



Budget d'exploitation 2005

Adopté le 29 octobre 2004

TABLE DES MATIÈRES

FAITS SAILLANTS	1
BUDGET D'EXPLOITATION	1
1. BUDGET D'EXPLOITATION	3
1.1. RÉPARTITION DES REVENUS.....	4
1.2. RÉPARTITION DES DÉPENSES.....	5
1.3. REMISES GOUVERNEMENTALES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES.....	6
1.3.1. <i>Droit sur l'immatriculation</i>	6
1.3.2. <i>Taxe sur l'essence</i>	6
1.3.3. <i>Utilisation des remises gouvernementales</i>	6
1.4. ACHALANDAGE.....	8
1.4.1. <i>Évolution de l'achalandage, 1986-2005</i>	8
1.5. TITRES ET TARIFS 2005.....	9
1.5.1. <i>Indexation de base de 3,0 % des tarifs métropolitains et des trains de banlieue</i>	9
1.5.2. <i>Maintien des conditions d'admissibilité</i>	10
1.5.3. <i>Changements à la structure tarifaire zonale des trains de banlieue</i>	10
1.6. RECETTES MÉTROPOLITAINES ET AIDE MÉTROPOLITAINE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE.....	13
1.6.1. <i>Aide aux tarifs réduit et intermédiaire</i>	14
1.7. NOUVELLE AIDE À L'INTÉGRATION TARIFAIRE POUR 2005.....	15
1.8. TRAINS DE BANLIEUE.....	16
1.8.1. <i>Contributions municipales</i>	17
1.8.2. <i>Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue</i>	18
1.9. ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS.....	23
1.10. EXPRESS MÉTROPOLITAINS.....	25
1.10.1. <i>Contributions municipales aux express métropolitains</i>	25
1.10.2. <i>Express Chevrier</i>	26
1.10.3. <i>Express Le Carrefour</i>	27
1.11. TRANSPORT ADAPTÉ.....	28
1.12. AIDE MÉTROPOLITAINE DE BASE.....	29
1.13. SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT.....	31
1.14. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT.....	33
1.15. AUTRES POSTES.....	34
2. INDICATEURS DE PERFORMANCE	35
2.1. SYNTHÈSE DE LA PERFORMANCE.....	36
2.2. ÉVOLUTION DES REMISES GOUVERNEMENTALES, 1996-2005.....	37
2.3. ACHALANDAGE DES RÉSEAUX DES ORGANISMES DE TRANSPORT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE, 1996-2005.....	38
2.4. ÉVOLUTION DES RECETTES MÉTROPOLITAINES, 1996-2005.....	39
2.5. ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES RECETTES MÉTROPOLITAINES, 1996-2005.....	40
2.6. ÉVOLUTION DES VENTES DE TITRES DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN.....	41
2.7. REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, 1996-2005.....	42
2.7.1. <i>Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes</i>	44
2.7.2. <i>Indicateurs de performance – Ligne Dorion-Rigaud</i>	45
2.7.3. <i>Indicateurs de performance – Ligne Blainville</i>	46
2.7.4. <i>Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire</i>	47
2.7.5. <i>Indicateurs de performance – Ligne Delson</i>	48
2.8. ÉVOLUTION DES REVENUS TOTAUX ET DES DÉPENSES DES EXPRESS MÉTROPOLITAINS, 1996-2005.....	49
2.8.1. <i>Indicateurs de performance – Express Chevrier</i>	51
2.8.2. <i>Revenus et dépenses – Express Le Carrefour</i>	52

2.9.	ÉVOLUTION DE L'AIDE MÉTROPOLITAINE, 1996-2005.....	53
2.10.	ÉVOLUTION DES DÉPENSES DES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS, 1996-2005.....	54
2.11.	TAUX D'UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS.....	55
2.11.1.	<i>Trains de banlieue – Ligne Dorion-Rigaud.....</i>	57
2.11.2.	<i>Trains de banlieue – Ligne Deux-Montagnes</i>	58
2.11.3.	<i>Trains de banlieue – Ligne Blainville.....</i>	58
2.11.4.	<i>Trains de banlieue – Ligne Mont-Saint-Hilaire</i>	59
2.11.5.	<i>Trains de banlieue – Ligne Delson.....</i>	59
2.11.6.	<i>Stationnements incitatifs – Équipements métropolitains.....</i>	60
2.12.	ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT, 1996-2005	61

Liste des annexes

A	Système tarifaire et tarification des services métropolitains – Cadre d'action 2005	1
B	Équipements et infrastructures métropolitains actuels et proposés	15
C	Commentaires des partenaires de l'AMT	17

Liste des tableaux

Tableau 1 – Budget d'exploitation 2005	3
Tableau 2 – Remises gouvernementales provenant des automobilistes, 2004-2005	6
Tableau 3 – Utilisation des remises gouvernementales, 2004-2005	7
Tableau 4 – Achalandage des réseaux des organismes de transport de la région métropolitaine	8
Tableau 5 – Tarifs mensuels proposés pour 2005 et comparaison avec les tarifs 2004	9
Tableau 6 – Conditions d'admissibilité aux tarifs intermédiaire et réduit	10
Tableau 7 – Changements à la structure tarifaire zonale des trains de banlieue, 2004-2005	10
Tableau 8 – GRILLE TARIFAIRE	11
Tableau 9 – Évolution des ventes de titres métropolitains par zone, des neuf premiers mois de l'année 2004 par rapport à ceux de 2003	13
Tableau 10 – Répartition des recettes métropolitaines, 2004-2005	13
Tableau 11 – Aide aux tarifs réduit et intermédiaire, 2004-2005	14
Tableau 12 – Partage des recettes métropolitaines et de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire, 2004-2005	14
Tableau 13 – Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	15
Tableau 14 – Revenus et dépenses des trains de banlieue, 2004-2005	16
Tableau 15 – Contributions municipales nettes aux trains de banlieue, 2004-2005	17
Tableau 16 – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes, 2004-2005	18
Tableau 17 – Revenus et dépenses – Ligne Dorion-Rigaud, 2004-2005	19
Tableau 18 – Revenus et dépenses – Ligne Blainville, 2004-2005	20
Tableau 19 – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire, 2004-2005	21
Tableau 20 – Revenus et dépenses – Ligne Delson, 2004-2005	22
Tableau 21 – Revenus et dépenses des équipements métropolitains, 2004-2005	23
Tableau 22 – Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport, 2004-2005	24
Tableau 23 – Revenus et dépenses des express métropolitains, 2004-2005	25
Tableau 24 – Contributions municipales aux express métropolitains, 2004-2005	26
Tableau 25 – Revenus et dépenses – Express Chevrier	26
Tableau 26 – Revenus et dépenses – Express Le Carrefour	27
Tableau 27 – Transport adapté, 2004-2005	28
Tableau 28 – Aide métropolitaine, 2004-2005	29
Tableau 29 – Aide métropolitaine de base, par organisme de transport, 2004-2005	30
Tableau 30 – Soutien au développement, 2004-2005	32
Tableau 31 – Dépenses de fonctionnement de l'AMT, 2004-2005	33
Tableau 32 – Autres postes budgétaires, 2004-2005	34
Tableau 33 – Synthèse de la performance	36
Tableau 34 – Évolution des remises gouvernementales en provenance des automobilistes, 1996-2005	37
Tableau 35 – Achalandage des réseaux des organismes de transport de la région métropolitaine, 1996-2005	38
Tableau 36 – Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2005	39
Tableau 37 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines, 1999-2005	40
Tableau 38 – Évolution des ventes de titres de transport métropolitain	41
Tableau 39 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2005	42
Tableau 40 – Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes	44
Tableau 41 – Indicateurs de performance – Ligne Dorion-Rigaud	45
Tableau 42 – Indicateurs de performance – Ligne Blainville	46
Tableau 43 – Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire	47
Tableau 44 – Indicateurs de performance – Ligne Delson	48
Tableau 45 – Évolution des revenus totaux et des dépenses des express métropolitains, 1996-2005	49
Tableau 46 – Indicateurs de performance – Express Chevrier	51
Tableau 47 – Indicateurs de performance – Express Le Carrefour	52
Tableau 48 – Évolution de l'aide métropolitaine, 1996-2006	53
Tableau 49 – Évolution des dépenses des équipements métropolitains, 1996-2005	54
Tableau 50 – Taux d'utilisation des stationnements incitatifs	55
Tableau 51 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Dorion-Rigaud	57
Tableau 52 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Deux-Montagnes	58
Tableau 53 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Blainville	58

Tableau 54 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Mont-Saint-Hilaire	59
Tableau 55 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Delson	59
Tableau 56 – Taux d'utilisation des stationnements – Équipements métropolitains	60
Tableau 57 – Évolution des dépenses de fonctionnement, 1996-2005	61

Liste des figures

Figure 1 – Répartition des revenus, 2004-2005	4
Figure 2 – Répartition des dépenses, 2005	5
Figure 3 – Utilisation des remises gouvernementales, 2005.....	7
Figure 4 – Évolution de l'achalandage total du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, 1986-2005.....	8
Figure 5 – Zones tarifaires 2005	12
Figure 6– Évolution des remises gouvernementales de 1996-2005	37
Figure 7 – Achalandage des réseaux des organismes de transport de la région métropolitaine, 1996-2005	38
Figure 8 – Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2005	39
Figure 9 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines, 1999-2005	40
Figure 10 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2005.....	43
Figure 11 – Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes	44
Figure 12 – Indicateurs de performance – Ligne Dorion-Rigaud	45
Figure 13 – Indicateurs de performance – Ligne Blainville	46
Figure 14 – Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire.....	47
Figure 15 – Indicateurs de performance – Ligne Delson	48
Figure 16 – Évolution des revenus totaux et des dépenses des express métropolitains, 1996-2005.....	50
Figure 17 – Indicateurs de performance – Express Chevrier	51
Figure 18 – Indicateurs de performance – Express Le Carrefour	52
Figure 19 – Évolution de l'aide métropolitaine, 1996-2005	53
Figure 20 – Évolution du coût d'exploitation et de gestion des équipements métropolitains, 1996-2005	54
Figure 21 – Évolution des dépenses des équipements métropolitains, 1996-2005	54
Figure 22 – Taux d'utilisation des stationnements incitatifs	56
Figure 23 – Évolution des dépenses de fonctionnement, 1996-2005	61

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AMT :	Agence métropolitaine de transport
ACTU :	Association canadienne du transport urbain
AQTR :	Association du transport et des routes du Québec
CEVÉQ :	Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec
CIMTU :	Centre d'information métropolitain sur le transport urbain
CIT :	Conseil intermunicipal de transport
CITBL :	Conseil intermunicipal de transport des Basses Laurentides
CITSV :	Conseil intermunicipal de transport Sorel-Varenes
CMM :	Communauté métropolitaine de Montréal
CPE :	Centre de la petite enfance
CPTAQ :	Commission de protection du territoire agricole du Québec
CRT :	Conseil régional de transport
DAT :	Distributrice automatique de titres
GES :	Gaz à effet de serre
IPC :	Indice des prix à la consommation
IPT :	Indice du prix transport
MAMSL :	Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
OMIT :	Organismes municipaux et intermunicipaux de transport
OTA :	Organisme de transport adapté
PGDM :	Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine du MTQ
RFU :	Richesse foncière uniformisée
RTL :	Réseau de transport de Longueuil
RTMA :	Réseau de transport métropolitain par autobus
SPVM :	Service de police de la ville de Montréal
STI :	Système de transport intelligent
STL :	Société de transport de Laval
STM :	Société de transport de Montréal
TC :	Transport collectif
TMA :	Transportation Management Association
TOD :	Transit Oriented Development
TCV :	Terminus Centre-ville

FAITS SAILLANTS

FAITS SAILLANTS

Le budget d'exploitation

Budget

- Un **budget d'exploitation** en équilibre totalisant **236,9 M\$**, en hausse de 2,9 % par rapport à la prévision budgétaire 2004 et de 3,8 % par rapport au budget 2004. Ce budget a été adopté unanimement par les membres du conseil d'administration de l'AMT à sa séance du 29 octobre 2004. À la séance de l'assemblée ordinaire du Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal tenu le 11 novembre 2004, il a été résolu de ne pas désavouer la grille tarifaire 2005 de l'AMT. Également, le 16 décembre 2004, le Conseil de la CMM a approuvé le budget d'exploitation 2005 de l'AMT.

Tarification des titres

- Une **indexation de base** de **3,0 %** des tarifs métropolitains et des trains de banlieue pour refléter l'inflation et notamment les hausses de prix du carburant.
- Le **maintien des conditions d'admissibilité** pour les tarifs réduit et intermédiaire pour les étudiants et les personnes de 65 ans et plus.
- Un ajustement progressif de la structure tarifaire des lignes de trains de banlieue Delson, Blainville et Dorion-Rigaud afin d'**améliorer l'équité entre les usagers** en ce qui concerne la distance parcourue et le bénéfice reçu. Cet ajustement vise aussi à **harmoniser la tarification du réseau** de trains de banlieue à la tarification métropolitaine en vigueur pour les CIT. Finalement les ajustements visent à **améliorer le ratio d'autofinancement** de la ligne Dorion-Rigaud par rapport aux autres lignes qui ont toutes un ratio supérieur à 40 %.
- La mise en place de **nouveaux produits** : titres unitaires TRAM en zone 3 (train, métro, réseau d'autobus STM).

Aide financière aux organismes de transport

- Plus de **98,7 M\$** en soutien direct aux organismes de transports collectifs de la région.
- Une **aide métropolitaine** de **43,7 M\$** pour le métro et **12,9 M\$** pour les autobus.
- Selon des estimations d'achalandage de 2005, des **ventes de TRAM** de 81,6 M\$, en hausse de **5,6 %** par rapport au budget, et une **aide métropolitaine aux tarifs réduit et intermédiaire** de 6,8 M\$, en hausse de **3,0 %**, permettant de redistribuer **4,5 M\$** de plus aux organismes de transport.
- Une implantation progressive d'une **nouvelle aide à l'intégration tarifaire métropolitaine** pour compenser le rabais. En 2005, le montant d'aide est de 0,820 M\$, ce qui représente **25 %** du montant de l'aide estimée.

Facturation des équipements métropolitains

- Un **gel du taux de facturation** à **5 %** aux organismes de transport **pour l'utilisation des équipements métropolitains**, ce qui représente un montant de 0,8 M\$ sur des coûts d'exploitation et de gestion pour les terminus, les voies réservées et les billetteries de **11,7 M\$**.

Trains de banlieue

- Une réduction de **10,3 % du déficit de trains de banlieue**, en raison de l'effet combiné de la hausse d'achalandage, des hausses de tarifs et de la modification de la structure tarifaire.
- Un **ratio d'autofinancement des trains de banlieue** de 44,7 %, une amélioration du ratio de **3,1 %** par rapport au budget 2004.
- Une hausse des contributions municipales nettes de 4,1 % par rapport au budget 2004. Cette **hausse est inférieure** à celles de 2003 et 2002 qui ont été respectivement de 11,6 % et 13,0 %.

Express métropolitain

- Un ajustement de la structure tarifaire sur les express métropolitains. **À partir du 1^{er} janvier 2005, les titres mensuels locaux sont acceptés sur tous les express**, ce qui devrait représenter une baisse de tarif pour les usagers.
- Une contribution municipale au financement des express métropolitains représentant 50 % du déficit d'exploitation et de gestion répartis entre les municipalités ayant plus de 1 % d'achalandage.

Transport adapté

- Des coûts en hausse de 15,7 % en 2005 par rapport au budget 2004, en augmentation de 93,8 % depuis 2003, pour **refléter l'élargissement de l'intégration des services de transport adapté aux couronnes**.

BUDGET D'EXPLOITATION

1. BUDGET D'EXPLOITATION

Le budget d'exploitation de l'AMT (TABLEAU 1), en équilibre, totalise 236,9 M\$ en 2005, soit une hausse de 2,9 % par rapport à la prévision de 2004 et de 3,8 % par rapport au budget de 2004. Cette hausse tient notamment compte de la hausse des coûts du carburant et de l'abolition du crédit d'impôt remboursable pour les entreprises de chemin de fer. En 2005, la priorité est accordée à la consolidation des services actuels et à la satisfaction de la clientèle.

TABLEAU 1 – Budget d'exploitation 2005

(en milliers \$)	BUDGET		PRÉVISION	BUDGET	ÉCART		ÉCART	
	2005				2004	2004	BUD. 2005 VS PRÉ. 2004	
Revenus								
Remises gouvernementales								
Droit sur l'immatriculation	49 278	20,8%	48 592	48 822	686	+1,4%	456	+0,9%
Taxe sur l'essence	50 450	21,3%	50 103	50 676	347	+0,7%	(226)	-0,4%
	99 728	42,1%	98 695	99 498	1 033	+1,0%	230	+0,2%
Recettes métropolitaines TRAM	57 446	24,2%	55 156	54 707	2 290	+4,2%	2 739	+5,0%
Revenus des trains de banlieue								
Recettes usagers et aides	36 892	15,6%	35 204	32 754	1 688	+4,8%	4 138	+12,6%
Contributions municipales nettes	30 505	12,9%	29 465	29 306	1 040	+3,5%	1 199	+4,1%
	67 397	28,4%	64 669	62 060	2 728	+4,2%	5 337	+8,6%
Revenus des express métropolitains								
Recettes usagers et aides	1 740	0,7%	1 540	1 721	200	+13,0%	19	+1,1%
Contributions municipales nettes	557	0,2%	172	172	385	+223,8%	385	+223,8%
	2 297	1,0%	1 712	1 893	585	+34,2%	404	+21,3%
Subvention MTQ - service de la dette	7 797	3,3%	8 100	8 100	(303)	-3,7%	(303)	-3,7%
Programme d'aide - transport adapté	450	0,2%	400	450	50	+12,5%	-	+0,0%
Facturation équipements métropolitains	829	0,3%	706	718	123	+17,4%	111	+15,5%
Revenus commerciaux et autres	1 000	0,4%	800	800	200	+25,0%	200	+25,0%
	236 944	100,0%	230 238	228 226	6 706	+2,9%	8 718	+3,8%
Dépenses								
Aides métropolitaines								
Métro, RTMA et dépenses afférentes	56 750	24,0%	56 025	57 100	725	+1,3%	(350)	-0,6%
Soutien au développement	2 900	1,2%	2 900	2 600	-	+0,0%	300	+11,5%
Transport adapté	1 033	0,4%	893	893	140	+15,7%	140	+15,7%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	6 800	2,9%	6 600	6 600	200	+3,0%	200	+3,0%
Aide à l'intégration tarifaire	820	0,3%	-	-	820	-	820	-
	68 303	28,8%	66 418	67 193	1 885	+2,8%	1 110	+1,7%
Répartition des recettes TRAM	57 446	24,2%	55 156	54 707	2 290	+4,2%	2 739	+5,0%
Trains de banlieue	79 713	33,6%	77 220	75 793	2 493	+3,2%	3 920	+5,2%
Équipements métropolitains	12 859	5,4%	12 358	12 358	501	+4,1%	501	+4,1%
Service de la dette	7 965	3,4%	8 422	8 422	(457)	-5,4%	(457)	-5,4%
Express métropolitains	2 783	1,2%	2 474	2 523	309	+12,5%	260	+10,3%
Dépenses de fonctionnement - AMT	5 500	2,3%	5 200	4 700	300	+5,8%	800	+17,0%
Réserve pour éventualités	1 000	0,4%	1 000	1 000	-	+0,0%	-	+0,0%
Frais de gestion SAAQ et autres	1 375	0,6%	1 990	1 530	(615)	-30,9%	(155)	-10,1%
	236 944	100,0%	230 238	228 226	6 706	+2,9%	8 718	+3,8%
Résultat net avant la réserve pour activités futures	-		-	-	-		-	
Réserve pour activités futures								
au début de l'exercice	318	0,1%	318	-	-	0,00%	318	-
à la fin de l'exercice	318	0,1%	318	-	-	0,00%	318	-

1.1. Répartition des revenus

L'AMT finance ses activités avec :

- les **remises gouvernementales** provenant des automobilistes : taxe de 0,015 \$ du litre d'essence vendu sur son territoire et droit de 30 \$ sur l'immatriculation sur le territoire de l'AMT = 42,1 % ;
- les **recettes des usagers** provenant de la vente des titres du réseau de trains de banlieue, des express métropolitains et des titres métropolitains TRAM = 40,5 % ;
- la **contribution des municipalités** aux trains de banlieue et aux express métropolitains = 13,1 % ;
- les **subventions du gouvernement du Québec** pour le service de la dette des trains de banlieue et des équipements métropolitains, ainsi que pour le transport adapté = 3,5 % ;
- d'**autres revenus**, tels que la facturation aux organismes de transport des coûts des équipements métropolitains, des revenus d'intérêts et des revenus commerciaux = 0,8 %.

Les revenus de l'AMT, en 2005, totalisent 236,9 M\$, soit une hausse de 6,7 M\$ ou 2,9 % par rapport à la prévision 2004 et de 8,7 M\$ ou 3,8 % par rapport au budget de 2004 (TABLEAU 1). Les hausses de revenus les plus importantes sont celles des recettes métropolitaines TRAM à partager avec les organismes de transport (+ 2,7 M\$, soit + 5,0 %) et les recettes des usagers des trains de banlieue (+ 4,1 M\$, soit + 12,6 %). En raison de l'augmentation des budgets d'exploitation des trains de banlieue, les contributions municipales nettes aux trains de banlieue sont en hausse de 1,2 M\$, soit + 4,1 %. Cette dernière hausse des contributions municipales est inférieure à celles survenues en 2003 et 2002, soit respectivement 11,6 % et 13,0 %.

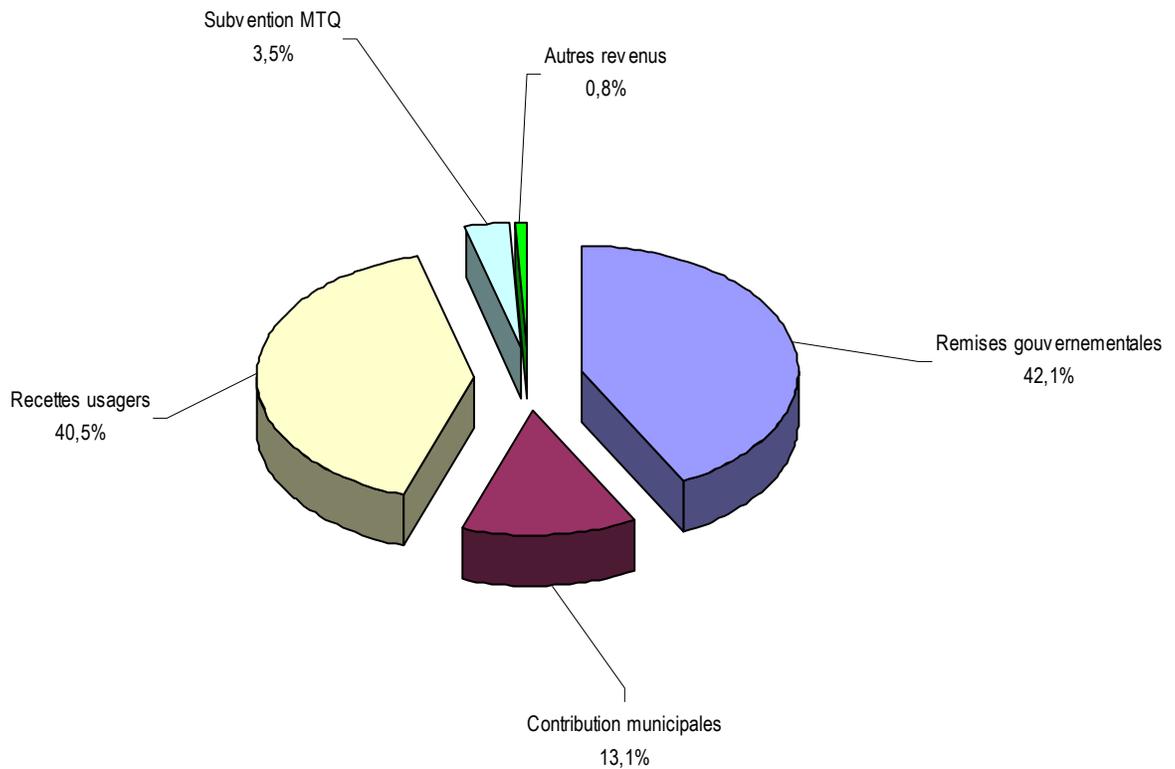


FIGURE 1 – Répartition des revenus, 2004-2005

1.2. Répartition des dépenses

Les revenus perçus par l'AMT lui permettent d'assumer ses responsabilités financières, soit :

- l'aide métropolitaine au métro et au réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA), l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire remise aux organismes de transport, l'aide au développement et l'aide au transport adapté = 28,7 % ;
- la répartition des recettes métropolitaines (TRAM) = 24,2 % ;
- les coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue et la répartition des recettes des trains de banlieue = 33,7 % ;
- les coûts d'exploitation et de gestion du RTMA (voies réservées, terminus, stationnements) et des express métropolitains = 6,6 % ;
- le remboursement des services de la dette des trains de banlieue et des équipements métropolitains = 3,3 % ;
- les dépenses de fonctionnement et les autres frais = 3,3 %.

Les augmentations les plus importantes des dépenses prévues par l'AMT en 2005 (TABLEAU 1) concernent le budget d'exploitation des trains de banlieue (+ 3,9 M\$, soit + 5,2 %) et la répartition des recettes TRAM. Les dépenses des trains de banlieue augmentent en raison de l'amélioration de service, de l'abolition du crédit de taxe foncière par le gouvernement du Québec, des renégociations de contrats et de l'augmentation du prix du carburant.

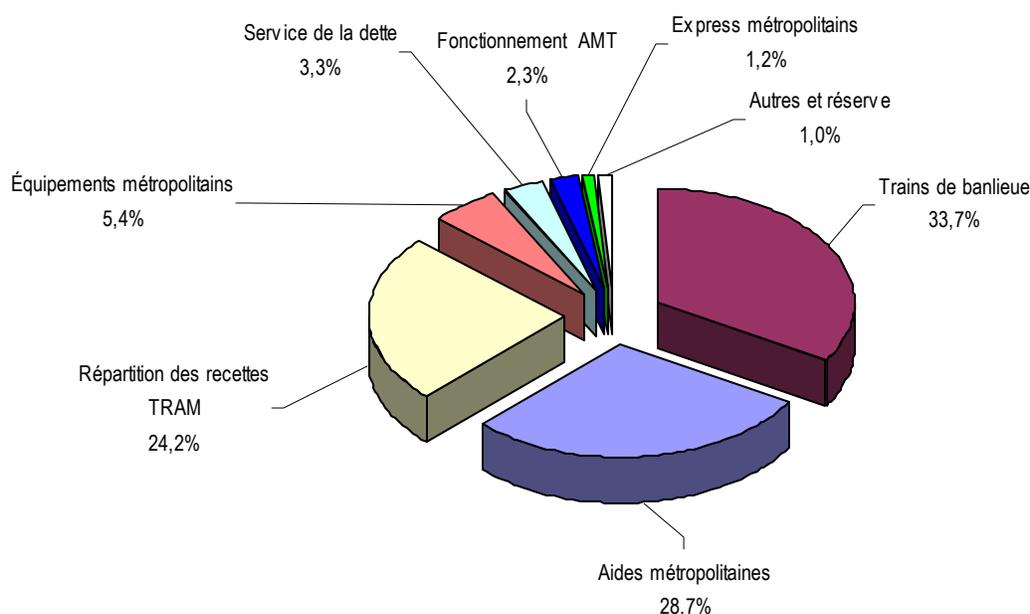


FIGURE 2 – Répartition des dépenses, 2005

1.3. Remises gouvernementales en provenance des automobilistes

1.3.1. Droit sur l'immatriculation

Les revenus provenant du droit sur l'immatriculation devraient totaliser 48,6 M\$ en 2004, soit une diminution de 0,2 M\$ par rapport au budget de 2004 (TABLEAU 2). Pour 2005, l'AMT prévoit des revenus de 49,3 M\$, en hausse de 0,9 % par rapport au budget 2004 et une hausse de 1,4 % par rapport à la prévision 2004.

