 594 |
| Usagers | 9 116 15% | 15 016 22% | 20 807 30% | 22 979 30% |
| Gouvernement | 18 102 30% | 21 993 32% | 15 891 23% | 15 399 20% |
| Automobilistes | 17 089 28% | 14 798 21% | 13 662 19% | 15 809 21% |
| Municipalités | 16 636 27% | 17 174 25% | 19 845 28% | 21 407 28% |
| \$ par 100\$ de RFU (1) | 0,014 | 0,015 | 0,017 | 0,018 |

(1) La RFU des municipalités desservies par le train mais qui n'ont pas payé de contributions municipales (mesures d'atténuation à des travaux de réfection sur des ponts) n'a pas été intégrée dans le calcul de l'effort fiscal des municipalités. Par contre, ces municipalités ainsi que leur population sont considérées comme desservies par le train.

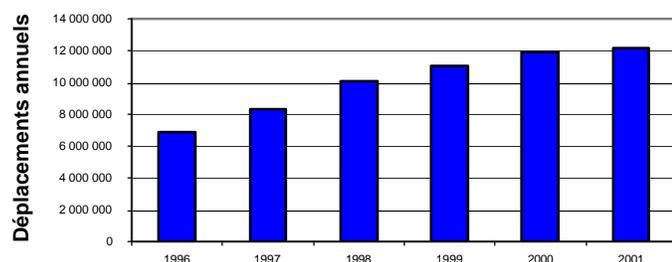
**Contribution des partenaires
Réseau de trains**



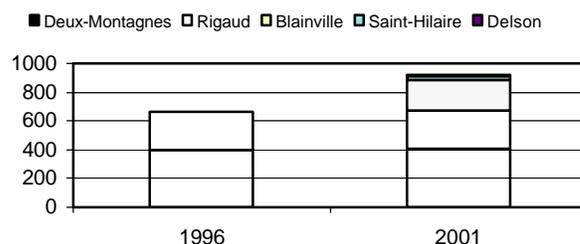
Recette moyenne et effort municipal par passagers-trains



Évolution de l'achalandage - réseau de trains



**Évolution de l'offre de service
(train-km en milliers)**



SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM)

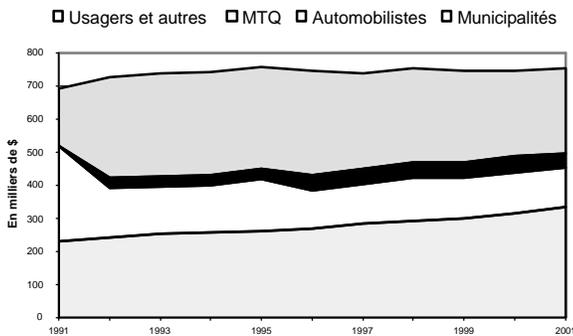
| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 29 | 29 | 29 | 29 | 28 |
| Population | 1 775 864 | 1 775 871 | 1 799 254 | 1 799 254 | 1 795 844 |
| Total ('000 \$) (1) | 689 242 | 724 732 | 754 528 | 744 681 | 752 070 (2) |
| Usagers | 219 187 32% | 229 353 32% | 248 971 33% | 254 921 34% | 317 127 42% |
| Autres | 10 020 1% | 10 357 1% | 11 901 2% | 11 925 2% | 18 156 2% |
| Gouvernement | 287 666 42% | 151 575 21% | 156 772 21% | 116 795 16% | 115 846 15% |
| Automobilistes | | 30 931 4% | 30 032 4% | 47 729 6% | 44 888 6% |
| Municipalités | 172 369 25% | 302 516 42% | 306 852 41% | 313 311 42% | 256 053 34% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,168 | 0,294 | 0,331 | 0,327 | 0,283 |
| Autres contributions municipales | | | | | |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 3 446 | 8 920 |
| Facturation train et desserte | | | | 14 424 | 15 730 |
| Contributions municipales totales | | | | 331 181 | 280 703 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,346 | 0,310 (3) |

(1) Les contributions des municipalités et du gouvernement incluent le remboursement de dette découlant de la construction du métro.

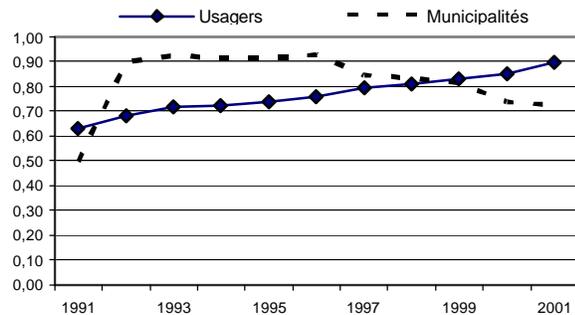
(2) Les dépenses de 2001 n'incluent aucune contribution aux caisses de retraite des employés, soit environ 30 M\$.

(3) Comme le service de train de Saint-Hilaire a été mis en place comme mesure d'atténuation aucune contribution municipale n'a été facturée aux municipalités en 2000 et 2001. Quant à celui de Delson le gouvernement défraie une partie de contribution municipalité jusqu'en 2003.

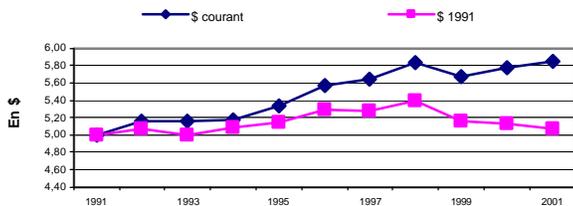
Contribution des partenaires - AOT



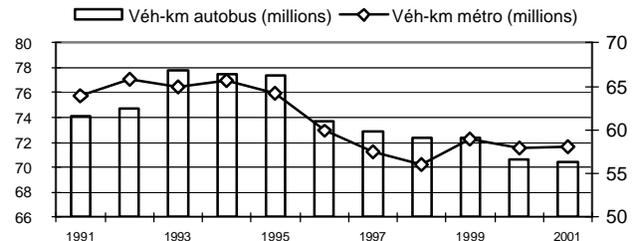
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



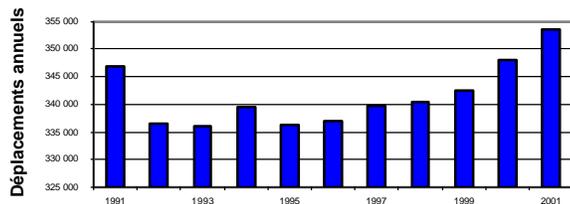
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



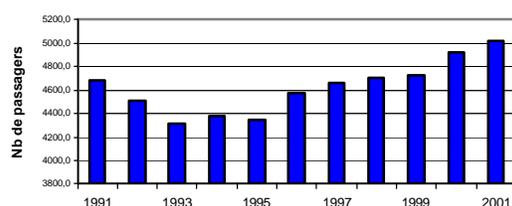
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage ('000)



Évolution des passagers par véhicule - km

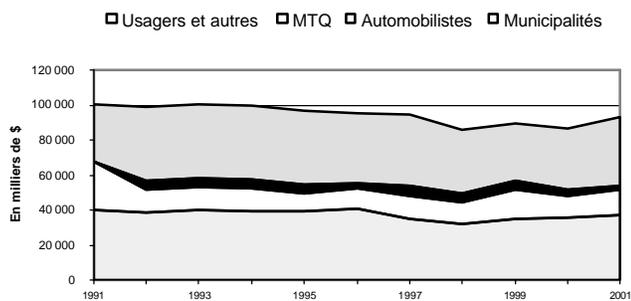


RÉSEAU DE TRANSPORT DE LONGUEUIL (RTL)

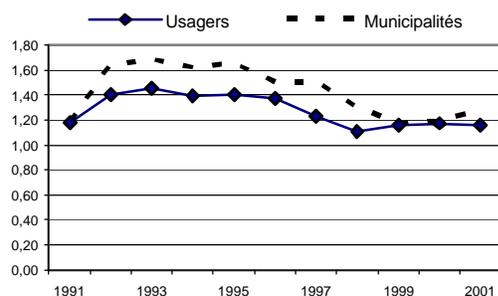
| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Population | 348 500 | 346 530 | 366 420 | 366 420 | 358 446 |
| Total (en '000 \$) | 100 394 | 98 769 | 96 952 | 95 508 | 93 144 |
| Revenus | | | | | |
| | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Usagers | 32 515 32% | 36 089 37% | 35 878 37% | 36 743 38% | 35 247 38% |
| Autres | 7 744 8% | 2 564 3% | 3 780 4% | 4 474 5% | 1 926 2% |
| Gouvernement | 27 324 27% | 12 844 13% | 10 066 10% | 11 045 12% | 14 285 15% |
| Automobilistes | 0 0% | 5 059 5% | 4 794 5% | 2 805 3% | 2 697 3% |
| Municipalités | 32 811 33% | 42 213 43% | 42 434 44% | 40 441 42% | 38 988 42% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,216 | 0,273 | 0,270 | 0,258 | 0,250 |
| Autres contributions municipales | | | | | |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 532 | 1 513 |
| Facturation train, desserte et contribution au métro | | | | 0 | 1 803 |
| Contributions municipales totales | | | | | |
| | | | | 40 973 | 42 304 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,261 | 0,272 |

(1) Comme le service de train de Saint-Hilaire a été mis en place comme mesure d'atténuation aucune contribution municipale n'a été facturée aux municipalités en 2000 et 2001. Quant à celui de Delson le gouvernement contribue à une partie de la part des municipalités jusqu'en 2003

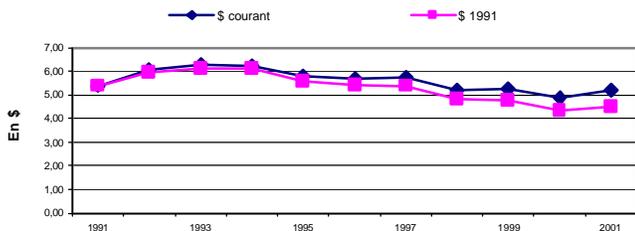
Contribution des partenaires - AOT



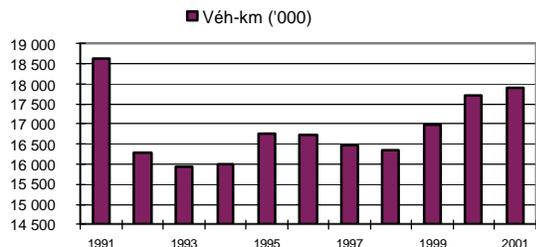
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



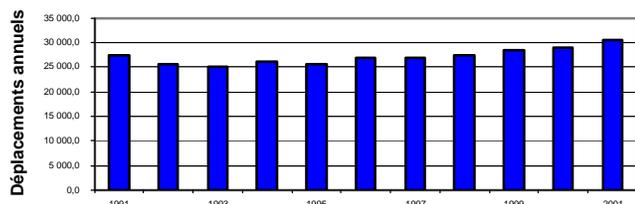
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



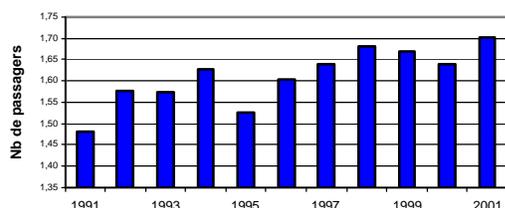
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage ('000)



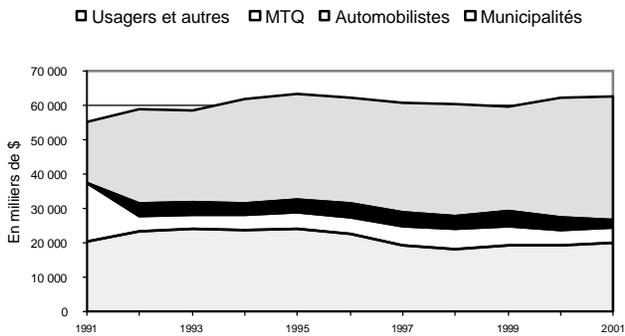
Évolution des passagers par véhicule - kilomètre



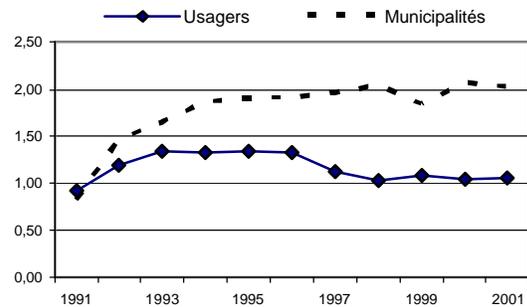
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LAVAL (STL)

| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Population | 313 500 | 314 398 | 335 009 | 335 009 | 349 910 |
| Total (en '000 \$) | 55 347 | 59 188 | 63 357 | 61 008 | 62 533 |
| Usagers | 19 647 35% | 22 506 38% | 21 519 34% | 21 223 35% | 18 797 30% |
| Autres | 807 1% | 994 2% | 2 572 4% | 1 418 2% | 1 302 2% |
| Gouvernement | 17 117 31% | 4 384 7% | 5 093 8% | 4 873 8% | 4 410 7% |
| Automobilistes | 0 0% | 3 554 6% | 3 499 6% | 4 018 7% | 2 146 3% |
| Municipalités | 17 776 32% | 27 750 47% | 30 674 48% | 30 636 50% | 35 878 57% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,129 | 0,192 | 0,209 | 0,207 | 0,247 |
| Autres contributions municipales | | | | | |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 523 | 1 440 |
| Facturation train, desserte | | | | 1 018 | 2 433 |
| Contributions municipales totales | | | | 32 177 | 39 751 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,218 | 0,273 |

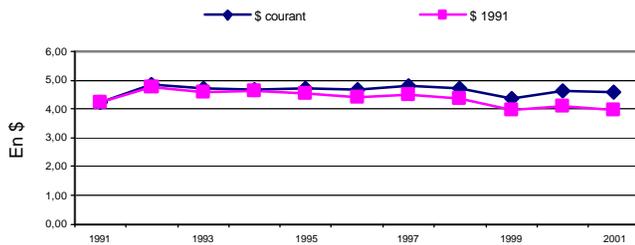
Contribution des partenaires - AOT



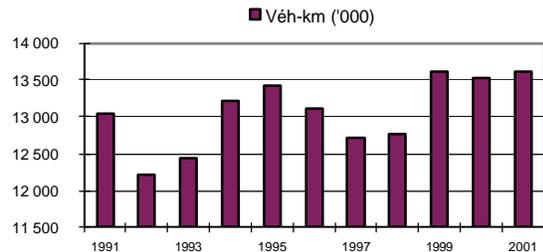
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



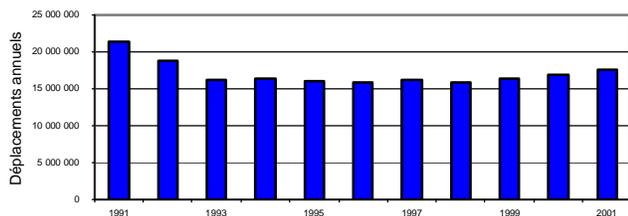
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



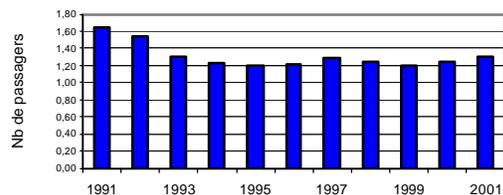
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - kilomètre



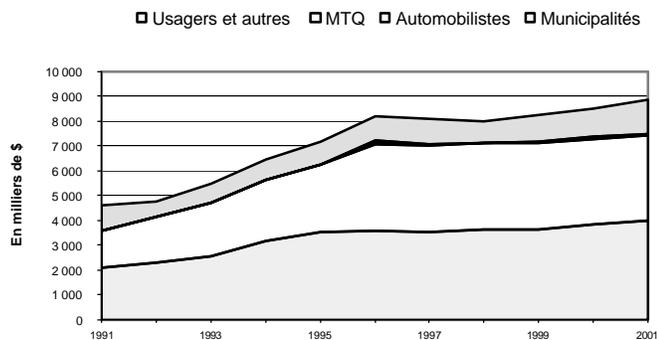
CIT BASSES-LAURENTIDES

| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 9 | 9 | 10 | 10 | 10 |
| Population | 134 600 | 145 493 | 171 035 | 171 035 | 194 792 |
| Total (en \$) | 4 608 144 | 4 760 052 | 7 163 653 | 8 170 880 | 8 852 996 |
| Usagers | 1 899 878 41% | 2 225 103 47% | 3 443 978 48% | 3 507 568 43% | 3 736 459 42% |
| Autres | 214 266 5% | 69 939 1% | 89 336 1% | 75 007 1% | 234 872 3% |
| Gouvernement | 1 478 212 32% | 1 824 644 38% | 2 726 018 38% | 3 487 338 43% | 3 446 764 39% |
| Automobilistes | 0 0% | 0 0% | 0 0% | 142 372 2% | 80 295 1% |
| Municipalités | 1 015 788 22% | 640 366 13% | 904 320 13% | 958 595 12% | 1 354 606 15% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,017 | 0,010 | 0,012 | 0,013 | 0,016 |
| Territoire de l'AMT | | | | | |
| Nombre de municipalités | | | | 7 | 7 |
| Population | | | | 114 291 | 131 827 |
| Contributions à l'AOT | | | | 808 804 | 1 184 595 |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 169 616 | 532 539 |
| Facturation train et desserte (1) | | | | 0 | 1 324 021 (1) |
| Contributions municipales totales | | | | 978 420 | 3 041 155 (2) |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,019 | 0,054 |

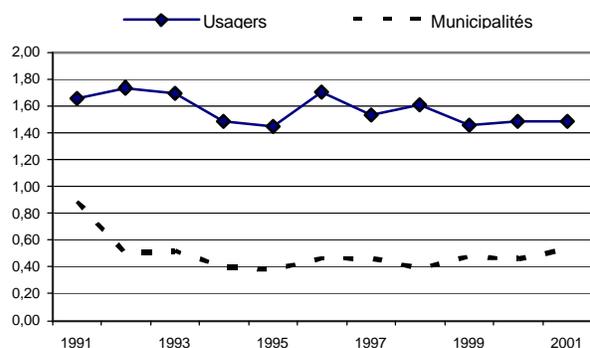
(1) Les 3 municipalités situées à l'extérieur du territoire ont contribué pour un montant total de 159 781\$.

(2) Les municipalités contribuent également pour le circuit 8 organisé conjointement avec St-Eustache (contribution annuelle de 25 000\$)

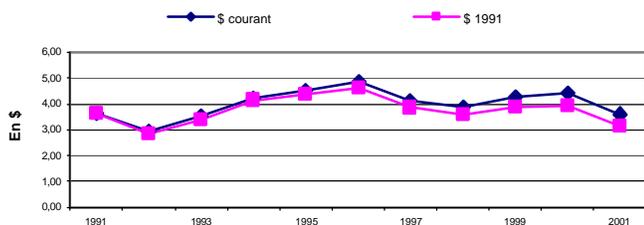
Contribution des partenaires - AOT



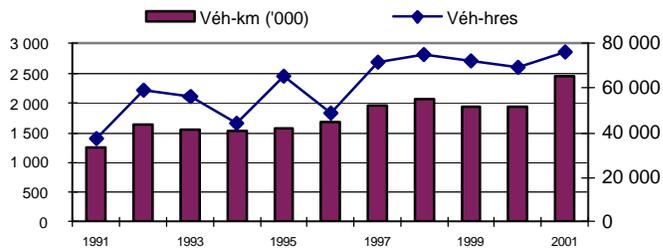
Recette moyenne et effort municipal par passager



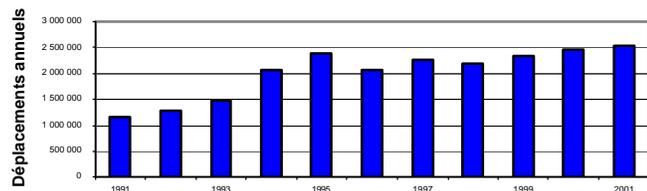
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



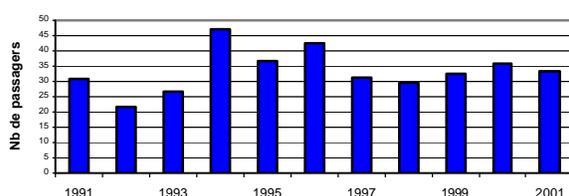
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



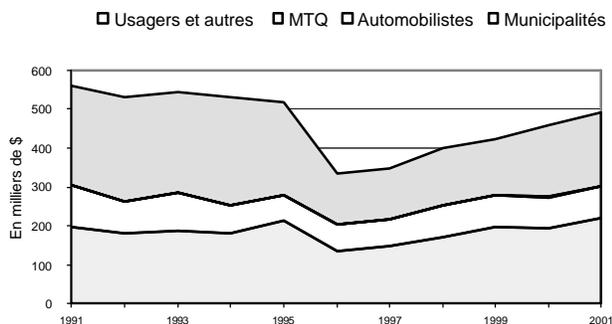
Évolution des passagers par véhicule - heure



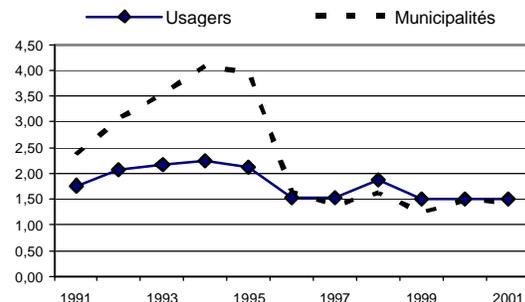
CIT DEUX MONTAGNES

| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 6 | 6 | 6 | 4 | 4 |
| Population | 31 260 | 32 553 | 36 954 | 32 478 | 37 193 |
| Total (en \$) | 559 906 | 531 796 | 517 927 | 333 797 | 492 549 |
| Usagers | 188 381 34% | 181 477 34% | 127 265 25% | 122 844 37% | 197 616 40% |
| Autres | 8 114 1% | 0 0% | 88 083 17% | 11 825 4% | 22 483 5% |
| Gouvernement | 110 011 20% | 81 865 15% | 65 404 13% | 67 830 20% | 80 740 16% |
| Automobilistes | | | | 0 0% | 2 523 1% |
| Municipalités | 253 400 45% | 268 454 50% | 237 175 46% | 131 298 39% | 189 187 38% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,024 | 0,023 | 0,019 | 0,012 | 0,016 |
| Autres contributions municipales | | | | | |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 36 022 | 111 998 |
| Facturation train et desserte | | | | 231 171 | 404 134 |
| Contributions municipales totales | | | | 398 491 | 705 319 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,036 | 0,061 |

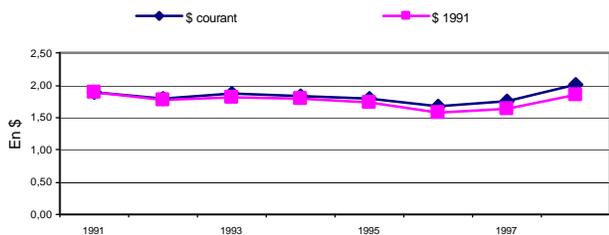
Contribution des partenaires - AOT



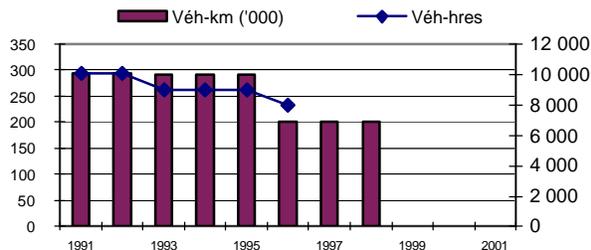
Recette moyenne et effort municipal par passager



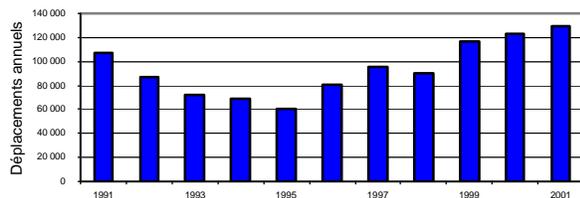
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



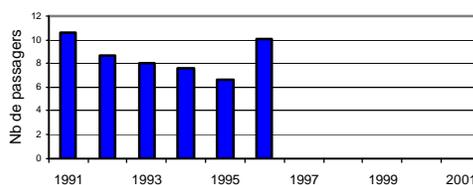
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

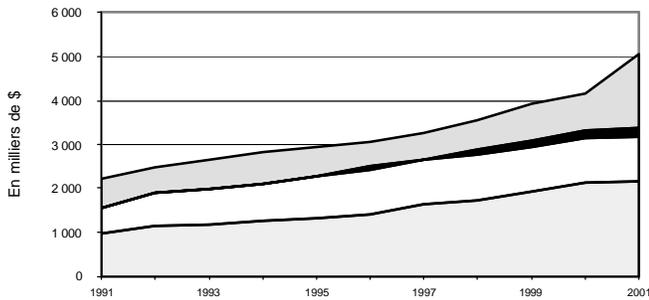


CIT DES MOULINS

| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Population | 86 800 | 91 156 | 102 056 | 102 056 | 113 711 |
| Total (en \$) | 2 213 375 | 2 489 941 | 2 933 328 | 3 063 931 | 5 054 466 |
| Usagers | 901 977 41% | 1 097 935 44% | 1 272 119 43% | 1 385 361 45% | 1 994 558 39% |
| Autres | 61 388 3% | 57 852 2% | 57 105 2% | 29 976 1% | 154 249 3% |
| Gouvernement | 605 204 27% | 756 216 30% | 939 502 32% | 1 014 335 33% | 1 017 200 20% |
| Automobilistes | | | | 65 879 2% | 207 762 4% |
| Municipalités | 644 806 29% | 577 938 23% | 664 602 23% | 568 380 19% | 1 680 697 33% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,022 | 0,018 | 0,019 | 0,016 | 0,043 |
| Autres contributions municipales | | | | | |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 119 488 | 369 436 |
| Facturation train et desserte | | | | 0 | 0 |
| Contributions municipales totales | | | | 687 868 | 2 050 133 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,019 | 0,053 |

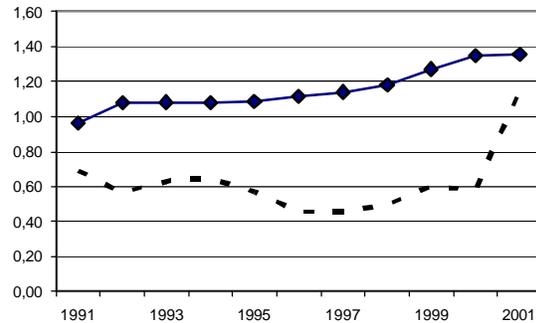
Contribution des partenaires - AOT

□ Usagers et autres □ MTQ □ Automobilistes □ Municipalités



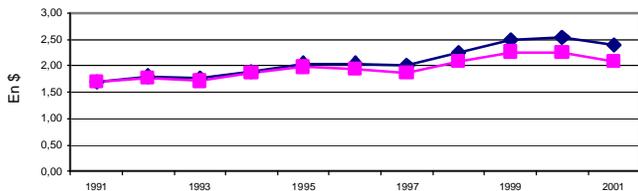
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT

◆ Usagers ■ Municipalités



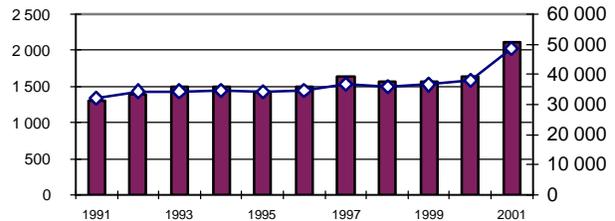
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre

◆ \$ courant ■ \$ 1991

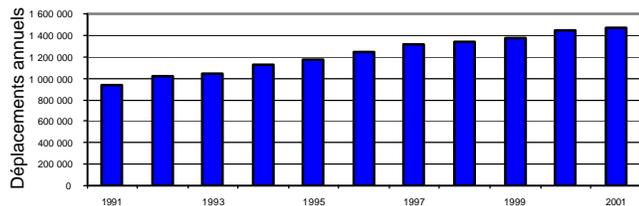


Évolution de l'offre de service

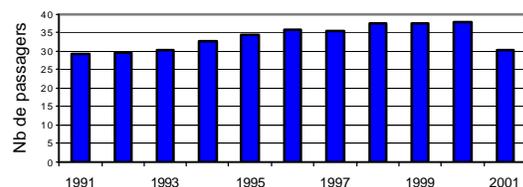
■ Véh-km ('000) ◆ Véh-hrs



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

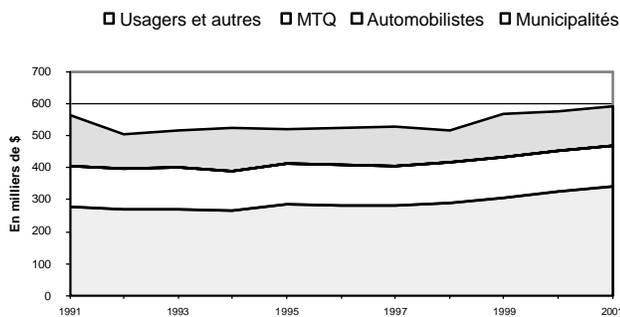


CIT MONTCALM

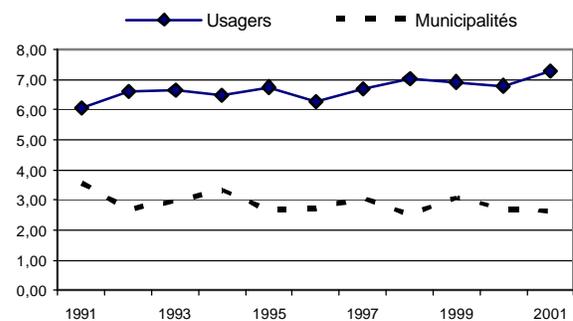
| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 12 | 11 | 11 | 11 | 10 |
| Population | 49 790 | 51 561 | 57 234 | 57 234 | 62 288 |
| Total (en \$) | 565 353 | 504 297 | 520 507 | 526 386 | 591 099 |
| Usagers | 268 676 48% | 262 371 52% | 272 256 52% | 269 946 51% | 335 086 57% |
| Autres | 7 888 1% | 8 348 2% | 15 486 3% | 11 601 2% | 5 783 1% |
| Gouvernement | 130 431 23% | 126 795 25% | 125 538 24% | 126 956 24% | 127 091 22% |
| Automobilistes | | | | 1 195 0% | 1 578 0% |
| Municipalités | 158 359 28% | 106 783 21% | 107 226 21% | 116 688 22% | 121 561 21% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,008 | 0,005 | 0,004 | 0,005 | 0,005 |
| Territoire de l'AMT | | | | | |
| Nombre de municipalités | | | | 1 | 1 (1) |
| Population | | | | 28 913 | 29 856 |
| Contributions à l'AOT | | | | nd | 2 749 |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | | |
| Facturation train et desserte | | | | | |
| Contributions municipales totales | | | | | 2 749 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | | 0,0003 |

(1) La municipalité de Mascouche est également membre du CIT Des Moulins. Sa contribution au fonds d'immobilisation est comptabilisée dans celle du CIT des Moulins

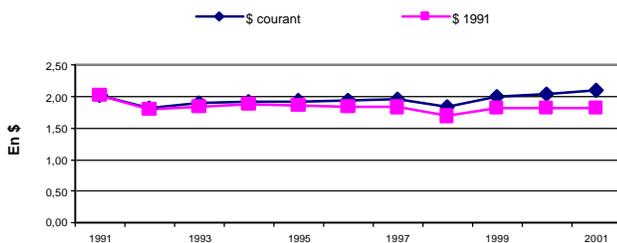
Contribution des partenaires - AOT



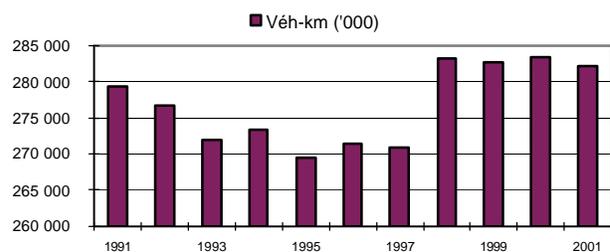
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



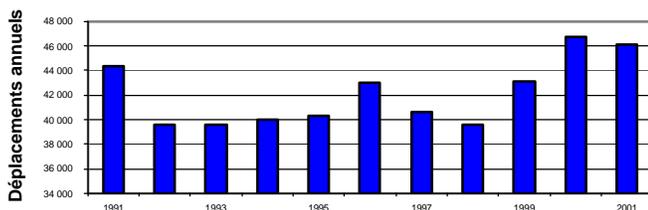
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



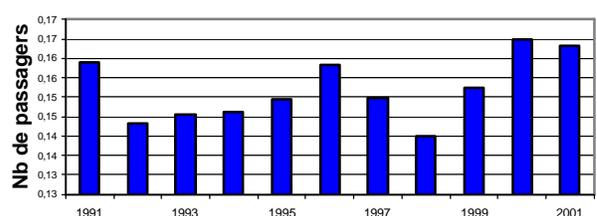
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - kilomètre



CIT LE PORTAGE

| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 (1) |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | Circuit 5 |
| Nb de municipalités | 14 | 14 | 13 | 13 | 7 |
| Population | 75 700 | 80 941 | 88 689 | 88 689 | 100 824 |
| Total (en \$) | 742 622 | 991 337 | 1 300 481 | 1 342 099 | 1 311 025 |
| Usagers | 680 176 92% | 639 029 64% | 757 196 58% | 777 015 58% | 739 820 56% |
| Autres | | | | | 28 256 2% |
| Gouvernement | 46 273 6% | 258 937 26% | 302 880 23% | 310 806 23% | 310 806 24% |
| Automobilistes | | | | 10 314 1% | 9 603 1% |
| Municipalités | 15 424 2% | 93 362 9% | 240 405 18% | 243 964 18% | 222 540 17% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,001 | 0,003 | 0,007 | 0,007 | 0,006 |
| Territoire de l'AMT | | | | | |
| Nombre de municipalités | | | | 2 (2) | 1 (3) |
| Population | | | | 88 689 | 100 824 |
| Contributions à l'AOT | | | | 68 792 | 132 634 |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 25 529 | |
| Facturation train et desserte | | | | 0 | 0 |
| Contributions municipales totales | | | | 94 321 | 132 634 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,012 | 0,016 |

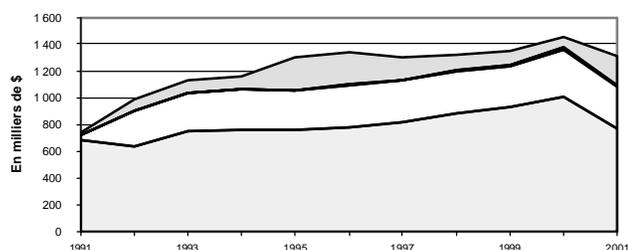
(1) Le CIT Le Portage a été dissout à la fin de l'année 2000. En 2001, ces services ont été organisés par Repentigny et par le CIT Joliette métropolitain. Les données de 2001 correspondent aux résultats de l'ancien circuit 5 bonifié et organisé par le CIT Joliette métropolitain.

(2) Jusqu'en 2000, Charlemagne et Le Gardeur étaient desservis par le CIT Le Portage. En 2001, un service local est organisé par Repentigny. L'effort fiscal total de ces municipalités est comptabilisé dans l'AOT Repentigny.

(3) Seule Repentigny participe au financement du nouveau circuit 5. Les autres contributions de Repentigny sont comptabilisées dans son AOT.

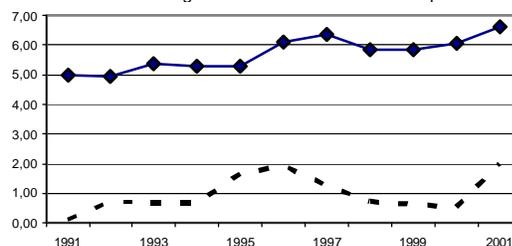
Contribution des partenaires - AOT

■ Usagers et autres ■ MTQ ■ Automobilistes ■ Municipalités



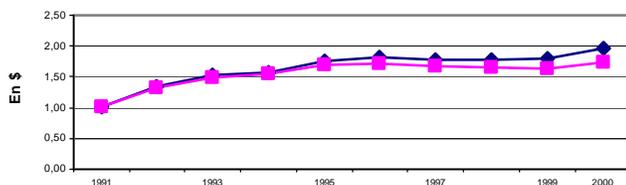
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT

◆ Usagers ■ Municipalités



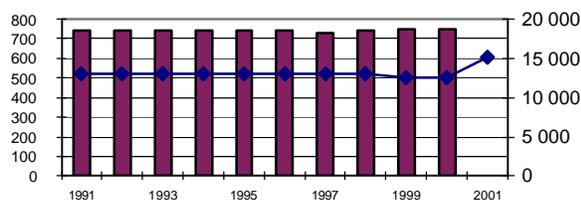
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre

◆ \$ courant ■ \$ 1991

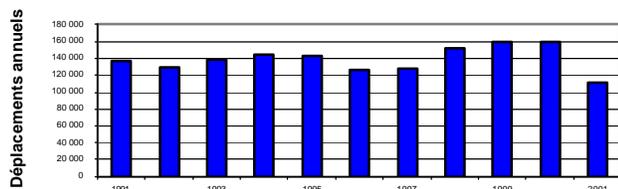


Évolution de l'offre de service

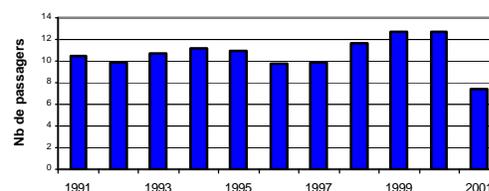
■ Véh-km ('000) ◆ Véh-hrs



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure



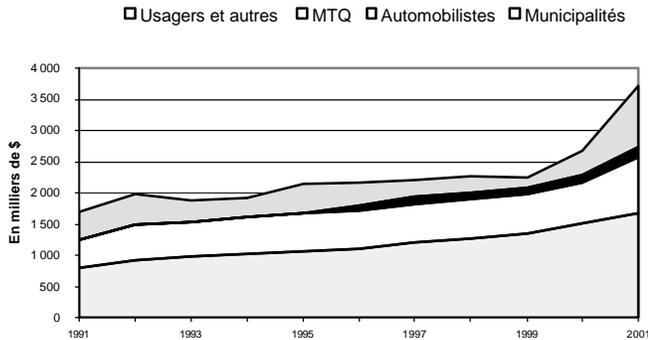
REPENTIGNY

| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 (1) |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 1 | 1 | 1 | 1 | 6 |
| Population | 48 400 | 49 630 | 56 555 | 56 555 | 104 073 |
| Total (en \$) | 1 691 694 | 1 970 012 | 2 147 519 | 2 157 753 | 3 703 377 |
| Usagers | 803 507 47% | 923 835 47% | 1 057 303 49% | 1 076 743 50% | 1 632 166 44% |
| Autres | | | | 23 398 1% | 33 286 1% |
| Gouvernement | 437 434 26% | 556 891 28% | 608 276 28% | 625 885 29% | 911 393 25% |
| Automobilistes | | | | 75 364 3% | 161 879 4% |
| Municipalités | 450 753 27% | 489 286 25% | 481 940 22% | 356 362 17% | 964 654 26% |
| Territoire de l'AMT | | | | | |
| Nombre de municipalités | | | | 1 | 3 |
| Population | | | | 56 555 | 80 716 |
| Contributions à l'AOT | | | | 356 362 | 889 954 |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 50 072 | 298 023 |
| Facturation train et desserte | | | | 0 | 0 |
| Contributions municipales totales | | | | 406 434 | 1 187 977 (2) |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,018 | 0,040 |

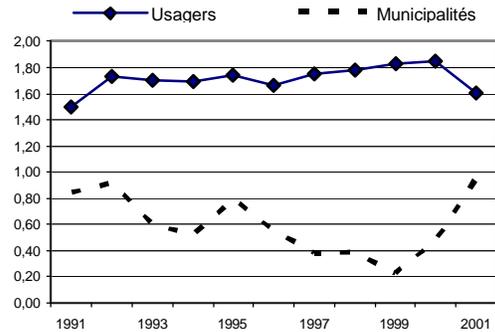
(1) En 2000, la municipalité organisait un service local pour Charlemagne et Le Gardeur. En 2001, elle organisait en plus une partie du service anciennement offert par le CIT Le Portage.

(2) En 2001, la municipalité de Repentigny participait également au financement du circuit 5 pour un montant de 132 634\$ (voir fiche CIT Le Portage).

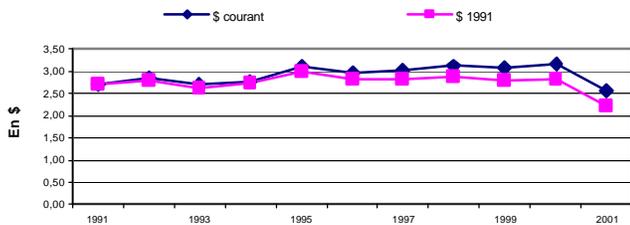
Contribution des partenaires - AOT



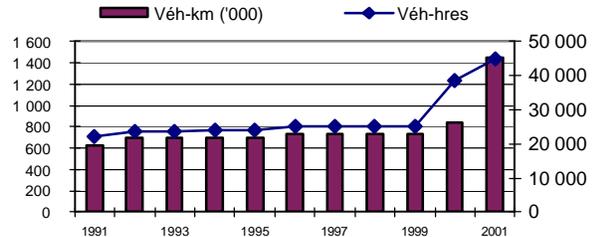
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



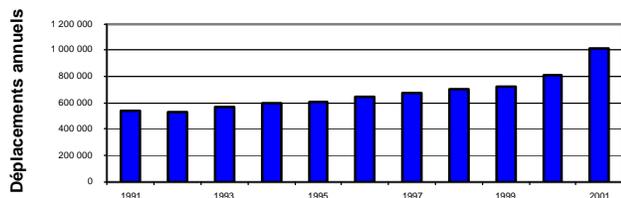
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



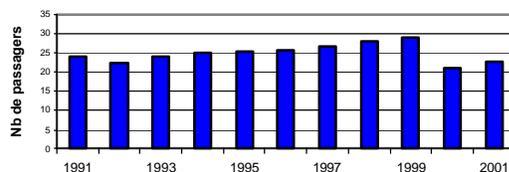
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



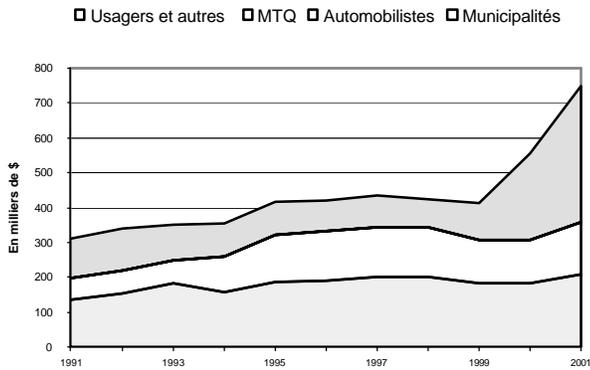
Évolution des passagers par véhicule - heure



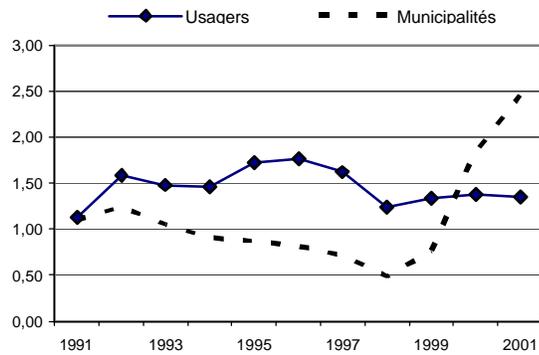
SAINT-EUSTACHE

| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Population | 36 600 | 37 278 | 41 409 | 41 409 | 41 931 |
| Total (en \$) | 311 116 | 341 187 | 417 845 | 421 560 | 748 931 |
| Usagers | 115 388 37% | 154 437 45% | 186 617 45% | 190 981 45% | 214 953 29% |
| Autres | 19 849 6% | | 665 0% | 569 0% | -7 670 -1% |
| Gouvernement | 63 364 20% | 65 398 19% | 136 388 33% | 141 887 34% | 151 268 20% |
| Automobilistes | | | | 0 | 26 0% |
| Municipalités | 112 516 36% | 121 352 36% | 94 175 23% | 88 123 21% | 390 355 52% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,009 | 0,009 | 0,007 | 0,006 | 0,026 |
| Autres contributions municipales | | | | | |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 50 072 | 145 657 |
| Facturation train et desserte | | | | 321 632 | 525 591 |
| Contributions municipales totales | | | | 138 195 | 1 061 603 |
| Par 100\$ de RFU | | | | 0,032 | 0,070 |