1.3.2. Taxe sur l'essence

Les revenus provenant de la taxe sur l'essence devraient totaliser 50,1 M\$ en 2004, soit une baisse de 0,4 % par rapport au budget de 2004 (TABLEAU 2). Cette baisse de revenus est causée par les nombreuses fluctuations du prix de l'essence à la pompe qui diminuent la demande. Pour 2005, l'AMT prévoit des revenus équivalant au réel de 2003, soit 50,4 M\$ en tenant compte des données 2004 obtenues en date de la préparation du budget 2005.

TABLEAU 2 – Remises gouvernementales provenant des automobilistes, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET		PRÉVISION	BUDGET	ÉCART		ÉCART	
	2005				2004	2004	BUD. 2005 VS PRÉ. 2004	
Droit sur l'immatriculation	49 278	49,4%	48 592	48 822	686	+1,4%	456	+0,9%
Taxe sur l'essence	50 450	50,6%	50 103	50 676	347	+0,7%	(226)	-0,4%
	99 728	100,0%	98 695	99 498	1 033	+1,0%	230	+0,2%
Frais de gestion SAAQ*	(986)		(972)	(976)	(14)	+1,4%	(9)	+0,9%
Total	98 742	99,0%	97 723	98 522	1 019	+1,0%	221	+0,2%

*Correspondent à 2,0% des revenus du droit sur l'immatriculation.

1.3.3. Utilisation des remises gouvernementales

Les remises gouvernementales en provenance des automobilistes sont utilisées pour soutenir le métro, les autobus, les trains de banlieue et les autres activités de l'AMT. L'AMT dépensera 98,7 M\$ en 2005 en soutien direct aux organismes de transports collectifs de la région métropolitaine, soit un montant équivalent au montant du budget 2004 (TABLEAU 3).

La répartition de l'utilisation des remises gouvernementales (FIGURE 3) se détaille comme suit :

- le métro reçoit la plus grande portion des remises gouvernementales (44,3 %) par le biais d'une aide métropolitaine de 0,20 \$ par passager, sous réserve d'un plafond de 43,7 M\$ en 2005 ;
- l'autobus reçoit 26,1 % des remises gouvernementales, lorsqu'on combine l'aide métropolitaine au RTMA (0,50 \$ par passager, sous réserve d'un plafond de 12,9 M\$), les dépenses d'exploitation des équipements métropolitains et le déficit des express métropolitains ;
- le train de banlieue reçoit 12,5 % des remises gouvernementales, pour combler le déficit résiduel d'exploitation des cinq lignes actuelles ;
- les autres aides métropolitaines totalisent 11,3 % des remises gouvernementales ;
- les autres dépenses totalisent 6,0 % des remises gouvernementales.

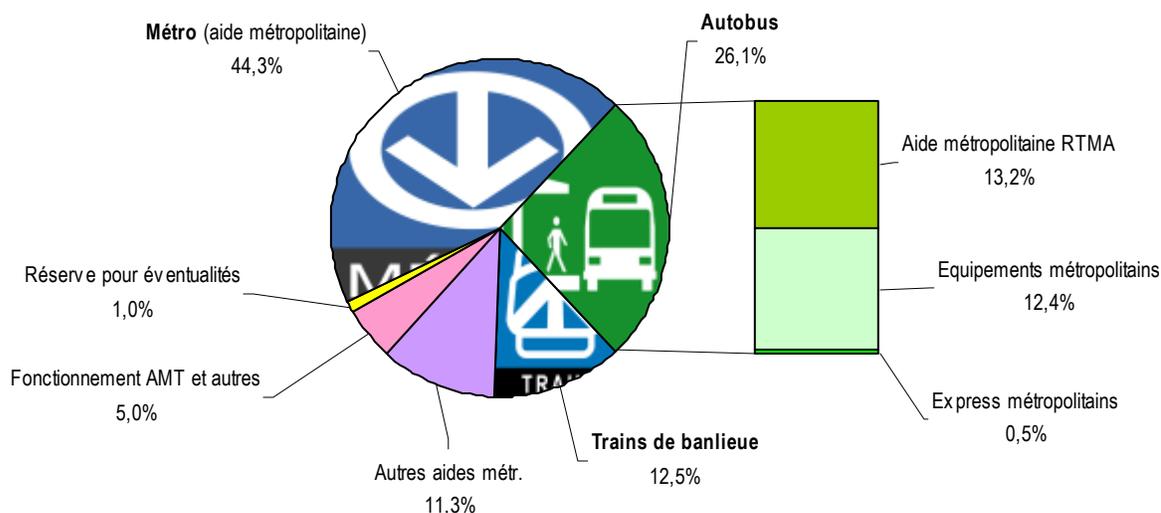


FIGURE 3 – Utilisation des remises gouvernementales, 2005

TABLEAU 3 – Utilisation des remises gouvernementales, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET		PRÉVISION	BUDGET	ÉCART		ÉCART	
	2005	%			2004	2004	BUD. 2005 vs PRÉ. 2004	BUD. 2005 vs BUD. 2004
Remises gouvernementales nettes								
Droit sur l'immatriculation	49 278	49,9%	48 592	48 822	686	+1,4%	456	+0,9%
Taxe sur l'essence	50 450	51,1%	50 103	50 676	347	+0,7%	(226)	-0,4%
Frais de gestion SAAQ	(986)	-1,0%	(972)	(976)	(14)	+1,4%	(9)	+0,9%
	98 742	100,0%	97 723	98 522	1 019	+1,0%	221	+0,2%
Aides métropolitaines								
Métro	43 700	44,3%	43 680	43 900	20	+0,0%	(200)	-0,5%
Autobus (RTMA) et dép. afférentes	13 050	13,2%	12 345	13 200	705	+5,7%	(150)	-1,1%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	6 800	6,9%	6 600	6 600	200	+3,0%	200	+3,0%
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	820	0,8%	0	0	820	-	820	-
Transport adapté	583	0,7%	493	443	90	+18,3%	140	+31,6%
Soutien au développement	2 900	2,9%	2 900	2 600	0	+0,0%	300	+11,5%
	67 853	68,7%	66 018	66 743	1 835	+2,8%	1 110	+1,7%
Trains de banlieue	12 316	12,5%	12 551	13 733	(235)	-1,9%	(1 417)	-10,3%
Équipements métropolitains	12 198	12,4%	11 974	11 962	224	+1,9%	236	+2,0%
Express métropolitains	486	0,5%	762	630	(276)	-36,2%	(144)	-22,9%
Fonctionnement de l'AMT et autres	4 889	5,0%	5 418	4 454	(529)	-9,8%	436	+9,8%
Réserve pour éventualités	1 000	1,0%	1 000	1 000	0	+0,0%	0	+0,0%
	98 742	100,0%	97 723	98 522	1 019	+1,0%	221	+0,2%
Surplus de l'année	0		0	0	0		0	
Solde reporté en début d'année	318		318	0	0	+0,0%	318	
Surplus de l'année	318		318	0	0	+0,0%	318	

1.4. Achalandage

1.4.1. Évolution de l'achalandage, 1986-2005

Après huit années consécutives de croissance de l'achalandage du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, l'AMT prévoit une légère baisse de 0,4 % en 2004 (FIGURE 4).

Selon une prévision fournie par les organismes de transport, l'achalandage annuel total de la région est estimé à 440,0 millions en 2004, ce qui représente **une baisse de 0,4 %** par rapport à l'achalandage de 2003 (TABLEAU 4).

Le budget d'exploitation de 2005 a été établi avec une **hypothèse d'achalandage total constant** en 2005, estimé par rapport à la prévision de 2004, bien que certains segments de marché, comme les trains de banlieue et les CIT, continuent de croître.

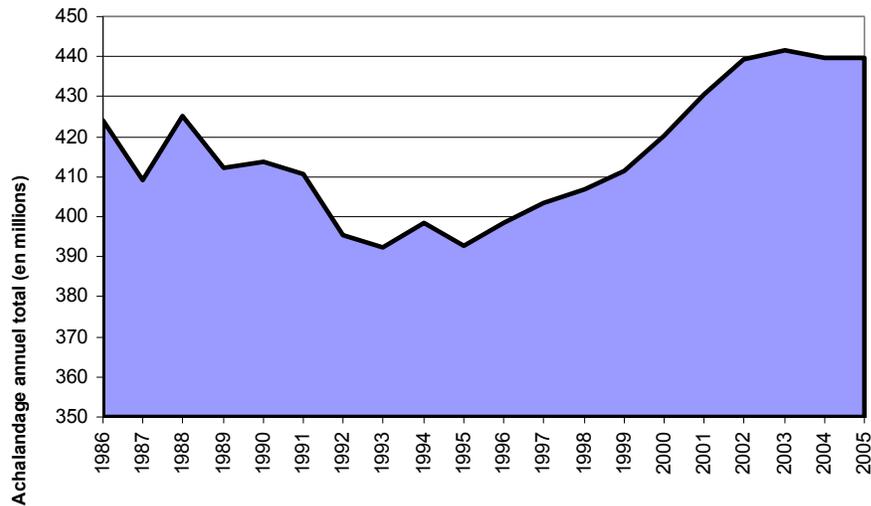


FIGURE 4 – Évolution de l'achalandage total du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, 1986-2005

TABLEAU 4 – Achalandage des réseaux des organismes de transport de la région métropolitaine

	BUDGET 2005	PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	RÉEL 2003	ÉCART P2004 vs R2003	
AMT-Train		14 400 000		13 911 000	489 000	3,5%
AMT-Bus		847 000		765 000	82 000	10,7%
STM		360 485 000		363 229 000	(2 744 000)	-0,8%
Méto		218 400 000		218 794 000	(394 000)	-0,2%
RTL	0,0%	30 183 000	-1,5%	30 376 000	(193 000)	-0,6%
STL		18 539 000		18 597 000	(58 000)	-0,3%
CIT		15 528 000		14 931 000	597 000	4,0%
TOTAL	439 982 000	439 982 000	438 984 000	441 809 000	(1 827 000)	-0,4%

1.5. Titres et tarifs 2005

1.5.1. Indexation de base de 3,0 % des tarifs métropolitains et des trains de banlieue

Les tarifs mensuels métropolitains (TRAM) et trains proposés pour 2005 (TABLEAU 5) connaissent une **indexation de base de 3,0 %** pour refléter l'inflation, et particulièrement la hausse des coûts du carburant.

De plus, le tarif des zones 1, 2 et 3 connaît des ajustements additionnels pour maintenir la cohérence du système tarifaire métropolitain, soit :

- une hausse supplémentaire de 2,0 % du tarif des zones 1 et 2 pour l'amener graduellement, soit d'ici 2008, à environ 115 % du tarif local (STM) en zone 1;
- une augmentation additionnelle de 1,0 % du tarif des zones 1, 2 et 3 visant à réduire graduellement le rabais tarifaire métropolitain par rapport aux titres locaux, pour atteindre un rabais de 25 % en 2006 (voir le détail de ces ajustements en ANNEXE A). Le rabais tarifaire métropolitain représente la différence entre le coût d'achat d'un titre de transport métropolitain et le coût d'achat de deux titres de transport local permettant d'effectuer un même déplacement interréseau;
- l'insertion de titres transitoires en zones 2, 3 sur la ligne Dorion-Rigaud uniquement, de même qu'en zone 6 sur la ligne Blainville uniquement sont aussi mis en place, en 2005, pour atténuer l'impact de changements et de corrections zonales à certaines gares du réseau de trains de banlieue, le tout afin d'améliorer notamment l'équité entre les usagers en ce qui concerne la distance parcourue et le bénéfice reçu.

TABLEAU 5 – Tarifs mensuels proposés pour 2005 et comparaison avec les tarifs 2004

(en \$)			ORDINAIRE		INTERMÉDIAIRE		RÉDUIT	
Zone	Titre exigé	Hausse	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Tarifs mensuels métropolitains (TRAM)								
1	TRAM 1	6%	66,50	62,50	53,00	50,00	40,00	37,50
2	TRAM 2 T *	-	72,00	-	57,50	-	43,00	-
2	TRAM 2	6%	78,00	73,50	62,50	59,00	47,00	44,00
3	TRAM 3 T **	-	84,50	-	67,50	-	50,50	-
3	TRAM 3	4%	94,50	91,00	75,50	73,00	56,50	55,00
4	TRAM 4	3%	106,00	103,00	85,00	82,50	63,50	62,00
5	TRAM 5	3%	123,00	119,00	98,50	95,00	74,00	71,50
6	TRAM 6 T ***	-	134,50	-	107,50	-	80,50	-
6	TRAM 6	3%	146,00	142,00	117,00	114,00	87,50	85,00
7	TRAM 7	3%	171,00	166,00	137,00	133,00	103,00	99,50
8	TRAM 8	3%	194,00	188,00	155,00	150,00	116,00	113,00
Tarifs mensuels train de banlieue								
4	TRAIN 4	-	94,50	-	75,50	-	56,50	-
5	TRAIN 5	3%	104,50	101,00	83,50	81,00	63,00	61,00
6	TRAIN 6 T ***	-	114,00	-	91,50	-	68,50	-
6	TRAIN 6	3%	124,00	121,00	99,50	97,00	74,50	72,50
7	TRAIN 7	3%	145,00	141,00	116,00	113,00	87,50	84,50

* Applicable uniquement à la gare Dorval de la ligne Dorion-Rigaud

** Applicable uniquement aux gares Beaconsfield, Beaurepaire, Baie d'Urfé et Ste-Anne-de-Bellevue de la ligne Dorion-Rigaud

*** Applicable uniquement à la gare Blainville de la ligne Blainville

1.5.2. Maintien des conditions d'admissibilité

Les conditions d'admissibilité pour les différents tarifs sont maintenues (TABLEAU 6).

TABLEAU 6 – Conditions d'admissibilité aux tarifs intermédiaire et réduit

	INTERMÉDIAIRE	RÉDUIT
Âges d'admissibilité	18 à 21 ans	6 à 17 ans, 65 ans et plus
Rabais sur le tarif ordinaire	20%	40%

1.5.3. Changements à la structure tarifaire zonale des trains de banlieue

Des ajustements et corrections à la structure tarifaire zonale des lignes de trains de banlieue Delson, Blainville et Dorion-Rigaud sont proposés pour 2005 (TABLEAU 7).

- Pour la ligne Delson, le passage de la gare de LaSalle de la zone 2 à la zone 1 découle de l'harmonisation des limites des zones sur le territoire sud-ouest de la ville de Montréal.
- Pour la ligne Blainville, le passage de la gare de Blainville de la zone 5 à la zone 6 vise à harmoniser la tarification du réseau de trains de banlieue à la tarification métropolitaine en vigueur pour le CIT Laurentides. Fait à noter, un tarif transitoire (6T) s'appliquera à la gare Blainville afin d'amoindrir pour les clients la hausse tarifaire découlant de ce changement zonal.
- Pour la ligne Dorion-Rigaud, les ajustements et corrections visent à améliorer l'équité entre les usagers en ce qui concerne la distance parcourue et le bénéfice reçu et à hausser le ratio d'autofinancement de la ligne par rapport aux autres lignes qui ont toutes un ratio supérieur à 40 %. Fait à noter, des tarifs transitoires (2T et 3T) s'appliqueront à la clientèle des gares Dorval, Beaconsfield, Beaufort, Baie-d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue afin d'amoindrir pour celle-ci la hausse tarifaire découlant de ces changements de zones.
- Également, pour la ligne Dorion-Rigaud, transfert des gares Pincourt/Terrasse-Vaudreuil, Île-Perrot de la zone 3 à la zone 4.

De plus, en raison des travaux aux infrastructures ferroviaires et des inconvénients causés aux usagers, une promotion tarifaire en zone 5 est mise en place jusqu'à la fin des travaux aux gares Rigaud et Hudson. De même, les gares Vaudreuil et Dorion sont en promotion en zone 4 durant une période d'un an pour pallier au passage de deux zones d'un seul coup et compte tenu des travaux de construction qui se dérouleront sur le tronçon Île-Perrot/Dorion.

La structure zonale demeure inchangée pour toutes les autres gares du réseau de l'AMT (TABLEAU 8). La carte illustre le nouveau découpage des zones tarifaires.

Les délimitations des zones sont indiquées en ANNEXE A.

TABLEAU 7 – Changements à la structure tarifaire zonale des trains de banlieue, 2004-2005

LIGNES	GARE	ZONE TARIFAIRE		TITRE EXIGÉ		Variation sans transition		Variation avec transition	
		2005	2004	2005	2004	\$	%	\$	%
Delson	LaSalle	1	2	1	2	(15,50) \$	-25%	(15,50) \$	-25%
Blainville	Blainville	6	5	6 T	5	27,00 \$	23%	15,50 \$	13%
Dorion-Rigaud	Rigaud	6	5	5	5	27,00 \$	23%	4,00 \$	3%
	Hudson								
	Vaudreuil	5	3	4	3	32,00 \$	35%	15,00 \$	16%
	Dorion								
	Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	4	3	4	3	15,00 \$	16%	15,00 \$	16%
	Île-Perrot								
	Sainte-Anne-de-Bellevue	3	2	3 T	2	21,00 \$	29%	11,00 \$	15%
	Baie-d'Urfé								
	Beaufort								
	Beaconsfield								
	Dorval	2	1	2 T	1	15,50 \$	25%	9,50 \$	15%

Tableau 8 - Grille amendée des tarifs des titres de transport métropolitain à partir du 1^{er} janvier 2005

	LIGNE DEUX-MONTAGNES GARES	LIGNE DORION-RIGAUD GARES	LIGNE BLAINVILLE** GARES	LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE GARES	LIGNE DELSON GARES	RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN **	Carte mensuelle TRAM			Carte mensuelle TRAIN			Carnet de 6 Tickets-TRAM ou 6 Tickets-TRAIN		Tarif au comptant	
							Trains, autobus et métro			Trains seulement			Trains, autobus et métro		Trains, autobus et métro	
							ORDINAIRE	INTERMÉDIAIRE *	RÉDUIT *	ORDINAIRE	INTERMÉDIAIRE *	RÉDUIT *	ORDINAIRE	RÉDUIT *	ORDINAIRE	RÉDUIT *
ZONE 1	Gare Centrale Canora Mont-Royal Montpellier	Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest Lachine	Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest Parc	Gare Centrale	Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest Lasalle		66,50 \$	53,00 \$	40,00 \$				Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 13,50 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 8,00 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 3,50 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 2,00 \$
ZONE 2		Dorval					TRAM 2T applicable uniquement à la gare Dorval de la ligne Dorion-Rigaud 72,00 \$	TRAM 2T applicable uniquement à la gare Dorval de la ligne Dorion-Rigaud 57,50 \$	TRAM 2T applicable uniquement à la gare Dorval de la ligne Dorion-Rigaud 43,00 \$				Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 18,00 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 9,50 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 4,00 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 2,50 \$
	Du Ruisseau Bois-Franc Sunnybrooke Roxboro- Pierrefonds	Pine Beach Valois Pointe-Claire Cedar Park	Bois-de-Boulogne				78,00 \$	62,50 \$	47,00 \$							
ZONE 3		Beaconsfield Beaurepaire Baie d'Urfé Ste-Anne-de- Bellevue					TRAM 3T applicable uniquement aux gares de Beaconsfield, Beaurepaire Baie d'Urfé et Ste-Anne-de-Bellevue de la ligne Dorion-Rigaud 84,50 \$	TRAM 3T applicable uniquement aux gares de Beaconsfield, Beaurepaire Baie d'Urfé et Ste-Anne-de-Bellevue de la ligne Dorion-Rigaud 67,50 \$	TRAM 3T applicable uniquement aux gares de Beaconsfield, Beaurepaire Baie d'Urfé et Ste-Anne-de-Bellevue de la ligne Dorion-Rigaud 50,50 \$				Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 20,00 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 11,50 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 5,00 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 3,00 \$
	Île Bigras Sainte-Dorothée		Saint-Martin Sainte-Rose	Saint-Lambert Saint-Hubert		Express Le Carrefour Express Chevrier	94,50 \$	75,50 \$	56,50 \$							
ZONE 4		Île-Perrot Pincourt/ Terrasse-Vaudreuil					106,00 \$	85,00 \$	63,50 \$	94,50 \$	75,50 \$	56,50 \$	Train et navette 935 seulement 21,00 \$	Train et navette 935 seulement 12,50 \$	Train et navette 935 seulement 5,25 \$	Train et navette 935 seulement 3,25 \$
ZONE 5	Grand-Moulin Deux-Montagnes	Dorion**** Vaudreuil****	Rosemère Sainte-Thérèse	Saint-Bruno Saint-Basile-le Grand	Sainte-Catherine Saint-Constant Delson Candiac ***		123,00 \$	98,50 \$	74,00 \$	104,50 \$	83,50 \$	63,00 \$	Train et navette 935 seulement 24,50 \$	Train et navette 935 seulement 15,00 \$	Train et navette 935 seulement 6,25 \$	Train et navette 935 seulement 3,75 \$
ZONE 6			Blainville				TRAM 6T applicable uniquement à la gare Blainville de la ligne Blainville 134,50 \$	TRAM 6T applicable uniquement à la gare Blainville de la ligne Blainville 107,50 \$	TRAM 6T applicable uniquement à la gare Blainville de la ligne Blainville 80,50 \$	TRAIN 6T applicable uniquement à la gare Blainville de la ligne Blainville 114,00 \$	TRAIN 6T applicable uniquement à la gare Blainville de la ligne Blainville 91,50 \$	TRAIN 6T applicable uniquement à la gare Blainville de la ligne Blainville 68,50 \$	Train et navette 935 seulement 29,00 \$	Train et navette 935 seulement 17,50 \$	Train et navette 935 seulement 7,25 \$	Train et navette 935 seulement 4,50 \$
		Hudson***** Rigaud*****		McMasterville Mont-Saint- Hilaire			146,00 \$	117,00 \$	87,50 \$	124,00 \$	99,50 \$	74,50 \$				
ZONE 7							171,00 \$	137,00 \$	103,00 \$							
ZONE 8							194,00 \$	155,00 \$	116,00 \$							

Notes : * Le tarif réduit métropolitain est offert aux personnes de 65 ans ou plus ainsi qu'aux écoliers de moins de 18 ans. Le tarif intermédiaire métropolitain est offert aux étudiants à temps plein de 18 à 21 ans. Les tarifs réduit et intermédiaire métropolitains sont offerts sur présentation d'une carte d'accès émise par l'AMT, le RTL, la STL ou la STM pour les tarifs réduits.
 ** Les titres mensuels TRAM sont acceptés à bord des express métropolitains par autobus et la navette 935. Sont également acceptés les titres trains à bord de la navette 935, les titres RTL à bord de l'Express Chevrier et les titres STL à bord de l'Express Le Carrefour.
 *** Tarification en vigueur lors de la mise en service.
 **** Les gares Dorion et Vaudreuil seront en promotion tarifaire zone 4 durant une période d'un an pour pallier au passage de deux zones d'un seul coup et compte tenu des travaux de construction qui se dérouleront sur le tronçon Île-Perrot/Dorion.
 ***** Les gares Hudson et Rigaud seront en promotion tarifaire zone 5 durant la période des travaux de construction sur la voie ferrée.

La carte mensuelle d'une zone est toujours acceptée dans les zones portant un numéro inférieur.



Agence métropolitaine de transport

INTÉGRATION TARIFAIRE

Zones tarifaires pour les titres mensuels métropolitains

Tarifs 2005

	Titre exigé	Tarif ordinaire	Tarif intermédiaire (écoliers 18 à 21 ans)	Tarif réduit (65 ans ou plus, écoliers de moins de 18 ans)
	Zone 1 TRAM 1	66,50 \$	53,00 \$	40,00 \$
	Zone 2 TRAM 2*	72,00 \$	57,50 \$	43,00 \$
	TRAM 2	78,00 \$	62,50 \$	47,00 \$
	Zone 3 TRAM 3**	84,50 \$	67,50 \$	50,50 \$
	TRAM 3	94,50 \$	75,50 \$	56,50 \$
	Zone 4 TRAM 4	106,00 \$	85,00 \$	63,50 \$
	Zone 5 TRAM 5	123,00 \$	98,50 \$	74,00 \$
	Zone 6 TRAM 6***	134,50 \$	107,50 \$	80,50 \$
	TRAM 6	146,00 \$	117,00 \$	87,50 \$
	Zone 7 TRAM 7	171,00 \$	137,00 \$	103,00 \$
	Zone 8 TRAM 8	194,00 \$	155,00 \$	116,00 \$

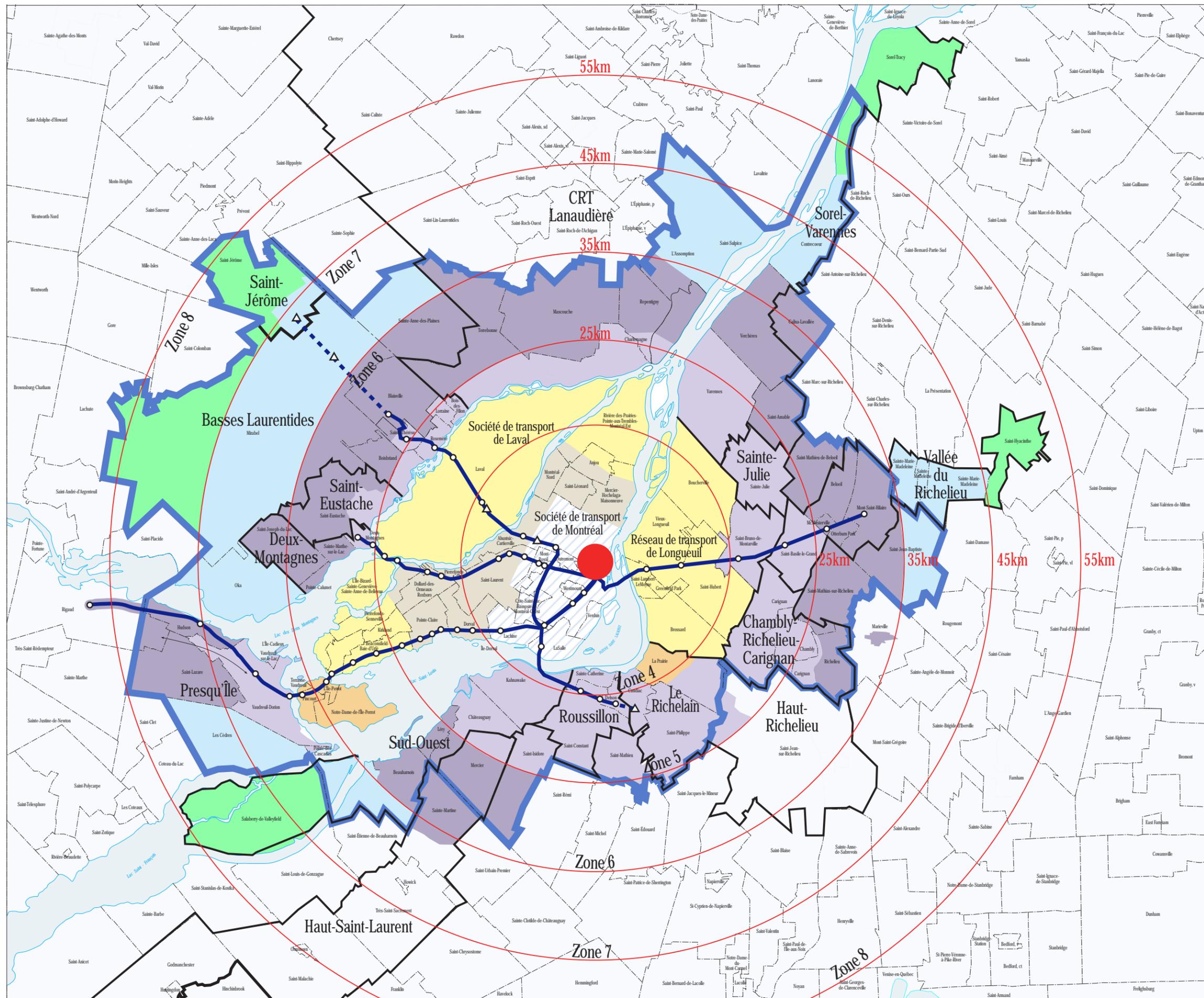
* Titre exigé uniquement à la gare Dorval sur la ligne Dorion-Rigaud.