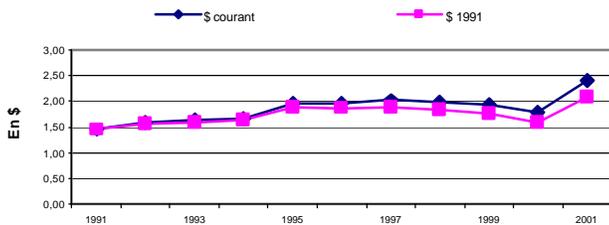
Contribution des partenaires - AOT



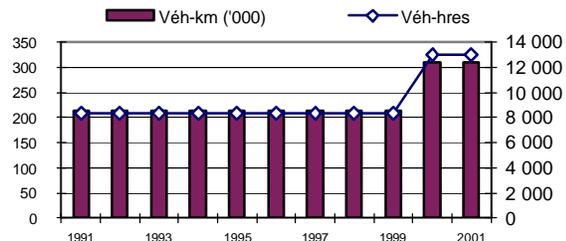
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



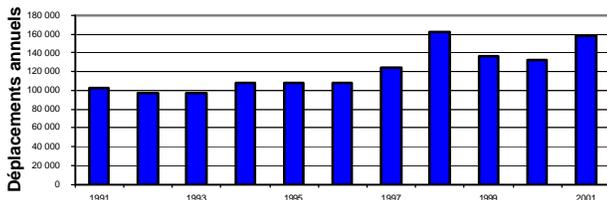
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



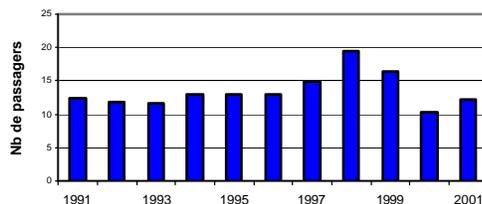
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

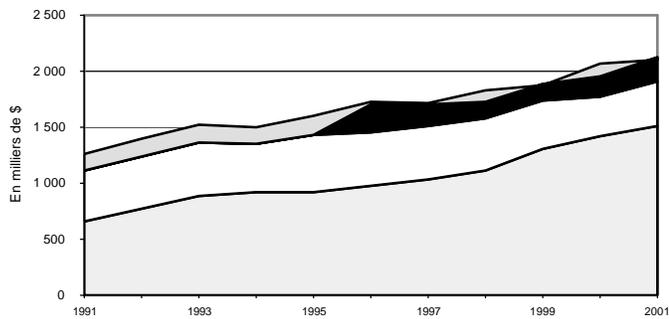


CIT CHAMBLY-RICHELIEU-CARIGNAN

| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Population | 21 440 | 24 122 | 25 526 | 25 526 | 31 749 |
| Total (en \$) | 1 257 916 | 1 393 456 | 1 602 085 | 1 719 986 | 2 097 573 |
| Usagers | 644 783 51% | 763 370 55% | 883 999 55% | 920 491 54% | 1 422 914 68% |
| Autres | 14 637 1% | 2 082 0% | 33 871 2% | 52 181 3% | 82 634 4% |
| Gouvernement | 448 872 36% | 471 003 34% | 513 161 32% | 475 284 28% | 399 352 19% |
| Automobilistes | | | | 250 047 15% | 220 880 11% |
| Municipalités | 149 624 12% | 157 001 11% | 171 054 11% | 21 983 1% | -28 207 -1% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,017 | 0,017 | 0,016 | 0,002 | -0,002 |
| Autres contributions municipales | | | | | |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 35 836 | 122 079 |
| Facturation train et desserte | | | | 0 | 0 |
| Contributions municipales totales | | | | 57 819 | 93 872 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,005 | 0,007 |

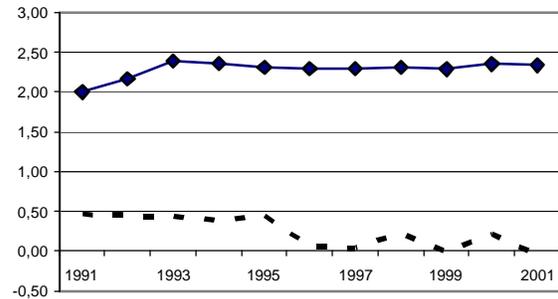
Contribution des partenaires - AOT

□ Usagers et autres □ MTQ □ Automobilistes □ Municipalités



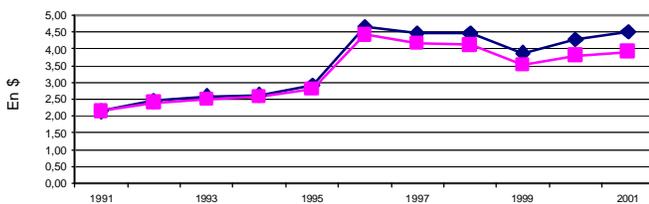
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT

◆ Usagers ■ Municipalités



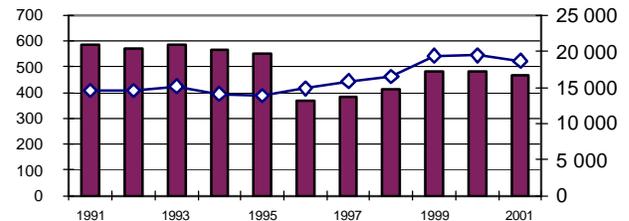
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre

◆ \$ courant ■ \$ 1991

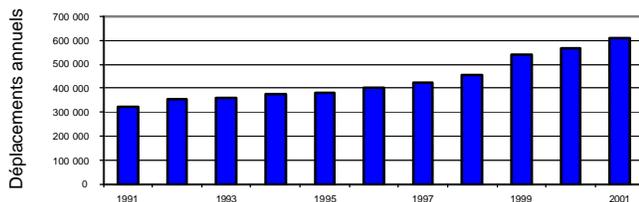


Évolution de l'offre de service

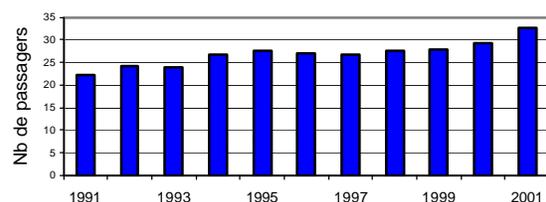
■ Véh-km ('000) ◆ Véh-hres



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

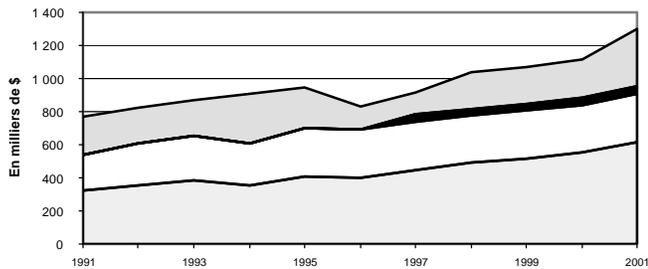


CIT HAUT-SAINT-LAURENT

| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 9 | 9 | 9 | 9 | 7 |
| Population | 22 270 | 21 844 | 22 842 | 22 842 | 23 663 |
| Total (en \$) | 773 770 | 819 925 | 949 266 | 890 691 | 1 300 396 |
| Usagers | 316 807 41% | 344 113 42% | 397 810 42% | 388 911 44% | 598 279 46% |
| Autres | 4 623 1% | 7 285 1% | 12 217 1% | 15 133 2% | 15 926 1% |
| Gouvernement | 221 486 29% | 254 131 31% | 292 751 31% | 290 536 33% | 290 536 22% |
| Automobilistes | | | | 0 | 50 561 4% |
| Municipalités | 230 854 30% | 214 396 26% | 246 488 26% | 137 360 15% | 345 094 27% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,030 | 0,028 | 0,030 | 0,016 | 0,037 |
| Territoire de l'AMT | | | | | |
| Nombre de municipalités | | | | 1 | 1 |
| Population | | | | 8 723 | 9 904 |
| Contributions à l'AOT | | | | 47 710 | 123 683 |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 10 557 | 35 307 |
| Facturation train et desserte | | | | 0 | 0 |
| Contributions municipales totales | | | | 58 267 | 158 990 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,004 | 0,010 |

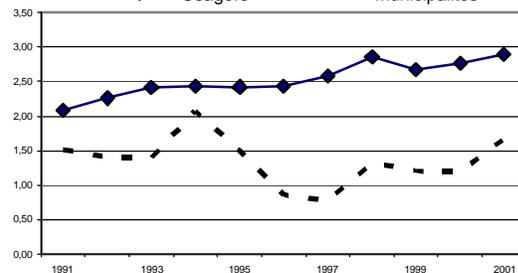
Contribution des partenaires - AOT

■ Usagers et autres
 ■ MTQ
 ■ Automobilistes
 ■ Municipalités



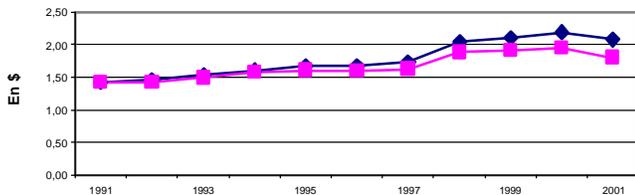
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT

◆ Usagers
 ■ Municipalités



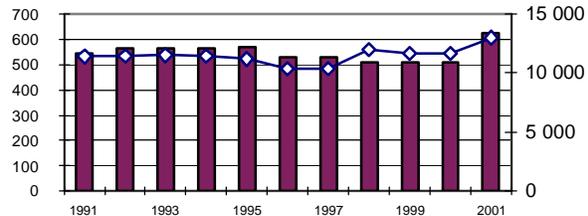
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre

◆ \$ courant
 ◆ \$ 1991

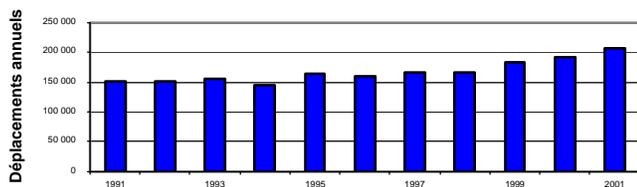


Évolution de l'offre de service

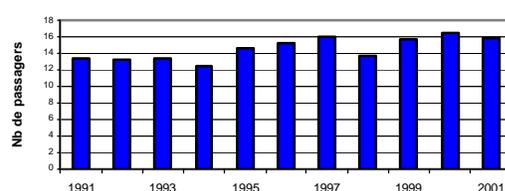
■ Véh-km ('000)
 ◆ Véh-hrs



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

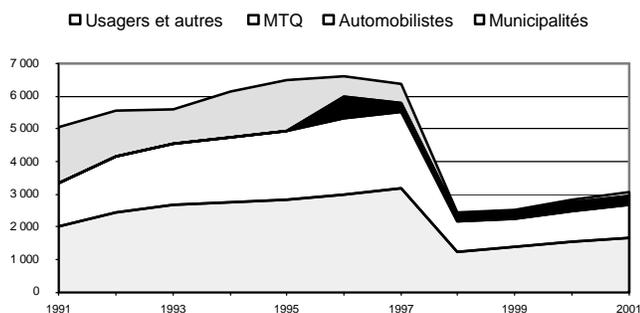


CIT LE RICHELAIN

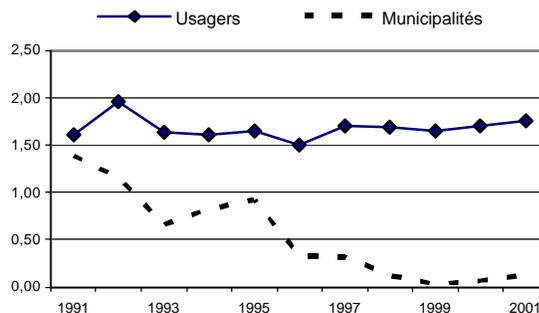
| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 |
| Population | 80 300 | 83 691 | 88 510 | 88 510 | 41 760 |
| Total (en \$) | 5 053 527 | 5 556 692 | 6 476 651 | 6 617 553 | 3 078 069 |
| Usagers | 1 981 695 39% | 2 411 863 43% | 2 783 220 43% | 2 943 526 44% | 1 611 002 52% |
| Autres | 13 204 0% | 16 823 0% | 39 114 1% | 60 189 1% | 45 921 1% |
| Gouvernement | 1 345 133 27% | 1 705 218 31% | 2 107 772 33% | 2 335 941 35% | 1 026 625 33% |
| Automobilistes | | | | 637 739 10% | 274 212 9% |
| Municipalités | 1 713 495 34% | 1 422 787 26% | 1 546 545 24% | 640 158 10% | 120 309 4% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,051 | 0,041 | 0,042 | 0,017 | 0,007 |
| Territoire de l'AMT | | | | | |
| Nombre de municipalités | | | | 3 | 3 |
| Population | | | | 36 366 | 46 621 |
| Contributions à l'AOT | | | | 640 158 | 120 309 |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 44 780 | 146 291 |
| Facturation train et desserte | | | | 0 | 139 792 |
| Contributions municipales totales | | | | 684 938 | 406 392 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,047 | 0,026 |

(1) En 1991, le CIT Le Richelain desservait 5 municipalités. En 1998, St-Jean et St-Luc se sont retirés pour former le CIT Haut Richelieu. En 1999, St-Pilippe s'est joint au CIT.

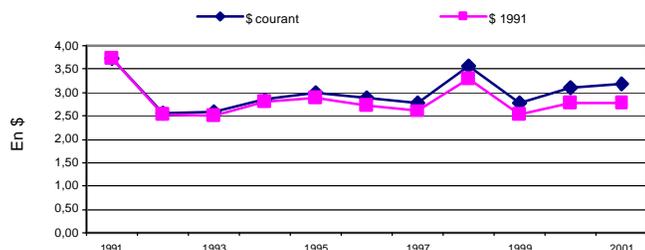
Contribution des partenaires - AOT



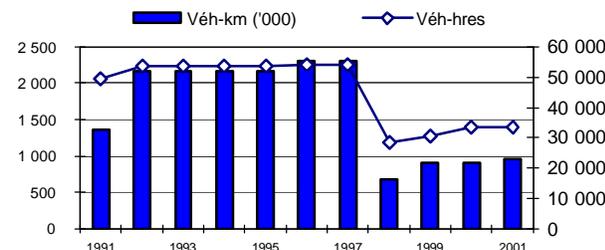
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



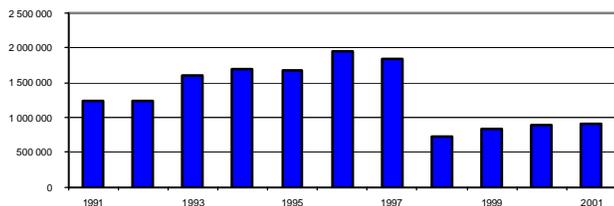
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



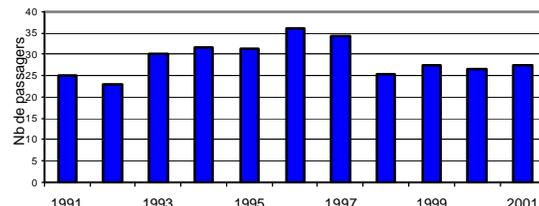
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

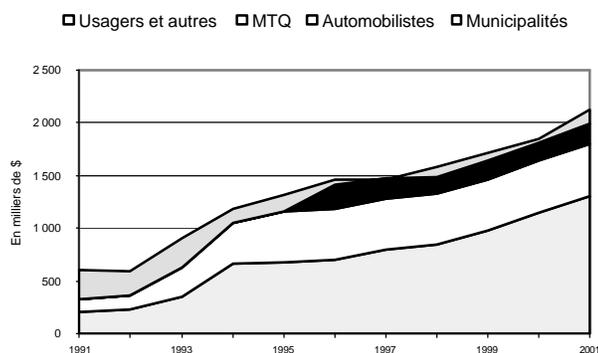


CIT ROUSSILLON

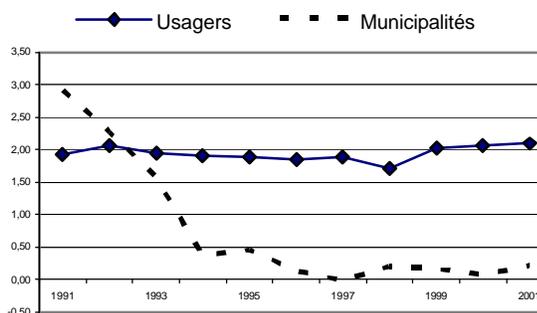
| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Population | 29 400 | 34 291 | 36 366 | 36 366 | 46 621 |
| Total (en \$) | 612 504 | 597 033 | 1 318 748 | 1 462 254 | 2 122 085 |
| Usagers | 190 807 31% | 212 437 36% | 664 051 50% | 660 133 45% | 1 242 487 59% |
| Autres | 10 848 2% | 15 350 3% | 17 428 1% | 35 905 2% | 67 423 3% |
| Gouvernement | 120 539 20% | 135 569 23% | 477 952 36% | 484 373 33% | 484 373 23% |
| Automobilistes | | | | 234 679 16% | 200 522 9% |
| Municipalités | 290 310 47% | 233 677 39% | 159 317 12% | 47 164 3% | 127 280 6% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,025 | 0,018 | 0,011 | 0,003 | 0,008 |
| Autres contributions municipales | | | | | |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 48 031 | 154 209 |
| Facturation train et desserte | | | | 0 | 139 792 (1) |
| Contributions municipales totales | | | | 95 195 | 421 281 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,007 | 0,027 |

(1) Exceptionnellement le gouvernement défraie une partie de la contribution des municipalités jusqu'en juin 2003.

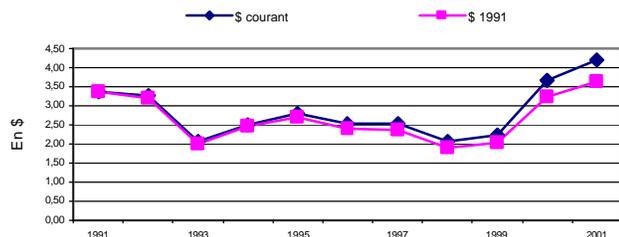
Contribution des partenaires - AOT



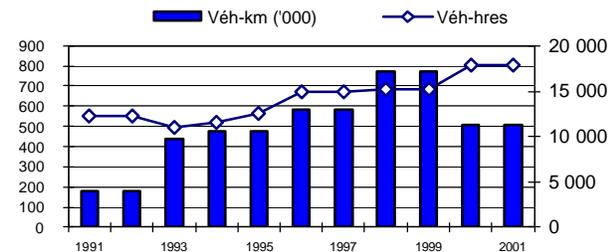
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



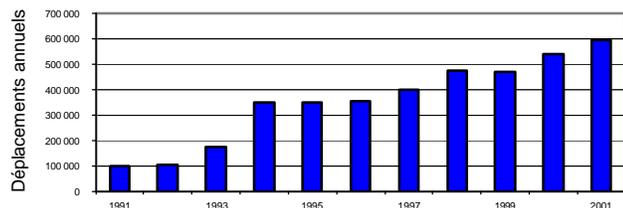
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



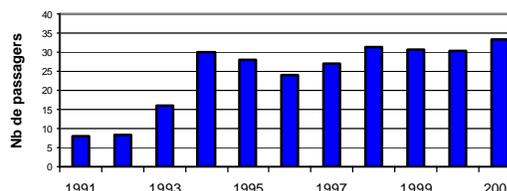
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



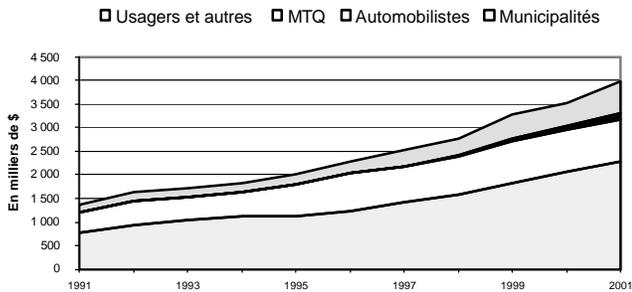
Évolution des passagers par véhicule - heure



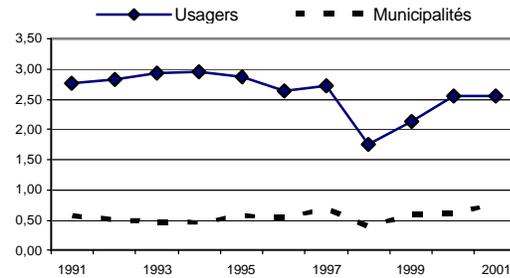
CIT - SOREL - VARENNES

| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 6 | 6 | 6 | 7 | 8 |
| Population | 58 630 | 64 543 | 67 483 | 73 701 | 75 981 |
| Total (en \$) | 1 372 295 | 1 626 280 | 2 004 048 | 2 287 497 | 3 984 628 |
| Usagers | 785 953 57% | 942 430 58% | 1 118 729 56% | 1 222 053 53% | 2 271 113 57% |
| Autres | 0 0% | 287 0% | 880 0% | 748 0% | 5 475 0% |
| Gouvernement | 424 253 31% | 511 667 31% | 663 329 33% | 811 570 35% | 906 849 23% |
| Automobilistes | | | | 0 0% | 114 323 3% |
| Municipalités | 162 089 12% | 171 896 11% | 221 110 11% | 253 126 11% | 686 868 17% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,007 | 0,007 | 0,008 | 0,008 | 0,022 |
| Territoire de l'AMT | | | | | |
| Nombre de municipalités | | | | 2 | 2 |
| Population | | | | 22 027 | 28 560 |
| Contributions à l'AOT | | | | 131 191 | 549 424 |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 39 838 | 128 335 |
| Facturation train et desserte | | | | 0 | 0 |
| Contributions municipales totales | | | | 171 029 | 677 759 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,013 | 0,051 |