** Titre exigé uniquement aux gares Beauchamp, Beaufaire, Baie d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue sur la ligne Dorion-Rigaud.

*** Titre exigé uniquement à la gare Blainville sur la ligne Blainville.

Note : Les tarifs intermédiaire et réduit métropolitains sont offerts sur présentation d'une carte d'accès émise par l'AMT, le RTL, la STL ou par la STM pour les tarifs réduits. La carte privilège (18 à 25 ans) de la STM n'est pas acceptée pour les tarifs réduit et intermédiaire métropolitains.

- Train de banlieue
- Limites OMIT / CIT
- Limites de l'AMT
- Municipalité



1.6. Recettes métropolitaines et aide métropolitaine aux tarifs réduit et intermédiaire

Au budget 2004, les recettes métropolitaines ont été établies en tenant compte du taux de croissance des trois dernières années. La prévision 2004 est ajustée à 78,4 M\$ en considérant les ventes réelles des neuf premiers mois de l'année 2004. De ce montant, 55,2 M\$ des recettes de titres sont affectées aux recettes métropolitaines, 22,4 M\$ sont affectées aux trains de banlieue et 0,8 M\$ sont affectées aux express métropolitains.

Les recettes métropolitaines correspondent aux ventes de titres de transport métropolitain de l'AMT (TRAM), qui peuvent être utilisés sur tous les réseaux de transport collectif dans la région. Pour les neuf premiers mois de 2004, les ventes de titres TRAM ont été supérieures de 0,3 % à celles de 2003 (TABLEAU 9).

La méthode retenue par l'AMT pour 2005 est la même qu'en 2004. Pour faire suite aux recommandations du comité de tarification qui comprend des représentants des CIT, du RTL, de la STL, de la STM et de l'AMT, elle utilise l'enquête 2002 sur l'usage des titres et comporte deux volets :

- un premier montant de 18,00 \$ par titre vendu est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau (passagers) pour chaque zone tarifaire ;
- le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau (passagers-kilomètres).

Pour 2005, les recettes métropolitaines totales sont évaluées à 81,6 M\$, soit une hausse de 5,6 % par rapport au budget de 2004. De ce montant, 57,4 M\$ des recettes de titres TRAM sont affectés aux recettes métropolitaines, 23,6 M\$ des recettes de titres TRAM sont affectés aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,6 M\$ sont affectés aux recettes des express métropolitains. Les recettes métropolitaines à partager pour 2005 croissent de 5,0 % par rapport au budget de 2004 (TABLEAU 10).

TABLEAU 9 – Évolution des ventes de titres métropolitains par zone, des neuf premiers mois de l'année 2004 par rapport à ceux de 2003

TRAM-1	TRAM-2	TRAM-3	TRAM-4	TRAM-5	TRAM-6	TRAM-7	TRAM-8	Total
7,6 %	4,4 %	(3,0 %)	1,7 %	6,4 %	0,5 %	37,2 %	14,4 %	0,3 %

TABLEAU 10 – Répartition des recettes métropolitaines, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 VS PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 VS BUD. 2004	
Recettes métropolitaines à distribuer								
STM	26 136	32,0%	25 011	24 781	1 125	+4,5%	1 355	+5,5%
RTL	13 859	17,0%	13 278	13 571	581	+4,4%	288	+2,1%
STL	7 789	9,5%	7 462	7 794	327	+4,4%	(5)	-0,1%
CIT	9 662	11,8%	9 405	8 561	257	+2,7%	1 101	+12,9%
	57 446	70,4%	55 156	54 707	2 290	+4,2%	2 739	+5,0%
Recettes métropolitaines AMT								
Trains de banlieue	23 545	28,9%	22 425	21 420	1 120	+5,0%	2 125	+9,9%
Express métropolitains	591	0,7%	840	1 109	(249)	-29,6%	(518)	-46,7%
	24 136	29,6%	23 265	22 529	871	+3,7%	1 607	+7,1%
TOTAL	81 582	100,0%	78 421	77 236	3 161	+4,0%	4 346	+5,6%

1.6.1. Aide aux tarifs réduit et intermédiaire

L'AMT finance depuis 1998, en fonction de ses disponibilités financières, le rabais du tarif réduit et, depuis 2000, le rabais du tarif intermédiaire. Depuis 2002, les recettes des titres à tarifs réduit et intermédiaire sont converties en recettes à tarif ordinaire et par la suite traitées selon les mêmes règles de partage que les autres titres métropolitains.

En 2004, l'AMT a maintenu le plafond de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire à 6,6 M\$ (TABLEAU 11), soit un montant légèrement supérieur à la prévision de l'achalandage. Le plafond de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire pour 2005 a été augmenté, passant de 6,6 M\$ en 2004 à 6,8 M\$ en 2005, en hausse de 0,2 M\$, représentant le montant requis pour atteindre les ventes prévues en 2004.

TABLEAU 11 – Aide aux tarifs réduit et intermédiaire, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		BUDGET 2004		PALFOND 2005 VS PLAFOND 2004	
	Plafond	Prévu	Plafond	Prévu	Écart	% écart
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	6 800	6 765	6 600	6 456	200	3,0%

Le partage des recettes a des impacts budgétaires sur les revenus des organismes de transport (TABLEAU 12). Les montants incluent l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire.

TABLEAU 12 – Partage des recettes métropolitaines et de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 VS PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 VS BUD. 2004	
Société de transport de Montréal	28 432	32,2%	27 231	26 947	1 201	+4,4%	1 485	+5,5%
Réseau de transport de Longueuil	15 145	17,1%	14 519	14 805	626	+4,3%	340	+2,3%
Société de transport de Laval	8 487	9,6%	8 136	8 484	351	+4,3%	3	+0,0%
AMT - Trains de banlieue	25 050	28,3%	23 894	22 919	1 156	+4,8%	2 131	+9,3%
AMT - Express métropolitains	648	0,7%	889	1 188	-241	-27,1%	(540)	-45,5%
CIT Laurentides (CIT Deux-Montagnes)	15	0,0%	14	15	1	+7,1%	0	+0,0%
CIT Laurentides (OMIT Saint-Eustache)	10	0,0%	10	7	0	+0,0%	3	+42,9%
CIT Laurentides (CIT Basses-Laurentides)	760	0,9%	736	805	24	+3,3%	(45)	-5,6%
CIT Laurentides (OMIT Saint-Jérôme)	18	0,0%	15	0	3	+20,0%	18	-
CRT Lanaudière (CIT des Moulins)	1 429	1,6%	1 387	1 286	42	+3,0%	143	+11,1%
CRT Lanaudière (CIT Montcalm)	6	0,0%	6	0	0	+0,0%	6	-
CRT Lanaudière (CIT Joliette-Métropolitain)	89	0,1%	87	70	2	+2,3%	19	+27,1%
CRT Lanaudière (OMIT Repentigny)	571	0,6%	554	235	17	+3,1%	336	+143,0%
CIT Sorel-Varennes	1 401	1,6%	1 396	1 536	5	+0,4%	(135)	-8,8%
OMIT Sainte-Julie	707	0,8%	685	687	22	+3,2%	20	+2,9%
RTL (OMIT Saint-Bruno-de-Montarville)	919	1,0%	890	625	29	+3,3%	294	+47,0%
CIT Vallée-du-Richelieu	1 396	1,6%	1 370	1 173	26	+1,9%	223	+19,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	751	0,8%	728	800	23	+3,2%	(49)	-6,1%
CIT Le Richelain	727	0,8%	707	673	20	+2,8%	54	+8,0%
CIT Roussillon	469	0,5%	454	432	15	+3,3%	37	+8,6%
CIT Haut-Saint-Laurent	195	0,2%	189	160	6	+3,2%	35	+21,9%
CIT Sud-Ouest	1 157	1,3%	1 124	989	33	+2,9%	168	+17,0%
	88 382	100,0%	85 021	83 836	3 361	+4,0%	4 546	+5,4%

1.7. Nouvelle aide à l'intégration tarifaire pour 2005

En 2005, l'AMT introduit une nouvelle mesure budgétaire, soit une aide métropolitaine à l'intégration tarifaire aux organismes de transport. L'objectif de cette nouvelle aide est d'assurer, pour chaque zone tarifaire, qu'aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM de cette zone.

Le système tarifaire métropolitain offre aux acheteurs de titres mensuels TRAM un rabais de l'ordre de 25 % en zone 3 et d'environ 15 % en zones 4 à 8 par rapport à l'achat de deux titres de transport locaux. Selon les règles de partage des recettes tarifaires métropolitaines, la portion de ce rabais assumée par chaque organisme de transport peut varier.

Cette aide est estimée par zone et tient compte d'une grille de tarifs locaux de référence.

Appliquée aux tarifs, ventes et répartition des recettes métropolitaines 2005, et compte tenu du rabais tarifaire métropolitain assumé par chaque organisme de transport, cette aide estimée serait répartie de la façon indiquée au tableau qui suit. Les modalités de versement pour les quatre prochaines années y sont aussi décrites, le tout sous réserve des disponibilités budgétaires pour les années à venir.

TABLEAU 13 – Nouvelle aide à l'intégration tarifaire

(en milliers \$)	MONTANT DE L'AIDE ESTIMÉE (répartition estimée)		MONTANT ESTIMÉ À RÉPARTIR			
			2005 (25 %)	2006 (50 %)	2007 (75 %)	2008 (100 %)
Société de transport de Montréal	1 579	48,1%	395	790	1 184	1 579
Réseau de transport de Longueuil	428	13,0%	107	214	321	428
Société de transport de Laval	791	24,1%	198	396	593	791
AMT - Express métropolitains	55	1,7%	14	28	41	55
AMT - Trains de banlieue	195	5,9%	49	98	146	195
CIT Laurentides (CIT Deux-Montagnes)	3	0,1%	1	2	2	3
CIT Laurentides (OMIT Saint-Eustache)	4	0,1%	1	2	3	4
CIT Laurentides (CIT Basses-Laurentides)	77	2,3%	19	39	58	77
OMIT Saint-Jérôme	8	0,2%	2	4	6	8
RTL (OMIT Saint-Bruno-de-Montarville)	48	1,5%	12	24	36	48
CIT Haut-Saint-Laurent	4	0,1%	1	2	3	4
CIT Sud-Ouest	89	2,7%	22	45	67	89
	3 281	100,0%	820	1 641	2 461	3 281

1.8. Trains de banlieue

Le budget 2005 tient compte, d'une part, de l'indexation des tarifs, de l'accroissement de l'achalandage et des ajustements de la structure tarifaire zonale et, d'autre part, de l'indexation des coûts des contrats, de l'abolition du crédit de taxes foncières annoncée lors du dernier budget du gouvernement du Québec et de la hausse des coûts du carburant.

Les recettes des usagers pour 2005 totalisent 35,3 M\$ par rapport à 31,3 M\$ au budget 2004, soit une hausse de 13,1 % en raison de l'effet combiné de la hausse de l'achalandage, des hausses de tarifs et des ajustements de la structure tarifaire zonale.

Les dépenses d'exploitation et de gestion pour 2005 sont de 79,7 M\$, en croissance de 3,2 % par rapport à la prévision 2004 et de 5,2 % par rapport au budget 2004. Le déficit d'exploitation budgétisé pour 2005 est de 12,3 M\$, soit une baisse de 10,3 % par rapport au budget de 2004 (TABLEAU 14).

Les faits marquants pour 2005 concernant l'exploitation des trains de banlieue sont :

- une indexation de base des tarifs de 3,0 % pour 2005 ;
- une structure tarifaire zonale modifiée et corrigée pour les lignes Delson, Dorion-Rigaud et Blainville ;
- des recettes partagées selon les résultats de l'enquête 2002 sur l'usage des titres ;
- la prolongation de l'exploitation de la ligne Delson avec la mise en place d'une gare et d'un garage à Candiac ;
- l'analyse de l'offre de service pour optimiser l'exploitation des lignes de trains de banlieue.

Les indicateurs de performance pour chacune des lignes de trains sont présentés au chapitre 2.

TABLEAU 14 – Revenus et dépenses des trains de banlieue, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 VS PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 VS BUD. 2004	
Revenus								
Recettes usagers	35 342	47,4%	33 765	31 258	1 577	+4,7%	4 084	+13,1%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	1 501	2,0%	1 439	1 496	62	+4,3%	5	+0,3%
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	49	0,1%	-	-	49	-	49	-
Contributions municipales nettes	30 505	40,9%	29 465	29 306	1 040	+3,5%	1 199	+4,1%
Dette - subvention	7 122	9,6%	7 125	7 125	(3)	-0,0%	(3)	-0,0%
	74 519	100,0%	71 794	69 185	2 725	+3,8%	5 334	+7,7%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	79 713	91,8%	77 220	75 793	2 493	+3,2%	3 920	+5,2%
Remboursement de la dette	7 122	8,2%	7 125	7 125	(3)	-0,0%	(3)	-0,0%
	86 835	100,0%	84 345	82 918	2 490	+3,0%	3 917	+4,7%
Déficit d'exploitation par ligne								
Deux-Montagnes	1 791	14,5%	2 089	2 063	(298)	-14,3%	(272)	-13,2%
Dorion-Rigaud	7 290	59,2%	7 593	7 505	(303)	-4,0%	(215)	-2,9%
Blainville	(798)	-6,5%	(930)	(369)	132	-14,2%	(429)	+116,3%
Mont-Saint-Hilaire	2 793	22,7%	2 804	3 166	(11)	-0,4%	(373)	-11,8%
Delson	1 240	10,1%	995	1 368	245	+24,6%	(128)	-9,4%
	12 316	100,0%	12 551	13 733	(235)	-1,9%	(1 417)	-10,3%
Achalandage (millions)	14,444		14,443	14,428	0,001	+0,0%	0,016	+0,1%
Ratio d'autofinancement *	44,7%		44,1%	41,6%	0,6%	1,4%	3,1%	7,4%

* Le ratio d'autofinancement représente la part des recettes des usagers par rapport au total des dépenses.

1.8.1. Contributions municipales

L'AMT, tel que le prévoit la loi, répartit 40 % des coûts d'exploitation et de gestion de chaque ligne de trains, par tronçon, entre les municipalités desservies selon le nombre de trains-km ou de départs à chaque gare. Les municipalités d'un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon au prorata de leur richesse foncière uniformisée.

- Pour les lignes Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud (existantes lors de la création de l'AMT en 1996), la méthode de répartition se fait selon le critère trains-km.
 - La proportion de la ligne Deux-Montagnes pour 2004 et 2005 est de 79,5 % pour Montréal, 11,6 % pour Laval et 8,9% pour le tronçon Deux-Montagnes ;
 - La proportion de la ligne Dorion-Rigaud, pour 2004, est 87,1 % pour Montréal et 12,9 % pour le tronçon Rigaud. En 2005, avec la mise en service de la gare Vaudreuil survenue en 2004, le poids devient 81,3 % pour Montréal et 18,7 % pour le tronçon Rigaud. Pour ce dernier tronçon, les coûts sont partagés entre les municipalités selon une formule de répartition propre au CIT Presqu'île.
- Pour les lignes Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson, la méthode de partage se fait selon le critère de départs à chaque gare.
 - La proportion de la ligne de Blainville, pour 2004 et 2005 est de 50 % pour le CIT Laurentides, 33 % pour Laval et 17 % pour Montréal. Pour le tronçon CIT Laurentides, ces coûts sont partagés entre les municipalités selon une formule de répartition propre au CIT Laurentides ;
 - Pour la ligne Mont-Saint-Hilaire, la répartition des coûts de la ligne est de 50 % pour Longueuil et 50 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire ;
 - Pour la ligne Delson, la proportion des départs à chaque gare est de 25 % pour la nouvelle Ville de Montréal et de 75 % pour le tronçon Delson jusqu'à la mise en service de la gare de Candiac; la proportion des départs à chaque gare passera alors à 20 % pour Montréal et 80 % pour le tronçon Delson.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 4,1 % par rapport au budget de 2004 (TABLEAU 15). Cette hausse des contributions municipales est inférieure à celles survenues en 2004, 2003 et 2002, soit 8,4 % 11,6 % et 13,0 % respectivement.

Par rapport au budget 2004, la hausse des contributions municipales nettes de 11,2 % pour Laval et 17,5 % pour le tronçon Blainville, résulte, d'une part, de l'augmentation des coûts découlant des hausses contractuelles, de l'abolition du crédit d'impôt foncier, de la hausse des coûts du carburant et, d'autre part, de la nouvelle répartition des coûts selon le nouveau contrat signé avec le CP le 7 octobre 2004 pour l'entretien du matériel roulant. Ce contrat inclut l'entretien préventif à coût unitaire au lieu d'être sur une base forfaitaire comme l'ancien contrat.

Pour le tronçon Rigaud, l'augmentation des contributions municipales nettes de 43,5 %, par rapport au budget de 2004, découle principalement d'une nouvelle répartition des coûts passant de 12,9 % à 18,7 %, suite à la mise en service de la nouvelle gare Vaudreuil.

TABLEAU 15 – Contributions municipales nettes aux trains de banlieue, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 vs PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 vs BUD. 2004	
Montréal	18 252	59,8%	18 591	17 846	(339)	-1,8%	406	+2,3%
Laval	2 941	9,6%	2 731	2 644	210	+7,7%	297	+11,2%
Longueuil	1 498	4,9%	1 485	1 698	13	+0,9%	(200)	-11,8%
Tronçon Blainville	2 343	7,7%	2 079	1 994	264	+12,7%	349	+17,5%
Tronçon Deux-Montagnes	1 076	3,5%	1 048	1 025	28	+2,7%	51	+5,0%
Tronçon Rigaud	1 875	6,1%	1 336	1 307	539	+40,3%	568	+43,5%
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	1 498	4,9%	1 485	1 698	13	+0,9%	(200)	-11,8%
Tronçon Delson	1 022	3,4%	710	1 094	312	+43,9%	(72)	-6,6%
	30 505	100,0%	29 465	29 306	1 040	+3,5%	1 199	+4,1%

1.8.2. Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue

Les revenus des trains de banlieue se composent des recettes des usagers, des contributions municipales et des contributions du MTQ au service de la dette. Les recettes tarifaires des trains de banlieue proviennent de titres exclusifs au réseau de trains, de la portion des recettes métropolitaines TRAM imputées aux trains de banlieue avant le partage avec les organismes de transport, ainsi que de la vente de titres intégrés (titres unitaires partagés entre la STM et le réseau de trains de banlieue).

Les dépenses sont composées des coûts d'exploitation et de gestion ainsi que de la part du service de la dette assumée par l'AMT.

1.8.2.1. LIGNE DEUX-MONTAGNES

Recettes

Pour 2004, les recettes usagers sont évaluées à 14,9 M\$, soit 2,2 % de plus que le budget 2004 qui s'explique principalement par les hausses d'achalandage et des tarifs.

En 2005, les recettes usagers sont établies à 15,6 M\$, soit 4,9 % d'augmentation par rapport à la prévision 2004 et de 7,2 % de plus par rapport au budget 2004. La hausse découle de l'indexation des tarifs et d'une légère hausse d'achalandage.

Dépenses

Pour 2004, l'AMT prévoit des dépenses de 29,3 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, en hausse de 0,7 M\$ par rapport au budget de 2004. En 2005, avec les hausses contractuelles (clauses escalatoires) et l'abolition du crédit d'impôt foncier toute l'année, l'AMT prévoit augmenter ses dépenses d'exploitation et de gestion à 30,0 M\$ ou 2,6 % par rapport à la prévision de 2004 et de 4,9 % de plus par rapport au budget 2004.

Le ratio d'autofinancement est de 51,9 %.

TABLEAU 16 – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 vs PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 vs BUD. 2004	
Revenus								
Recettes usagers	15 600	44,1%	14 874	14 549	726	+4,9%	1 051	+7,2%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	636	1,8%	609	566	27	+4,4%	70	+12,4%
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	-	0,0%	-	-	-		-	
Contributions municipales	12 018	34,0%	11 714	11 452	304	+2,6%	566	+4,9%
Dette - subvention MTQ	7 122	20,1%	7 125	7 125	(3)	-0,0%	(3)	-0,0%
	35 376	100,0%	34 322	33 692	1 054	+3,1%	1 684	+5,0%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	30 045	80,8%	29 286	28 630	759	+2,6%	1 415	+4,9%
Remboursement de la dette	7 122	19,2%	7 125	7 125	(3)	-0,0%	(3)	-0,0%
	37 167	100,0%	36 411	35 755	756	+2,1%	1 412	+3,9%
Déficit d'exploitation	1 791		2 089	2 063	(298)	-14,3%	(272)	-13,2%
Achalandage (millions)	7,615		7,515	7,418	0	+1,3%	0	+2,7%
Ratio d'autofinancement	51,9%		50,79%	50,82%	1,1%	+2,2%	1,1%	+2,2%

À la page 44 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2005, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.8.2.2. LIGNE DORION-RIGAUD

Recettes

Les recettes usagers prévues en 2004 sont évaluées à 5,3 M\$, soit un montant équivalant au budget 2004. Pour 2005, les recettes annuelles sont établies à 5,5 M\$, soit une hausse de 3,4 % par rapport au budget 2004 qui s'explique comme suit :

- une indexation des tarifs ;
- des ajustements et corrections de la structure tarifaire zonale de la ligne. Ces ajustements visent à améliorer l'équité entre les usagers en ce qui concerne la distance parcourue et le bénéfice reçu et à hausser le ratio d'autofinancement de la ligne, pour se rapprocher de ceux des autres lignes qui sont tous supérieurs à 40 % ;
- une amélioration des services pour consolider la clientèle qui résulte de :
 - la livraison et la mise en service des voitures neuves à deux niveaux ;
 - l'ouverture de la gare Vaudreuil ;
 - la mise en place du CIT Presqu'Île dès janvier 2005 ;
 - la mise en place du programme incitatif pour l'accroissement de l'achalandage hors pointe ;
 - la campagne de promotion sur la ligne Dorion-Rigaud.

Dépenses

Pour 2004, l'AMT prévoit terminer l'année à 22,8 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit une hausse de 0,6 M\$ par rapport au budget approuvé. En 2005, malgré les hausses contractuelles (clauses escalatoires), l'abolition du crédit d'impôt foncier toute l'année et la hausse des coûts du carburant, l'AMT prévoit des dépenses d'exploitation et de gestion de 22,6 M\$, en baisse de 0,5 % par rapport à la prévision 2004. Cette faible baisse en 2005 découle d'une nouvelle répartition des coûts entre les lignes Dorion-Rigaud, Blainville et Delson suite à la signature d'un nouveau contrat avec CP le 7 octobre 2004 pour l'entretien du matériel roulant. Ce contrat inclut l'entretien préventif à coût unitaire au lieu d'être sur une base forfaitaire comme l'ancien contrat.

Le ratio d'autofinancement est de 25,0 %.

TABLEAU 17 – Revenus et dépenses – Ligne Dorion-Rigaud, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 VS PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 VS BUD. 2004	
Revenus								
Recettes usagers	5 506	35,9%	5 297	5 325	209	+3,9%	181	+3,4%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	310	2,0%	291	293	19	+6,5%	17	+5,8%
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	-	0,0%	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales	9 525	62,1%	9 574	9 064	(49)	-0,5%	461	+5,1%
Dette - subvention	-	0,0%	-	-	-	-	-	-
	15 341	100,0%	15 162	14 682	179	+1,2%	659	+4,5%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	22 631	100,0%	22 755	22 187	(124)	-0,5%	444	+2,0%
	22 631	100,0%	22 755	22 187	(124)	-0,5%	444	+2,0%
Déficit d'exploitation	7 290		7 593	7 505	(303)	-4,0%	(215)	-2,9%
Achalandage (millions)	2,950		3,087	3,279	(0,1)	-4,4%	(0,3)	-10,0%
Ratio d'autofinancement	25,0%		23,9%	24,7%	1,1%	+4,5%	0,3%	+1,2%

À la page 45 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2005, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.8.2.3. LIGNE BLAINVILLE

Recettes

Les recettes annuelles prévues en 2004 sont évaluées à 7,2 M\$, soit une augmentation de 13,2 % par rapport au budget 2004. Un accroissement d'achalandage de 5,0 % est prévu pour l'année 2004 en prenant en compte le résultat de l'enquête 2002 sur l'usage des titres pour le partage des recettes.

Pour 2005, les recettes annuelles sont établies à 7,5 M\$, soit des hausses de 3,3 % par rapport à la prévision 2004 et de 16,9 % par rapport au budget 2004, qui s'expliquent principalement par l'indexation des tarifs et le transfert de la gare Blainville de la zone 5 à la zone 6 et du titre 6T exigé à cette gare.

Dépenses

Pour 2004, les coûts d'exploitation et de gestion annuels sont établis à 10,8 M\$, soit 0,4 M\$ de plus que le montant du budget approuvé. En 2005, ils sont estimés à 11,7 M\$, soit une augmentation de 8,5 % par rapport à la prévision de 2004 et de 12,9 % par rapport au budget 2004, qui tient compte des hausses contractuelles (clauses escalatoires), de l'abolition du crédit d'impôt foncier toute l'année, de la hausse des coûts du carburant et de la nouvelle répartition des coûts suite à la signature d'un nouveau contrat avec CP le 7 octobre 2004 pour l'entretien du matériel roulant. Ce contrat inclut l'entretien préventif à coût unitaire au lieu d'être sur une base forfaitaire comme l'ancien contrat.

Le ratio d'autofinancement est de 63,8 %.

TABLEAU 18 – Revenus et dépenses – Ligne Blainville, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 VS PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 VS BUD. 2004	
Revenus								
Recettes usagers	7 470	59,7%	7 234	6 388	236	+3,3%	1 082	+16,9%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	351	2,8%	340	369	11	+3,2%	(18)	-4,9%
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	7	0,1%	-	-	7		7	
Contributions municipales	4 687	37,5%	4 159	3 988	528	+12,7%	699	+17,5%
	12 515	100,0%	11 733	10 745	782	+6,7%	1 770	+16,5%
Coûts d'exploitation et de gestion	11 717	100,0%	10 803	10 376	914	+8,5%	1 341	+12,9%
	11 717	100,0%	10 803	10 376	914	+8,5%	1 341	+12,9%
Déficit d'exploitation	(798)		(930)	(369)	132	-14,2%	(429)	+116,3%
Achalandage (millions)	2,048		2,048	1,963	0	+0,0%	0	+4,3%
Ratio d'autofinancement	63,8%		67,0%	61,6%	-3,2%	-4,8%	2,2%	+3,6%

À la page 46 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2005, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.8.2.4. LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE

Recettes

À partir de septembre 2002, le service complet a été implanté progressivement avec quatre départs le matin et quatre retours le soir. À l'automne 2003, les gares Saint-Basile-le-Grand et Saint-Hubert ont été mises en place. Les prévisions de revenus pour les années 2004 et 2005 sont respectivement de 4,7 M\$ et 5,0 M\$, soit 32,2 % d'augmentation pour 2005 par rapport au budget 2004.

Dépenses

Les coûts de gestion et d'exploitation prévus sont de 10,6 M\$ en 2004 et de 11,0 M\$ en 2005, soit 4,0 % d'augmentation par rapport au budget 2004, qui tient compte des hausses contractuelles (clauses escalatoires), de l'abolition du crédit d'impôt foncier toute l'année et de la hausse des coûts du carburant. Les municipalités participent depuis le 1^{er} septembre 2002 au financement des coûts de cette ligne.

Ristourne

Pour 2005, l'AMT prévoit verser une ristourne de 1,4 M\$ aux municipalités desservies, calculée en fonction de la moitié de l'excédent des recettes tarifaires et de la contribution municipale par rapport à 60 % des coûts d'exploitation de la ligne.