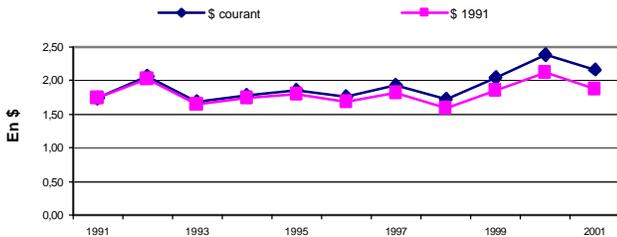
Contribution des partenaires - AOT



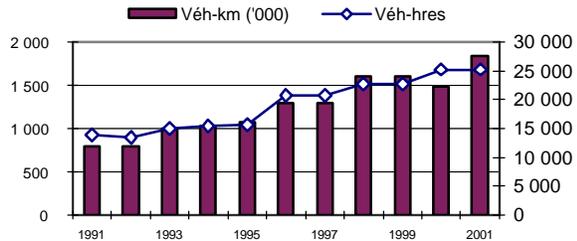
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



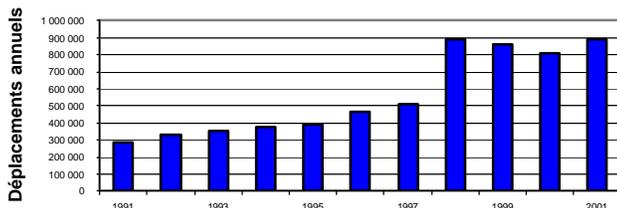
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



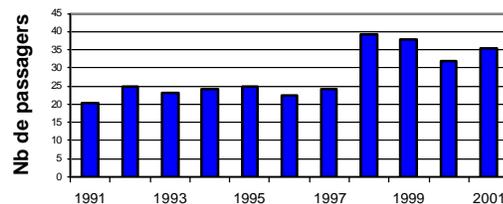
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



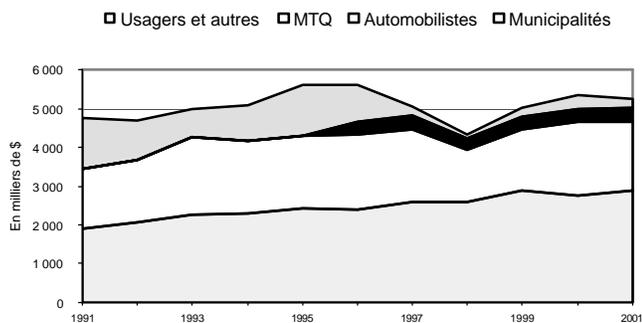
Évolution des passagers par véhicule - heure



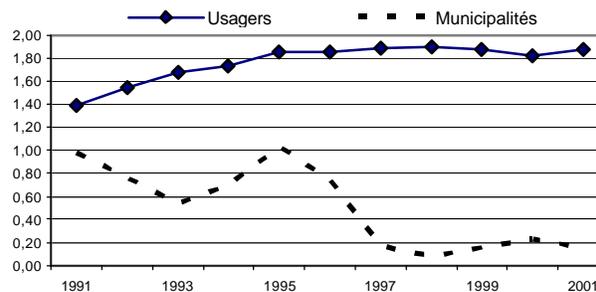
CIT SUD-OUEST

| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 |
| Population | 91 480 | 89 324 | 97 757 | 97 757 | 95 889 |
| Total (en \$) | 4 774 471 | 4 682 956 | 5 628 795 | 5 615 974 | 5 260 583 |
| Usagers | 1 899 801 40% | 2 050 817 44% | 2 363 720 42% | 2 388 453 43% | 2 860 438 54% |
| Autres | 0 0% | 0 0% | 62 703 1% | 5 277 0% | 23 784 0% |
| Gouvernement | 1 534 457 32% | 1 619 864 35% | 1 888 757 34% | 1 931 204 34% | 1 782 272 34% |
| Automobilistes | | | | 332 732 6% | 360 258 7% |
| Municipalités | 1 340 212 28% | 1 012 275 22% | 1 313 615 23% | 958 308 17% | 233 832 4% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,045 | 0,032 | 0,039 | 0,028 | 0,007 |
| Territoire de l'AMT | | | | | |
| Nombre de municipalités | | | | 3 | 3 |
| Population | | | | 36 366 | 46 621 |
| Contributions à l'AOT | | | | 723 504 | 77 442 |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 53 339 | 162 191 |
| Facturation train et desserte | | | | 0 | 0 |
| Contributions municipales totales | | | | 776 843 | 239 633 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,054 | 0,015 |

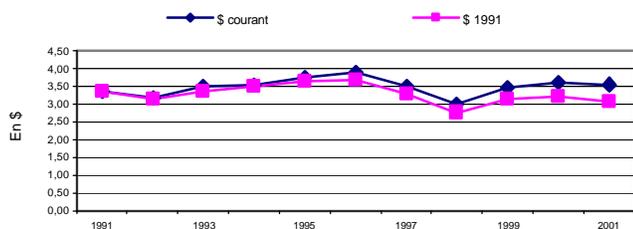
Contribution des partenaires - AOT



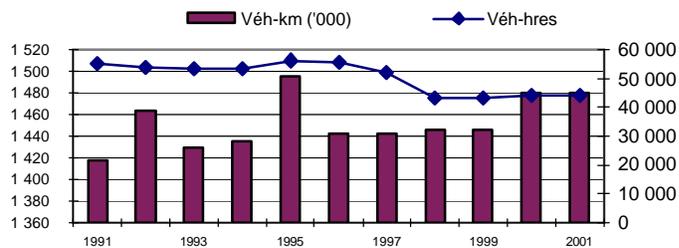
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



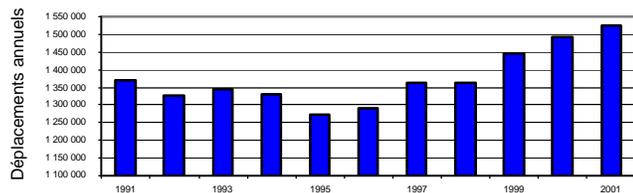
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



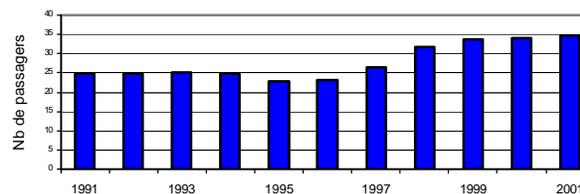
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

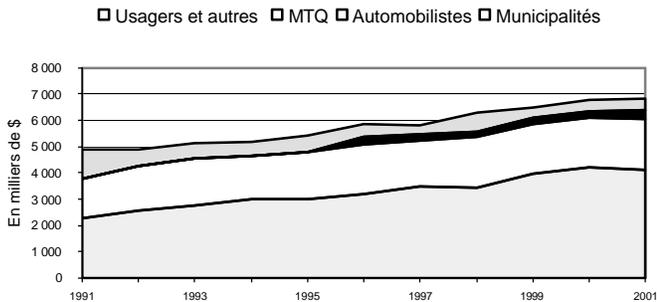


CIT VALLÉE-DU-RICHELIEU

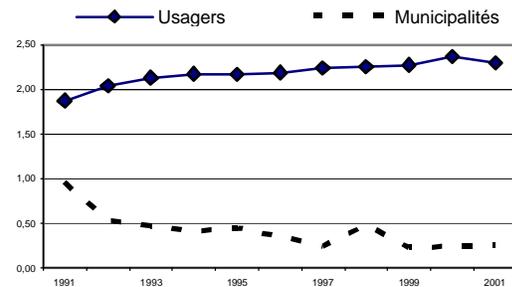
| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| Population | 118 600 | 117 827 | 124 091 | 124 091 | 127 545 |
| Total (en \$) | 4 914 973 | 4 900 338 | 5 402 577 | 5 877 404 | 6 850 148 |
| Usagers | 2 256 403 46% | 2 522 322 51% | 2 926 003 54% | 3 060 378 52% | 4 014 892 59% |
| Autres | 0 0% | 54 195 1% | 57 817 1% | 109 565 2% | 98 212 1% |
| Gouvernement | 1 505 914 31% | 1 667 777 34% | 1 814 068 34% | 1 932 501 33% | 1 932 501 28% |
| Automobilistes | | | | 283 059 5% | 366 234 5% |
| Municipalités | 1 152 656 23% | 656 044 13% | 604 689 11% | 491 901 8% | 438 309 6% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,024 | 0,013 | 0,011 | 0,009 | 0,007 |
| Territoire de l'AMT | | | | | |
| Nombre de municipalités | | | | 6 | 6 |
| Population | | | | 78 896 | 83 772 |
| Contributions à l'AOT | | | | 285 566 | 328 534 |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 119 221 | 374 299 |
| Facturation train et desserte | | | | 0 | 0 (1) |
| Contributions municipales totales | | | | 404 787 | 702 833 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,011 | 0,018 |

(1) Comme le service de train a été mis en place comme mesure d'atténuation dans le cadre des travaux de réfection des ponts Victoria et Jacques Cartier, aucune contribution municipale n'a été facturée aux municipalités pour les années 2000 et 2001.

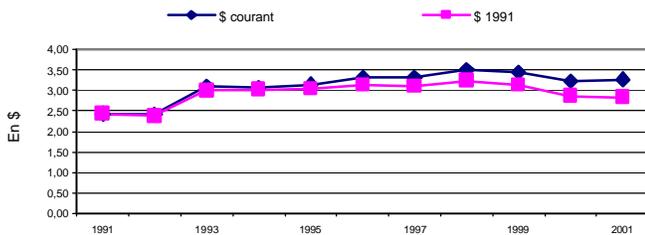
Contribution des partenaires - AOT



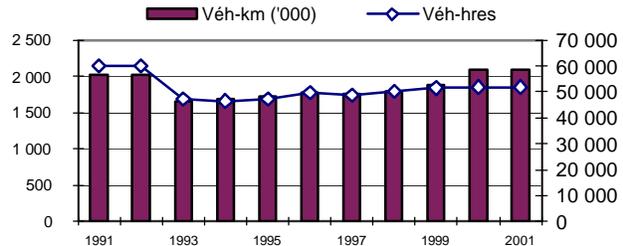
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



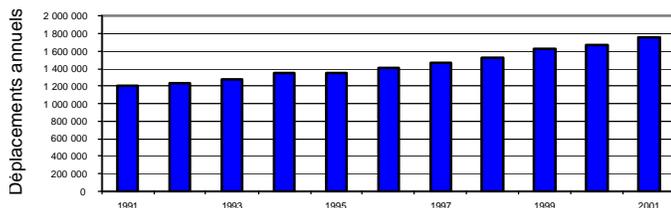
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



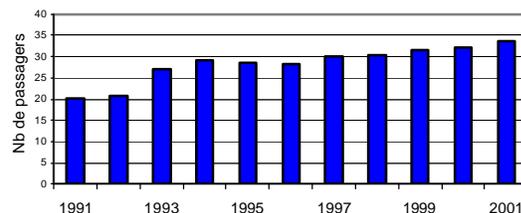
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

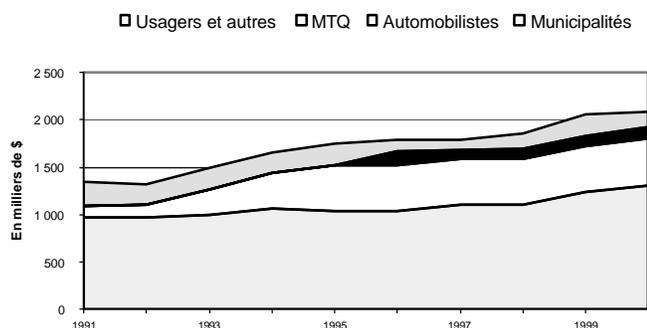


SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE

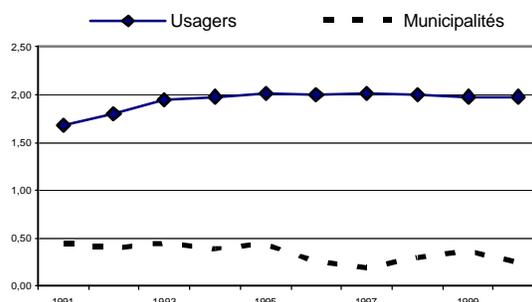
| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2000 |
|--|-------------|-------------|---------------|---------------|---------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Population | 24 600 | 23 849 | 25 259 | 25 259 | 24 525 |
| Total (en \$) | 1 951 427 | 1 805 545 | 1 945 490 | 1 907 485 | 2 200 839 |
| Revenus | | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Usagers | 962 553 49% | 963 364 53% | 1 034 155 53% | 1 022 572 54% | 1 262 219 66% |
| Autres | 7 660 0% | 7 340 0% | 7 506 0% | 10 878 1% | 50 782 3% |
| Gouvernement | 724 866 37% | 618 761 34% | 677 872 35% | 600 057 31% | 600 057 31% |
| Automobilistes | | | | 145 482 8% | 127 876 7% |
| Municipalités | 256 348 13% | 216 081 12% | 225 957 12% | 128 496 7% | 159 904 8% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,021 | 0,017 | 0,016 | 0,009 | 0,011 |
| Autres contributions municipales | | | | | |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 45 428 | 146 403 |
| Facturation train et desserte | | | | 0 | 0 (1) |
| Contributions municipales totales | | | | 173 924 | 306 307 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,013 | 0,021 |

(1) Comme le service de train a été mis en place comme mesure d'atténuation dans le cadre des travaux de réfection des ponts Victoria et Jacques Cartier, aucune contribution municipale n'a été facturée aux municipalités pour les années 2000 et 2001.

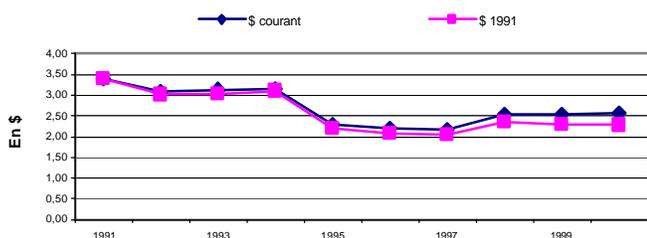
Contribution des partenaires - AOT



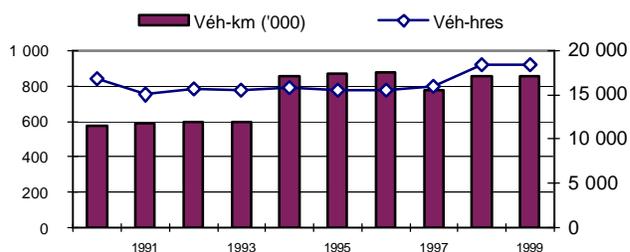
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



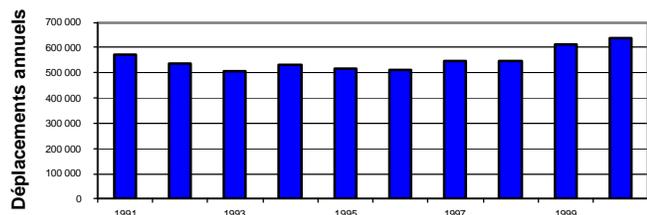
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



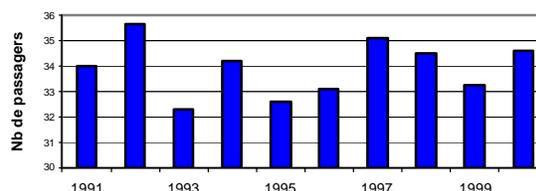
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

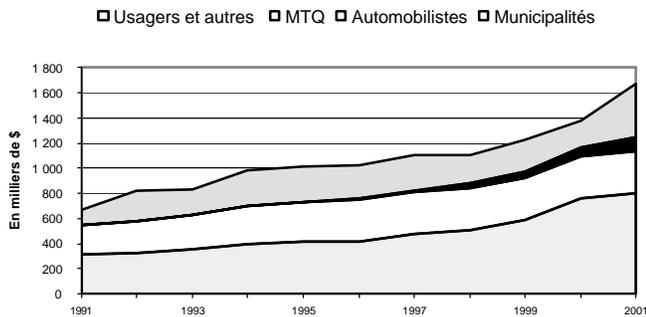


SAINTE-JULIE

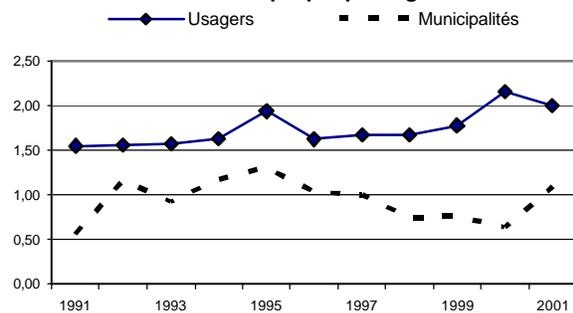
| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Population | 18 400 | 20 632 | 22 097 | 22 097 | 27 437 |
| Total (en \$) | 665 730 | 821 887 | 1 010 704 | 1 027 997 | 1 674 737 |
| Usagers | 319 114 48% | 326 469 40% | 412 627 41% | 414 692 40% | 791 376 47% |
| Autres | 0 0% | 0 0% | 5 447 1% | 5 278 1% | 7 273 0% |
| Gouvernement | 231 637 35% | 250 626 30% | 313 862 31% | 334 529 33% | 334 529 20% |
| Automobilistes | | | | 9 478 1% | 111 140 7% |
| Municipalités | 114 979 17% | 244 792 30% | 278 768 28% | 264 020 26% | 430 418 26% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,015 | 0,030 | 0,030 | 0,027 | 0,039 |
| Autres contributions municipales | | | | | |
| Quotes-parts au Fonds d'immobilisation | | | | 30 666 | 105 416 |
| Facturation train et desserte | | | | 0 | 0 (1) |
| Contributions municipales totales | | | | 294 686 | 535 834 |
| \$ par 100\$ RFU | | | | 0,030 | 0,048 |

(1) Comme le service de train a été mis en place comme mesure d'atténuation dans le cadre des travaux de réfection des ponts Victoria et Jacques Cartier, aucune contribution municipale n'a été facturée à la municipalité pour les années 2000 et 2001.

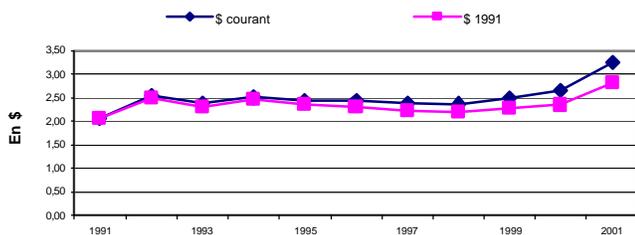
Contribution des partenaires - AOT



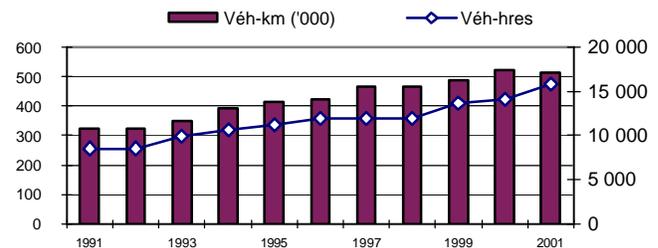
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



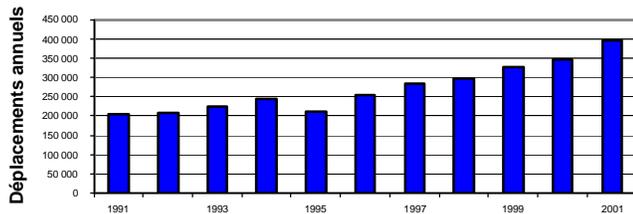
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



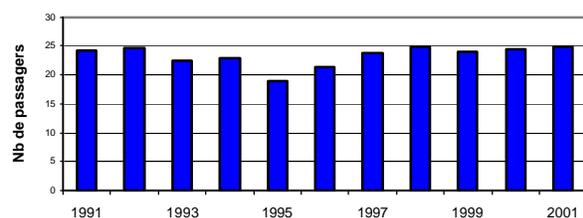
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

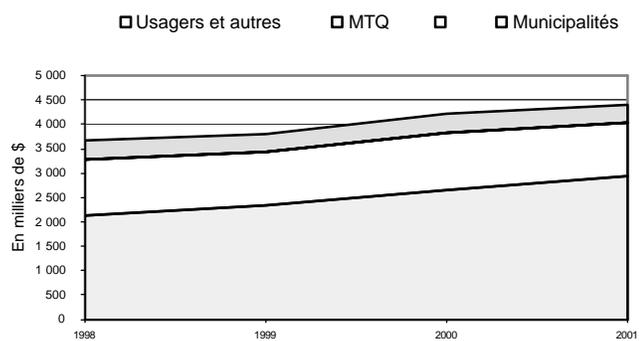


CIT- Haut Richelieu

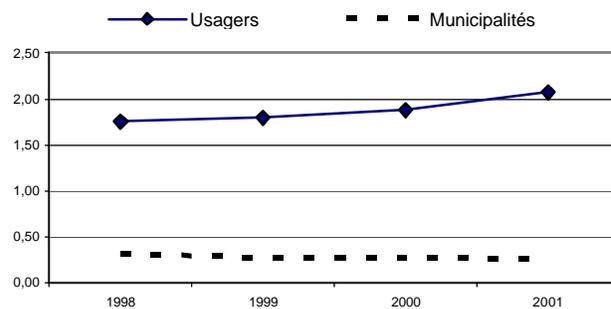
| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 1998 (1) | 2001 |
|----------------------------|------|------|------|------|---------------|---------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | | |
| Nb de municipalités | | | | | 2 | 2 |
| Population | | | | | 54 806 | 58 850 |
| Total (en \$) | | | | | 3 672 733 | 4 406 471 |
| Usagers | | | | | 2 119 554 58% | 2 921 689 66% |
| Autres | | | | | | 9 451 0% |
| Gouvernement | | | | | 1 164 884 32% | 1 106 498 25% |
| Automobilistes | | | | | n.a. | n.a. |
| Municipalités | | | | | 388 295 11% | 368 832 8% |
| \$ par 100\$ RFU | | | | | 0,018 | 0,016 |

(1) Les municipalités de St-Jean-sur-Richelieu et de St-Luc se sont retirés du CIT Le Richelain en 1998.