Le ratio d'autofinancement est de 45,4 %.

TABLEAU 19 – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET		PRÉVISION	BUDGET	ÉCART		ÉCART	
	2005		2004	2004	BUD. 2005 VS PRÉ. 2004		BUD. 2005 VS BUD. 2004	
Revenus								
Recettes usagers	4 994	60,9%	4 686	3 778	308	+6,6%	1 216	+32,2%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	170	2,1%	166	230	4	+2,4%	(60)	-26,1%
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	35	0,4%	-	-	35		35	
Contributions municipales	4 396	53,6%	4 250	4 228	146	+3,4%	168	+4,0%
Ristourne aux municipalités	(1 398)	-17,1%	(1 280)	(832)	(118)	+9,2%	(566)	+68,0%
	8 197	100,0%	7 822	7 404	375	+4,8%	793	+10,7%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	10 990		10 626	10 570	364	+3,4%	420	+4,0%
	10 990		10 626	10 570	364	+3,4%	420	+4,0%
Déficit d'exploitation	2 793		2 804	3 166	(11)	-0,4%	(373)	-11,8%
Achalandage (millions)	1,331		1,297	1,349	0	+2,7%	(0)	-1,3%
Ratio d'autofinancement	45,4%		44,1%	35,7%	1,3%	+3,0%	9,7%	+27,1%

À la page 47 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2005, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.8.2.5. LIGNE DELSON

Recettes

Un service amélioré de quatre départs le matin et quatre retours le soir a été mis en place en septembre 2002. Le 20 juin 2003, le conseil d'administration de l'AMT a décidé de prolonger l'exploitation de la ligne Delson jusqu'au 31 décembre 2003. Compte tenu de l'évolution positive de la ligne, le service est maintenu et un protocole d'entente avec les municipalités de la couronne sud est intervenu en 2004.

Les revenus estimés pour 2004 et 2005 sont respectivement de 1,7 M\$ et 1,8 M\$.

Dépenses

Les coûts d'exploitation et de gestion du service de trains sont évalués à 3,7 M\$ en 2004 et 4,3 M\$ en 2005, en hausse de 0,3 M\$ par rapport au budget de 2004 suite aux hausses contractuelles (clauses escalatoires), à l'abolition du crédit d'impôt foncier toute l'année, à la hausse des coûts du carburant et à la nouvelle répartition des coûts suite à la signature d'un nouveau contrat avec CP le 7 octobre 2004 pour l'entretien du matériel roulant. Ce contrat inclut l'entretien préventif à coût unitaire au lieu d'être sur une base forfaitaire comme l'ancien contrat.

Ristourne

Pour 2005, l'AMT prévoit verser une ristourne de 0,5 M\$ aux municipalités desservies, calculée en fonction de la moitié de l'excédent des recettes tarifaires et de la contribution municipale par rapport à 60 % des coûts d'exploitation de la ligne.

Le ratio d'autofinancement est de 40,9 %.

TABLEAU 20 – Revenus et dépenses – Ligne Delson, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 VS PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 VS BUD. 2004	
Revenus								
Recettes usagers	1 772	57,3%	1 674	1 218	98	+5,9%	554	+45,5%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	34	1,1%	33	38	1	+3,0%	(4)	-10,5%
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	7	0,2%	-	-	7		7	
Contributions municipales	1 732	56,1%	1 048	1 612	684	+65,3%	120	+7,4%
Ristourne aux municipalités	(455)	-14,7%	-	(206)	(455)		(249)	+120,9%
	3 090	100,0%	2 755	2 662	335	+12,2%	428	+16,1%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	4 330		3 750	4 030	580	+15,5%	300	+7,4%
	4 330		3 750	4 030	580	+15,5%	300	+7,4%
Déficit d'exploitation	1 240		995	1 368	245	+24,6%	(128)	-9,4%
Achalandage (millions)	0,500		0,496	0,420	0,0	+0,7%	0,1	+19,0%
Ratio d'autofinancement	40,9%		44,6%	30,2%	-3,7%		10,7%	+35,4%

À la page 48 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2005, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.9. Équipements métropolitains

L'AMT a compétence sur le réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA), c'est-à-dire sur tout ou une partie de service qui permet de se déplacer du territoire d'un organisme de transport à celui d'un autre organisme de transport. Pour 2005, les modifications aux axes du RTMA suivantes sont proposées :

- inclure l'axe pont Victoria sur lequel des mesures préférentielles aux approches ont été aménagées, tant à Saint-Lambert qu'à Montréal;
- prolonger l'axe autoroute 25 afin d'y intégrer le prolongement de la voie réservée au-delà de l'échangeur Villeneuve;
- prolonger l'axe autoroute Bonaventure/pont Champlain/autoroute 10 afin d'y intégrer les mesures préférentielles aménagées sur le boulevard Lapinière et celles à aménager cet automne 2004 sur la bretelle de sortie des autoroutes 10 et 30.

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains sont estimés pour 2004 à 12,4 M\$, soit le montant prévu au budget, et pour 2005 à 12,9 M\$, soit 0,5 M\$ de plus que le budget 2004 (TABLEAU 21). L'augmentation s'explique principalement par une indexation des contrats d'exploitation pour les équipements, par la réouverture de la voie réservée Pie-IX suite au dépôt du rapport d'enquête du coroner, par l'exploitation du terminus et de la voie réservée Côte-Vertu durant toute l'année en 2005 et par les nouvelles mesures préférentielles de la route 116 et la route 132/Montbrun.

TABLEAU 21 – Revenus et dépenses des équipements métropolitains, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 VS PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 VS BUD. 2004	
Revenus								
Facturation des coûts aux organismes de transport	829		706	718	123	+17,4%	111	+15,5%
	829		706	718	123	+17,4%	111	+15,5%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	12 859	98,7%	12 358	12 358	501	+4,1%	501	+4,1%
Service de la dette nette	168	1,3%	322	322	(154)	-47,8%	(154)	-47,8%
	13 027	100,0%	12 680	12 680	347	+2,7%	347	+2,7%
Déficit d'exploitation	12 198	93,6%	11 974	11 962	224	+1,9%	236	+2,0%

Les coûts associés aux équipements métropolitains comprennent tous les frais de gestion et d'exploitation des équipements reconnus (voies réservées, terminus, stationnements) et des billetteries métropolitaines aménagées dans les terminus. Jusqu'en 2002, seuls les organismes de transport hors territoire étaient facturés (à 100 %) pour l'usage des équipements. L'AMT a introduit, en 2002, une facturation de 25 % des coûts d'utilisation des équipements. En 2003 et 2004, le taux de facturation est passé à 5 %. En 2005, le taux de facturation est maintenu à 5 %.

La facturation des coûts des équipements métropolitains a des impacts sur les revenus des organismes de transport (TABLEAU 22).

TABLEAU 22 – Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET		PRÉVISION	BUDGET	ÉCART		ÉCART	
	2005				2004	BUD. 2005 vs PRÉ. 2004	BUD. 2005 vs BUD. 2004	
Société de transport de Montréal	155,0	18,7%	119,0	131,0	36,0	+30%	24,0	+18%
Réseau de transport de Longueuil	220,0	26,5%	199,0	199,0	21,0	+11%	21,0	+11%
Société de transport de Laval	59,0	7,1%	57,0	57,0	2,0	+4%	2,0	+4%
AMT	18,0	2,2%	15,0	15,0	3,0	+20%	3,0	+20%
CIT Roussillon	11,0	1,3%	10,0	10,0	1,0	+10%	1,0	+10%
CIT Haut-Saint-Laurent	4,0	0,5%	3,0	3,0	1,0	+33%	1,0	+33%
CIT Sud-Ouest	15,0	1,8%	14,0	14,0	1,0	+7%	1,0	+7%
CIT Vallée-du-Richelieu	6,0	0,7%	6,0	6,0	0,0	+0%	0,0	+0%
CIT Le Richelain	15,0	1,8%	13,0	13,0	2,0	+15%	2,0	+15%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	13,0	1,6%	11,0	11,0	2,0	+18%	2,0	+18%
OMIT Sainte-Julie	11,0	1,3%	7,0	7,0	4,0	+57%	4,0	+57%
CIT Laurentides (CIT Basses-Laurentides)	14,0	1,7%	10,0	10,0	4,0	+40%	4,0	+40%
CIT Laurentides (OMIT Saint-Eustache)	2,0	0,2%	2,0	2,0	0,0	+0%	0,0	+0%
CIT Laurentides (CIT Deux-Montagnes)	1,0	0,1%	1,0	1,0	0,0	+0%	0,0	+0%
CRT Lanaudière (CIT des Moulins)	9,0	1,1%	9,0	9,0	0,0	+0%	0,0	+0%
CRT Lanaudière (CIT Joliette-Métropolitain)	2,0	0,2%	2,0	2,0	0,0	+0%	0,0	+0%
CRT Lanaudière (CIT Montcalm)	1,0	0,1%	1,0	1,0	0,0	+0%	0,0	+0%
CRT Lanaudière (OMIT Repentigny)	4,0	0,5%	4,0	4,0	0,0	+0%	0,0	+0%
CIT Sorel-Varennes	6,0	0,7%	5,0	5,0	1,0	+20%	1,0	+20%
CIT Haut-Richelieu	255,0	30,8%	211,0	211,0	44,0	+21%	44,0	+21%
Autres	8,0	1,0%	7,0	7,0	1,0	+14%	1,0	+14%
Total	829,0	100,0%	706,0	718,0	123,0	17,4%	111,0	15,5%

1.10. Express métropolitains

L'AMT exploite deux services d'express métropolitains par autobus : l'Express Chevrier et l'Express Le Carrefour. Les coûts de ces services prévus pour 2005 totalisent 2,8 M\$, comparativement à 2,5 M\$ au budget de 2004, soit une hausse de 10,3 % (TABLEAU 23). Le ratio d'autofinancement des express métropolitains se situe à 48,8 % au budget 2005 par rapport à 50,4 % à la prévision 2004. Cette légère baisse provient de l'acceptation des titres mensuels locaux en 2005.

En 2004, le déficit d'exploitation inscrit au budget, assumé à 100 % par l'AMT, s'élève à 0,6 M\$. En 2005, le déficit d'exploitation assumé par l'AMT est de 50 % et est estimé à 0,5 M\$. Les municipalités assument l'autre 50 % du déficit d'exploitation (TABLEAU 24).

TABLEAU 23 – Revenus et dépenses des express métropolitains, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 VS PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 VS BUD. 2004	
Sommaire express métropolitains								
Revenus								
Revenus usagers	1 358	59,1%	1 247	1 357	111	8,9%	1	0,1%
Contributions municipales	557	24,2%	172	172	385	223,8%	385	223,8%
Aide métropolitaine	311	13,5%	250	299	61	24,4%	12	4,0%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	57	2,5%	43	65	14	32,6%	(8)	-12,3%
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	14	0,6%	-	-	14		14	-
	2 297	100,0%	1 712	1 893	585	34,2%	404	21,3%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	2 783		2 474	2 433	309	12,5%	350	14,4%
Autres Express	-		-	90	-		(90)	-100,0%
	2 783		2 474	2 523	309	12,5%	260	10,3%
Déficit d'exploitation	486		762	630	(276)	-36,2%	(144)	-22,9%
Achalandage (millions)	0,921		0,847	0,891	0,074	8,7%	0,029	3,3%
Ratio d'autofinancement	48,8%		50,4%	55,8%	-1,6%	-3,2%	-7,0%	-12,5%

À la page 49 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2005, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.10.1. Contributions municipales aux express métropolitains

En vertu de sa Loi constitutive, l'AMT peut exploiter elle-même un express métropolitain. Lorsque l'AMT agit à titre d'exploitant, le service d'un express métropolitain par autobus doit être effectué par un ou des transporteurs publics ou privés liés par contrat.

Lorsqu'elle exploite un service d'express métropolitain en lieu et place d'un organisme de transport, l'AMT facture 100 % du déficit résiduel d'exploitation aux municipalités dont le territoire est desservi, à défaut d'une entente de partage des coûts à l'effet contraire, selon les services rendus, déduction faite des recettes générées par le service (article 46).

En 2005, les nouveaux principes et modalités de financement sont établis comme suit :

- l'AMT reçoit les recettes et fait un partage si l'utilisateur utilise plus d'un réseau de transport collectif ;
- l'AMT reçoit l'aide métropolitaine de base pendant les périodes de pointe ;
- bien que la Loi permet de facturer 100 % le déficit résiduel d'exploitation, l'AMT facturera 50 % du déficit aux municipalités selon l'utilisation faite par leurs résidents. Seules les municipalités dont le taux d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent au déficit.

TABLEAU 24 – Contributions municipales aux express métropolitains, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET		PRÉVISION	BUDGET	ÉCART		ÉCART	
	2005		2004	2004	BUD. 2005 VS PRÉ. 2004		BUD. 2005 VS BUD. 2004	
<i>Express Le Carrefour</i>								
STL	194	34,8%	139	139	55	39,6%	55	+39,6%
Montréal	36	6,5%	31	31	5	16,1%	5	+16,1%
CIT Laurentides	5	0,9%	2	2	3	150,0%	3	+150,0%
<i>Express Chevrier</i>								
RTL	121	21,7%	0	0	121	-	121	-
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	63	11,3%	0	0	63	-	63	-
CIT Le Richelain	29	5,2%	0	0	29	-	29	-
CIT Rousillon	5	0,9%	0	0	5	-	5	-
CIT Vallée du Richelieu	16	2,9%	0	0	16	-	16	-
CIT Sorel - Varennes	4	0,7%	0	0	4	-	4	-
Sainte Julie	14	2,5%	0	0	14	-	14	-
Saint-Jean -sur-Richelieu	70	12,6%	0	0	70	-	70	-
	557	100,0%	172	172	385	223,8%	385	+223,8%

1.10.2. Express Chevrier

Le service d'autobus Express Chevrier est offert entre le stationnement Chevrier et le terminus Centre-Ville.

RECETTES

En 2004, les recettes usagers sont évaluées à 1,0 M\$. En 2005, l'AMT acceptera sur cet express la tarification locale du RTL, ce qui devrait avoir comme effet d'augmenter l'achalandage de 17,1 % par rapport à la prévision 2004, tout en permettant une réduction des tarifs de 27,5 % en raison de l'harmonisation des tarifs avec le RTL. Les recettes usagers, au montant de 1,1 M\$ pour 2005, sont en hausse de 3,3 % par rapport au budget 2004.

DÉPENSES

Pour 2004 et 2005, les dépenses sont respectivement de 1,7 M\$ et 2,0 M\$, soit une augmentation en 2005 de 0,3 M\$.

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

À partir de 2005, les municipalités dont le taux d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribueront à 50 % du déficit d'exploitation.

Le ratio d'autofinancement est de 56,2 %.

TABLEAU 25 – Revenus et dépenses – Express Chevrier

(en milliers \$)	BUDGET		PRÉVISION	BUDGET	ÉCART		ÉCART	
	2005		2004	2004	BUD. 2005 VS PRÉ. 2004		BUD. 2005 VS BUD. 2004	
<i>Express Chevrier</i>								
Revenus								
Revenus usagers	1 128	64,3%	1 025	1 092	103,0	10,0%	36,0	3,3%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaireire	44	2,5%	30	52	14,0	46,7%	(8,0)	-15,4%
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	-	0,0%	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales	322	18,3%	-	-	322,0	-	-	-
Aide métropolitaine	261	14,9%	200	222	61,0	30,5%	39,0	17,6%
	1 755	100,0%	1 255	1 366	500,0	39,8%	389,0	28,5%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	2 007		1 749	1 709	258,0	14,8%	298,0	17,4%
	2 007		1 749	1 709	258,0	14,8%	298,0	17,4%
Déficit d'exploitation	252		494	343	(242,0)	-49,0%	(91,0)	-26,5%
Achalandage (millions)	0,733		0,626	0,656	0,11	17,1%	0,08	11,7%
Ratio d'autofinancement	56,2%		58,6%	63,9%	-2,4%	-4,1%	-7,7%	-12,0%

À la page 51 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2005, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.10.3. Express Le Carrefour

Le service d'autobus Express Le Carrefour est offert entre le terminus Le Carrefour et le terminus Côte-Vertu.

RECETTES

Pour 2004 et 2005, les recettes sont de 0,2 M\$. Pour 2005, les recettes sont en hausse de 0,01 M\$ ou 3,6 % par rapport à la prévision 2004.

DÉPENSES

Pour 2004 et 2005, les dépenses sont respectivement de 0,7 M\$ et 0,8 M\$.

En conservant l'offre de service établie en 2003, l'AMT a cherché à stabiliser son achalandage en 2004. Pour 2005, le maintien du service de l'Express est prévu dans la mesure où le ratio d'autofinancement est acceptable. Malgré un achalandage en deçà des projections, l'Express Le Carrefour offre un service correspondant à une demande spécifique dans ce corridor et à des coûts et un ratio d'autofinancement comparable à d'autres services.

Pour refléter l'inflation, les coûts d'exploitation et de gestion sont en légère hausse de 0,05 M\$ par rapport à la prévision 2004, soit une croissance de 7,0 %.

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

Avec la nouvelle règle de partage, telle qu'expliquée précédemment à la section 1.10.1, les contributions municipales passent de 0,17 M\$ à 0,23 M\$.

Le ratio d'autofinancement est de 29,6 %.

TABLEAU 26 – Revenus et dépenses – Express Le Carrefour

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 VS PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 VS BUD. 2004	
Express Le Carrefour								
Revenus								
Revenus usagers	230	42,4%	222	265	8,0	3,6%	(35,0)	-13,2%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	13	2,4%	13	13	-	0,0%	-	0,0%
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire	14	2,6%	-	-	14,0		14,0	-
Contributions municipales	235	43,4%	172	172	63,0	36,6%	63,0	36,6%
Aide métropolitaine	50	9,2%	50	77	-	0,0%	(27,0)	-35,1%
	542	100,0%	457	527	85,0	18,6%	15,0	2,8%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	776		725	724	51,0	7,0%	52,0	7,2%
	776		725	724	51,0	7,0%	52,0	7,2%
					-			
Déficit d'exploitation	234		268	197	(34,0)	-12,7%	37,0	18,8%
Achalandage (millions)	0,188		0,221	0,235	(0,03)	-15,2%	(0,05)	-20,2%
Ratio d'autofinancement	29,6%		30,6%	36,6%	-1,0%	-3,2%	-7,0%	-19,0%

À la page 52 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2005, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.11. Transport adapté

Selon le programme d'aide, le MTQ subventionne l'AMT à 75 % pour les coûts des services de transport adapté dans la région métropolitaine depuis 1998. En raison du plafonnement des enveloppes approuvées par le MTQ, l'aide est plafonnée, pour 2004 et 2005, à 0,450 M\$, dont 0,300 M\$ pour les sociétés de transport et 0,150 M\$ pour les CIT. Ce projet d'intégration de service du transport adapté dans la région métropolitaine de transport supporte l'intégration des services de transport adapté sur le territoire de la STM, du RTL et de la STL, et l'implantation progressive de l'élargissement de l'intégration aux couronnes en 2004 et 2005. Le coût est de 0,9 M\$ en 2004, et de 1,0 M\$ en 2005, en hausse de 15,7 % par rapport au budget 2004 découlant de la hausse de la demande pour les services de transport adapté.

TABLEAU 27 – Transport adapté, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 vs PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 vs BUD. 2004	
Revenus								
Subvention MTQ - Transport adapté	450	100,0%	400	450	50	+12,5%	0	+0,0%
	450	100,0%	400	450	50	+12,5%	0	+0,0%
Dépenses								
Transport adapté	1 033	100,0%	893	893	140	+15,7%	140	+15,7%
	1 033	100,0%	893	893	140	+15,7%	140	+15,7%
Écart	(583)		(493)	(443)	(90)	+18,3%	(140)	+31,6%

1.12. Aide métropolitaine de base

L'AMT verse aux organismes de transport une aide afin de compenser les services rendus sur le réseau de transport métropolitain par métro ou par autobus. Pour augmenter l'achalandage sur ce réseau, l'aide financière est répartie au prorata des usagers des organismes de transport qui font des déplacements à caractère métropolitain.

Pour 2005, l'aide métropolitaine se répartit de la façon suivante :

- 0,20 \$ par passager du métro d'après le relevé des tourniquets, montant plafonné à 43,7 M\$, soit un niveau équivalent à l'achalandage réel ;
- 0,50 \$ par passager du RTMA à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, montant plafonné à 12,8 M\$, soit un niveau équivalent à l'achalandage réel en tenant compte d'une remise en service de la voie réservée Pie-IX toute l'année en 2005.

Les coûts des comptages nécessaires, soit 0,2 M\$ en 2005, sont ajoutés au montant d'aide métropolitaine versée. Pour les 256 circuits d'autobus du RTMA, l'AMT procède à un comptage en périodes de pointe du matin et du soir, afin de s'assurer d'avoir un décompte précis des passagers à bord des autobus pour trois périodes de l'année (mars/avril, juillet/août et octobre).

Les plafonds de l'aide métropolitaine pour 2005 ont été réduits, passant de 56,9 M\$ en 2004 à 56,5 M\$ au budget de 2005 en raison d'une baisse d'achalandage prévue en 2004 par rapport à 2003 (TABLEAU 28).

Le versement de l'aide métropolitaine a des impacts sur les revenus des organismes de transport (TABLEAU 29).

TABLEAU 28 – Aide métropolitaine, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		2004			PLAFOND 2005 VS PRÉVU 2004		PLAFOND 2005 VS PLAFOND 2004	
	PLAFOND	PRÉVU	PLAFOND	PRÉVU	PRÉVU	ÉCART	% ÉCART	ÉCART	% ÉCART
Métro	43 700	43 680	43 900	43 680	43 880	(180)	-0,4%	(200)	-0,5%
Autobus (RTMA)	12 850	12 804	13 000	12 145	12 975	(125)	-1,0%	(150)	-1,2%
	56 550	56 484	56 900	55 825	56 855	(305)	-0,5%	(350)	-0,6%
Dépenses afférentes	200	200	200	200	200	0	0,0%	0	0,0%
Total	56 750	56 684	57 100	56 025	57 055	(305)	-0,5%	(350)	-0,6%

TABLEAU 29 – Aide métropolitaine de base, par organisme de transport, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005	PRÉVISION 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 vs PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 vs BUD. 2004	
Société de transport de Montréal									
Métro	43 700	43 680	77,3%	43 680	43 880	20	0,0%	(180)	-0,4%
Autobus	5 766	5 745	10,2%	5 171	6 307	595	11,5%	(541)	-8,6%
Total STM	49 466	49 425	87,5%	48 851	50 187	615	1,3%	(721)	-1,4%
Réseau de transport de Longueuil	3 123	3 112	5,5%	3 112	2 944	11	0,4%	179	6,1%
Société de transport de Laval	1 822	1 815	3,2%	1 815	1 734	7	0,4%	88	5,1%
AMT - Express métropolitains	312	311	0,6%	250	299	62	24,8%	13	4,3%
CIT Laurentides (CIT Basses-Laurentides)	61	61	0,1%	61	63	0	0,0%	(2)	-3,2%
CRT Lanaudière (CIT des Moulins)	231	230	0,4%	230	228	1	0,4%	3	1,3%
CRT Lanaudière (CIT Joliette-Métropolitain)	27	27	0,0%	27	37	0	0,0%	(10)	-27,0%
CRT Lanaudière (OMIT Repentigny)	116	116	0,2%	116	68	0	0,0%	48	70,6%
CIT Sorel-Varenes	73	73	0,1%	73	86	0	0,0%	(13)	-15,1%
OMIT Sainte-Julie	108	108	0,2%	108	104	0	0,0%	4	3,8%
RTL (OMIT Saint-Bruno-de-Montarville)	46	46	0,1%	46	59	0	0,0%	(13)	-22,0%
CIT Vallée-du-Richelieu	85	85	0,2%	85	82	0	0,0%	3	3,7%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	188	187	0,3%	187	165	1	0,5%	23	13,9%
CIT Le Richelain	298	297	0,5%	297	255	1	0,3%	43	16,9%
CIT Roussillon	155	154	0,3%	130	148	25	19,2%	7	4,7%
CIT Haut-Saint-Laurent	49	49	0,1%	49	50	0	0,0%	(1)	-2,0%
CIT Sud-Ouest	390	388	0,7%	388	346	2	0,5%	44	12,7%
	56 550	56 484	100,0%	55 825	56 855	725	1,3%	(305)	-0,5%

1.13. Soutien au développement

Le soutien au développement pour 2005 totalise 2,9 M\$ comparativement à 2,6 M\$ au budget 2004, soit une hausse de 0,3 M\$ (TABLEAU 30). Cette aide finance notamment les projets suivants :

Service d'information à la clientèle

Les services métropolitains d'information à la clientèle convergent autour du portail Internet de l'AMT, du système téléphonique AlloTRAM étroitement relié au centre d'appels de l'AMT et du système métropolitain de numérotation et d'harmonisation des panneaux d'arrêts d'autobus. Pour 2005, les actions planifiées portent sur la consolidation de ces services et sur leur arrimage avec ceux des autres sociétés de transport.

Nouveaux produits tarifaires

- service d'abonnement annuel :

À la suite de l'évaluation positive du projet-pilote, le service d'abonnement annuel aux titres de transport en commun pour les employés du MTQ se poursuivra en 2005. Ce service clé en main pour l'employeur permet aux employés de se procurer 12 titres de transport en commun pour le prix de 11 avec paiement retenu sur la paie.

- service d'abonnement postal :

Compte tenu de l'adhésion de près de 1 500 clients, ce service d'abonnement postal se poursuit en 2005, avec comme objectif d'atteindre plus de 2 000 abonnés.

Gestion de la demande

- programme allégo :

Depuis plus de quatre ans, l'AMT agit comme mandataire du MTQ et encadre le déploiement de la démarche allégo dans la région de Montréal. Ce programme rend disponible et fait la promotion sur les lieux de travail et d'études des choix de transports collectifs à la fois accessibles, rapides et attrayants et compétitifs à l'automobile en solo. Pour 2005, l'AMT entend publiciser et développer davantage la demande allégo auprès des employeurs et des maisons d'enseignement supérieur et collégial.

- politique d'intermodalité vélo/taxi/TC :

L'AMT poursuit le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs par l'ajout notamment du nombre de stationnements pour vélos aux équipements métropolitains, de supports à vélos sur les autobus et les taxis, du transport des vélos à bord de certaines lignes de trains de banlieue et de parcs de vélos en libre-service.

Promotion des transports collectifs

- campagne sociétale de promotion des transports collectifs :

Depuis plusieurs années, les organismes de transport unissent leurs efforts pour mener une campagne annuelle de promotion des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal. Puisque l'impact de la publicité sur les modifications des comportements dépend de la répétition des messages, les organismes de transport poursuivent leurs efforts de promotion en 2005.

- campagnes de publicité ciblées pour les services offerts par l'AMT :

En 2005, des campagnes de publicité sont prévues afin notamment de sensibiliser au respect des voies réservées et de promouvoir les stationnements incitatifs, les express métropolitains et les trains de banlieue ainsi que la vente des TRAM dans le cadre de divers partenariats.

- Journée « En ville, sans ma voiture ! » au centre-ville de Montréal :

Suite au succès de la journée « En ville, sans ma voiture ! », l'événement sera répété en 2005 pour sensibiliser la population aux enjeux du transport et de la qualité de la vie urbaine.

TABLEAU 30 – Soutien au développement, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 vs PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 vs BUD. 2004	
Soutien au développement	2 900	100,0%	2 900	2 600	0	0,0%	300	+11,5%

1.14. Dépenses de fonctionnement

Pour 2005, les dépenses de fonctionnement de l'AMT sont estimées à 5,5 M\$, soit environ 2,3 % du budget d'exploitation. Ces prévisions tiennent compte des augmentations salariales pour 2005 (représentant 53 % de la hausse des frais de fonctionnement), soit 2,0 % d'augmentation statutaire, si autorisé, et une augmentation au mérite dont le total des augmentations ne peut excéder 3 % de la masse salariale de l'AMT. Les prévisions tiennent compte également de l'ajout de trois postes de niveau supérieur afin notamment de donner suite aux engagements souscrits par l'AMT lors du dépôt du rapport de la Vérificatrice générale du Québec en juin 2004.

TABLEAU 31 – Dépenses de fonctionnement de l'AMT, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET		PRÉVISION	BUDGET	ÉCART		ÉCART	
	2005				2004	BUD. 2005 vs PRÉ. 2004		BUD. 2005 vs BUD. 2004
Rémunération et avantages sociaux								
Rémunération du personnel	2 942	53,5%	2 665	2 373	277	+10,4%	569	+24,0%
Avantages sociaux	465	8,5%	440	437	25	+5,7%	28	+6,4%
	3 407	61,9%	3 105	2 810	302	+9,7%	597	+21,2%
Autres dépenses de fonctionnement								
Honoraires professionnels	517	9,4%	588	500	(71)	-12,1%	17	+3,4%
Promotion, publicité et information à la clientèle	400	7,3%	400	400	0	+0,0%	0	+0,0%
Loyer et améliorations locatives	340	6,2%	310	300	30	+9,7%	40	+13,3%
Immobilisations (mobilier et équipements)	150	2,7%	150	150	0	+0,0%	0	+0,0%
Autres dépenses (note)	686	12,5%	647	540	39	+6,0%	146	+27,0%
	2 093	38,1%	2 095	1 890	(2)	-0,1%	203	+10,7%
Total	5 500	100,0%	5 200	4 700	300	+5,8%	800	+17,0%

Note : Les autres dépenses comprennent entre autres les frais d'assurances, les fournitures de bureau, les frais de formation, les frais de déplacement et de représentation. Le montant budgétisé en 2005 de 0,7 M\$ représente un montant équivalent à celui de 2003.

1.15. Autres postes

Les autres postes comprennent les revenus d'intérêts, les revenus commerciaux, les frais d'administration de la SAAQ ainsi que le montant pour éventualités qui est affecté à un fonds de réserve (TABLEAU 32).

TABLEAU 32 – Autres postes budgétaires, 2004-2005

(en milliers \$)	BUDGET 2005		PRÉVISION 2004	BUDGET 2004	ÉCART BUD. 2005 VS PRÉ. 2004		ÉCART BUD. 2005 VS BUD. 2004	
Revenus								
Revenus commerciaux et autres	1 000	100,0%	800	800	200	+25,0%	200	+25,0%
	1 000	100,0%	800	800	200	+25,0%	200	+25,0%
Dépenses								
Réserve pour éventualités	1 000	42,1%	1 000	1 000	0	+0,0%	0	+0,0%
Frais de gestion SAAQ et autres dépenses	1 375	57,9%	1 990	1 530	(615)	-30,9%	(155)	-10,1%
	2 375	100,0%	2 990	2 530	(615)	-20,6%	(155)	-6,1%
Écart	(1 375)		(2 190)	(1 730)	815	-37,2%	355	-20,5%

2. INDICATEURS DE PERFORMANCE

2.1. Synthèse de la performance

TABLEAU 33 – Synthèse de la performance

	BUDGET 2005	PRÉVISION 2004	BUDGET 2004
INDICATEURS D'ACHALANDAGE			
Variation de l'achalandage sur les réseaux des AOT	0%	-0,4%	-1,5%
Métro	0%	-0,2%	-1,5%
Trains de banlieue	0%	+3,5%	+1,2%
Locaux - autobus	0%	-0,5%	-1,5%
Variations des ventes de titres	0%	+0,3%	
TRAM 1	0%	+7,6%	-1,5%
TRAM 2	0%	+4,4%	-1,5%
TRAM 3	0%	-3,0%	-1,5%
TRAM 4 à 8	0%	+5,6%	0%
Utilisation des stationnements incitatifs			
Trains de banlieue	90%	90%	87%
Équipements métropolitains	77%	75%	75%
INDICATEURS FINANCIERS			
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	44,7%	44,1%	41,6%
Ratio d'autofinancement des express métropolitains	48,8%	50,4%	55,8%
Coûts d'exploitation par usager des équipements métropolitains	0,16 \$	0,15 \$	0,15 \$
Obtention de revenus de sources commerciales	1,0 M\$	0,8 M\$	0,8 M\$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Degré de satisfaction des clientèles servies par l'AMT			
- pour les trains de banlieue	95%	95%	95%
- pour les équipements métropolitains	77%	77%	75%
Taux de ponctualité des trains de banlieue	98%	98%	98%

2.2. Évolution des remises gouvernementales, 1996-2005

TABLEAU 34 – Évolution des remises gouvernementales en provenance des automobilistes, 1996-2005

(en millions \$)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 B	2004 P	2005 B
Droit sur l'immatriculation	39,9	40,4	41,6	42,2	43,5	43,8	45,4	47,7	48,8	48,6	49,3
Taxe sur l'essence	43,2	46,1	44,9	44,6	44,4	43,2	46,3	50,5	50,7	50,1	50,5
Moins facture SAAQ	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)
Total	82,3	85,7	85,7	86,0	87,0	86,1	90,8	97,2	98,5	97,7	98,8

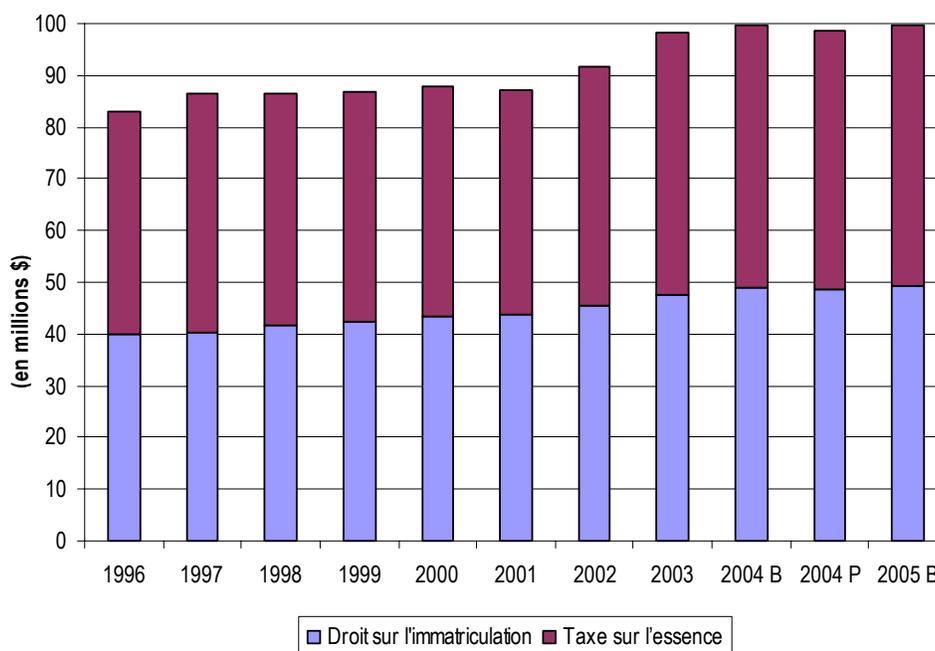


FIGURE 6– Évolution des remises gouvernementales de 1996-2005

2.3. Achalandage des réseaux des organismes de transport de la région métropolitaine, 1996-2005

TABLEAU 35 – Achalandage des réseaux des organismes de transport de la région métropolitaine, 1996-2005

	1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		Résultats 2003		Prévision AMT 2004		Objectif 2005	
	AMT-Train	6 939 000		8 125 000	17,1%	10 024 000	23,4%	11 041 000	10,1%	11 992 000	8,6%	12 196 000	1,7%	12 879 000	5,6%	13 911 000	8,0%	14 400 000	3,5%	↓ 0,0% ↑
AMT-Bus					57 000		257 000		406 000	58,0%	637 000	56,9%	745 000	17,0%	765 000	2,7%	847 000	10,7%		
STM	337 000 000	339 700 000	0,8%	340 300 000	0,2%	342 300 000	0,6%	347 800 000	1,6%	354 900 000	2,0%	363 900 000	2,3%	363 186 000	0,0%	360 485 000	-0,8%			
Méto	194 000 000	195 300 000	0,7%	202 700 000	3,8%	205 949 000	1,6%	209 404 000	1,7%	214 629 000	2,5%	219 231 000	2,1%	218 794 000	-0,2%	218 398 000	-0,2%			
STL	15 955 000	16 284 000	2,1%	16 581 000	1,8%	16 352 000	-1,4%	16 823 000	2,9%	17 663 000	5,0%	17 870 000	1,2%	18 597 000	4,1%	18 539 000	-0,3%			
RTL	26 821 000	26 990 000	0,6%	27 510 000	1,9%	28 350 000	3,1%	29 004 000	2,3%	30 427 000	4,9%	30 114 000	-1,0%	30 376 000	0,9%	30 183 000	-0,6%			
OMIT	11 909 000	12 178 000	2,3%	12 452 000	2,2%	13 244 000	6,4%	14 102 000	6,5%	14 737 000	4,5%	14 638 000	-0,7%	14 931 000	2,0%	15 528 000	4,0%			
Total	398 624 000	403 277 000	1,2%	406 924 000	0,9%	411 544 000	1,1%	420 127 000	2,1%	430 560 000	2,5%	439 432 000	2,1%	441 809 000	0,5%	439 982 000	-0,4%	439 982 000	0,0%	

Sources AOT de la région métropolitaine
Note L'AMT a révisé en 2002 l'historique des données d'achalandage afin d'intégrer les ajustements apportés à ces dernières par les AOT de la région métropolitaine et pour intégrer l'achalandage des AOT qui se sont ajoutées au territoire de l'AMT suite à son élargissement, incluant Saint-Jérôme. Ces données peuvent donc différer de l'historique déjà publié.

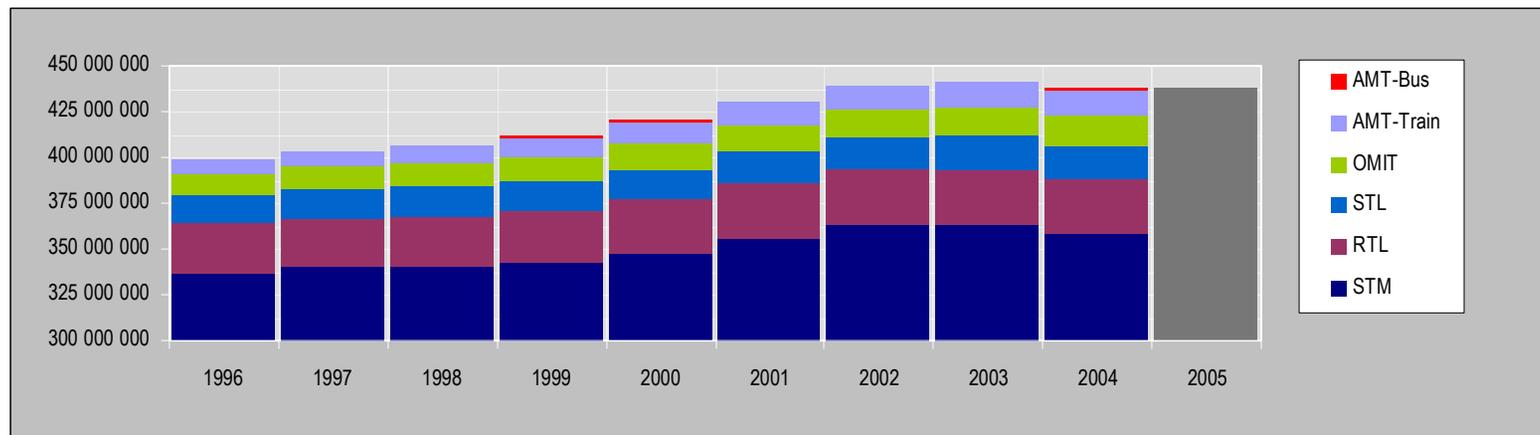


FIGURE 7 – Achalandage des réseaux des organismes de transport de la région métropolitaine, 1996-2005

2.4. Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2005

TABLEAU 36 – Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2005

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 B	2004 P	2005 B
Titres mensuels TRAM	[Bar chart showing monthly ticket sales for TRAM from 1996 to 2005]										
Ventes	541 288	577 107	638 382	672 562	730 115	814 016	823 299	920 969	901 953	916 239	916 239
Recettes	39 800 000 \$	38 000 000 \$	42 300 000 \$	47 206 000 \$	51 771 000 \$	59 800 000 \$	62 930 000 \$	71 074 000 \$	77 236 000 \$	78 421 000 \$	81 582 000 \$

Ventes et recettes

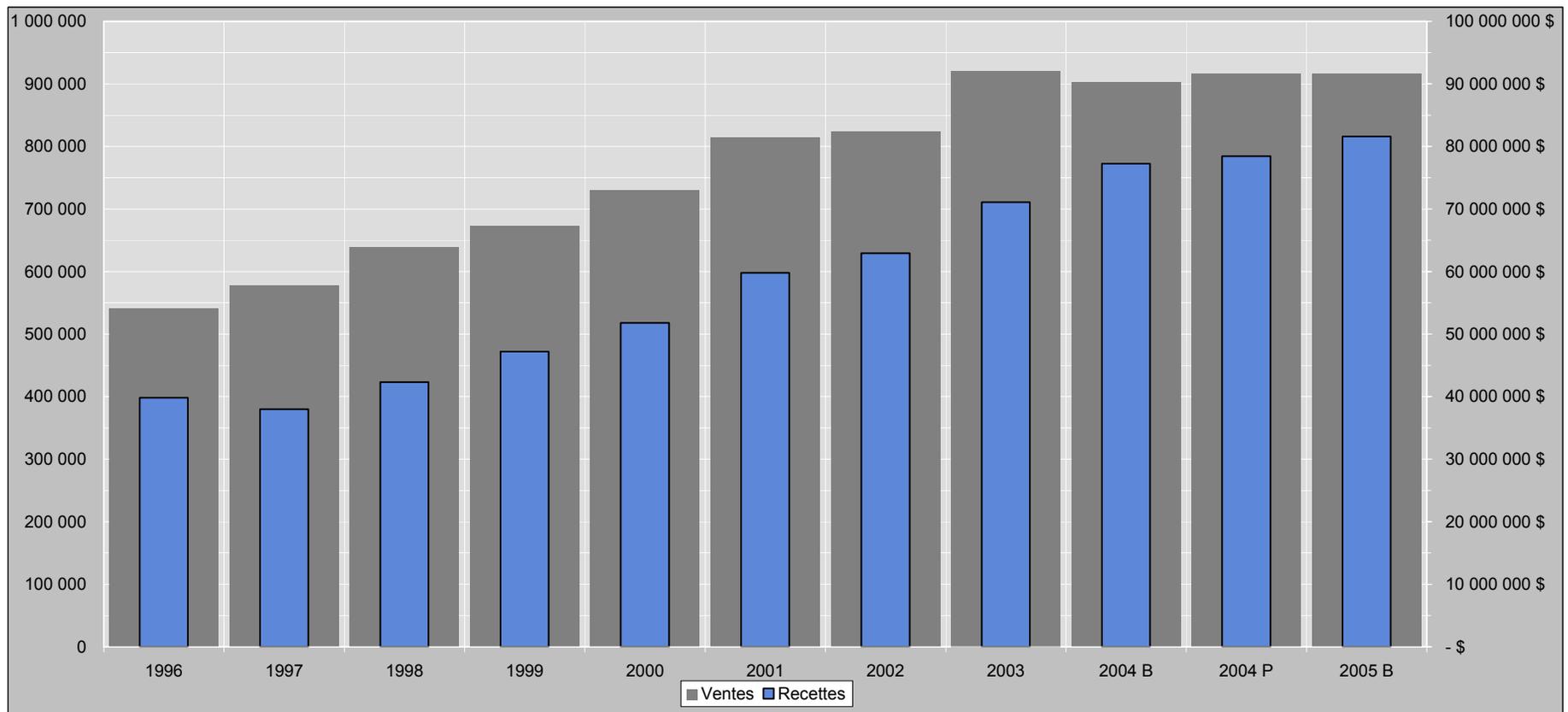


FIGURE 8 – ÉVOLUTION DES RECETTES MÉTROPOLITAINES, 1996-2005

2.5. Évolution de la répartition des recettes métropolitaines, 1999-2005

TABLEAU 37 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines, 1999-2005

(en milliers de \$)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 B	2004 P	2005 B
Partage des recettes											
STM				17 568	18 545	20 156	20 978	23 069	24 781	25 011	26 136
RTL				12 058	12 738	11 831	12 181	12 524	13 571	13 278	13 859
STL				7 012	7 282	6 650	6 865	7 130	7 794	7 462	7 789
OMIT				6 050	6 568	7 038	7 814	8 284	8 561	9 405	9 662
AMT				4 518	6 638	14 079	15 092	20 067	22 529	23 265	24 136
Total				47 206	51 771	59 754	62 930	71 074	77 236	78 421	81 582

Recettes tarifaires métropolitaines par AOT (en milliers de \$)

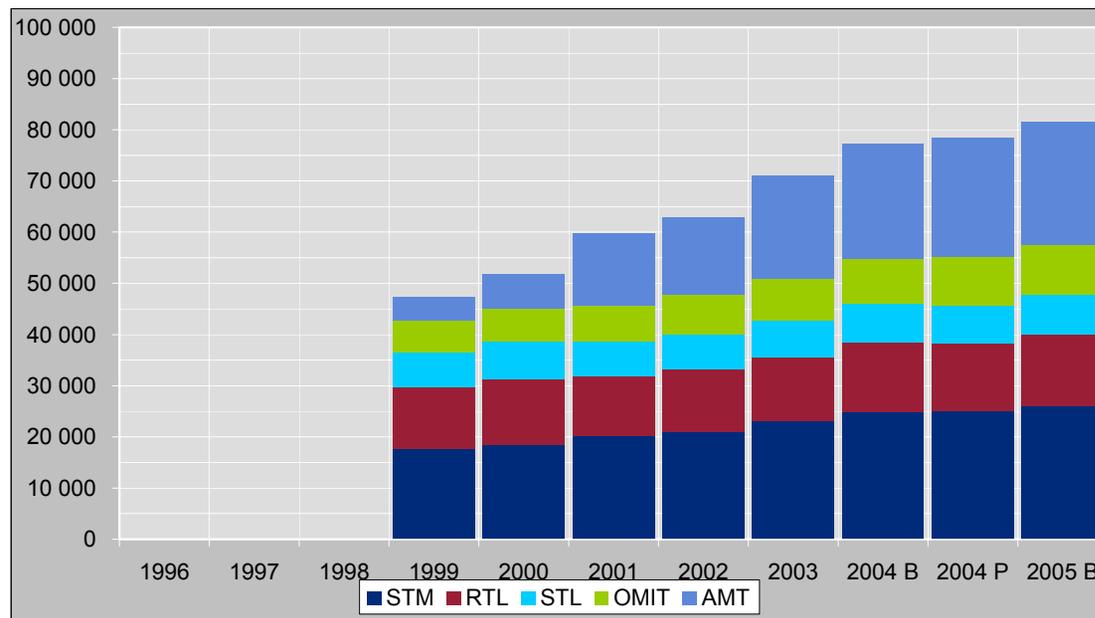


FIGURE 9 – ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES RECETTES MÉTROPOLITAINES, 1999-2005

2.6. Évolution des ventes de titres de transport métropolitain

TABLEAU 38 – Évolution des ventes de titres de transport métropolitain

Titre tarifaire	1996 (réel)	1997 (réel)	1998 (réel)	1999 (réel)	2000 (réel)	2001 (réel)	2002 (réel)	2003 (réel)	2004 (budget)	2004 (prévision)	2005 (budget)
Titre ordinaire											
TRAM 1								39 253	34 697	38 471	38 471
TRAM 2T et 2		62 930	75 127	79 105	78 527	108 071	112 090	120 602	117 274	125 767	125 767
TRAM 3T et 3	430 574	398 209	403 936	402 723	376 565	386 450	381 182	396 580	390 469	385 019	385 019
TRAM 4			1 201	3 364	3 385	3 536	3 304	4 031	4 061	4 224	4 224
TRAM 5			24 730	60 132	62 935	74 180	79 150	91 192	91 442	97 803	97 803
TRAM 6T et 6			3 792	9 462	10 535	12 735	13 916	18 399	19 061	18 647	18 647
TRAM 7			182	276	402	445	567	1 025	994	1 272	1 272
TRAM 8			543	1 404	1 727	1 999	2 099	2 338	2 307	2 682	2 682
Sous-total :	430 574	461 139	509 511	556 466	534 076	587 416	592 308	673 420	660 305	673 885	673 885
Titre											
TRAM 1								1 292	1 110	1 786	1 786
TRAM 2T et 2					10 372	15 087	13 969	14 199	13 515	14 674	14 674
TRAM 3T et 3					52 567	71 952	76 450	77 628	75 770	74 092	74 092
TRAM 4					885	1 165	1 289	1 436	1 496	1 232	1 232
TRAM 5					16 203	22 690	24 102	25 274	25 296	25 814	25 814
TRAM 6T et 6					2 882	4 180	4 709	5 020	5 011	4 811	4 811
TRAM 7					28	60	93	226	251	393	393
TRAM 8					176	319	330	381	399	456	456
Sous-total :	0	0	0	0	83 113	115 453	120 942	125 456	122 848	123 258	123 258
Titre réduit											
TRAM 1								6 325	5 508	6 987	6 987
TRAM 2T et 2		8 909	11 273	11 822	13 135	15 156	16 644	18 314	17 812	18 816	18 816
TRAM 3T et 3	110 714	107 059	91 689	84 113	78 338	74 540	70 897	71 503	69 836	67 610	67 610
TRAM 4			492	989	911	957	1 005	1 185	1 201	1 250	1 250
TRAM 5			6 745	14 917	16 087	15 672	16 722	19 261	19 125	19 352	19 352
TRAM 6T et 6			18 576	4 076	4 219	4 554	4 527	5 082	4 867	4 598	4 598
TRAM 7			32	36	68	53	49	148	190	195	195
TRAM 8			64	143	168	215	205	275	261	288	288
Sous-total :	110 714	115 968	128 871	116 096	112 926	111 147	110 049	122 093	118 800	119 096	119 096
Total	541 288	577 107	638 382	672 562	730 115	814 016	823 299	920 969	901 953	916 239	916 239

2.7. Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2005

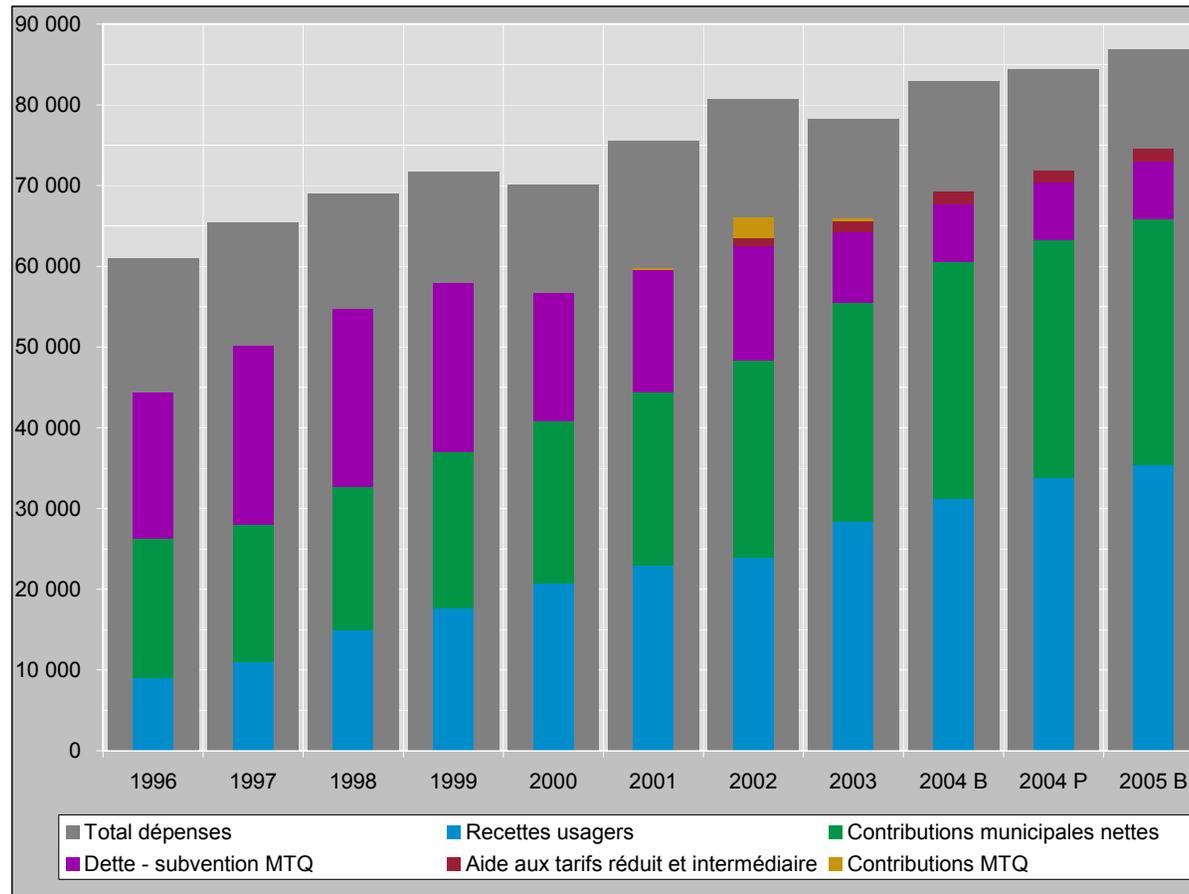
TABLEAU 39 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2005

(milliers \$)

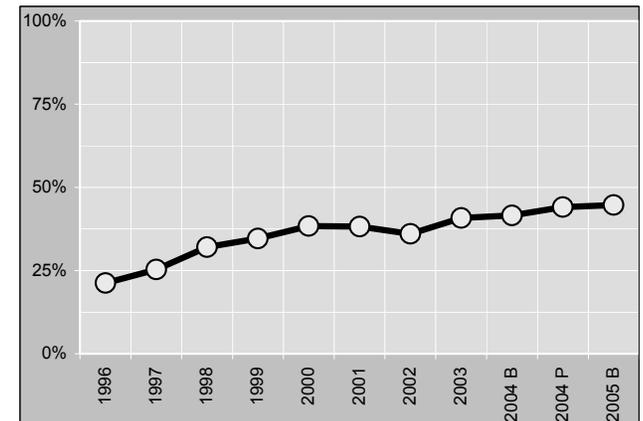
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 B	2004 P	2005 B
Trains de banlieue											
Revenus											
Recettes usagers	9 116	10 947	15 018	17 616	20 807	22 980	23 965	28 396	31 258	33 765	35 342
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	0	0	0	0	0	0	930	1 380	1 496	1 439	1 501
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire											49
Contributions municipales nettes	17 136	17 007	17 674	19 443	19 995	21 407	24 358	27 176	29 306	29 465	30 505
Contributions MTQ	0	0	0	0	0	147	2 497	267	0	0	0
Dette - subvention MTQ	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	8 624	7 125	7 125	7 122
Total revenus	44 354	50 098	54 685	57 883	56 693	59 786	65 971	65 843	69 185	71 794	74 519
Dépenses											
Dette	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	8 624	7 125	7 125	7 122
Dépenses	42 841	43 242	46 904	50 889	54 240	60 195	66 477	69 593	75 793	77 220	79 713
Total dépenses	60 943	65 386	68 897	71 713	70 131	75 447	80 698	78 217	82 918	84 345	86 835
Indicateurs											
Achalandage	6 940 000	8 332 000	10 145 000	11 041 255	11 992 394	12 195 800	12 879 000	13 910 730	14 428 122	14 442 900	14 444 200
Ratio d'autofinancement	21%	25%	32%	35%	38%	38%	36%	41%	42%	44%	45%

2.7 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2005 (suite)