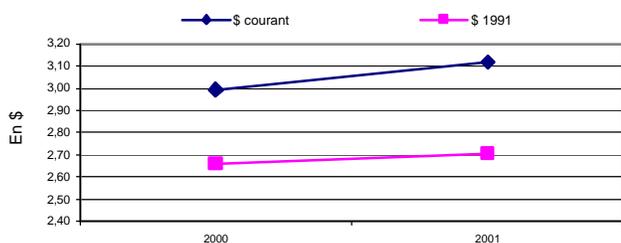
Contribution des partenaires - AOT



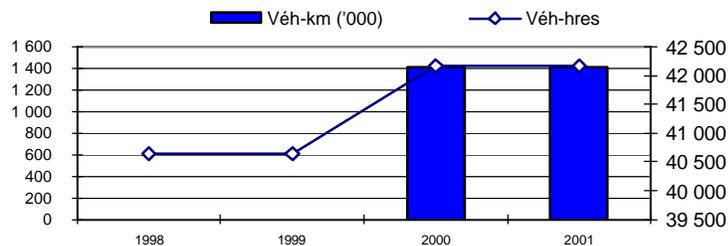
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



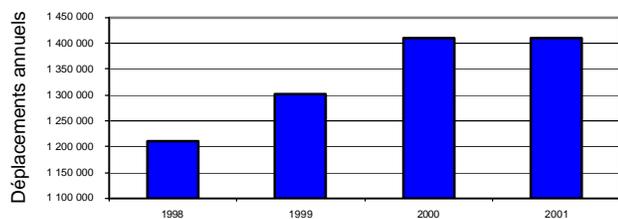
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



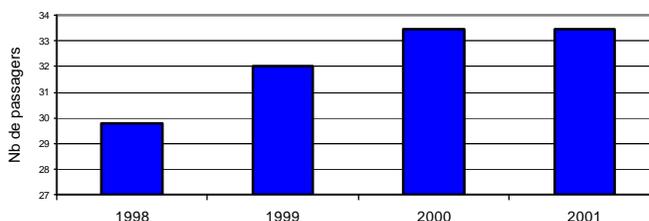
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

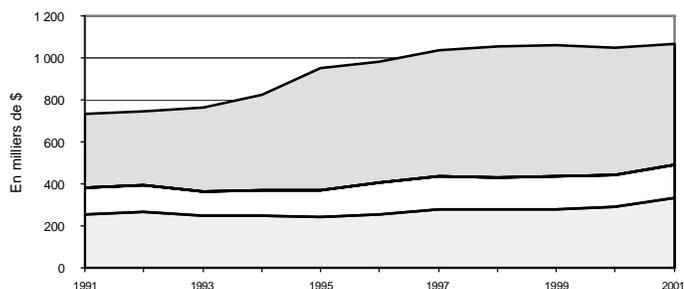


CIT Lafontaine, St-Antoine, St-Jérôme

| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Population | 40 500 | 40 500 | 44 820 | 44 820 | 46 064 |
| Total (en \$) | 736 085 | 748 290 | 955 291 | 990 883 | 1 065 712 |
| Usagers | 255 058 35% | 266 460 36% | 230 923 24% | 256 024 26% | 336 684 32% |
| Autres | | | 13 312 1% | 905 0% | 0 0% |
| Gouvernement | 125 634 17% | 129 216 17% | 126 064 13% | 153 819 16% | 153 867 14% |
| Automobilistes | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Municipalités | 355 393 48% | 352 614 47% | 584 992 61% | 570 478 58% | 575 161 54% |
| \$ par 100\$ RFU | 0,025 | 0,025 | 0,035 | 0,034 | 0,034 |

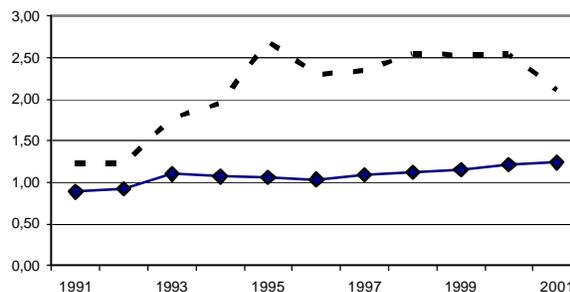
Contribution des partenaires - AOT

■ Usagers et autres
 ■ MTQ
 ■ Automobilistes
 ■ Municipalités



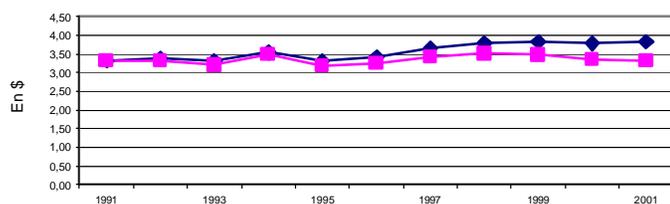
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT

◆ Usagers
 ■ Municipalités



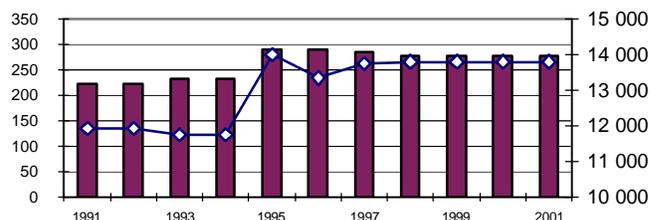
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre

◆ \$ courant
 ◆ \$ 1991

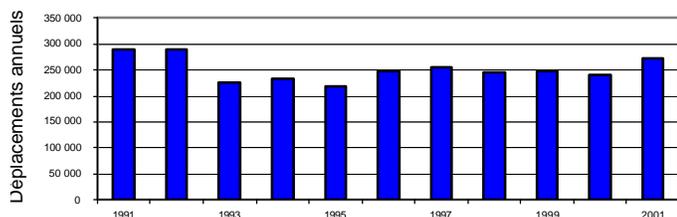


Évolution de l'offre de service

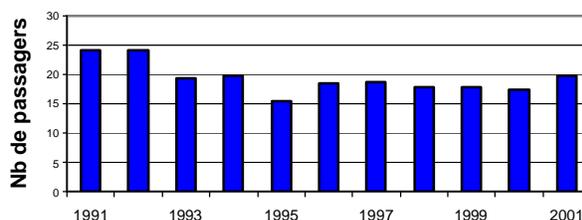
■ Véh-km ('000)
 ◆ Véh-hres



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure

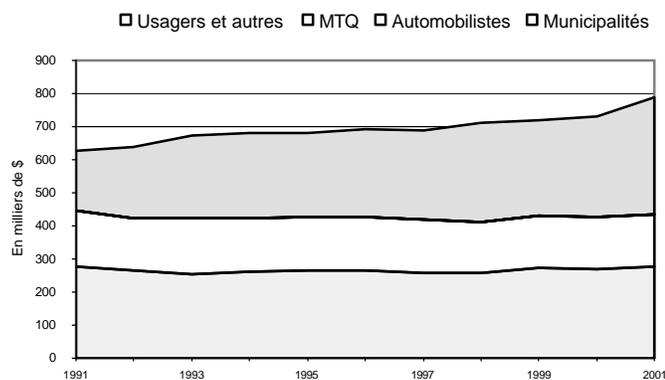


CIT Joliette métropolitain

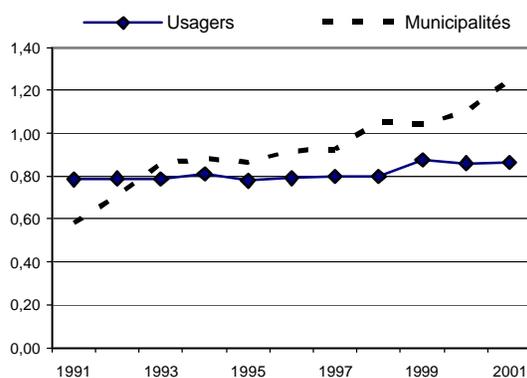
| | 1991 | 1992 | 1995 | 1996 | 2001 (1) |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Territoire de l'AOT | | | | | |
| Nb de municipalités | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Population | 33 100 | 33 519 | 35 275 | 35 275 | 36 014 |
| Total (en \$) | 623 583 | 636 731 | 680 004 | 692 766 | 786 328 |
| Usagers | 242 906 39% | 239 462 38% | 229 630 34% | 231 742 33% | 244 452 31% |
| Autres | 32 432 5% | 23 169 4% | 32 990 5% | 33 742 5% | 29 484 4% |
| Gouvernement | 168 280 27% | 159 441 25% | 162 242 24% | 158 235 23% | 158 235 20% |
| Automobilistes | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. | n.a. |
| Municipalités | 179 965 29% | 214 658 34% | 255 142 38% | 269 047 39% | 354 157 45% |
| \$ par 100\$ de RFU | | | | 0,019 | 0,024 |

(1) En 2001, le CIT Joliette métropolitain organisait l'ancien circuit 5 du CIT Le Portage. Les données concernant ce circuit sont inscrites dans la fiche du CIT Le Portage.

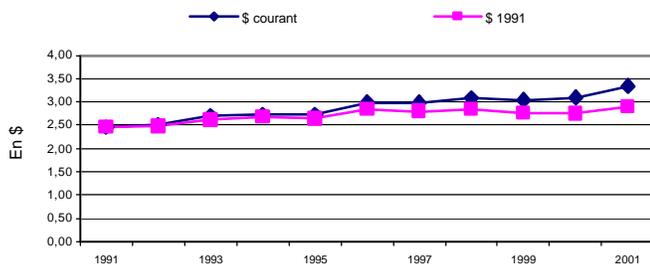
Contribution des partenaires - AOT



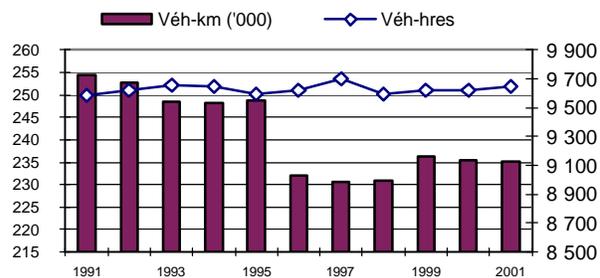
Recette moyenne et effort municipal par passager - AOT



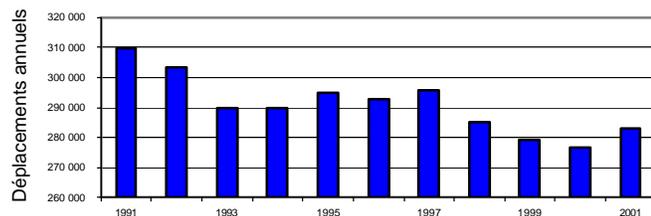
Évolution des coûts par véhicule-kilomètre



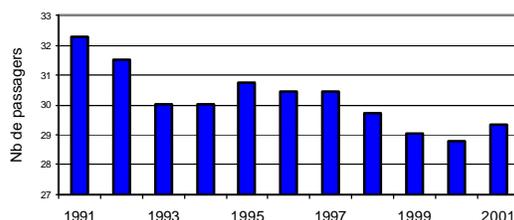
Évolution de l'offre de service



Évolution de l'achalandage



Évolution des passagers par véhicule - heure



SOURCES

Les données utilisées pour produire les tableaux, graphiques et indicateurs présentés dans cette annexe proviennent principalement du rapport du Comité de financement conjoint, des rapports d'exploitation des CIT/OMIT et autres documents officiels (budget et rapport annuel) des différents organismes. Les données relatives à la population ou à la richesse foncière proviennent du Ministère des Affaires municipales et de la Métropole. Les compilations ont été effectuées par le MTQ.

DÉFINITIONS

Les dépenses correspondent aux dépenses d'exploitation et d'immobilisation des services d'autobus et de métro excluant le transport adapté et toute autre contribution municipale qui transiterait par le budget de l'organisme (par exemple les contributions au fonds d'immobilisation ou au train). Dans le cas des OPT, les dépenses excluent, sauf avis contraire, les activités réalisées par délégation pour le compte de l'AMT.

Les recettes **usagers** excluent les montants versés par l'AMT à titre de compensation pour les tarifs réduits. Cette compensation est comptabilisée comme une contribution des automobilistes.

La catégorie **autres** intègre les contributions des municipalités non membres d'un CIT.

Les contributions des **municipalités** correspondent aux dépenses à la charge des municipalités pour l'année concernée sans égard aux surplus ou déficits reportés ni aux montants réellement versés par les municipalités.

Certains indicateurs ont été ramenés en \$ 1991 sur la base de l'IPC Québec.

Annexe D

Impact de la congestion sur la consommation de carburant

IMPACT DE LA CONGESTION SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT

| VÉHICULE | CONSOMMATION EN VILLE nb L/100km (1) | NAVETTAGE ANNUEL EN KM (si 60 km/jour) | CONSOMMATION EN LITRES | COÛT ANNUEL DE L'ESSENCE (75 ¢/L) | Taxe pour le transport en commun (1,5 ¢ /L) |
|---|---|---|------------------------|--------------------------------------|--|
| Ford Focus ZTS 2001 | 9,4 | 15 000 | 1410 | 1 058 \$ | 21,15 \$ |
| Toyota Camry XLE 2000 | 11,6 | 15 000 | 1740 | 1 305 \$ | 26,10 \$ |
| Buick Regal GS 2000 | 12,9 | 15 000 | 1935 | 1 451 \$ | 29,03 \$ |
| Ford Windstar Sport 2001 | 13,3 | 15 000 | 1995 | 1 496 \$ | 29,93 \$ |
| Jeep Grand Cherokee 2000 | 15,2 | 15 000 | 2280 | 1 710 \$ | 34,20 \$ |
| Hypothèse d'une augmentation de 3% de la consommation de carburant du fait d'une congestion accrue | | | | | |
| VÉHICULE | CONSOMMATION EN VILLE nb L/100km | NAVETTAGE ANNUEL EN KM (si 60 km/jour) | CONSOMMATION EN LITRES | COÛT ANNUEL DE L'ESSENCE (75 ¢/L) | Taxe pour le transport en commun (1,5 ¢ /L) |
| Ford Focus ZTS 2001 | 9,7 | 15 000 | 1452 | 1 089 \$ | 21,78 \$ |
| Toyota Camry XLE 2002 | 11,9 | 15 000 | 1792 | 1 344 \$ | 26,88 \$ |
| Buick Regal GS 2000 | 13,3 | 15 000 | 1993 | 1 495 \$ | 29,90 \$ |
| Ford Windstar Sport 2001 | 13,7 | 15 000 | 2055 | 1 541 \$ | 30,82 \$ |
| Jeep Grand Cherokee 2000 | 15,7 | 15 000 | 2348 | 1 761 \$ | 35,23 \$ |
| IMPACT NET ATTRIBUABLE À LA CONGESTION | | | | | |
| VÉHICULE | | | CONSOMMATION EN LITRES | COÛT ANNUEL DE L'ESSENCE (75 ¢/L) | Taxe pour le transport en commun (1,5 ¢ /L) |
| Ford Focus ZTS 2001 | | | 42 | 32 \$ | 0,63 \$ |
| Toyota Camry XLE 2002 | | | 52 | 39 \$ | 0,78 \$ |
| Buick Regal GS 2000 | | | 58 | 44 \$ | 0,87 \$ |
| Ford Windstar Sport 2001 | | | 60 | 45 \$ | 0,90 \$ |
| Jeep Grand Cherokee 2000 | | | 68 | 51 \$ | 1,03 \$ |

(1) Consommation selon Transport Canada Source: Site CAA Québec (<http://www.caaquebec.com>)

Annexe E

Évolution du Fonds régional de transport en commun

Hypothèses utilisées

Application du cadre financier proposé aux organismes de transport en commun de la région de Montréal, de 2004 à 2010 ? Fiches par organisme

| <u>Contenu de l'annexe</u> | <u>Page</u> |
|---------------------------------------|-------------|
| Fonds régional de transport en commun | 107 |
| Société de transport de Montréal | 108 |
| Réseau de transport de Longueuil | 109 |
| Société de transport de Laval | 110 |
| CIT Basses-Laurentides | 111 |
| CIT Deux-Montagnes | 112 |
| CIT Des Moulins | 113 |
| MRC L'Assomption | 114 |
| OMIT Saint-Eustache | 115 |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 116 |
| CIT Haut Saint-Laurent | 117 |
| CIT Le Richelain | 118 |
| CIT Roussillon | 119 |
| CIT Sorel-Varennes | 120 |
| CIT Sud-Ouest | 121 |
| CIT Vallée-du-Richelieu | 122 |
| OMIT Sainte-Julie | 123 |
| Hypothèses utilisées | 125 |

Fonds régional de transport en commun (Exploitation)

(en milliers \$)

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Dépenses régionales | | | | | | | |
| - Trains de banlieue | 44 476 | 48 745 | 50 103 | 49 332 | 50 279 | 51 194 | 52 073 |
| - Équipements métropolitains | 12 566 | 13 497 | 13 902 | 14 319 | 14 748 | 15 191 | 15 646 |
| - Dessertes métropolitaines | 1 129 | 1 032 | 1 021 | 1 008 | 937 | 951 | 888 |
| - Métro | 60 000 | 65 000 | 70 000 | 75 000 | 80 000 | 84 305 | 82 214 |
| - Nouveau programme d'aide aux CIT | 17 476 | 17 768 | 18 179 | 18 666 | 19 198 | 19 752 | 20 336 |
| - Aide aux réseaux d'autobus | 19 532 | 20 503 | 21 449 | 22 088 | 24 913 | 25 945 | 26 946 |
| - Compensation de l'intégration tarifaire | 16 822 | 17 579 | 18 370 | 19 197 | 20 061 | 20 964 | 21 907 |
| - Dépenses de fonctionnement de l'AMT et autres | 4 334 | 4 529 | 4 732 | 4 945 | 5 168 | 5 400 | 5 643 |
| - Autres | 700 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 | 800 |
| Total | 177 035 | 189 453 | 198 557 | 205 355 | 216 105 | 224 503 | 226 453 |
| Sources de financement actuelles | | | | | | | |
| - Droit sur l'immatriculation | 45 321 | 45 955 | 46 599 | 47 251 | 47 912 | 48 583 | 49 263 |
| - Taxe sur l'essence | 45 698 | 45 698 | 45 698 | 45 698 | 45 698 | 45 698 | 45 698 |
| - Facturation des équipements métropolitains | 195 | 201 | 207 | 213 | 220 | 226 | 233 |
| Nouvelles sources de financement | | | | | | | |
| - Droit sur l'immatriculation | 15 107 | 15 318 | 15 533 | 15 750 | 15 971 | 16 195 | 16 421 |
| - Taxe sur l'essence | 30 465 | 30 465 | 30 465 | 30 465 | 30 465 | 30 465 | 30 465 |
| - Enveloppe du programme d'aide aux CIT (MTQ) | 16 000 | 16 000 | 16 000 | 16 000 | 16 000 | 16 000 | 16 000 |
| - Quotes-parts municipales | 45 675 | 46 500 | 47 326 | 48 152 | 50 154 | 51 765 | 52 541 |
| Total | 198 461 | 200 139 | 201 828 | 203 530 | 206 421 | 208 933 | 210 623 |
| Surplus (déficit) | 21 427 | 10 686 | 3 271 | (1 825) | (9 684) | (15 571) | (15 830) |
| Intérêt | | 1 071 | 1 659 | 1 906 | 1 910 | 1 521 | 819 |
| Surplus (déficit) cumulé | 21 427 | 33 184 | 38 114 | 38 195 | 30 421 | 16 372 | 1 360 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

| STM | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Cadre actuel | | | | | | | |
| Déficit autobus | 285 963 | 301 372 | 310 854 | 314 092 | 323 379 | 333 152 | 341 858 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 6 514 | 6 546 | 6 579 | 7 112 | 7 147 | 7 183 | 7 219 |
| Aide aux tarifs réduits | 1 728 | 1 758 | 1 788 | 1 818 | 1 849 | 1 880 | 1 912 |
| Déficit autobus après aide | 277 721 | 293 068 | 302 487 | 305 162 | 314 383 | 324 089 | 332 727 |
| Déficit Métro (à la charge STM) | 96 296 | 97 172 | 110 486 | 106 442 | 103 252 | 103 987 | 100 637 |
| Contributions du RTL et de la STL | 1 803 | 1 803 | 3 110 | 3 110 | 3 110 | 3 110 | 3 110 |
| Aide métropolitaine (0,20 \$/passager) | 43 493 | 44 145 | 44 807 | 45 479 | 46 162 | 46 854 | 47 557 |
| Déficit métro après aide et contributions | 51 000 | 51 224 | 62 569 | 57 853 | 53 980 | 54 023 | 49 970 |
| Contributions municipales | 328 721 | 344 292 | 365 056 | 363 015 | 368 363 | 378 112 | 382 697 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | |
| Trains de banlieue | 17 677 | 18 346 | 19 667 | 20 384 | 21 126 | 21 895 | 22 691 |
| Équipements métropolitains | 825 | 1 165 | 1 512 | 1 558 | 1 604 | 1 652 | 1 702 |
| Dessertes métropolitaines | 28 | 29 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 |
| Contributions municipales totales | 347 250 | 363 832 | 386 265 | 384 987 | 391 125 | 401 691 | 407 123 |
| \$/100 \$ RFU | 0,359 | 0,376 | 0,399 | 0,398 | 0,394 | 0,399 | 0,405 |
| Cadre proposé | | | | | | | |
| Déficit autobus | 285 963 | 301 372 | 310 854 | 314 092 | 323 379 | 333 152 | 341 858 |
| Déficit métro | 96 296 | 97 172 | 110 486 | 106 442 | 103 252 | 103 987 | 100 637 |
| Compensation tarifaire | 10 214 | 10 674 | 11 154 | 11 656 | 12 181 | 12 729 | 13 302 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | 5 680 | 5 843 | 6 012 | 6 195 | 6 373 | 6 557 | 6 746 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | 2 840 | 2 922 | 3 006 | 3 098 | 5 097 | 5 269 | 5 373 |
| Prise en charge métropolitaine du métro | 60 000 | 65 000 | 70 000 | 75 000 | 80 000 | 84 305 | 82 214 |
| Contributions municipales | 303 525 | 314 105 | 331 168 | 324 585 | 322 980 | 328 279 | 334 860 |
| Quotes-parts au fonds régional d'exploitation | 29 046 | 29 046 | 29 046 | 29 046 | 29 744 | 30 191 | 30 643 |
| Contributions municipales totales | 332 571 | 343 151 | 360 214 | 353 632 | 352 725 | 358 470 | 365 504 |
| \$/100 \$ RFU | 0,343 | 0,354 | 0,372 | 0,365 | 0,356 | 0,356 | 0,363 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