Revenus et dépenses



Ratio d'autofinancement



Achalantage annuel

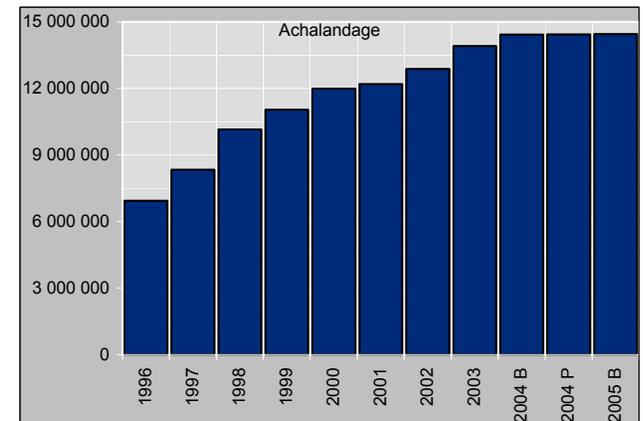


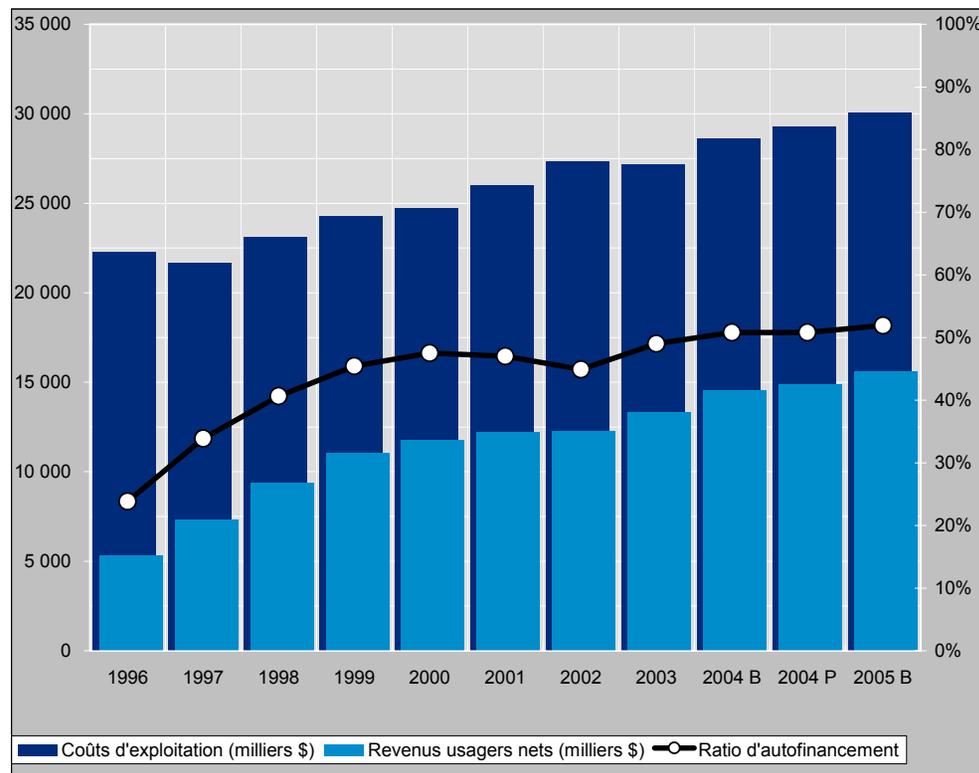
FIGURE 10 – REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, 1996-2005

2.7.1. Indicateurs de performance - Ligne Deux-Montagnes

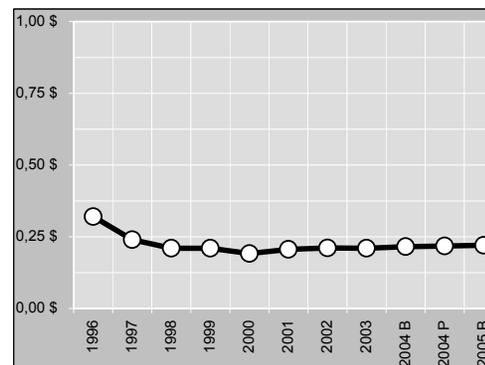
Tableau 40 – Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes

LIGNE INDICATEUR	BUDGET PRÉVISION BUDGET										
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 B	2004 P	2005 B
Deux-Montagnes											
Coûts d'exploitation (milliers \$)	22 277 \$	21 669 \$	23 096 \$	24 282 \$	24 709 \$	25 970 \$	27 318 \$	27 154 \$	28 630 \$	29 286 \$	30 045 \$
Achalandage annuel	4 033 000	5 172 000	6 423 000	6 791 217	7 219 607	7 023 300	7 232 800	7 456 119	7 417 612	7 515 200	7 615 000
Revenus usagers nets (milliers \$)	5 308 \$	7 341 \$	9 389 \$	11 032 \$	11 737 \$	12 213 \$	12 262 \$	13 311 \$	14 549 \$	14 874 \$	15 600 \$
Ratio d'autofinancement	23,83%	33,88%	40,65%	45,43%	47,50%	47,03%	44,89%	49,02%	50,82%	50,79%	51,92%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,32 \$	0,24 \$	0,21 \$	0,21 \$	0,19 \$	0,21 \$	0,21 \$	0,21 \$	0,22 \$	0,22 \$	0,22 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

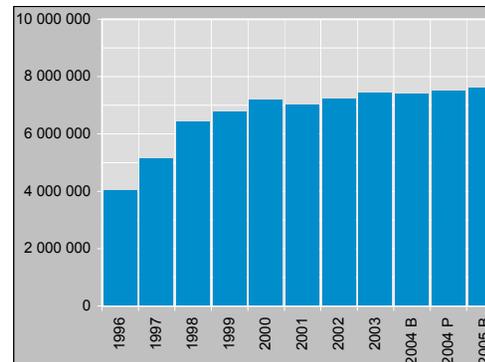


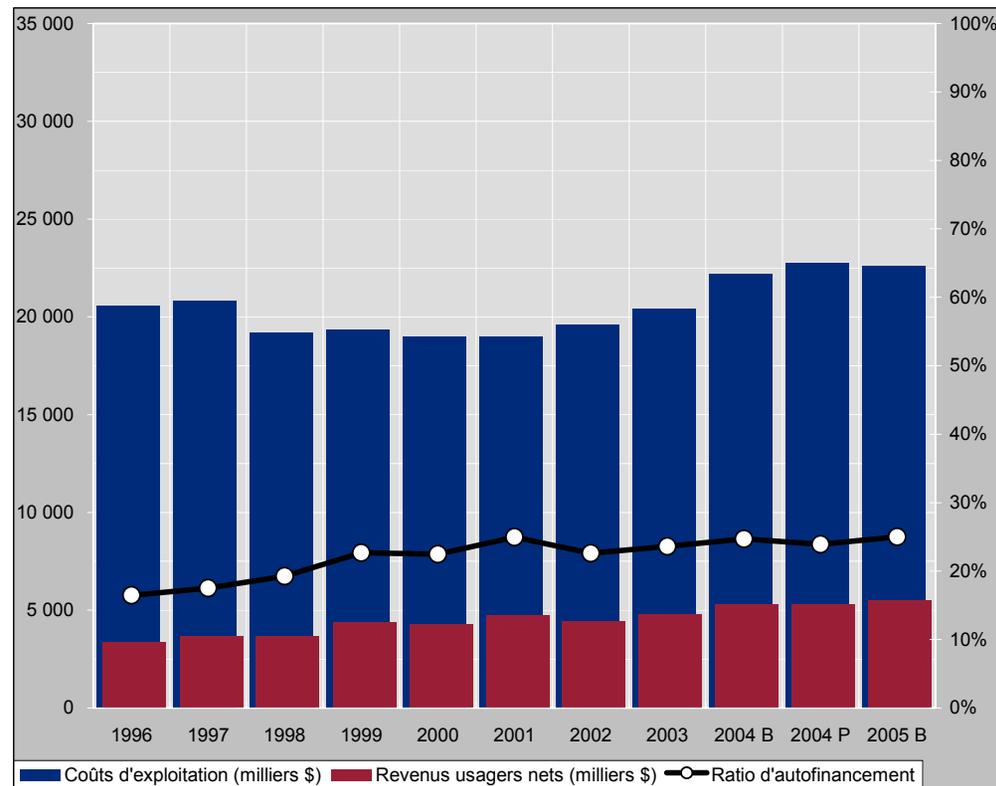
FIGURE 11 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – LIGNE DEUX-MONTAGNES

2.7.2. Indicateurs de performance - Ligne Dorion-Rigaud

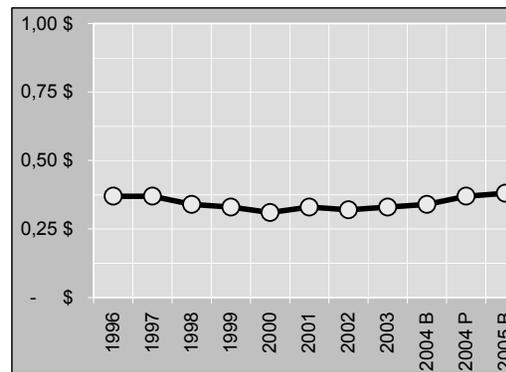
Tableau 41 – Indicateurs de performance – Ligne Dorion-Rigaud

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	BUDGET 2004 B	PRÉVISION 2004 P	BUDGET 2005 B
Dorion - Rigaud											
Coûts d'exploitation (milliers \$)	20 564 \$	20 843 \$	19 184 \$	19 358 \$	18 990 \$	18 976 \$	19 603 \$	20 410 \$	22 187 \$	22 755 \$	22 631 \$
Achalandage annuel	2 907 000	2 908 000	2 932 000	3 045 248	3 029 537	3 137 200	3 039 400	3 092 641	3 278 730	3 086 900	2 950 000
Revenus usagers nets (milliers \$)	3 380 \$	3 653 \$	3 693 \$	4 387 \$	4 265 \$	4 740 \$	4 432 \$	4 820 \$	5 325 \$	5 297 \$	5 506 \$
Ratio d'autofinancement	16,44%	17,53%	19,25%	22,66%	22,46%	24,98%	22,61%	23,62%	24,70%	23,90%	25,00%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,37 \$	0,37 \$	0,34 \$	0,33 \$	0,31 \$	0,33 \$	0,32 \$	0,33 \$	0,34 \$	0,37 \$	0,38 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

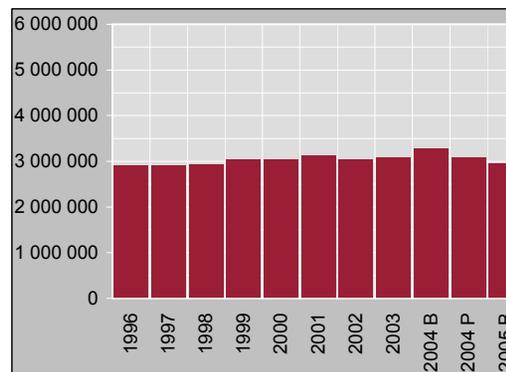


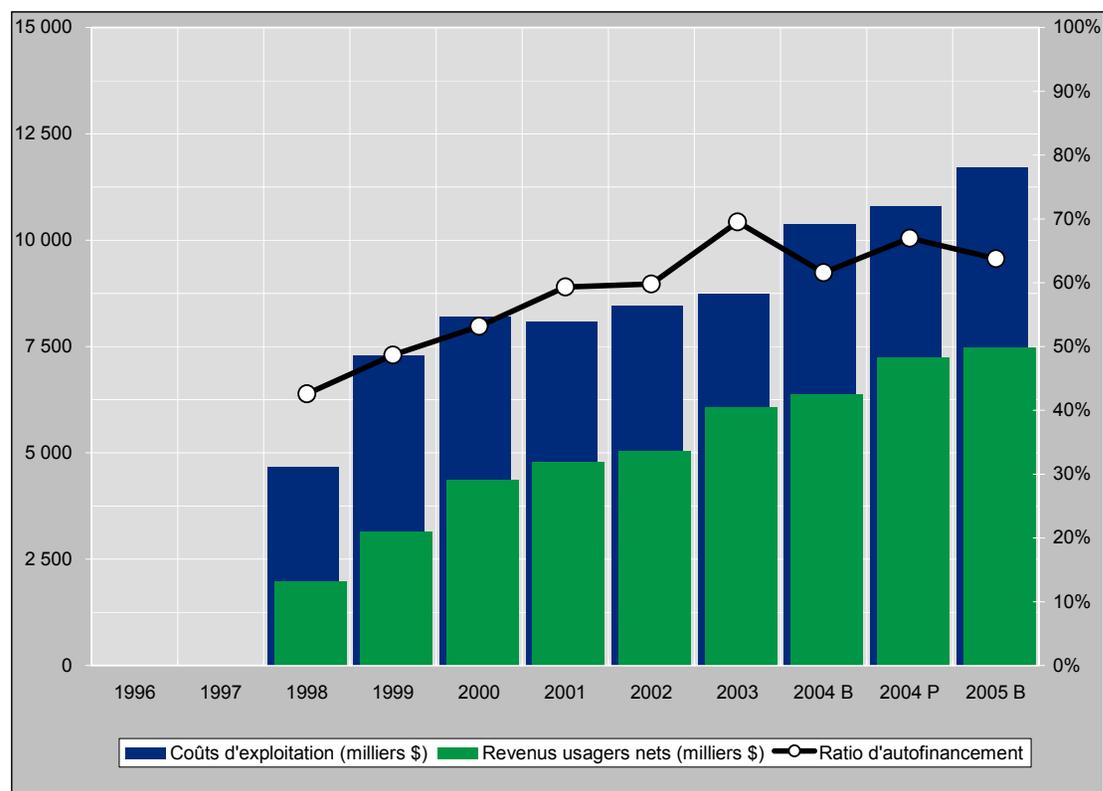
FIGURE 12 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – LIGNE DORION-RIGAUD

2.7.3. Indicateurs de performance - Ligne Blainville

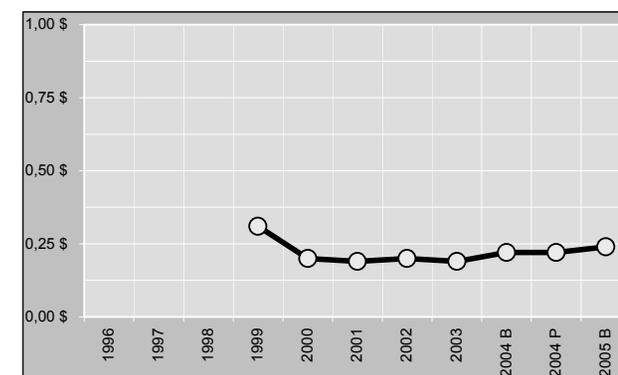
TABLEAU 42 – Indicateurs de performance – Ligne Blainville

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	BUDGET 2004 B	PRÉVISION 2004 P	BUDGET 2005 B
Blainville											
Coûts d'exploitation (milliers \$)			4 666 \$	7 283 \$	8 188 \$	8 079 \$	8 445 \$	8 735 \$	10 376 \$	10 803 \$	11 717 \$
Achalandage annuel			790 000	1 204 790	1 611 430	1 715 700	1 723 100	1 954 870	1 962 780	2 047 800	2 048 000
Revenus usagers nets (milliers \$)			1 986 \$	3 153 \$	4 354 \$	4 793 \$	5 048 \$	6 073 \$	6 388 \$	7 234 \$	7 470 \$
Ratio d'autofinancement			42,57%	48,66%	53,17%	59,33%	59,78%	69,52%	61,57%	66,96%	63,75%
Coûts d'exploitation par pass-km				0,31 \$	0,20 \$	0,19 \$	0,20 \$	0,19 \$	0,22 \$	0,22 \$	0,24 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

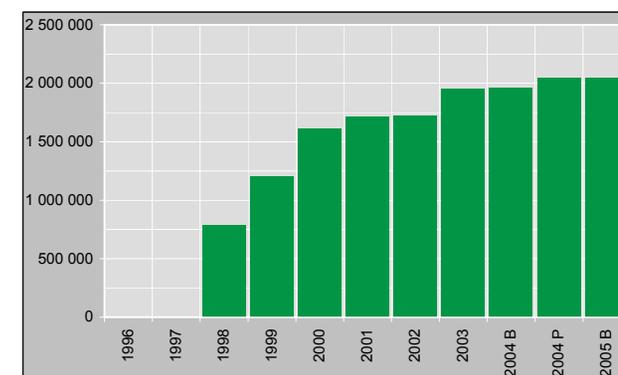


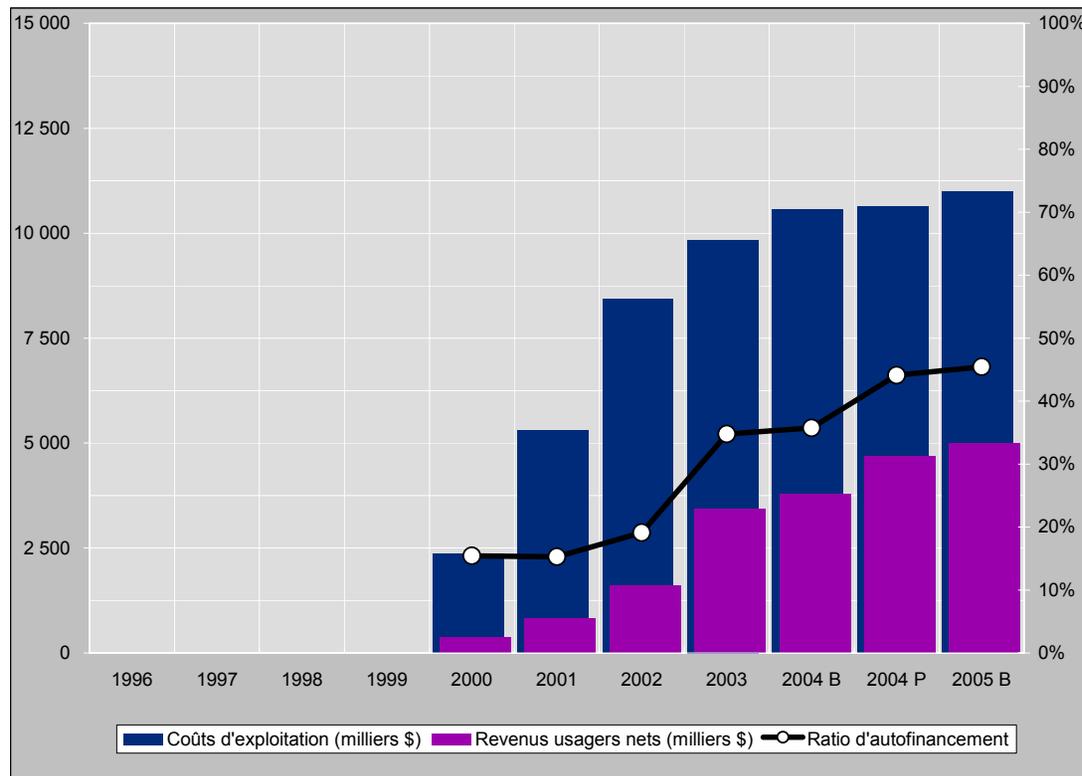
FIGURE 13 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – LIGNE BLAINVILLE

2.7.4. Indicateurs de performance - Ligne Mont-Saint-Hilaire

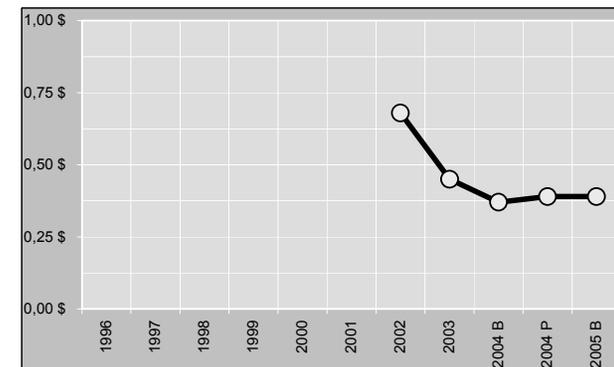
Tableau 43 – Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	BUDGET 2004 B	PRÉVISION 2004 P	BUDGET 2005 B
Mont-Saint-Hilaire											
Coûts d'exploitation (milliers \$)					2 353 \$	5 294 \$	8 421 \$	9 839 \$	10 570 \$	10 626 \$	10 990 \$
Achalandage annuel					131 820	263 300	656 500	1 040 540	1 349 000	1 296 700	1 331 200
Revenus usagers nets (milliers \$)					363 \$	808 \$	1 610 \$	3 422 \$	3 778 \$	4 686 \$	4 994 \$
Ratio d'autofinancement					15,41%	15,26%	19,12%	34,78%	35,74%	44,10%	45,44%
Coûts d'exploitation par pass-km							0,68 \$	0,45 \$	0,37 \$	0,39 \$	0,39 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

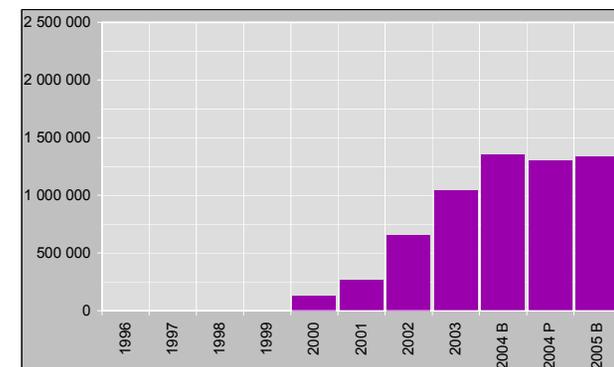


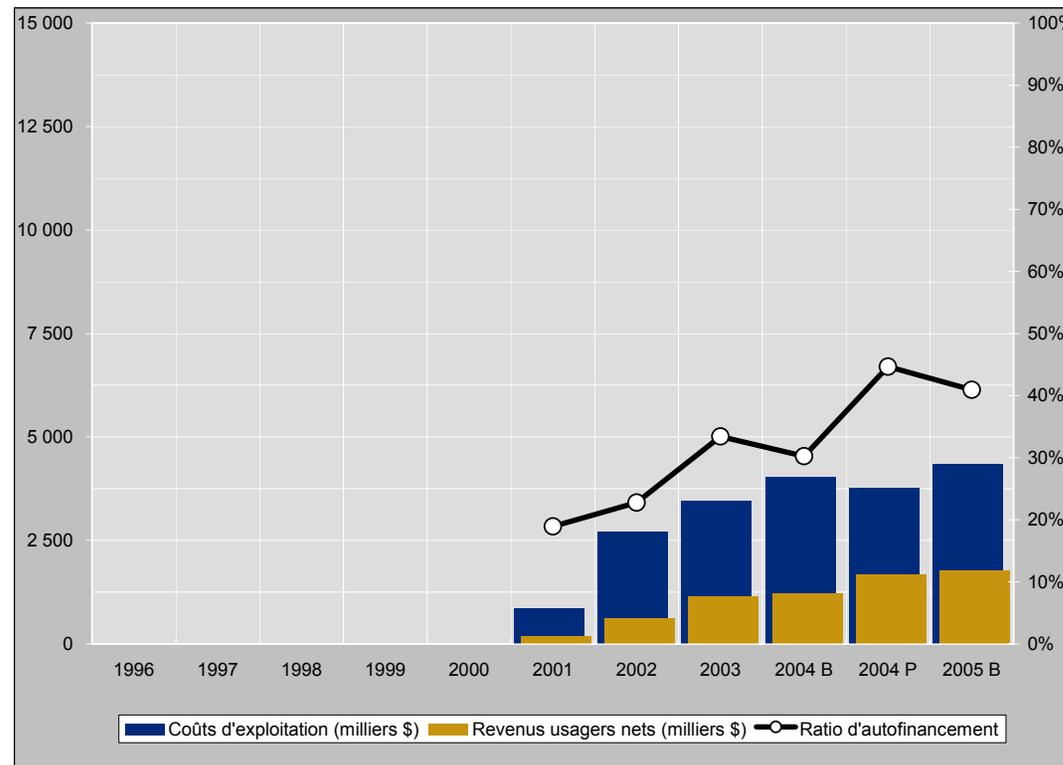
FIGURE 14 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – LIGNE MONT-SAINT-HILAIRE

2.7.5. Indicateurs de performance - Ligne Delson

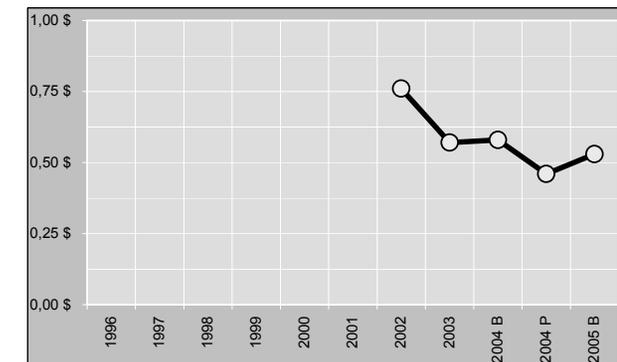
TABLEAU 44 – Indicateurs de performance – Ligne Delson

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	BUDGET 2004 B	PRÉVISION 2004 P	BUDGET 2005 B
Delson											
Coûts d'exploitation (milliers \$)						866 \$	2 692 \$	3 455 \$	4 030 \$	3 750 \$	4 330 \$
Achalandage annuel						56 300	227 200	366 560	420 000	496 300	500 000
Revenus usagers nets (milliers \$)						164 \$	613 \$	1 154 \$	1 218 \$	1 674 \$	1 772 \$
Ratio d'autofinancement						18,94%	22,77%	33,40%	30,22%	44,64%	40,92%
Coûts d'exploitation par pass-km							0,76 \$	0,57 \$	0,58 \$	0,46 \$	0,53 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

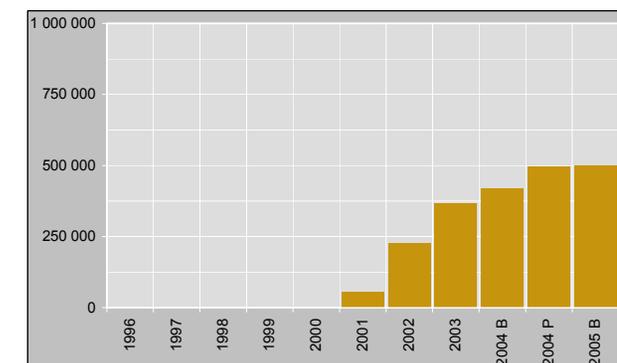


FIGURE 15 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – LIGNE DELSON

2.8. Évolution des revenus totaux et des dépenses des express métropolitains, 1996-2005