RTL

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Cadre actuel | | | | | | | |
| Déficit autobus à la charge des municipalités | 45 713 | 48 142 | 50 375 | 50 013 | 52 430 | 54 967 | 57 632 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 2 990 | 3 035 | 3 080 | 420 | 426 | 432 | 439 |
| Aide aux tarifs réduits | 1 102 | 1 120 | 1 139 | 1 159 | 1 178 | 1 198 | 1 219 |
| Contributions municipales | 41 621 | 43 987 | 46 156 | 48 434 | 50 826 | 53 337 | 55 974 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | |
| Métro | 1 803 | 1 803 | 1 803 | 1 803 | 1 803 | 1 803 | 1 803 |
| Trains de banlieue | 2 341 | 2 411 | 2 483 | 2 558 | 2 634 | 2 713 | 2 795 |
| Équipements métropolitains | 1 349 | 1 905 | 2 474 | 2 548 | 2 624 | 2 703 | 2 784 |
| Dessertes métropolitaines | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales totales | 47 114 | 50 106 | 52 916 | 55 343 | 57 888 | 60 557 | 63 356 |
| \$/100 \$ RFU | 0,262 | 0,279 | 0,294 | 0,308 | 0,314 | 0,324 | 0,334 |
| Cadre proposé | | | | | | | |
| Déficit autobus à la charge des municipalités | 45 713 | 48 142 | 50 375 | 50 013 | 52 430 | 54 967 | 57 632 |
| Compensation tarifaire | 1 973 | 2 061 | 2 154 | 2 251 | 2 352 | 2 458 | 2 569 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | 4 374 | 4 608 | 4 822 | 4 776 | 5 008 | 5 251 | 5 506 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | 65 | 120 | 161 | 176 | 185 | 194 | 203 |
| Contributions municipales | 39 301 | 41 353 | 43 239 | 42 809 | 44 885 | 47 064 | 49 353 |
| Quotes-parts au fonds régional d'exploitation | 5 397 | 5 397 | 5 397 | 5 397 | 5 526 | 5 609 | 5 693 |
| Contributions municipales totales | 44 698 | 46 750 | 48 635 | 48 206 | 50 412 | 52 674 | 55 047 |
| \$/100 \$ RFU | 0,248 | 0,260 | 0,270 | 0,268 | 0,274 | 0,282 | 0,290 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

STL

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Cadre actuel | | | | | | | |
| Déficit autobus à la charge des municipalités | 44 124 | 46 252 | 48 565 | 50 940 | 53 435 | 56 052 | 58 800 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 1 704 | 1 729 | 955 | 969 | 984 | 999 | 1 014 |
| Aide aux tarifs réduits | 555 | 564 | 574 | 584 | 594 | 604 | 614 |
| Contributions municipales | 41 865 | 43 959 | 47 036 | 49 388 | 51 857 | 54 450 | 57 172 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | |
| Métro | - | - | 1 307 | 1 307 | 1 307 | 1 307 | 1 307 |
| Trains de banlieue | 2 345 | 3 297 | 3 864 | 3 980 | 4 099 | 4 223 | 4 349 |
| Équipements métropolitains | 396 | 560 | 727 | 748 | 771 | 794 | 818 |
| Dessertes métropolitaines | 137 | 141 | 146 | 150 | 154 | 159 | 163 |
| Contributions municipales totales | 44 744 | 47 957 | 53 079 | 55 573 | 58 188 | 60 932 | 63 809 |
| \$/100 \$ RFU | 0,287 | 0,308 | 0,341 | 0,357 | 0,365 | 0,376 | 0,388 |
| Cadre proposé | | | | | | | |
| Déficit autobus à la charge des municipalités | 44 124 | 46 252 | 48 565 | 50 940 | 53 435 | 56 052 | 58 800 |
| Compensation tarifaire | 1 803 | 1 884 | 1 969 | 2 057 | 2 150 | 2 247 | 2 348 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | 4 232 | 4 437 | 4 660 | 4 888 | 5 128 | 5 381 | 5 645 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | 63 | 115 | 155 | 181 | 189 | 199 | 209 |
| Contributions municipales | 38 026 | 39 816 | 41 781 | 43 814 | 45 967 | 48 226 | 50 599 |
| Quotes-parts au fonds régional d'exploitation | 4 676 | 4 676 | 4 676 | 4 676 | 4 789 | 4 860 | 4 933 |
| Contributions municipales totales | 42 702 | 44 492 | 46 457 | 48 490 | 50 755 | 53 087 | 55 532 |
| \$/100 \$ RFU | 0,274 | 0,285 | 0,298 | 0,311 | 0,318 | 0,328 | 0,338 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Basses-Laurentides

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-----------|-----------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Dépenses d'exploitation | 9 200 731 | 9 567 932 | 9 950 171 | 10 348 029 | 10 762 157 | 11 193 235 | 11 641 916 | 12 108 989 | 12 595 105 |
| Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT) | 5 224 175 | 5 431 474 | 5 647 347 | 5 872 157 | 6 106 157 | 6 349 867 | 6 603 604 | 6 867 851 | 7 142 936 |
| Cadre actuel | | | | | | | | | |
| Subventions gouvernementales | 3 446 764 | 3 446 764 | 3 446 764 | 3 446 764 | 3 446 764 | 3 446 764 | 3 446 764 | 3 446 764 | 3 446 764 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | 1 777 411 | 1 984 710 | 2 200 583 | 2 425 393 | 2 659 393 | 2 903 103 | 3 156 840 | 3 421 087 | 3 696 172 |
| Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM | 1 642 281 | 1 832 535 | 2 031 212 | 2 238 073 | 2 453 476 | 2 677 761 | 2 911 270 | 3 154 460 | 3 407 609 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 51 517 | 49 850 | 50 585 | 51 321 | 52 203 | 52 938 | 53 673 | 54 556 | 55 291 |
| Aide aux tarifs réduits | 40 139 | 36 470 | 37 090 | 37 721 | 38 362 | 39 014 | 39 677 | 40 352 | 41 038 |
| Contributions municipales - territoire CMM | 1 550 625 | 1 746 215 | 1 943 537 | 2 149 032 | 2 362 911 | 2 585 809 | 2 817 920 | 3 059 553 | 3 311 280 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | 1 707 400 | 1 760 000 | 1 812 800 | 2 087 184 | 1 909 022 | 1 966 293 | 2 025 281 | 2 086 040 | 2 148 621 |
| Équipements métropolitains | 25 769 | 46 102 | 62 556 | 88 344 | 114 698 | 118 145 | 121 665 | 125 331 | 129 088 |
| Dessertes métropolitaines | 2 300 | 1 700 | 2 346 | 2 414 | 2 485 | 2 558 | 2 632 | 2 710 | 2 789 |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | 3 286 094 | 3 554 017 | 3 821 239 | 4 326 974 | 4 389 116 | 4 672 804 | 4 967 498 | 5 273 634 | 5 591 778 |
| \$/100 \$ RFU | 0,044 | 0,047 | 0,051 | 0,058 | 0,059 | 0,062 | 0,065 | 0,068 | 0,071 |
| Cadre proposé | | | | | | | | | |
| Nouveau programme d'aide (AOT) | | | 3 446 764 | 3 446 764 | 3 446 764 | 3 446 764 | 3 446 764 | 3 446 764 | 3 446 764 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | | | 2 200 583 | 2 425 393 | 2 659 393 | 2 903 103 | 3 156 840 | 3 421 087 | 3 696 172 |
| Compensation tarifaire | | | 479 093 | 500 652 | 523 182 | 546 725 | 571 328 | 597 037 | 623 904 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | | | 388 011 | 434 496 | 482 859 | 533 210 | 585 609 | 640 157 | 696 916 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | | | 1 893 | 4 187 | 6 895 | 7 614 | 8 363 | 9 142 | 9 952 |
| Aide minimum garantie | | | - | - | - | - | - | - | - |
| AIDES RÉGIONALES TOTALES | | | 868 997 | 939 336 | 1 012 937 | 1 087 549 | 1 165 299 | 1 246 335 | 1 330 772 |
| Contributions municipales - territoire CMM | | | 1 162 141 | 1 299 302 | 1 441 683 | 1 592 015 | 1 748 464 | 1 911 328 | 2 080 795 |
| Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation | | | 2 249 065 | 2 249 065 | 2 249 065 | 2 249 065 | 2 303 042 | 2 337 588 | 2 372 652 |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | | | 3 411 206 | 3 548 367 | 3 690 748 | 3 841 080 | 4 051 507 | 4 248 916 | 4 453 447 |
| \$/100 \$ RFU | | | 0,046 | 0,047 | 0,049 | 0,051 | 0,053 | 0,055 | 0,056 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Deux-Montagnes

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---------|---------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Dépenses d'exploitation | 523 475 | 544 466 | 566 217 | 588 857 | 612 423 | 636 954 | 662 486 | 689 065 | 716 728 |
| Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT) | | | 339 389 | 352 972 | 367 117 | 381 848 | 397 185 | 413 159 | 429 790 |
| Cadre actuel | | | | | | | | | |
| Subventions gouvernementales | 80 740 | 80 740 | 80 740 | 80 740 | 80 740 | 80 740 | 80 740 | 80 740 | 80 740 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | 233 078 | 245 604 | 258 649 | 272 232 | 286 377 | 301 108 | 316 445 | 332 419 | 349 050 |
| Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM | 194 794 | 243 344 | 258 649 | 272 232 | 286 377 | 301 107 | 316 446 | 332 419 | 349 050 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Aide aux tarifs réduits | 2 669 | 2 428 | 2 469 | 2 511 | 2 554 | 2 597 | 2 642 | 2 686 | 2 732 |
| Contributions municipales - territoire CMM | 192 125 | 240 916 | 256 180 | 269 721 | 283 823 | 298 510 | 313 804 | 329 733 | 346 318 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | 414 000 | 421 386 | 452 180 | 465 746 | 494 594 | 509 432 | 524 715 | 540 457 | 556 670 |
| Équipements métropolitains | 101 | 703 | 954 | 1 347 | 1 749 | 1 802 | 1 855 | 1 911 | 1 968 |
| Dessertes métropolitaines | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | 606 226 | 663 005 | 709 314 | 736 814 | 780 166 | 809 744 | 840 374 | 872 101 | 904 957 |
| \$/100 \$ RFU | 0,050 | 0,054 | 0,058 | 0,060 | 0,064 | 0,066 | 0,067 | 0,069 | 0,070 |
| Cadre proposé | | | | | | | | | |
| Nouveau programme d'aide (AOT) | | | 100 353 | 104 411 | 108 635 | 113 028 | 117 600 | 122 356 | 127 304 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | | | 239 036 | 248 561 | 258 482 | 268 820 | 279 585 | 290 803 | 302 486 |
| Compensation tarifaire | | | (14 277) | (14 920) | (15 591) | (16 293) | (17 026) | (17 792) | (18 593) |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | | | 63 328 | 65 870 | 68 518 | 71 278 | 74 153 | 77 149 | 80 270 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | | | 309 | 635 | 978 | 1 018 | 1 059 | 1 102 | 1 146 |
| Aide minimum garantie | | | - | - | - | - | - | - | - |
| AIDES RÉGIONALES TOTALES | | | 49 360 | 51 585 | 53 906 | 56 003 | 58 186 | 60 458 | 62 823 |
| Contributions municipales - territoire CMM | | | 189 676 | 196 976 | 204 576 | 212 817 | 221 399 | 230 345 | 239 663 |
| Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation | | | 365 815 | 365 815 | 365 815 | 365 815 | 374 595 | 380 213 | 385 917 |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | | | 555 491 | 562 791 | 570 391 | 578 632 | 595 994 | 610 558 | 625 580 |
| \$/100 \$ RFU | | | 0,046 | 0,046 | 0,047 | 0,047 | 0,048 | 0,048 | 0,049 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Des Moulins

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-----------|-----------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Dépenses d'exploitation | 7 304 392 | 7 595 910 | 7 899 367 | 8 215 223 | 8 543 996 | 8 886 226 | 9 242 430 | 9 613 237 | 9 999 160 |
| Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT) | 5 028 641 | 5 248 767 | 5 459 404 | 5 678 677 | 5 906 952 | 6 144 609 | 6 392 001 | 6 649 582 | 6 917 689 |
| Cadre actuel | | | | | | | | | |
| Subventions gouvernementales | 2 669 944 | 2 669 945 | 2 669 944 | 2 669 944 | 2 669 944 | 2 669 944 | 2 669 944 | 2 669 944 | 2 669 944 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | 2 358 697 | 2 578 822 | 2 789 460 | 3 008 733 | 3 237 008 | 3 474 665 | 3 722 057 | 3 979 638 | 4 247 745 |
| Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM | 2 342 759 | 2 578 823 | 2 789 459 | 3 008 734 | 3 237 008 | 3 474 665 | 3 722 057 | 3 979 638 | 4 247 745 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 145 129 | 166 958 | 169 421 | 171 883 | 174 838 | 177 301 | 179 763 | 182 718 | 185 181 |
| Aide aux tarifs réduits | 71 476 | 65 585 | 66 700 | 67 834 | 68 987 | 70 160 | 71 353 | 72 566 | 73 799 |
| Contributions municipales - territoire CMM | 2 126 154 | 2 346 280 | 2 553 339 | 2 769 017 | 2 993 183 | 3 227 205 | 3 470 941 | 3 724 354 | 3 988 765 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Équipements métropolitains | 41 534 | 41 267 | 55 995 | 79 079 | 102 669 | 105 754 | 108 905 | 112 187 | 115 550 |
| Dessertes métropolitaines | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales totales- territoire CMM | 2 167 688 | 2 387 547 | 2 609 334 | 2 848 096 | 3 095 852 | 3 332 959 | 3 579 846 | 3 836 541 | 4 104 315 |
| \$/100 \$ RFU | 0,053 | 0,058 | 0,064 | 0,069 | 0,076 | 0,081 | 0,085 | 0,090 | 0,095 |
| Cadre proposé | | | | | | | | | |
| Nouveau programme d'aide (AOT) | | | 2 669 944 | 2 669 944 | 2 774 782 | 2 888 880 | 3 007 675 | 3 131 360 | 3 260 135 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | | | 2 789 460 | 3 008 733 | 3 132 170 | 3 255 729 | 3 384 326 | 3 518 222 | 3 657 554 |
| Compensation tarifaire | | | 221 295 | 231 253 | 241 660 | 252 534 | 263 898 | 275 774 | 288 184 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | | | 642 041 | 694 370 | 722 628 | 750 799 | 780 107 | 810 612 | 842 343 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | | | 3 132 | 6 692 | 10 319 | 10 721 | 11 140 | 11 576 | 12 029 |
| Aide minimum garantie | | | - | - | - | - | - | - | - |
| AIDES RÉGIONALES TOTALES | | | 866 468 | 932 315 | 974 606 | 1 014 054 | 1 055 145 | 1 097 961 | 1 142 555 |
| Contributions municipales - territoire CMM | | | 1 922 992 | 2 076 418 | 2 157 564 | 2 241 675 | 2 329 181 | 2 420 261 | 2 514 999 |
| Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation | | | 204 993 | 409 985 | 614 978 | 819 970 | 1 049 562 | 1 278 366 | 1 297 542 |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | | | 2 127 984 | 2 486 403 | 2 772 541 | 3 061 645 | 3 378 742 | 3 698 627 | 3 812 541 |
| \$/100 \$ RFU | | | 0,052 | 0,061 | 0,068 | 0,075 | 0,080 | 0,087 | 0,088 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

MRC L'Assomption

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-----------|-----------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Dépenses d'exploitation | 6 115 175 | 6 359 232 | 6 613 283 | 6 877 715 | 7 152 961 | 7 439 473 | 7 737 684 | 8 048 120 | 8 371 212 |
| Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT) | 3 259 800 | 3 387 928 | 3 521 337 | 3 660 222 | 3 804 816 | 3 955 363 | 4 112 081 | 4 275 270 | 4 445 126 |
| Cadre actuel | | | | | | | | | |
| Subventions gouvernementales | 2 111 650 | 2 111 650 | 2 111 650 | 2 111 651 | 2 111 652 | 2 111 653 | 2 111 654 | 2 111 655 | 2 111 656 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | 1 148 150 | 1 276 278 | 1 409 687 | 1 548 571 | 1 693 164 | 1 843 710 | 2 000 427 | 2 163 615 | 2 333 470 |
| Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM | 922 902 | 1 029 431 | 1 140 855 | 1 256 845 | 1 377 615 | 1 503 328 | 1 634 186 | 1 770 459 | 1 912 272 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 120 967 | 122 472 | 124 278 | 126 085 | 128 252 | 130 059 | 131 865 | 134 033 | 135 839 |
| Aide aux tarifs réduits | 50 961 | 46 279 | 47 066 | 47 866 | 48 680 | 49 507 | 50 349 | 51 205 | 52 075 |
| Contributions municipales - territoire CMM | 750 974 | 860 680 | 969 511 | 1 082 894 | 1 200 683 | 1 323 762 | 1 451 972 | 1 585 222 | 1 724 358 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Équipements métropolitains | 12 886 | 38 871 | 52 744 | 74 488 | 96 708 | 99 614 | 102 582 | 105 673 | 108 841 |
| Dessertes métropolitaines | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | 763 860 | 899 551 | 1 022 255 | 1 157 382 | 1 297 391 | 1 423 376 | 1 554 554 | 1 690 895 | 1 833 199 |
| \$/100 \$ RFU | 0,020 | 0,024 | 0,027 | 0,031 | 0,035 | 0,038 | 0,041 | 0,044 | 0,047 |
| Cadre proposé | | | | | | | | | |
| Nouveau programme d'aide (AOT) | | | 2 111 650 | 2 111 650 | 2 111 650 | 2 111 650 | 2 111 650 | 2 111 650 | 2 117 998 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | | | 1 409 687 | 1 548 572 | 1 693 166 | 1 843 713 | 2 000 431 | 2 163 620 | 2 327 128 |
| Compensation tarifaire | | | 263 393 | 275 246 | 287 632 | 300 575 | 314 101 | 328 236 | 343 006 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | | | 240 255 | 267 473 | 295 801 | 325 283 | 355 958 | 387 890 | 419 730 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | | | 1 172 | 2 578 | 4 224 | 4 645 | 5 083 | 5 539 | 5 994 |
| Aide minimum garantie | | | - | - | - | - | - | - | - |
| AIDES RÉGIONALES TOTALES | | | 504 820 | 545 296 | 587 657 | 630 503 | 675 143 | 721 665 | 768 730 |
| Contributions municipales - territoire CMM | | | 719 592 | 799 840 | 883 179 | 971 204 | 1 062 792 | 1 158 131 | 1 253 195 |
| Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation | | | 186 686 | 373 373 | 560 059 | 746 745 | 955 834 | 1 164 206 | 1 181 669 |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | | | 906 278 | 1 173 213 | 1 443 238 | 1 717 949 | 2 018 626 | 2 322 337 | 2 434 864 |
| \$/100 \$ RFU | | | 0,024 | 0,031 | 0,039 | 0,046 | 0,053 | 0,060 | 0,062 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

ST-EUSTACHE

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|---------|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Dépenses d'exploitation | 745 860 | 775 627 | 806 614 | 838 866 | 872 437 | 907 383 | 943 755 | 981 619 | 1 021 026 |
| Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT) | 540 727 | 562 151 | 584 454 | 607 670 | 631 837 | 656 996 | 683 183 | 710 446 | 738 822 |
| Cadre actuel | | | | | | | | | |
| Subventions gouvernementales | 141 783 | 141 783 | 141 783 | 141 783 | 141 783 | 141 783 | 141 783 | 141 783 | 141 783 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | 398 944 | 420 368 | 442 671 | 465 887 | 490 054 | 515 213 | 541 400 | 568 663 | 597 039 |
| Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM | 403 827 | 420 368 | 442 671 | 465 887 | 490 054 | 515 213 | 541 399 | 568 663 | 597 038 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Aide aux tarifs réduits | 27 | 25 | 25 | 26 | 26 | 27 | 27 | 28 | 28 |
| Contributions municipales - territoire CMM | 403 800 | 420 343 | 442 646 | 465 861 | 490 028 | 515 186 | 541 372 | 568 635 | 597 010 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | 531 800 | 547 362 | 545 630 | 561 999 | 649 903 | 669 400 | 689 482 | 710 166 | 731 471 |
| Équipements métropolitains | 3 | 2 440 | 3 311 | 4 676 | 6 071 | 6 253 | 6 439 | 6 633 | 6 832 |
| Dessertes métropolitaines | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales totales- territoire CMM | 935 603 | 970 145 | 991 587 | 1 032 536 | 1 146 001 | 1 190 839 | 1 237 293 | 1 285 435 | 1 335 313 |
| \$/100 \$ RFU | 0,058 | 0,061 | 0,062 | 0,064 | 0,072 | 0,074 | 0,075 | 0,077 | 0,079 |
| Cadre proposé | | | | | | | | | |
| Nouveau programme d'aide (AOT) | | | 141 783 | 141 783 | 141 783 | 141 783 | 141 783 | 141 783 | 141 822 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | | | 442 671 | 465 887 | 490 054 | 515 213 | 541 400 | 568 663 | 597 000 |
| Compensation tarifaire | | | 2 041 | 2 133 | 2 229 | 2 329 | 2 434 | 2 544 | 2 658 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | | | 110 157 | 115 939 | 121 956 | 128 221 | 134 741 | 141 530 | 148 585 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | | | 537 | 1 117 | 1 742 | 1 831 | 1 924 | 2 021 | 2 122 |
| Aide minimum garantie | | | - | - | - | - | - | - | - |
| AIDES RÉGIONALES TOTALES | | | 112 736 | 119 189 | 125 927 | 132 381 | 139 100 | 146 095 | 153 365 |
| Contributions municipales - territoire CMM | | | 329 935 | 346 698 | 364 127 | 382 832 | 402 300 | 422 568 | 443 635 |
| Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation | | | 480 685 | 480 685 | 480 685 | 480 685 | 492 222 | 499 605 | 507 099 |
| Contributions municipales totale- territoires CMM | | | 810 620 | 827 383 | 844 812 | 863 517 | 894 522 | 922 174 | 950 734 |
| \$/100 \$ RFU | | | 0,051 | 0,052 | 0,053 | 0,054 | 0,055 | 0,055 | 0,056 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Chambly-Richelieu-Carignan

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Dépenses d'exploitation (AOT) | 2 577 299 | 2 682 607 | 2 792 098 | 2 905 946 | 3 024 320 | 3 138 896 | 3 266 037 | 3 397 201 | 3 533 717 |
| Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT) | 1 012 737 | 1 055 083 | 1 099 065 | 1 144 755 | 1 192 215 | 1 233 009 | 1 283 383 | 1 334 674 | 1 388 085 |
| Cadre actuel | | | | | | | | | |
| Subventions gouvernementales | 475 284 | 475 284 | 475 284 | 475 284 | 475 284 | 475 284 | 475 284 | 475 284 | 475 284 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | 537 453 | 579 799 | 623 781 | 669 471 | 716 931 | 757 725 | 808 099 | 859 390 | 912 801 |
| Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM | 537 453 | 579 799 | 623 781 | 669 471 | 716 931 | 757 725 | 808 099 | 859 390 | 912 801 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 172 385 | 172 614 | 175 194 | 177 911 | 180 491 | 183 198 | 186 017 | 188 835 | 191 654 |
| Aide aux tarifs réduits | 61 441 | 56 863 | 57 830 | 58 813 | 59 813 | 60 829 | 61 864 | 62 915 | 63 985 |
| Contributions municipales - territoire CMM | 303 627 | 350 322 | 390 757 | 432 748 | 476 627 | 513 698 | 560 218 | 607 640 | 657 162 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Équipements métropolitains | 44 715 | 45 710 | 72 419 | 102 273 | 132 782 | 136 773 | 140 847 | 145 091 | 149 441 |
| Dessertes métropolitaines | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | 348 342 | 396 032 | 463 176 | 535 021 | 609 410 | 650 470 | 701 066 | 752 731 | 806 603 |
| \$/100 \$ RFU | 0,023 | 0,026 | 0,031 | 0,035 | 0,040 | 0,043 | 0,045 | 0,048 | 0,051 |
| Cadre proposé | | | | | | | | | |
| Nouveau programme d'aide (AOT) | | | 830 716 | 864 613 | 899 893 | 936 613 | 974 832 | 1 014 611 | 1 056 013 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | | | 268 349 | 280 142 | 292 322 | 296 396 | 308 551 | 320 063 | 332 072 |
| Compensation tarifaire | | | 21 324 | 22 284 | 23 287 | 24 334 | 25 429 | 26 574 | 27 770 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | | | 61 756 | 64 465 | 67 259 | 68 015 | 70 780 | 73 372 | 76 076 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | | | 301 | 621 | 960 | 971 | 1 011 | 1 048 | 1 086 |
| Aide minimum garantie | | | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales - territoire CMM | | | 184 967 | 192 772 | 200 816 | 203 075 | 211 330 | 219 069 | 227 140 |
| Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation | | | 75 639 | 151 277 | 226 916 | 302 555 | 387 270 | 471 695 | 478 771 |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | | | 260 606 | 344 050 | 427 732 | 505 630 | 598 601 | 690 764 | 705 911 |
| \$/100 \$ RFU | | | 0,017 | 0,023 | 0,028 | 0,033 | 0,039 | 0,044 | 0,044 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Haut-Saint-Laurent

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Dépenses d'exploitation (AOT) | 1 332 906 | 1 387 368 | 1 451 757 | 1 510 953 | 1 572 501 | 1 632 075 | 1 698 183 | 1 766 382 | 1 837 364 |
| Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT) | 735 054 | 765 521 | 797 177 | 830 074 | 864 257 | 895 356 | 931 832 | 969 198 | 1 008 097 |
| Cadre actuel | | | | | | | | | |
| Subventions gouvernementales | 290 536 | 290 536 | 290 536 | 290 536 | 290 536 | 290 536 | 290 536 | 290 536 | 290 536 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | 444 518 | 474 985 | 506 641 | 539 538 | 573 721 | 604 820 | 641 296 | 678 662 | 717 561 |
| Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM | 182 090 | 198 450 | 222 309 | 234 745 | 247 618 | 259 410 | 273 155 | 288 210 | 301 837 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 37 690 | 49 421 | 50 160 | 50 937 | 51 676 | 52 451 | 53 258 | 54 065 | 54 872 |
| Aide aux tarifs réduits | 14 822 | 13 096 | 13 319 | 13 545 | 13 775 | 14 009 | 14 248 | 14 490 | 14 736 |
| Contributions municipales - territoire CMM | 129 578 | 135 933 | 158 831 | 170 262 | 182 166 | 192 950 | 205 649 | 219 655 | 232 229 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Équipements métropolitains | 11 701 | 13 575 | 21 507 | 30 373 | 39 434 | 40 619 | 41 829 | 43 089 | 44 381 |
| Dessertes métropolitaines | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | 141 279 | 149 508 | 180 338 | 200 635 | 221 600 | 233 569 | 247 478 | 262 744 | 276 610 |
| \$/100 \$ RFU | 0,038 | 0,040 | 0,049 | 0,054 | 0,060 | 0,063 | 0,065 | 0,068 | 0,071 |
| Cadre proposé | | | | | | | | | |
| Nouveau programme d'aide (AOT) | | | 337 351 | 351 177 | 365 570 | 380 553 | 396 150 | 412 387 | 429 290 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | | | 459 826 | 478 897 | 498 687 | 514 803 | 535 682 | 556 811 | 578 807 |
| Compensation tarifaire | | | 37 069 | 38 737 | 40 481 | 42 302 | 44 206 | 46 195 | 48 274 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | | | 40 746 | 42 403 | 44 120 | 45 417 | 47 213 | 49 013 | 50 886 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | | | 199 | 409 | 630 | 649 | 674 | 700 | 727 |
| Aide minimum garantie | | | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales - territoire CMM | | | 122 040 | 126 802 | 131 730 | 135 604 | 140 963 | 146 341 | 151 931 |
| Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation | | | 18 529 | 37 059 | 55 588 | 74 118 | 94 871 | 115 552 | 117 286 |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | | | 140 569 | 163 860 | 187 318 | 209 721 | 235 834 | 261 893 | 269 217 |
| \$/100 \$ RFU | | | 0,038 | 0,044 | 0,051 | 0,057 | 0,062 | 0,068 | 0,069 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Le Richelain

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Dépenses d'exploitation (AOT) | 3 556 965 | 3 702 303 | 3 853 412 | 4 010 535 | 4 173 904 | 4 332 032 | 4 507 501 | 4 688 523 | 4 876 931 |
| Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT) | 1 686 501 | 1 759 082 | 1 831 356 | 1 906 439 | 1 984 435 | 2 053 720 | 2 136 735 | 2 221 545 | 2 309 830 |
| Cadre actuel | | | | | | | | | |
| Subventions gouvernementales | 1 051 193 | 1 051 193 | 1 051 193 | 1 051 193 | 1 051 193 | 1 051 193 | 1 051 193 | 1 051 193 | 1 051 193 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | 635 308 | 707 889 | 780 163 | 855 246 | 933 242 | 1 002 527 | 1 085 542 | 1 170 352 | 1 258 637 |
| Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM | 637 379 | 703 092 | 775 047 | 849 396 | 926 626 | 995 239 | 1 077 440 | 1 161 416 | 1 248 834 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 244 913 | 232 100 | 235 570 | 239 222 | 242 692 | 246 332 | 250 122 | 253 911 | 257 701 |
| Aide aux tarifs réduits | 53 116 | 51 778 | 52 658 | 53 553 | 54 464 | 55 390 | 56 331 | 57 289 | 58 263 |
| Contributions municipales - territoire CMM | 339 350 | 419 214 | 486 819 | 556 621 | 629 471 | 693 517 | 770 987 | 850 216 | 932 870 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Équipements métropolitains | 58 266 | 59 209 | 93 806 | 132 476 | 171 995 | 177 164 | 182 442 | 187 939 | 193 573 |
| Dessertes métropolitaines | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | 397 616 | 478 423 | 580 625 | 689 097 | 801 466 | 870 681 | 953 429 | 1 038 155 | 1 126 443 |
| \$/100 \$ RFU | 0,024 | 0,029 | 0,035 | 0,042 | 0,048 | 0,052 | 0,056 | 0,060 | 0,064 |
| Cadre proposé | | | | | | | | | |
| Nouveau programme d'aide (AOT) | | | 1 051 193 | 1 092 221 | 1 136 950 | 1 183 510 | 1 231 979 | 1 282 434 | 1 334 956 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | | | 780 163 | 814 218 | 847 485 | 870 210 | 904 756 | 939 111 | 974 874 |
| Compensation tarifaire | | | 99 278 | 103 745 | 108 414 | 113 292 | 118 390 | 123 718 | 129 285 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | | | 168 944 | 176 285 | 183 380 | 187 804 | 195 110 | 202 310 | 209 801 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | | | 824 | 1 699 | 2 619 | 2 682 | 2 786 | 2 889 | 2 996 |
| Aide minimum garantie | | | 14 832 | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales - territoire CMM | | | 491 175 | 527 156 | 547 522 | 560 732 | 582 543 | 604 042 | 626 406 |
| Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation | | | 82 997 | 165 994 | 248 991 | 331 988 | 424 944 | 517 582 | 525 346 |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | | | 574 172 | 693 150 | 796 512 | 892 719 | 1 007 488 | 1 121 625 | 1 151 753 |
| \$/100 \$ RFU | | | 0,035 | 0,042 | 0,048 | 0,054 | 0,059 | 0,065 | 0,066 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Roussillon

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Dépenses d'exploitation (AOT) | 2 432 274 | 2 531 657 | 2 634 986 | 2 742 428 | 2 854 141 | 2 962 270 | 3 082 257 | 3 206 040 | 3 334 875 |
| Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT) | 1 106 802 | 1 152 656 | 1 200 288 | 1 249 774 | 1 301 183 | 1 346 564 | 1 401 258 | 1 457 103 | 1 515 244 |
| Cadre actuel | | | | | | | | | |
| Subventions gouvernementales | 484 373 | 484 373 | 484 373 | 484 373 | 484 373 | 484 373 | 484 373 | 484 373 | 484 373 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | 622 429 | 668 283 | 715 915 | 765 401 | 816 810 | 862 191 | 916 885 | 972 730 | 1 030 871 |
| Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM | 652 668 | 687 074 | 715 914 | 765 401 | 816 810 | 862 191 | 916 885 | 972 730 | 1 030 871 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 181 429 | 177 845 | 180 504 | 183 302 | 185 961 | 188 750 | 191 654 | 194 558 | 197 462 |
| Aide aux tarifs réduits | 37 815 | 37 815 | 38 458 | 39 112 | 39 777 | 40 453 | 41 140 | 41 840 | 42 551 |
| Contributions municipales - territoire CMM | 433 424 | 471 414 | 496 953 | 542 987 | 591 073 | 632 988 | 684 091 | 736 332 | 790 858 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | 492 750 | 888 750 | 1 121 670 | 1 155 320 | 1 189 980 | 1 225 679 | 1 262 449 | 1 300 323 | 1 339 333 |
| Équipements métropolitains | 41 984 | 42 495 | 67 325 | 95 080 | 123 443 | 127 153 | 130 941 | 134 886 | 138 930 |
| Dessertes métropolitaines | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | 968 158 | 1 402 659 | 1 685 948 | 1 793 387 | 1 904 496 | 1 985 820 | 2 077 481 | 2 171 541 | 2 269 120 |
| \$/100 \$ RFU | 0,058 | 0,084 | 0,101 | 0,107 | 0,114 | 0,119 | 0,121 | 0,125 | 0,128 |
| Cadre proposé | | | | | | | | | |
| Nouveau programme d'aide (AOT) | | | 721 010 | 750 476 | 781 146 | 813 070 | 846 298 | 880 886 | 916 886 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | | | 479 278 | 499 298 | 520 037 | 533 494 | 554 960 | 576 217 | 598 358 |
| Compensation tarifaire | | | 39 629 | 41 413 | 43 276 | 45 224 | 47 259 | 49 386 | 51 608 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | | | 109 912 | 114 471 | 119 190 | 122 068 | 126 925 | 131 708 | 136 687 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | | | 536 | 1 103 | 1 702 | 1 743 | 1 813 | 1 881 | 1 952 |
| Aide minimum garantie | | | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales - territoire CMM | | | 329 199 | 342 311 | 355 868 | 364 459 | 378 963 | 393 243 | 408 110 |
| Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation | | | 502 545 | 502 545 | 502 545 | 502 545 | 514 606 | 522 325 | 530 160 |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | | | 831 744 | 844 855 | 858 413 | 867 004 | 893 569 | 915 568 | 938 270 |
| \$/100 \$ RFU | | | 0,050 | 0,050 | 0,051 | 0,052 | 0,052 | 0,053 | 0,053 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Sorel Varennes

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Dépenses d'exploitation (AOT) | 4 369 774 | 4 548 323 | 4 733 963 | 4 926 990 | 5 127 691 | 5 321 954 | 5 537 519 | 5 759 906 | 5 991 368 |
| Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT) | 1 918 837 | 1 997 589 | 2 079 367 | 2 164 302 | 2 252 509 | 2 329 694 | 2 423 415 | 2 518 993 | 2 618 481 |
| Cadre actuel | | | | | | | | | |
| Subventions gouvernementales | 915 659 | 915 659 | 915 659 | 915 659 | 915 659 | 915 659 | 915 659 | 915 659 | 915 659 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | 1 003 178 | 1 081 930 | 1 163 708 | 1 248 643 | 1 336 850 | 1 414 035 | 1 507 756 | 1 603 334 | 1 702 822 |
| Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM | 733 706 | 797 238 | 851 090 | 910 805 | 972 782 | 1 027 051 | 1 092 966 | 1 160 123 | 1 229 995 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 39 185 | 73 377 | 74 474 | 75 629 | 76 725 | 77 806 | 79 067 | 80 273 | 81 471 |
| Aide aux tarifs réduits | 68 525 | 63 183 | 64 257 | 65 349 | 66 460 | 67 590 | 68 739 | 69 908 | 71 096 |
| Contributions municipales - territoire CMM | 625 996 | 660 678 | 712 359 | 769 827 | 829 596 | 881 655 | 945 160 | 1 009 942 | 1 077 428 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Équipements métropolitains | 22 220 | 26 482 | 41 956 | 59 252 | 76 927 | 79 239 | 81 600 | 84 058 | 86 578 |
| Dessertes métropolitaines | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | 648 216 | 687 160 | 754 315 | 829 079 | 906 523 | 960 894 | 1 026 760 | 1 094 000 | 1 164 006 |
| \$/100 \$ RFU | 0,033 | 0,035 | 0,039 | 0,043 | 0,047 | 0,050 | 0,052 | 0,054 | 0,057 |
| Cadre proposé | | | | | | | | | |
| Nouveau programme d'aide (AOT) | | | 1 420 742 | 1 479 046 | 1 539 744 | 1 602 934 | 1 668 720 | 1 737 207 | 1 808 507 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | | | 658 625 | 685 256 | 712 765 | 726 760 | 754 695 | 781 786 | 809 974 |
| Compensation tarifaire | | | 192 142 | 200 789 | 209 824 | 219 266 | 229 133 | 239 444 | 250 219 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | | | 72 361 | 75 067 | 77 837 | 78 035 | 80 674 | 83 049 | 85 508 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | | | 353 | 723 | 1 112 | 1 114 | 1 152 | 1 186 | 1 221 |
| Aide minimum garantie | | | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales - territoire CMM | | | 216 729 | 224 478 | 232 399 | 232 990 | 240 871 | 247 961 | 255 303 |
| Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation | | | 96 889 | 193 778 | 290 666 | 387 555 | 496 071 | 604 214 | 613 277 |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | | | 313 618 | 418 255 | 523 066 | 620 545 | 736 942 | 852 175 | 868 580 |
| \$/100 \$ RFU | | | 0,016 | 0,022 | 0,027 | 0,032 | 0,037 | 0,042 | 0,042 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Sud-Ouest

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Dépenses d'exploitation (AOT) | 5 432 872 | 5 654 859 | 5 885 662 | 6 125 650 | 6 375 178 | 6 616 702 | 6 884 712 | 7 161 202 | 7 448 975 |
| Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT) | 2 569 552 | 2 675 502 | 2 785 555 | 2 899 889 | 3 018 660 | 3 124 115 | 3 250 529 | 3 379 671 | 3 514 111 |
| Cadre actuel | | | | | | | | | |
| Subventions gouvernementales | 1 922 518 | 1 922 518 | 1 922 518 | 1 922 518 | 1 922 518 | 1 922 518 | 1 922 518 | 1 922 518 | 1 922 518 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | 647 034 | 752 984 | 863 037 | 977 371 | 1 096 142 | 1 201 597 | 1 328 011 | 1 457 153 | 1 591 593 |
| Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM | 516 805 | 567 413 | 629 516 | 690 645 | 753 924 | 810 557 | 877 949 | 946 740 | 1 018 235 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 308 226 | 301 901 | 306 414 | 311 165 | 315 678 | 320 413 | 325 342 | 330 272 | 335 201 |
| Aide aux tarifs réduits | 80 384 | 80 382 | 81 748 | 83 138 | 84 552 | 85 989 | 87 451 | 88 937 | 90 449 |
| Contributions municipales - territoire CMM | 128 195 | 185 130 | 241 353 | 296 342 | 353 695 | 404 155 | 465 156 | 527 531 | 592 585 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Équipements métropolitains | 52 117 | 60 755 | 96 255 | 135 936 | 176 486 | 181 790 | 187 206 | 192 847 | 198 628 |
| Dessertes métropolitaines | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | 180 312 | 245 885 | 337 608 | 432 278 | 530 181 | 585 945 | 652 362 | 720 378 | 791 213 |
| \$/100 \$ RFU | 0,009 | 0,013 | 0,017 | 0,022 | 0,027 | 0,030 | 0,032 | 0,035 | 0,038 |
| Cadre proposé | | | | | | | | | |
| Nouveau programme d'aide (AOT) | | | 1 922 518 | 1 922 518 | 1 922 518 | 1 976 736 | 2 058 365 | 2 143 369 | 2 231 888 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | | | 863 037 | 977 371 | 1 096 142 | 1 147 379 | 1 192 164 | 1 236 302 | 1 282 223 |
| Compensation tarifaire | | | 444 337 | 464 332 | 485 227 | 507 062 | 529 880 | 553 724 | 578 642 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | | | 46 295 | 62 146 | 78 580 | 82 465 | 84 927 | 87 015 | 89 159 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | | | 226 | 599 | 1 122 | 1 178 | 1 213 | 1 243 | 1 273 |
| Aide minimum garantie | | | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales - territoire CMM | | | 138 659 | 185 838 | 234 619 | 246 217 | 253 569 | 259 802 | 266 205 |
| Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation | | | 98 329 | 196 657 | 294 986 | 393 315 | 503 443 | 613 193 | 622 391 |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | | | 236 988 | 382 495 | 529 605 | 639 532 | 757 012 | 872 995 | 888 596 |
| \$/100 \$ RFU | | | 0,012 | 0,019 | 0,027 | 0,033 | 0,038 | 0,043 | 0,043 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

CIT Vallée-du-Richelieu

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Dépenses d'exploitation (AOT) | 7 017 082 | 7 303 800 | 7 601 905 | 7 911 872 | 8 234 162 | 8 546 114 | 8 892 274 | 9 249 388 | 9 621 074 |
| Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT) | 3 270 497 | 3 361 785 | 3 500 827 | 3 645 291 | 3 795 372 | 3 928 139 | 4 087 855 | 4 250 971 | 4 420 799 |
| Cadre actuel | | | | | | | | | |
| Subventions gouvernementales | 1 932 501 | 1 932 501 | 1 932 501 | 1 932 501 | 1 932 501 | 1 932 501 | 1 932 501 | 1 932 501 | 1 932 501 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | 1 337 996 | 1 429 284 | 1 568 326 | 1 712 790 | 1 862 871 | 1 995 638 | 2 155 354 | 2 318 470 | 2 488 298 |
| Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM | 804 461 | 817 112 | 881 043 | 947 459 | 1 016 271 | 1 077 105 | 1 150 841 | 1 225 590 | 1 303 305 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 231 399 | 199 532 | 202 515 | 205 655 | 208 637 | 211 767 | 215 025 | 218 283 | 221 541 |
| Aide aux tarifs réduits | 157 078 | 140 284 | 142 669 | 145 094 | 147 561 | 150 069 | 152 621 | 155 215 | 157 854 |
| Contributions municipales - territoire CMM | 415 984 | 477 296 | 535 859 | 596 710 | 660 073 | 715 269 | 783 195 | 852 092 | 923 910 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | 436 527 | 1 357 891 | 1 593 936 | 1 648 080 | 1 677 479 | 1 727 804 | 1 779 638 | 1 833 027 | 1 888 018 |
| Équipements métropolitains | 51 169 | 53 639 | 84 981 | 120 014 | 155 815 | 160 498 | 165 279 | 170 259 | 175 363 |
| Dessertes métropolitaines | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | 903 680 | 1 888 826 | 2 214 776 | 2 364 804 | 2 493 367 | 2 603 570 | 2 728 112 | 2 855 378 | 2 987 291 |
| \$/100 \$ RFU | 0,036 | 0,076 | 0,089 | 0,095 | 0,100 | 0,105 | 0,107 | 0,111 | 0,114 |
| Cadre proposé | | | | | | | | | |
| Nouveau programme d'aide (AOT) | | | 2 174 041 | 2 263 376 | 2 356 385 | 2 453 219 | 2 554 035 | 2 658 997 | 2 768 277 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | | | 1 326 786 | 1 381 915 | 1 438 987 | 1 474 920 | 1 533 820 | 1 591 974 | 1 652 522 |
| Compensation tarifaire | | | 349 505 | 365 233 | 381 669 | 398 844 | 416 792 | 435 547 | 455 147 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | | | 124 198 | 129 057 | 134 050 | 135 486 | 140 391 | 144 976 | 149 731 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | | | 606 | 1 244 | 1 914 | 1 935 | 2 005 | 2 070 | 2 138 |
| Aide minimum garantie | | | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales - territoire CMM | | | 371 989 | 385 928 | 400 235 | 404 523 | 419 169 | 432 857 | 447 055 |
| Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation | | | 744 951 | 744 951 | 744 951 | 744 951 | 762 830 | 774 272 | 785 886 |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | | | 1 116 940 | 1 130 879 | 1 145 186 | 1 149 474 | 1 181 999 | 1 207 129 | 1 232 941 |
| \$/100 \$ RFU | | | 0,045 | 0,046 | 0,046 | 0,046 | 0,046 | 0,047 | 0,047 |