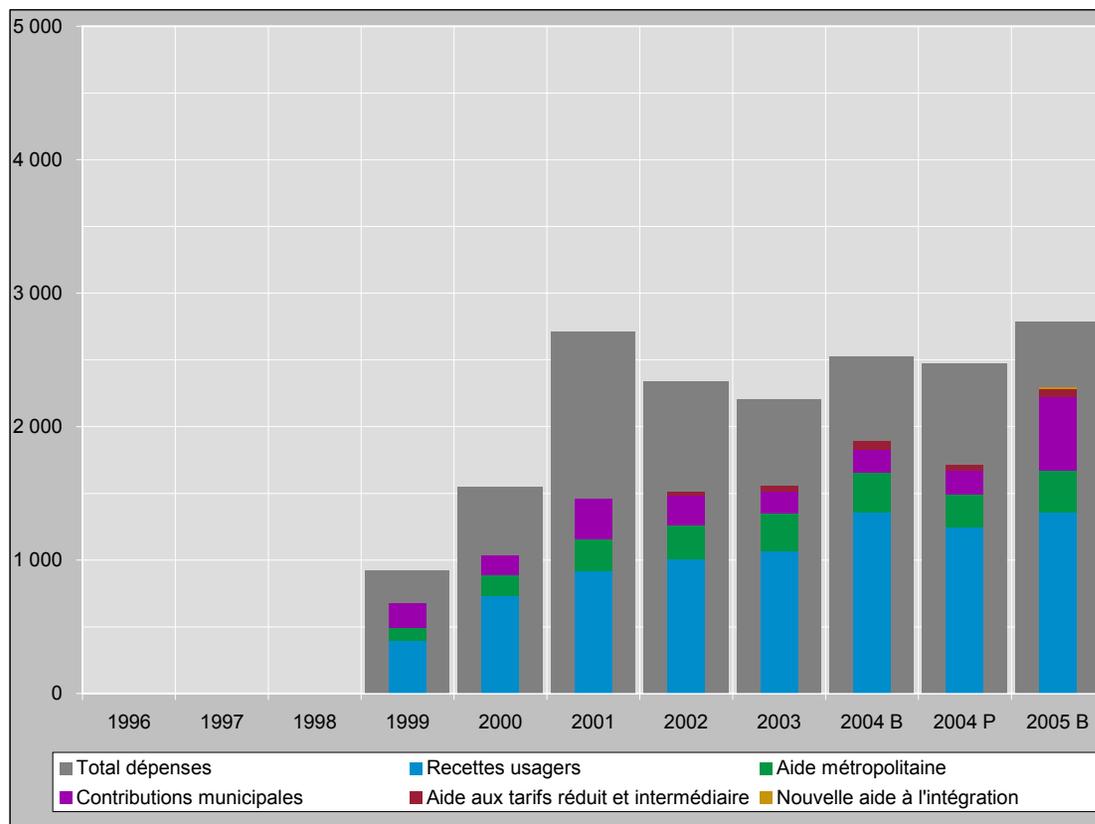
TABLEAU 45 – Évolution des revenus totaux et des dépenses des express métropolitains, 1996-2005

(milliers \$)

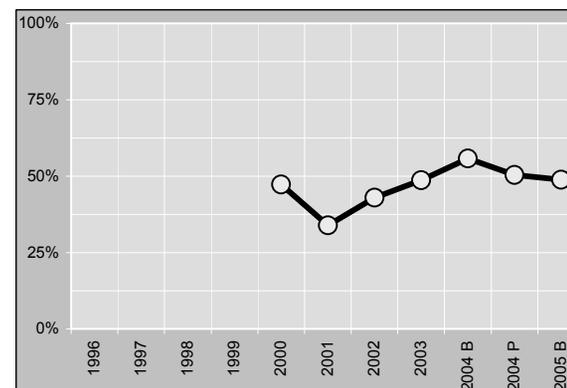
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 B	2004 P	2005 B
Express métropolitains											
Revenus											
Recettes usagers				394	733	919	1 005	1 072	1 357	1 247	1 358
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire							23	38	65	43	57
Aide métropolitaine				100	158	240	258	277	299	250	311
Nouvelle aide à l'intégration											14
Contributions municipales				180	145	300	222	167	172	172	557
Total revenus				674	1 036	1 459	1 508	1 554	1 893	1 712	2 297
Dépenses											
Dépenses				918	1 550	2 711	2 338	2 201	2 523	2 474	2 783
Total dépenses				918	1 550	2 711	2 338	2 201	2 523	2 474	2 783
Indicateurs											
Achalandage				256 477	408 086	637 199	744 602	764 604	891 000	847 000	921 000
Ratio d'autofinancement					47,3%	33,9%	43,0%	48,7%	55,8%	50,4%	48,8%

2.8 Évolution des revenus totaux et des dépenses des express métropolitains, 1996-2005 (suite)

Revenus et dépenses



Ratio d'autofinancement



Achalandage annuel

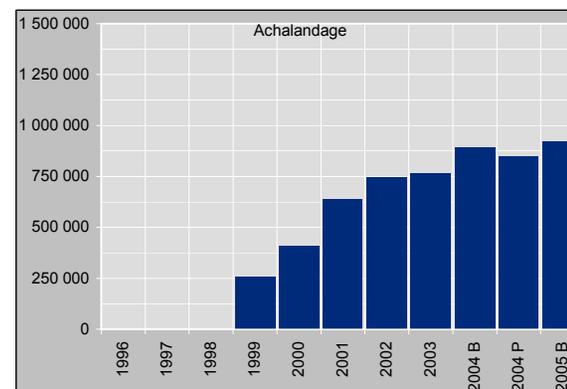


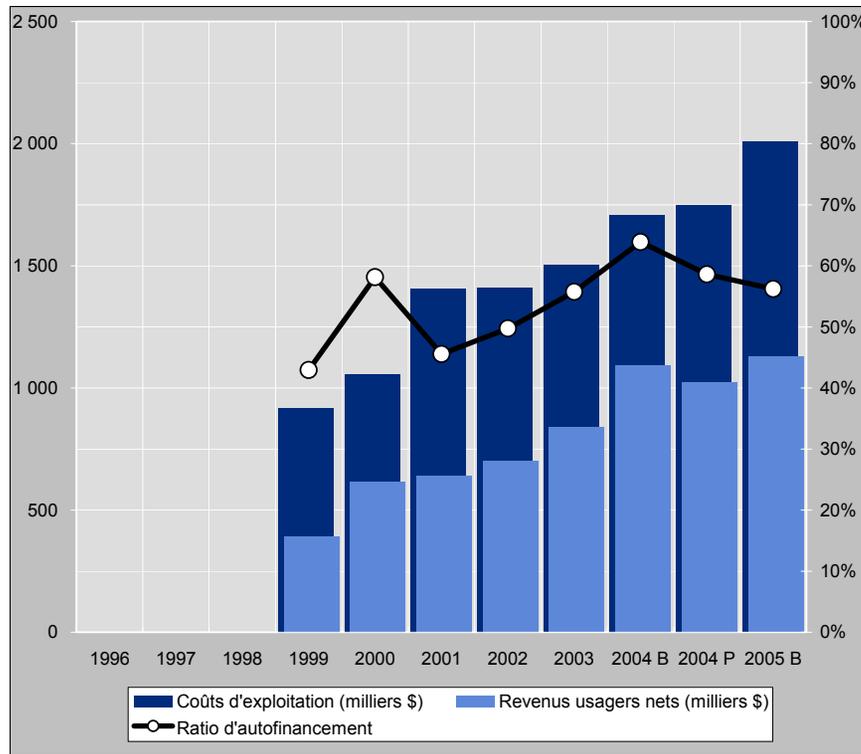
FIGURE 16 – ÉVOLUTION DES REVENUS TOTAUX ET DES DÉPENSES DES EXPRESS MÉTROPOLITAINS, 1996-2005

2.8.1. Indicateurs de performance - Express Chevrier

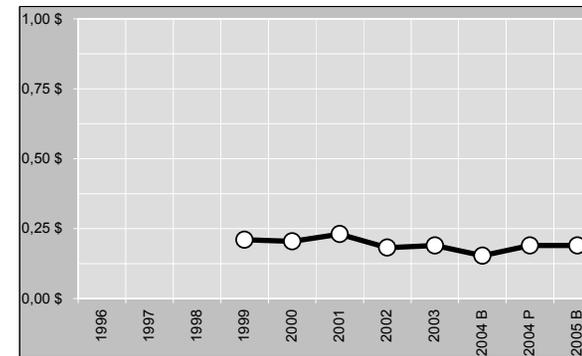
TABLEAU 46 – Indicateurs de performance – Express Chevrier

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	BUDGET 2004 B	PRÉVISION 2004 P	BUDGET 2005 B
Express Chevrier											
Coûts d'exploitation (milliers \$)				918 \$	1 058 \$	1 407 \$	1 412 \$	1 503 \$	1 709 \$	1 749 \$	2 007 \$
Achalandage annuel				256 477	304 622	359 731	456 668	521 092	656 460	626 000	733 000
Revenus usagers nets (milliers \$)				394 \$	615 \$	641 \$	703 \$	838 \$	1 092 \$	1 025 \$	1 128 \$
Ratio d'autofinancement				42,92%	58,13%	45,55%	49,75%	55,75%	63,90%	58,60%	56,20%
Coûts d'exploitation par pass-km				0,21 \$	0,20 \$	0,23 \$	0,18 \$	0,19 \$	0,15 \$	0,19 \$	0,19 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

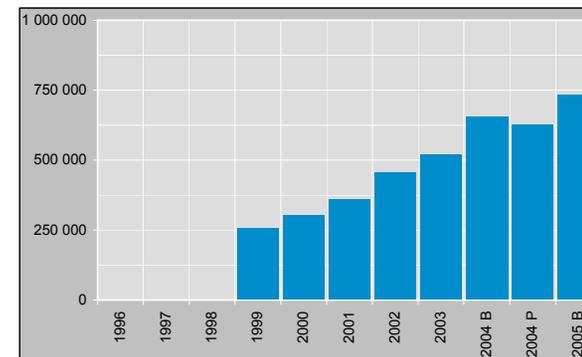


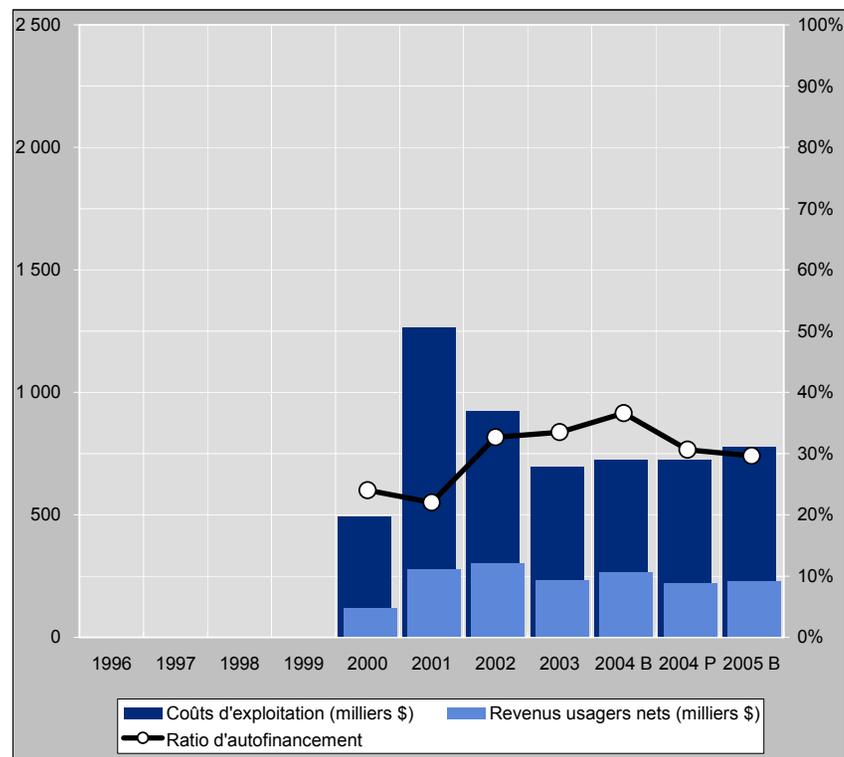
FIGURE 17 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – EXPRESS CHEVRIER

2.8.2. Revenus et dépenses - Express Le Carrefour

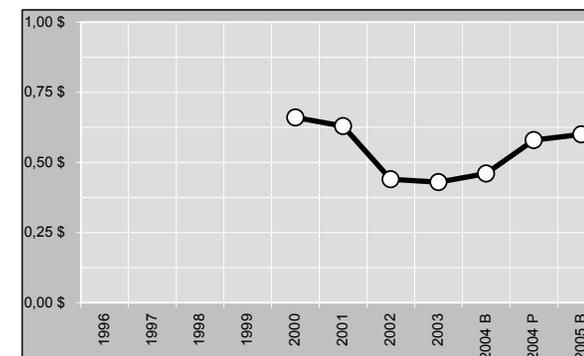
TABLEAU 47 – Indicateurs de performance – Express Le Carrefour

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	BUDGET 2004 B	PRÉVISION 2004 P	BUDGET 2005 B
Express Le Carrefour											
Coûts d'exploitation (milliers \$)					492 \$	1 263 \$	926 \$	698 \$	724 \$	725 \$	776 \$
Achalandage annuel					103 464	277 468	287 934	243 512	235 954	221 000	188 000
Revenus usagers nets (milliers \$)					118 \$	278 \$	302 \$	234 \$	265 \$	222 \$	230 \$
Ratio d'autofinancement					24,01%	22,01%	32,67%	33,49%	36,60%	30,62%	29,64%
Coûts d'exploitation par pass-km					0,66 \$	0,63 \$	0,44 \$	0,43 \$	0,46 \$	0,58 \$	0,60 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

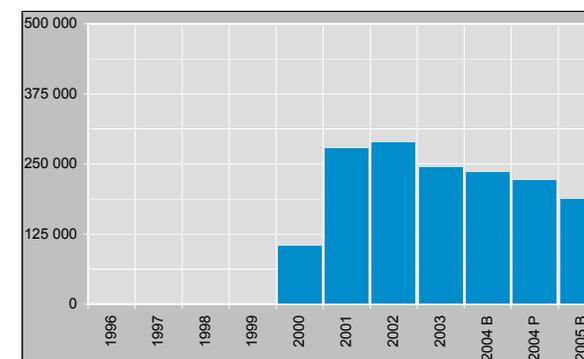


FIGURE 18 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – EXPRESS LE CARREFOUR

2.9. Évolution de l'aide métropolitaine, 1996-2005

Tableau 48 – Évolution de l'aide métropolitaine, 1996-2006

(en millions \$)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 B	2004 P	2005 B
Métro	39,4	39,4	40,3	41,2	41,8	39	42,1	43,8	43,9	43,7	43,7
Autobus	12,1	12	11,9	12,5	12,5	12,2	12,7	13,2	13,0	12,1	12,8
Ajustement 2001							0,5	3,5	0		
Total	51,5	51,4	52,2	53,7	54,3	51,2	55,3	60,5	56,9	55,8	56,5

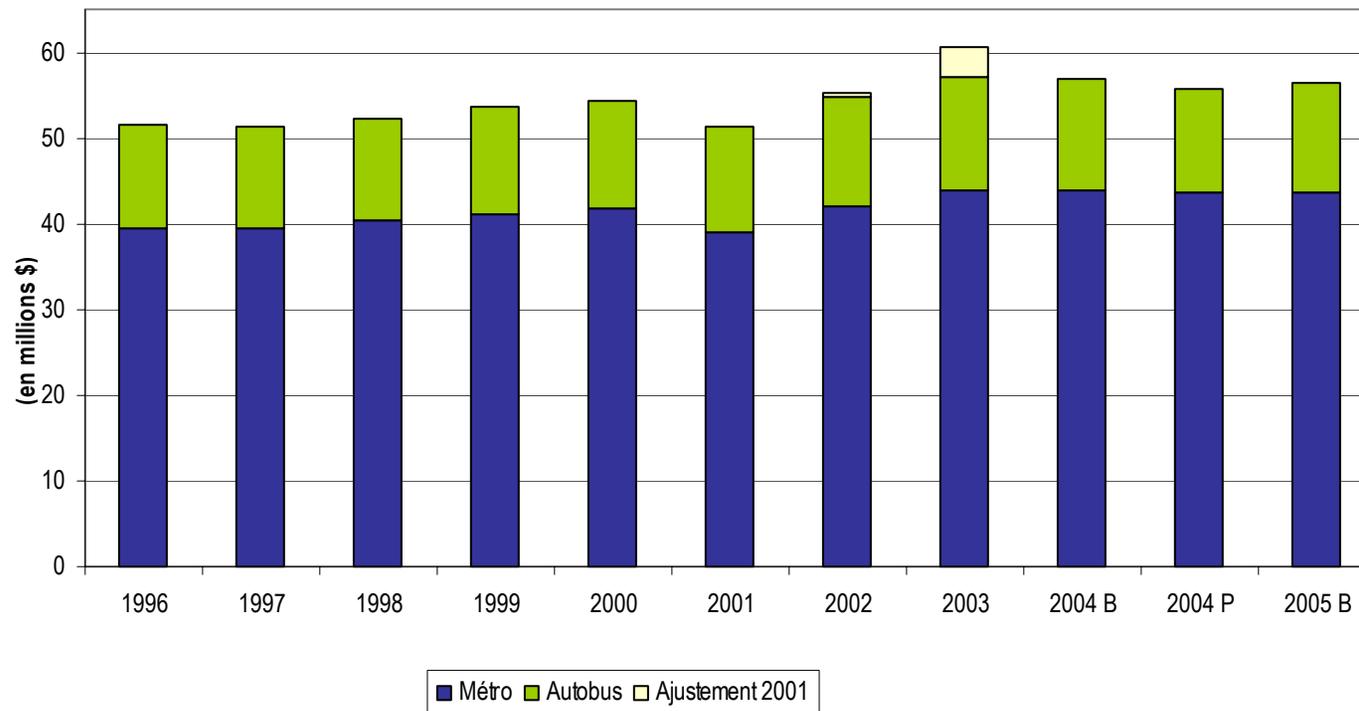


FIGURE 19 – ÉVOLUTION DE L'AIDE MÉTROPOLITAINE, 1996-2005

2.10. Évolution des dépenses des équipements métropolitains, 1996-2005

Tableau 49 – Évolution des dépenses des équipements métropolitains, 1996-2005

(en millions \$)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 B	2004 P	2005 B
Total	6,1	6,2	7,2	7,7	7,6	8,8	9,6	10,5	12,4	12,4	12,9

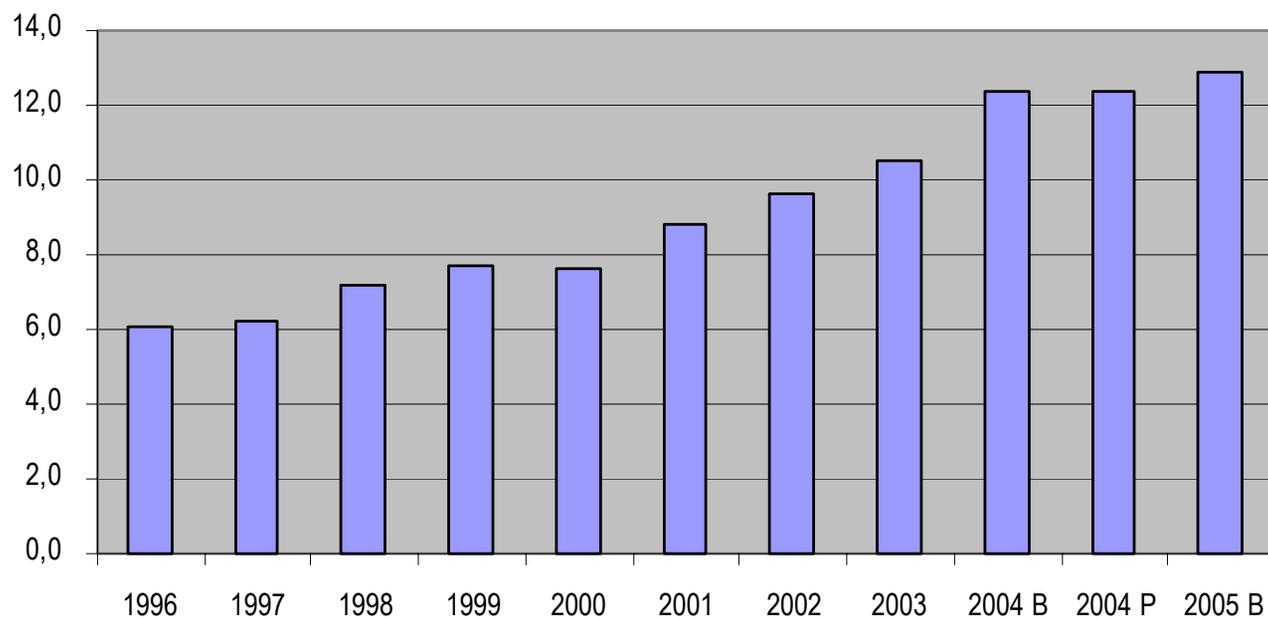


FIGURE 21 – ÉVOLUTION DES DÉPENSES DES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS, 1996-2005

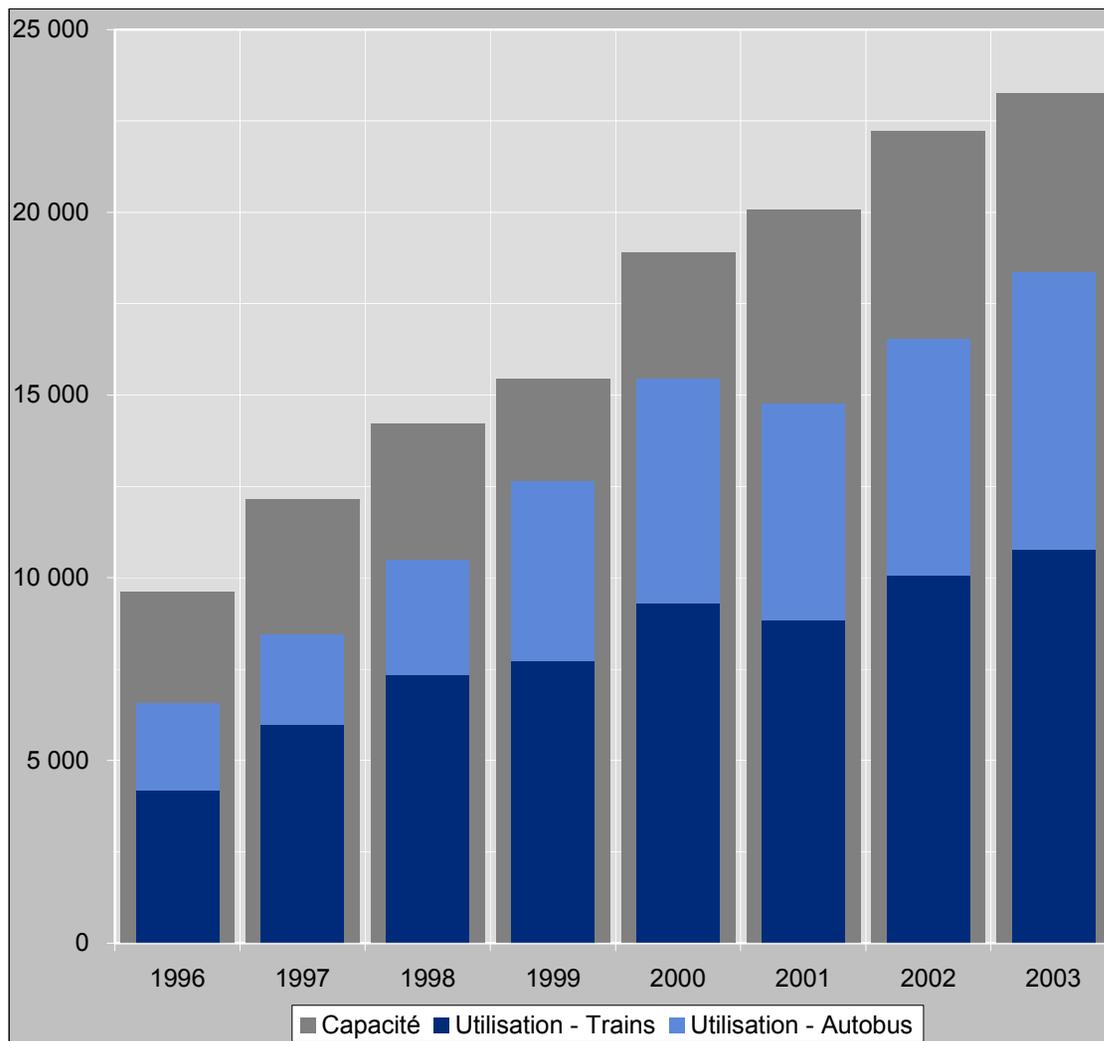
2.11. Taux d'utilisation des stationnements incitatifs

Tableau 50 – Taux d'utilisation des stationnements incitatifs

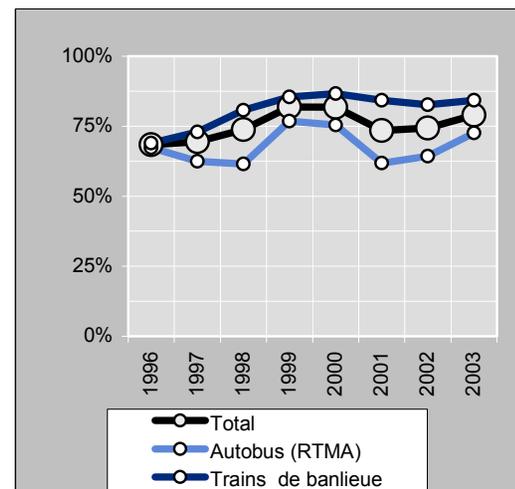
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Stationnements incitatifs								
Utilisation								
Trains de banlieue	4 186	5 981	7 360	7 722	9 309	8 836	10 058	10 771
Autobus (RTMA)	2 384	2 469	3 134	4 913	6 142	5 923	6 463	7 595
Total	6 570	8 450	10 494	12 635	15 451	14 759	16 521	18 366
Capacité								
Trains de banlieue	6 068	8 208	9 126	9 038	10 745	10 494	12 177	12 790
Autobus (RTMA)	3 544	3 951	5 100	6 400	8 144	9 586	10 052	10 464
Total	9 612	12 159	14 226	15 438	18 888	20 080	22 229	23 254
Taux d'utilisation								
Trains de banlieue	69%	73%	81%	85%	87%	84%	83%	84%
Autobus (RTMA)	67%	62%	61%	77%	75%	62%	64%	73%
Total	68%	69%	74%	82%	82%	74%	74%	79%

2.11 Taux d'utilisation des stationnements incitatifs (suite)

Capacité et utilisation des stationnements incitatifs



Taux d'utilisation



Capacité de stationnement

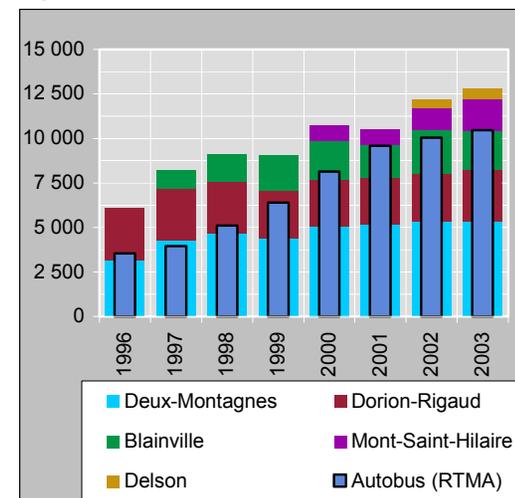


FIGURE 22 – TAUX D'UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS

2.11.1. Trains de banlieue - Ligne Dorion-Rigaud

Tableau 51 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Dorion-Rigaud

STATIONNEMENT INCITATIF	PLACES OCT. 2003	OCTOBRE 1996	OCTOBRE 1997	OCTOBRE 1998	OCTOBRE 1999	OCTOBRE 2000	OCTOBRE 2001	OCTOBRE 2002	OCTOBRE 2003
LIGNE DORION-RIGAUD									
Rigaud	130	11%	ND	ND	25%	11%	12%	10%	7%
Hudson	85	28%	ND	ND	51%	36%	29%	25%	18%
Vaudreuil	225	SO	5%						
Dorion	140	98%	105%	105%	56%	78%	61%	94%	34%
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	60	80%	105%	105%	105%	105%	105%	105%	70%
Île-Perrot	150	3%	23%	15%	15%	25%	36%	39%	26%
Sainte-Anne-de-Bellevue	336	52%	35%	57%	80%	59%	68%	63%	93%
Baie-d'Urfé	72	58%	42%	1%	31%	44%	63%	58%	78%
Beaurepaire	30	47%	18%	25%	23%	57%	27%	105%	103%
Beaconsfield	465	92%	93%	91%	99%	98%	99%	98%	105%
Cedar park	27	105%	105%	105%	96%	104%	96%	105%	104%
Pointe-Claire	645	36%	31%	30%	40%	40%	36%	43%	48%
Valois	115	74%	100%	102%	64%	79%	95%	88%	99%
Pine Beach	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dorval	402	105%	102%	105%	105%	105%	100%	99%	94%
Lachine	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Montréal-Ouest	15	-	-	-	100%	93%	87%	105%	100%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gare Windsor	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2 897	56%	69%	67%	64%	67%	65%	74%	66%