ÉVOLUTION DU FONDS RÉGIONAL DE TRANSPORT EN COMMUN (Exploitation)

SAINTE - JULIE

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Dépenses d'exploitation (AOT) | 2 101 797 | 2 297 497 | 2 391 269 | 2 488 773 | 2 590 154 | 2 688 281 | 2 797 170 | 2 909 505 | 3 026 423 |
| Dépenses d'exploitation après revenus autonomes (AOT) | 1 272 812 | 1 247 524 | 1 298 667 | 1 351 809 | 1 407 024 | 1 457 109 | 1 516 001 | 1 576 306 | 1 639 079 |
| Cadre actuel | | | | | | | | | |
| Subventions gouvernementales | 334 529 | 334 529 | 334 529 | 334 529 | 334 529 | 334 529 | 334 529 | 334 529 | 334 529 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | 938 283 | 912 995 | 964 138 | 1 017 280 | 1 072 495 | 1 122 580 | 1 181 472 | 1 241 777 | 1 304 550 |
| Déficit à la charge des municipalités-territoire CMM | 938 283 | 912 995 | 964 139 | 1 017 280 | 1 072 495 | 1 122 580 | 1 181 472 | 1 241 777 | 1 304 550 |
| Aide métropolitaine (0,50 \$/passager) | 55 510 | 63 492 | 64 441 | 65 440 | 66 389 | 67 385 | 68 422 | 69 459 | 70 495 |
| Aide aux tarifs réduits | 57 417 | 53 686 | 54 599 | 55 527 | 56 471 | 57 431 | 58 407 | 59 400 | 60 410 |
| Contributions municipales - territoire CMM | 825 356 | 795 817 | 845 099 | 896 313 | 949 635 | 997 764 | 1 054 643 | 1 112 918 | 1 173 645 |
| Contributions aux services métropolitains | | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | 195 473 | 636 109 | 746 685 | 762 760 | 805 686 | 829 856 | 854 752 | 880 394 | 906 806 |
| Équipements métropolitains | 26 539 | 29 458 | 46 671 | 65 910 | 85 572 | 88 144 | 90 770 | 93 505 | 96 308 |
| Dessertes métropolitaines | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | 1 047 368 | 1 461 384 | 1 638 455 | 1 724 983 | 1 840 893 | 1 915 764 | 2 000 165 | 2 086 817 | 2 176 759 |
| \$/100 \$ RFU | 0,088 | 0,123 | 0,137 | 0,145 | 0,154 | 0,161 | 0,164 | 0,168 | 0,173 |
| Cadre proposé | | | | | | | | | |
| Nouveau programme d'aide (AOT) | | | 547 465 | 569 802 | 593 049 | 617 245 | 642 428 | 668 639 | 695 919 |
| Déficit à la charge des municipalités (AOT) | | | 751 202 | 782 007 | 813 975 | 839 864 | 873 573 | 907 667 | 943 160 |
| Compensation tarifaire | | | 12 579 | 13 146 | 13 737 | 14 355 | 15 001 | 15 676 | 16 382 |
| Aide de base aux réseaux d'autobus | | | 184 656 | 192 215 | 200 059 | 206 377 | 214 643 | 222 998 | 231 695 |
| Aide au développement aux réseaux d'autobus | | | 901 | 1 852 | 2 857 | 2 947 | 3 065 | 3 184 | 3 309 |
| Aide minimum garantie | | | - | - | - | - | - | - | - |
| Contributions municipales - territoire CMM | | | 553 066 | 574 794 | 597 322 | 616 184 | 640 864 | 665 809 | 691 775 |
| Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation | | | 357 797 | 357 797 | 357 797 | 357 797 | 366 384 | 371 879 | 377 458 |
| Contributions municipales totales - territoire CMM | | | 910 863 | 932 590 | 955 118 | 973 981 | 1 007 247 | 1 037 688 | 1 069 233 |
| \$/100 \$ RFU | | | 0,076 | 0,078 | 0,080 | 0,082 | 0,082 | 0,084 | 0,085 |

Application du cadre financier proposé aux organismes de transport en commun de la région de Montréal

HYPOTHÈSES UTILISÉES

Les tableaux présentés dans cette annexe ont pour but de comparer les effets du cadre actuel et du cadre proposé à partir de certaines hypothèses de croissance des dépenses et des revenus. Les prévisions ont été établies principalement à partir des chiffres fournis par l'AMT en collaboration avec les différents organismes. Les tableaux présentés dans cette annexe sont fondés sur les hypothèses énoncées ci-après.

1. Cadre actuel

Déficit à la charge des municipalités et contributions municipales actuelles

Les contributions municipales sont équivalentes au déficit résiduel du service d'autobus à la charge des municipalités¹. Dans le cas des CIT/OMIT, le déficit à la charge des municipalités correspond aux dépenses d'exploitation après déduction des revenus autonomes et des subventions gouvernementales à l'exploitation. Pour les CIT dont une partie du territoire se situe à l'extérieur de la CMM, des hypothèses ont été faites pour établir le niveau des contributions des municipalités faisant partie de la CMM : les contributions de ces municipalités correspondent à la proportion du déficit à leur charge en 2002, en imputant à celles-ci la totalité de l'aide métropolitaine et l'aide aux tarifs réduits et intermédiaires. Cette proportion a été appliquée aux prévisions 2004-2010.

Pour les CIT et OMIT, les contributions municipales ont été reconstituées sur la base des données budgétaires de 2002². Un même taux de croissance a été appliqué à tous les CIT/OMIT. Le taux de croissance annuelle retenu pour les dépenses d'exploitation est de 4 %³. Un taux de croissance de 4,08 % a été appliqué aux recettes usagers³ et un taux de 2,5 % (inflation) aux autres revenus.

Pour le RTL et la STL, les contributions municipales ont été établies sur la base des contributions apparaissant dans les prévisions budgétaires 2003. De façon générale, un taux de croissance annuelle de 5 % a été appliqué aux contributions municipales de 2002. En 2006, la contribution de Laval à son réseau d'autobus a été augmentée de 7 % car l'ouverture du métro à Laval abaisserait le ratio d'autofinancement du réseau d'autobus.

Les prévisions de contributions municipales du RTL intègrent les dépenses et les revenus pour le service fourni dans l'arrondissement Saint-Bruno. Les prévisions tiennent compte en outre de l'abolition de la subvention du MTQ à l'exploitation au terme du présent contrat de service pour

¹ De façon générale, les contributions des municipalités qui, sans en être membres, contribuent sur une base contractuelle ou volontaire à un CIT sont considérées comme des autres revenus. Cependant, la contribution de Saint-Mathias au CIT Chambly-Richelieu-Carignan a été comptabilisée comme une contribution municipale.

² Pour Sainte-Julie, les données du budget 2003 ont été utilisées.

³ Ce taux correspond à 50 % du taux utilisé par le Comité conjoint AMT-STCUM-STRSM-STL-CIT/OMIT sur le bilan et les perspectives financières du transport en commun 1991-2010.

l'arrondissement Saint-Bruno en juin 2004 et d'une réduction des recettes usagers (et de la compensation tarifaire associée) résultant du passage de l'arrondissement Saint-Bruno de la zone tarifaire 5 à la zone 3.

La STM ayant procédé à une actualisation des données produites par le comité conjoint en ce qui trait à l'évolution des dépenses et des revenus, c'est à partir de ces données révisées que les prévisions ont été effectuées⁴. Le déficit « total » du métro en 2004 est estimé à 100,4 M\$⁵. Une première tranche de 4,1 M\$ découle du coût de projets financés par le Fonds d'immobilisations de l'AMT, laissant un montant de 96,3 M\$ à la charge de Montréal.

Compte tenu de cette estimation du déficit du métro, le déficit du réseau d'autobus de la STM a été estimé à 286 M\$ en 2004.

Aides métropolitaines actuelles

De façon générale, le niveau d'aide métropolitaine retenu est celui estimé par le Comité conjoint, mise à jour par l'AMT dans le cadre du présent exercice. Cependant, les estimations du comité ont été corrigées à partir de 2007 pour les AOT de la Rive-Sud. Une croissance annuelle de 1,5 % a été appliquée à l'aide métropolitaine alors que le comité avait prévu une réduction de l'aide métropolitaine à ces organismes en raison de l'implantation du SLR. Cet effet n'a pas été pris en compte puisque aucune décision n'a encore été prise quant à la construction de cette infrastructure.

Les projections retenues pour l'aide aux tarifs réduits sont celles du Comité conjoint, mises à jour par l'AMT dans le contexte du présent exercice.

Contributions aux services métropolitains

Les hypothèses relatives aux dépenses d'exploitation des services métropolitains ainsi qu'à la facturation de ces services aux AOT sont celles du Comité conjoint mises à jour par l'AMT dans le contexte du présent exercice. Le partage des coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue entre les municipalités desservies a été effectué sur la base de la RFU de 2002.

Contributions totales des municipalités situées dans le territoire de la CMM

L'effort fiscal, par 100 \$ de RFU, que représentent les contributions des municipalités à leur réseau d'autobus, une fois déduites les aides métropolitaines, et à l'exploitation des services métropolitains a été établi sur la base de la RFU de 2002. Jusqu'en 2007, la richesse foncière a

⁴ Les prévisions sont basées sur les hypothèses suivantes : hausse annuelle d'achalandage du métro de 1,5 %, hausse annuelle moyenne de l'achalandage du réseau d'autobus (local et métropolitain) de 0,55 %, hausse des tarifs de 2,5 %, hausse des autres revenus de 3 %, et indexation des coûts d'exploitation de 2,5 %.

⁵ Cette estimation repose sur un partage des revenus entre l'autobus et le métro basé pour moitié sur le nombre d'usagers de chaque réseau et pour moitié sur les passagers-kilomètres parcourus sur chaque réseau.

été considérée comme stable. En 2008, une croissance de 2 % a été appliquée à la richesse foncière de toutes les municipalités de la CMM alors qu'un taux de croissance de 1,5 % été utilisé pour les années 2009 et 2010.

2. Cadre proposé

Nouveau programme d'aide (CIT / OMIT)

L'aide provenant du nouveau programme d'aide pour les CIT et OMIT de la région métropolitaine, soit ceux dont au moins une municipalité fait partie de la CMM, est équivalente au plus élevé des deux montants suivants :

- 50 % des recettes usagers de l'ensemble du CIT, majorées du montant de la compensation tarifaire versée pour les titres vendus sur le territoire de la CMM (voir ci-après les modalités de calcul),
- la subvention gouvernementale en 2004 (équivalente au plafond établi en 1996, même si celui-ci n'est pas atteint).

Ce nouveau programme aurait pour effet de *déplafonner* le montant de l'aide, particulièrement pour les CIT où les services se sont développés après 1996. Il préserverait le niveau actuel d'aide financière des CIT et OMIT dont les recettes sont plus faibles, par exemple là où le nombre d'usagers ayant droit aux tarifs réduits est élevé.

Déficit à la charge des municipalités

Sur la base des prévisions de dépenses et de revenus, le déficit à la charge des municipalités des CIT et OMIT est recalculé en considérant l'aide provenant du nouveau programme. Les contributions des municipalités du territoire de la CMM ont été estimées sur la base de la proportion du déficit à leur charge en 2002, en attribuant aux municipalités du territoire de la CMM la totalité de l'aide métropolitaine ainsi que l'aide aux tarifs réduits et intermédiaires. Cette proportion a été appliquée aux prévisions 2004-2010.

Compensation tarifaire

La grille de référence servant à calculer la compensation du manque à gagner résultant de l'intégration tarifaire a été établie sur la base de la moyenne pondérée des tarifs locaux réguliers de 2003 (déplacements à destination du centre-ville de Montréal pour les CIT et OMIT). Le tarif moyen a été pondéré par le nombre de titres réguliers utilisés.

Tarif de référence 2003

| Zones 1 et 2 | Zone 3 | Zone 4 | Zone 5 | Zone 6 | Zone 7 | Zone 8 |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 52,00 \$ | 59,84 \$ | 80,00 \$ | 95,21 \$ | 110,08 \$ | 124,95 \$ | 156,88 \$ |

Les montants de compensation tarifaire apparaissant dans les tableaux correspondent à la différence entre les recettes générées par les tarifs de référence et les montants perçus selon les règles de partage des recettes (comptabilisées comme recettes usagers actuellement). Le nombre de titres vendus a été établi par l'AMT sur la base des estimations utilisées pour le partage des recettes métropolitaines en 2001.

Le montant estimé pour 2003 a été indexé de 4,5 % par an afin de tenir compte de la croissance de l'achalandage et des hausses de tarifs.

Aide métropolitaine aux réseaux d'autobus

L'aide métropolitaine de base est fonction des contributions versées aux réseaux d'autobus par les municipalités du territoire de la CMM, une fois soustrait le montant de la compensation tarifaire.

L'aide métropolitaine au développement est fonction de la croissance de l'offre de service mesurée en véhicules-heures.

Pour calculer l'aide au réseau d'autobus de la STM,, le déficit autobus estimé pour 2004 a été indexé à 3 % pour les années suivantes. Vraisemblablement à partir 2007, le montant de l'aide métropolitaine au réseau d'autobus de la STM sera calculé annuellement sur la base de la contribution municipale au réseau d'autobus convenue entre la CMM et la STM, une fois connus le déficit du métro et celui du réseau d'autobus.

Le rythme de développement annuel de l'offre des services d'autobus a été établi à un taux qui correspond à 50 % du rythme de croissance retenu par le comité conjoint.

MODALITÉS DE L'AIDE AUX RÉSEAUX D'AUTOBUS (et hypothèse de rythme de croissance de l'offre)

| Croissance de l'offre | | Aide de base | | Aide au développement | | | | |
|-----------------------|---------------|--------------|-------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | | | | 1 ^{ère} année | 2 ^{ème} année | 3 ^{ème} année | 4 ^{ème} année | 5 ^{ème} année |
| STM | 0,45 % | STM | 3 % | 30 % | 25 % | 20 % | 15 % | 10 % |
| STL | 0,75 % | STL | 10 % | 30 % | 25 % | 20 % | 15 % | 10 % |
| RTL | 0,75 % | RTL | 10 % | 30 % | 25 % | 20 % | 15 % | 10 % |
| CIT | 2,50 % | CIT | 25 % | 30 % | 30 % | 30 % | 25 % | 25 % |

Montant minimum garanti

Une aide minimale est assurée aux AOT. Ce minimum garantit aux AOT que la somme de l'aide provenant du nouveau programme et des nouvelles aides régionales (incluant la compensation tarifaire) n'est pas inférieure à la somme, en 2003, de l'aide régionale selon le cadre actuel et de la subvention gouvernementale.

Financement du métro

La prise en charge du déficit d'exploitation du métro par la CMM est progressive. Le montant de la compensation a été fixé à 60 M\$ en 2004. Ce montant croît de 5 M\$ par an par la suite afin de suivre la croissance du déficit d'exploitation du métro (incluant les dépenses d'investissement financées par les revenus courants) et de couvrir ultimement la totalité du déficit.

Le déficit d'exploitation du métro à partager au niveau métropolitain a été estimé à 66,4 M\$ en 2004 alors que le déficit total du métro s'élèverait à 100,4 M\$. On pose également comme hypothèse que le service de la dette découlant de la construction du métro (dette CUM) demeurera à la charge de la Ville de Montréal tandis que le service de la dette liée aux grands projets sera à la charge du Fonds d'immobilisation.

Quotes-parts au Fonds régional d'exploitation

Les quotes-parts au Fonds régional d'exploitation s'établissent à raison de 3 ¢/100 \$ de RFU à partir de 2004 pour toutes les municipalités considérées desservies par les trains de banlieue dans le cadre actuel. En 2004, la quote-part des municipalités non desservies par les trains est équivalente à 0,5 ¢ du 100 \$ de RFU 2002. Ce taux est majoré de 0,5 ¢ par an jusqu'à un maximum de 3 ¢ à partir de 2009.

Contributions municipales totales selon le cadre proposé

Les contributions municipales totales sont égales à la somme des quotes-parts au Fonds régional d'exploitation et des contributions municipales aux réseaux d'autobus, une fois déduites les aides régionales et l'aide provenant du nouveau programme.

3. Fonds régional d'exploitation

Dépenses régionales

Les données du comité conjoint concernant les prévisions des dépenses d'exploitation des trains de banlieue, des équipements et des dessertes métropolitaines ont été mises à jour par l'Agence dans le contexte du présent exercice. Il en va de même pour les dépenses de fonctionnement de l'AMT et les autres dépenses. Les dépenses reliées au métro, au nouveau programme d'aide, au soutien des réseaux d'autobus ainsi qu'à la compensation tarifaire résultent de l'application du cadre proposé à chacune des AOT et municipalités (voir hypothèses ci-dessus).

Les sources de financement

La progression des sources servant à alimenter le Fonds a été estimée à 1,4 % par an dans le cas des droits d'immatriculation tandis que le produit de la taxe sur l'essence demeure stable. L'enveloppe du programme d'aide qui serait versée au Fonds régional du transport en commun a été fixée par hypothèse à 16 M\$. Pour ce qui est des contributions municipales, la richesse foncière a été considérée comme stable jusqu'en 2007. En 2008, la richesse foncière des municipalités de la CMM s'accroîtrait de 2% alors qu'un taux de croissance de 1,5 % a été utilisé pour les années 2009 et 2010. Enfin, les intérêts sur le surplus accumulé ont été estimés à 5 % par an.

Annexe F

Financement des investissements métropolitains projetés

Financement des investissements métropolitains projetés en transport en commun, de 2003 à 2022
(en 000 \$)

| | Antérieur | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| SOURCES DE FINANCEMENT | | | | | | | | | | |
| FONDS D'IMMOBILISATIONS ACTUEL | 77 794 | 15 014 | 15 539 | 16 202 | 16 445 | 16 692 | 16 942 | 17 196 | 17 454 | 17 716 |
| CONTRIBUTIONS MUNICIPALES ADDITIONNELLES | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 508 | 11 182 | 17 196 | 17 454 | 17 716 |
| EMPRUNTS À LONG TERME | 11 217 | 23 310 | 33 906 | 26 786 | 34 047 | 74 068 | 73 542 | 72 067 | 58 890 | 17 469 |
| SOUS-TOTAL | 89 011 | 38 324 | 49 445 | 42 988 | 50 492 | 96 268 | 101 666 | 106 459 | 93 798 | 52 901 |
| UTILISATION DES SOURCES DE FINANCEMENT | | | | | | | | | | |
| DÉPENSES D'INVESTISSEMENTS | 77 794 | 39 680 | 43 824 | 34 982 | 44 630 | 74 068 | 73 542 | 72 067 | 58 890 | 17 469 |
| REMBOURSEMENT DU SERVICE DE LA DETTE | 2 320 | 976 | 3 471 | 6 968 | 9 789 | 13 043 | 20 181 | 27 129 | 33 931 | 39 634 |
| SOUS-TOTAL | 80 114 | 40 656 | 47 295 | 41 949 | 54 419 | 87 111 | 93 724 | 99 196 | 92 820 | 57 104 |
| SOLDE D'OUVERTURE DES LIQUIDITÉS | -9 808 | -912 | -3 244 | -1 094 | -56 | -3 983 | 5 174 | 13 117 | 20 380 | 21 358 |
| SURPLUS OU (MANQUE) DE LIQUIDITÉS | 8 896 | -2 333 | 2 150 | 1 038 | -3 927 | 9 157 | 7 942 | 7 263 | 977 | -4 202 |
| SOLDE DE FERMETURE DES LIQUIDITÉS | -912 | -3 244 | -1 094 | -56 | -3 983 | 5 174 | 13 117 | 20 380 | 21 358 | 17 155 |

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| SOURCES DE FINANCEMENT | | | | | | | | | | | |
| FONDS D'IMMOBILISATIONS ACTUEL | 17 982 | 18 251 | 18 525 | 18 525 | 18 803 | 18 803 | 19 085 | 19 085 | 19 371 | 19 371 | 19 662 |
| CONTRIBUTIONS MUNICIPALES ADDITIONNELLES | 17 982 | 18 251 | 18 525 | 18 525 | 18 803 | 18 803 | 19 085 | 19 085 | 19 371 | 19 371 | 19 662 |
| EMPRUNTS À LONG TERME | 11 909 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| SOUS-TOTAL | 47 872 | 36 503 | 37 050 | 37 050 | 37 606 | 37 606 | 38 170 | 38 170 | 38 743 | 38 743 | 39 324 |
| UTILISATION DES SOURCES DE FINANCEMENT | | | | | | | | | | | |
| DÉPENSES D'INVESTISSEMENTS | 11 909 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| REMBOURSEMENT DU SERVICE DE LA DETTE | 41 409 | 41 859 | 40 768 | 39 561 | 38 438 | 37 965 | 36 768 | 35 983 | 35 231 | 34 197 | 33 654 |
| SOUS-TOTAL | 53 317 | 41 859 | 40 768 | 39 561 | 38 438 | 37 965 | 36 768 | 35 983 | 35 231 | 34 197 | 33 654 |
| SOLDE D'OUVERTURE DES LIQUIDITÉS | 17 155 | 11 710 | 6 354 | 6 354 | 2 637 | 3 844 | 1 804 | 3 485 | 3 207 | 5 673 | 6 719 |
| SURPLUS OU (MANQUE) DE LIQUIDITÉS | -5 445 | -5 356 | -3 717 | -2 510 | -832 | -358 | 1 402 | 2 188 | 3 512 | 4 546 | 5 670 |
| SOLDE DE FERMETURE DES LIQUIDITÉS | 11 710 | 6 354 | 2 637 | 3 844 | 1 804 | 3 485 | 3 207 | 5 673 | 6 719 | 10 218 | 12 389 |

Source : AMT