2.11.2. Trains de banlieue - Ligne Deux-Montagnes

Tableau 52 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Deux-Montagnes

STATIONNEMENT INCITATIF	PLACES OCT. 2003	OCTOBRE 1996	OCTOBRE 1997	OCTOBRE 1998	OCTOBRE 1999	OCTOBRE 2000	OCTOBRE 2001	OCTOBRE 2002	OCTOBRE 2003
LIGNE DEUX-MONTAGNES									
Deux-Montagnes	1 100	105%	70%	98%	103%	102%	95%	88%	101%
Grand-Moulin	239	87%	105%	99%	105%	105%	105%	105%	105%
Sainte-Dorothée	946	51%	75%	105%	105%	105%	105%	96%	102%
Île-Bigras	105	105%	105%	105%	105%	105%	105%	105%	105%
Roxboro-Pierrefonds	756	85%	105%	105%	105%	105%	105%	103%	105%
Sunnybrooke	410	66%	105%	73%	104%	95%	100%	101%	95%
Bois-Franc	697	86%	71%	97%	96%	92%	74%	64%	82%
Du Ruisseau	1 090	64%	83%	93%	99%	105%	82%	91%	82%
Montpellier	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mont-Royal	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Canora	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	5 343	81%	90%	97%	103%	102%	96%	94%	97%

2.11.3. Trains de banlieue - Ligne Blainville

Tableau 53 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Blainville

STATIONNEMENT INCITATIF	PLACES OCT. 2003	OCTOBRE 1996	OCTOBRE 1997	OCTOBRE 1998	OCTOBRE 1999	OCTOBRE 2000	OCTOBRE 2001	OCTOBRE 2002	OCTOBRE 2003
LIGNE BLAINVILLE									
Blainville	582	SO	71%	71%	70%	101%	92%	90%	97%
Sainte-Thérèse	664	SO	53%	51%	57%	83%	102%	64%	89%
Rosemère	352	SO	79%	101%	105%	105%	105%	105%	105%
Sainte-Rose	390	SO	105%	64%	105%	105%	105%	105%	99%
Saint-Martin	190	SO	30%	68%	92%	105%	105%	101%	103%
Bois-de-Boulogne	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Parc	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2 178	SO	67%	71%	86%	100%	102%	93%	99%

2.11.4. Trains de banlieue - Ligne Mont-Saint-Hilaire

Tableau 54 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Mont-Saint-Hilaire

STATIONNEMENT INCITATIF	PLACES OCT. 2003	OCTOBRE 1996	OCTOBRE 1997	OCTOBRE 1998	OCTOBRE 1999	OCTOBRE 2000	OCTOBRE 2001	OCTOBRE 2002	OCTOBRE 2003
LIGNE SAINT-HILAIRE									
Mont Saint-Hilaire	444	SO	SO	SO	SO	SO	SO	102%	70%
McMasterville	450	SO	SO	SO	SO	79%	105%	77%	73%
Saint-Basile-le-Grand	264	SO							
Saint-Bruno-de-Montarville	555	SO	SO	SO	SO	41%	58%	105%	74%
Saint-Hubert	225	SO							
Saint-Lambert	320	SO	SO	SO	SO	3%	7%	27%	76%
Gare Centrale	-	SO	SO	SO	SO	NA	SO	SO	SO
	2 258	SO	SO	SO	SO	41%	57%	78%	73%

2.11.5. Trains de banlieue - Ligne Delson

Tableau 55 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Delson

STATIONNEMENT INCITATIF	PLACES OCT. 2003	OCTOBRE 1996	OCTOBRE 1997	OCTOBRE 1998	OCTOBRE 1999	OCTOBRE 2000	OCTOBRE 2001	OCTOBRE 2002	OCTOBRE 2003
LIGNE DELSON									
Delson	110	SO	SO	SO	SO	SO	SO	104%	57%
Saint-Constant	52	SO	SO	SO	SO	SO	SO	92%	98%
Sainte-Catherine	339	SO	SO	SO	SO	SO	SO	83%	77%
Lasalle	102	SO	SO	SO	SO	SO	SO	7%	9%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gare Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	603	SO	SO	SO	SO	SO	SO	72%	60%

2.11.6. Stationnements incitatifs - Équipements métropolitains

Tableau 56 – Taux d'utilisation des stationnements – Équipements métropolitains

Stationnement incitatif	places oct. 2003	OCTOBRE 1996	OCTOBRE 1997	OCTOBRE 1998	OCTOBRE 1999	OCTOBRE 2000 ¹	OCTOBRE 2001	OCTOBRE 2002	OCTOBRE 2003
Sherbrooke	325	95%	80%	91%	88%	83%	77%	68%	62%
Namur	428	41%	36%	40%	76%	77%	84%	84%	101%
Angrignon	733	48%	43%	48%	48%	50%	56%	51%	57%
Brossard-Panama	1 164	105%	105%	102%	103%	103%	101%	97%	101%
Saint-Hubert	-	11%	15%	5%	5%	5%	1%	SO	SO
La Prairie	524	SO	41%	68%	101%	64%	63%	68%	74%
Châteauguay	350	SO	71%	68%	69%	60%	62%	45%	67%
Brossard-Chevrier	1 974	SO	SO	60%	81%	98%	37%	41%	54%
Longueuil	1 838	SO	SO	SO	103%	105%	92%	82%	88%
Delson	422	SO	55%	63%	77%	98%	94%	69%	75%
De Mortagne	370	SO	11%	16%	12%	15%	15%	12%	12%
Sainte-Julie	196	SO	SO	38%	87%	107%	97%	103%	102%
Mercier	43	SO	SO	SO	51%	53%	72%	60%	35%
Henri-Bourassa	-	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO	SO
Chambly	210	SO	SO	SO	SO	55%	68%	69%	83%
Saint-Bruno-de-Montarville	125	SO	SO	SO	44%	66%	54%	46%	50%
Radisson	527	SO	SO	SO	SO	102%	96%	100%	91%
Le Carrefour	478	SO	SO	SO	SO	11%	13%	11%	14%
Rive-Nord-Est [Repentigny]	197	SO	SO	SO	SO	48%	60%	68%	72%
Terrebonne	560	SO	SO	SO	SO	SO	46%	83%	98%
	10 464	60%	51%	54%	67%	67%	63%	64%	69%

2.12. Évolution des dépenses de fonctionnement, 1996-2005

Tableau 57 – Évolution des dépenses de fonctionnement, 1996-2005

(en milliers \$)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 B	2004 P	2005 B
Rémunération du personnel	0,40	1,35	1,46	1,68	1,97	2,04	2,14	2,55	2,37	2,52	2,80
Avantages sociaux	0,04	0,22	0,26	0,28	0,33	0,32	0,38	0,36	0,44	0,41	0,43
Autres dépenses	0,34	0,32	0,41	0,29	0,61	0,46	0,55	0,63	0,54	0,65	0,69
Honoraires professionnels	0,33	0,37	0,37	0,56	0,52	0,43	0,46	0,51	0,50	0,76	0,69
Immobilisations (mobilier et équipements)	0,27	0,15	0,14	0,25	0,11	0,15	0,12	0,11	0,15	0,15	0,15
Loyer et améliorations locatives	0,09	0,14	0,16	0,14	0,23	0,23	0,27	0,26	0,30	0,31	0,34
Promotion, publicité et information à la clientèle	0,07	0,63	0,51	0,40	0,29	0,33	0,32	0,33	0,40	0,40	0,40
Total	1,54	3,16	3,32	3,59	4,07	3,96	4,24	4,75	4,70	5,20	5,50

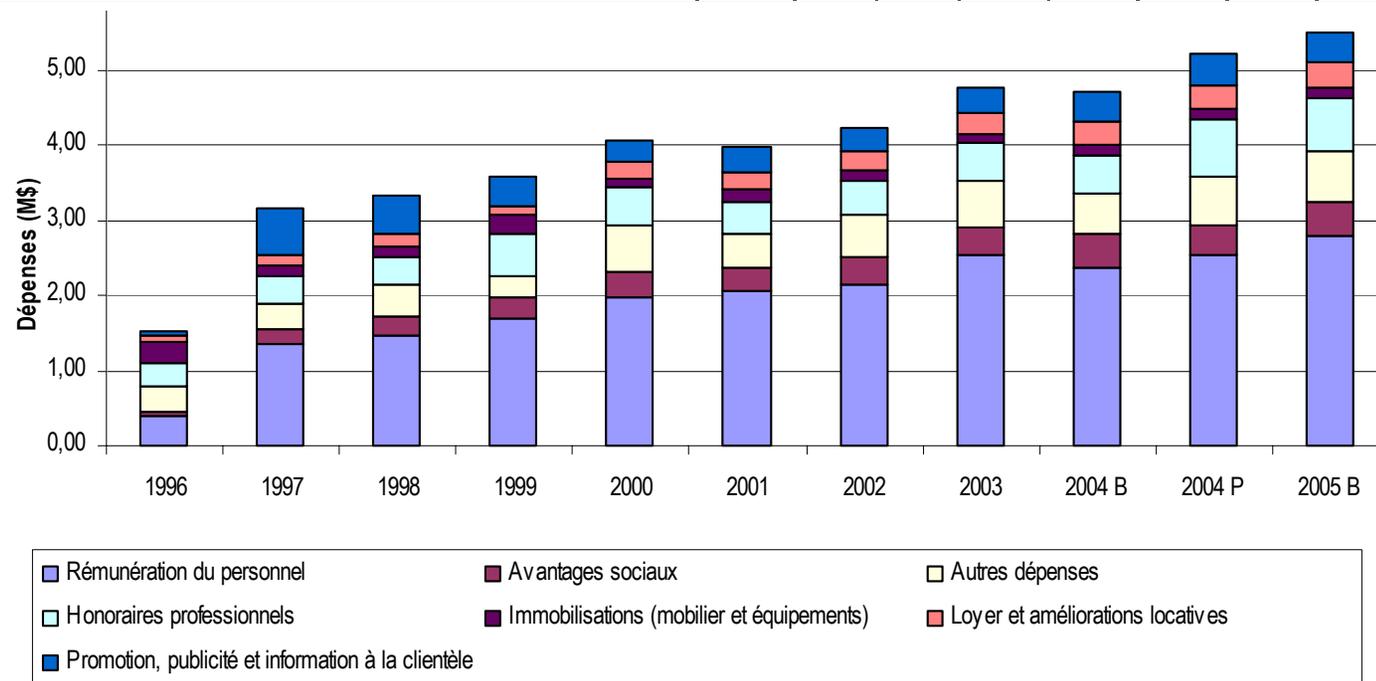


FIGURE 23 – ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT, 1996-2005

ANNEXES

ANNEXE A

Systeme tarifaire metropolitain et tarification des services metropolitains - Cadre d'action 2005

En 2005, les actions proposees en ce qui concerne les titres et tarifs metropolitains visent à :

- consolider les acquis en termes de coherence des zones tarifaires et d'equite de la tarification en fonction du benefice reeu ;
- poursuivre les efforts d'harmonisation et d'integration des politiques et mecanismes tarifaires à l'echelle de la region metropolitaine en vue de l'implantation du systeme automatise de vente des titres et de perception des recettes ;
- contribuer à l'atteinte d'un financement suffisant des services de transport en commun par l'optimisation des revenus tarifaires.

À cette fin, et en fonction de la strategie tarifaire poursuivie, ces actions portent sur :

- l'indexation des tarifs ;
- les zones tarifaires metropolitaines ;
- la grille tarifaire des services metropolitains ;
- les produits tarifaires.

En marge de ces actions, l'AMT a aussi initie un vaste exercice de reflexion et d'evaluation du systeme tarifaire metropolitain qui a pour principal objet de contribuer à l'actualisation du systeme tarifaire metropolitain en fonction des enjeux, principes et objectifs tarifaires poursuivis et au regard de l'etat actuel du contexte metropolitain. Cet exercice a donne lieu au depot :

- d'un premier rapport d'etape qui a permis de dresser un portrait de l'etat actuel du systeme tarifaire metropolitain, un premier bilan des resultats obtenus pour la periode 1998 – 2002 ;
- d'un second rapport d'etape qui presente l'evaluation des impacts d'eventuels scenarios d'ajustements.

Une revue des experiences etrangeres en matiere de tarification des services de transports collectifs menee aupres de 18 agglomerations urbaines accompagne ce second rapport d'etape.

1. Tarifs

En 2005, l'AMT poursuit sa politique d'indexation des tarifs qui intègre :

- l'indexation annuelle des tarifs selon les IPC et IPT ;
- l'ajustement progressif de la tarification en zones 1 et 2 ;
- une diminution progressive du rabais tarifaire en zone 3.

1.1. Indexation des tarifs selon les IPC et IPT

L'indexation des tarifs selon l'indice des prix à la consommation (IPC) est appliquée depuis 1999, sauf exception en 2002 et 2004, et a été reprise par la plupart des organismes de transport. En 2005, l'AMT raffine cette mesure en tenant compte des indices des prix à la consommation (IPC) et transport (IPT). Pour 2005, la hausse de base des tarifs est fixée à 3 %.

1.2. Ajustement progressif des tarifs en zones 1 et 2 (2003 à 2008)

L'arrimage progressif de la tarification métropolitaine en zones 1 et 2 suite à l'introduction de la TRAM 1 en 2003 implique, pour les zones 1 et 2, une hausse tarifaire supplémentaire de 2,0 %. À terme, soit environ en 2008, cette mesure aura permis de situer la tarification métropolitaine à environ 115 % du tarif local en zone 1 et de maintenir un écart cohérent entre les tarifs des zones 1, 2 et 3.

1.3. Diminution progressive du rabais tarifaire métropolitain en zone 3 (2004 à 2006)

La diminution progressive du rabais tarifaire métropolitain en zone 3 de 28 % en 2003 à 25 % en 2006 a été initiée en 2003. Pour 2005, cette mesure implique un ajustement de 1,0 % des tarifs en zones 1 à 3. En zones 4 à 8, ce rabais est de l'ordre de 16 % en 2004.

En conséquence, les hausses des tarifs proposées pour les zones 1 à 8 en 2005 sont décrites au tableau qui suit.

TABLEAU 1 – Hausses des tarifs proposées pour les titres mensuels TRAM des zones 1 à 8 pour 2005

		Tarifs ordinaires		Tarifs intermédiaires		Tarifs réduits	
Zone	Hausse	2004	2005	2004	2005	2004	2005
1	6 %	62,50 \$	66,50 \$	50,00 \$	53,00 \$	37,50 \$	40,00 \$
2	6 %	73,50 \$	78,00 \$	59,00 \$	62,50 \$	44,00 \$	47,00 \$
3	4 %	91,00 \$	94,50 \$	73,00 \$	75,50 \$	55,00 \$	56,50 \$
4	3 %	103,00 \$	106,00 \$	82,50 \$	85,00 \$	62,00 \$	63,50 \$
5	3 %	119,00 \$	123,00 \$	95,00 \$	98,50 \$	71,50 \$	74,00 \$
6	3 %	142,00 \$	146,00 \$	114,00 \$	117,00 \$	85,00 \$	87,50 \$
7	3 %	166,00 \$	171,00 \$	133,00 \$	137,00 \$	99,50 \$	103,00 \$
8	3 %	188,00 \$	194,00 \$	150,00 \$	155,00 \$	113,00 \$	116,00 \$

Des ajustements et corrections apportés aux zones tarifaires du réseau métropolitain de trains de banlieue sont par ailleurs décrites à la section 5 de cette annexe ainsi que les mesures transitoires ayant pour objectif d'en atténuer l'impact sur la clientèle touchée.

2. Zones tarifaires métropolitaines

Le système tarifaire métropolitain comporte huit zones concentriques.

Ces zones définissent les conditions tarifaires appliquées aux déplacements interréseaux et aux services métropolitains comme ceux offerts par le réseau de trains de banlieue. La configuration de ces zones tarifaires fixe les conditions d'équité entre les usagers à l'égard du bénéfice reçu (distance parcourue) et d'efficacité du système tarifaire quant aux recettes perçues. Ces zones sont établies sur une base territoriale.

En 2005, seuls des ajustements et corrections ayant pour objet de poursuivre l'harmonisation et l'optimisation de la tarification du réseau métropolitain de trains de banlieue sont apportés aux zones tarifaires métropolitaines. Ces ajustements sont les suivants :

- ajustement aux limites des zones tarifaires métropolitaines 1 et 2 :
 - transfert de l'arrondissement LaSalle de la zone 2 à la zone 1 ;
 - transfert de l'arrondissement Dorval de la zone 1 à la zone 2 ;

- élargissement de la zone tarifaire métropolitaine 3 aux secteurs est et ouest de l'île de Montréal :
 - transfert des arrondissements situés à l'ouest de l'axe Stillview, Sommerset et Jacques-Bizard de la zone 2 à la zone 3 ;
 - transfert du secteur de l'île de Montréal situé à l'est de l'autoroute 25 et de son prolongement de la zone 2 à la zone 3.

Le tableau qui suit décrit les zones tarifaires métropolitaines en vigueur sur l'île de Montréal et intègre ces ajustements.

TABLEAU 2 – Définition des zones tarifaires métropolitaines sur l'île de Montréal

Ville de Montréal – Arrondissements	Secteur intramunicipal	Zone tarifaire
Ouest de l'île de Montréal		
L'Île-Bizard, Sainte-Geneviève, Sainte-Anne-de-Bellevue		3
Beaconsfield, Baie-d'Urfé		3
Kirkland		3
Pierrefonds, Senneville	Ouest / Est du boulevard Jacques-Bizard	3 / 2
Pointe-Claire		2
Dollard-des-Ormeaux, Roxboro		2
Dorval/Île-Dorval		2
Saint-Laurent	Nord / Sud de la rue <u>Sauvé / Côte-Vertu</u>	2 / 1
Centre de l'île de Montréal		
Ahuntsic-Cartierville	Nord / Sud de la rue <u>Sauvé / Côte-Vertu</u>	2 / 1
Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce		1
Côte-Saint-Luc/Hampstead/Montréal-Ouest		1
Lachine		1
LaSalle		1

Ville de Montréal – Arrondissements	Secteur intramunicipal	Zone tarifaire
Mont-Royal		1
Outremont		1
Plateau Mont-Royal/Centre-Sud		1
Sud-Ouest		1
Verdun		1
Ville-Marie		1
Villeray/Saint-Michel/Parc Extension		1
Westmount		1
Mercier/Hochelaga/Maisonneuve	Ouest / Est de la rue <u>Pie-IX</u>	1 / 2
Rosemont/Petite-Patrie	Ouest / Est de la rue <u>Pie-IX</u>	1 / 2
Est de l'Île de Montréal		
Saint-Léonard		2
Anjou	Ouest / Est de l' <u>autoroute 25</u>	2 / 3
Montréal-Nord	Ouest / Est du boul. <u>Louis-Hippolyte-Lafontaine</u>	2 / 3
Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est		3

3. Produits, services et promotions tarifaires métropolitains

Pour l'année 2005, les actions proposées concernant les produits, services et promotions tarifaires ont pour objet :

TITRES MÉTROPOLITAINS UNITAIRES, QUOTIDIENS, HEBDOMADAIRES ET INTERZONES

Poursuite des analyses et consultations relatives à la création de titres métropolitains unitaires, quotidiens et hebdomadaires ainsi qu'à la mise en place d'une tarification interzones.

ABONNEMENT ANNUEL

Prolongement de l'expérience pilote d'abonnement annuel avec le MTQ en 2005 et auprès d'autres employeurs dans le cadre du programme allégo.

ABONNEMENT POSTAL

Étude de la bonification du service d'abonnement postal avec la mise en place, sous forme de promotion spéciale, d'un rabais tarifaire de 8,33 % (mois gratuit) aux abonnements annuels.

FORFAIT FAMILIAL EN PROMOTION

Étude de promotions spéciales destinées aux acheteurs de titres mensuels TRAM et TRAIN leur permettant d'utiliser le réseau métropolitain de trains de banlieue la fin de semaine et certains jours de semaine durant l'été (période des festivals, aux heures hors-pointes) avec leur famille.

PROGRAMME DE MISE À LA FERRAILLE

Prolongement et bonification du programme de distribution de titres mensuels TRAM aux automobilistes lors de la mise à la ferraille de leur véhicule.

NOUVEAUX TITRES UNITAIRES TRAM EN ZONE 3

Élargissement de l'intégration tarifaire entre la STM et l'AMT en zone 3 avec l'insertion des titres unitaires TRAM donnant accès aux réseaux d'autobus et de métro de la STM ainsi qu'au réseau de trains de banlieue de l'AMT.

4. Équipements de vente de titres et de perception des recettes

Les travaux de conception du système métropolitain informatisé de gestion de la vente des titres de transport et de la perception des recettes à l'aide d'une technologie de cartes à puce se poursuivent en 2005.

L'activation de ce système est prévue pour l'automne 2006.

5. Grille tarifaire du réseau métropolitain de trains de banlieue

La grille tarifaire du réseau métropolitain de trains de banlieue est formée de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue, les titres TRAIN, ainsi que des titres métropolitains TRAM.

5.1. Indexation des tarifs TRAIN

L'indexation des tarifs des titres TRAIN s'arrime, par zone, à celle des tarifs des titres TRAM.

5.2. Zones tarifaires des gares du réseau métropolitain de trains de banlieue

Depuis 1996, des mesures d'harmonisation et de redressement de la tarification en vigueur sur le réseau de trains de banlieue ont permis d'en améliorer l'efficacité et l'équité.

L'implantation de ces ajustements et corrections se poursuit en 2005 et des mesures transitoires sont mises en place afin d'en atténuer l'impact sur la clientèle touchée.

Une première série d'ajustements vise à compléter l'harmonisation de la tarification du réseau de trains à la tarification métropolitaine et propose :

POUR LA LIGNE BLAINVILLE

- transfert de la gare Blainville de la zone 5 à la zone 6 et application de tarifs transitoires TRAM 6T en 2005 applicable seulement à la gare Blainville.

POUR LA LIGNE DORION-RIGAUD

- transfert des gares Hudson et Rigaud de la zone 5 à la zone 6 et mise en place d'une promotion tarifaire zone 5 jusqu'à la fin des travaux aux infrastructures ferroviaires du tronçon Rigaud - Hudson;
- transfert de la gare Dorion de la zone 3 à la zone 5 et mise en place d'une promotion tarifaire zone 4 aux gares Vaudreuil et Dorion durant une période d'un an pour pallier au passage de deux zones d'un seul coup et compte tenu des travaux de construction qui se dérouleront sur le tronçon Île-Perrot/Dorion ;
- transfert des gares Pincourt/Terrasse-Vaudreuil, Île-Perrot de la zone 3 à la zone 4.

Un second groupe d'interventions découle des ajustements et corrections apportés aux zones tarifaires sur l'île de Montréal et ont pour objet d'y harmoniser la tarification métropolitaine aux critères du système tarifaire métropolitain. Ainsi, :

POUR LA LIGNE DELSON

- transfert de la gare LaSalle de la zone 2 à la zone 1 ;

POUR LA LIGNE DORION-RIGAUD

- transfert de la gare Dorval de la zone 1 à la zone 2 et application de tarifs transitoires TRAM 2T en 2005 applicable uniquement à la gare Dorval;
- transfert des gares Beaconsfield, Beaurepaire, Baie-d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue de la zone 2 à la zone 3 et application de tarifs transitoires TRAM 3T en 2005 applicable uniquement aux gares Beaconsfield, Beaurepaire, Baie-d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue.

TABLEAU 3 - Zones tarifaires des gares du réseau de trains de banlieue

Zone	GARES				
	Dorion-Rigaud	Deux-Montagnes	Blainville	Saint-Hilaire	Delson
1	Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest Lachine	Gare Centrale Canora Mont-Royal Montpellier	Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest Parc	Gare Centrale	Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest Lasalle
2	<i>Dorval</i> ² Pine Beach Valois Pointe-Claire Cedar Park	Du Ruisseau Bois-Franc Sunnybrooke Roxboro-Pierrefonds	Bois-de-Boulogne		
3	<i>Beaconsfield</i> ² <i>Beaurepaire</i> ² <i>Baie-d'Urfé</i> ² <i>Sainte-Anne-de-Bellevue</i> ²	Île-Bigras Sainte-Dorothée	Saint-Martin Sainte-Rose	Saint-Lambert Saint-Hubert	
4	Île-Perrot Pincourt/Terrasse-Vaudreuil				
5	Dorion ³ Vaudreuil ³	Grand-Moulin Deux-Montagnes	Rosemère Sainte-Thérèse	Saint-Bruno Saint-Basile-le-Grand	Sainte-Catherine Saint-Constant Delson Candiac ¹
6	Hudson ³ Rigaud ³		<i>Blainville</i> ²	McMasterville Saint-Hilaire	

¹ À venir

² Tarifs transitoires pour 2005

³ Promotion tarifaire pour 2005

5.3. Produits tarifaires

Pour l'année 2005, les actions proposées concernant les produits, services et promotions tarifaires ont pour objet :

NOUVEAUX TITRES TRAIN EN ZONE 4

- Mise en place de titres mensuels et unitaires TRAIN en zone 4 suite au transfert en zone 4 des gares Pincourt/Terrasse-Vaudreuil et Île-Perrot.

5.4. Grille tarifaire

Compte tenu de ce qui précède, la grille tarifaire du réseau métropolitain de trains de banlieue est présentée au tableau 8 du chapitre 1.

6. Grille tarifaire des circuits express métropolitains par autobus

La grille tarifaire des circuits express métropolitains par autobus est formée des titres mensuels TRAM de la zone 3 ainsi que des titres mensuels et unitaires du RTL (circuit Express Chevrier) et de la STL (circuit Express Le Carrefour).

L'indexation des tarifs de la grille tarifaire des express métropolitains s'arrime à celles des tarifs mensuels TRAM de la zone 3 ainsi que des tarifs du RTL et de la STL.

TABLEAU 4 - Zones tarifaires des arrêts des express métropolitains

Zone	ARRÊTS	
	Express Chevrier	Express Le Carrefour
1	Du terminus Centre-ville au pont Champlain	
2		Du terminus Côte-Vertu au pont Lachapelle
3	Du pont Champlain au stationnement Chevrier	Du pont Lachapelle au terminus Le Carrefour
5		

7. Grille tarifaire du réseau du métro

La tarification uniforme de la STM s'applique à l'ensemble du réseau de métro, même lorsque celui-ci dessert des territoires situés à l'extérieur de l'île de Montréal comme ceux de Longueuil et, bientôt, Laval.

Les écarts tarifaires entre la tarification uniforme du réseau de métro et les réseaux d'autobus de la STL et du RTL perturbent ponctuellement l'organisation des services en plus de réduire l'efficacité et l'équité de la tarification dans les secteurs adjacents au métro à Longueuil et éventuellement à Laval.

L'harmonisation, à l'extérieur de l'île de Montréal, de la tarification du réseau de métro à la tarification métropolitaine permettrait de limiter ces effets de l'écart tarifaire. L'AMT initiera en 2005, avec les organismes de transport de la région métropolitaine, une démarche de concertation pour trouver des solutions à ce problème.

8. Répartition des recettes métropolitaines (TRAM)

En 2005, la répartition des recettes métropolitaines s'applique aux cartes mensuelles TRAM des zones 1 à 8 ainsi qu'aux titres unitaires métropolitains des zones 1, 2 et 3.

8.1. Montant à partager

Le montant à partager correspond aux recettes tarifaires métropolitaines auxquelles s'ajoute le total des rabais tarifaires consentis aux acheteurs de titres aux tarifs intermédiaire et réduit, et duquel sont déduits les frais de commission accordée aux agences pour la vente de titres (1 % pour les TRAM 1, 2 et 3, le taux réel de commission payée sans excéder 3 % pour les TRAM 4 à 8) ainsi que les frais de sondage, d'impression et de distribution des titres.

Recettes tarifaires métropolitaines
+
Aide aux tarifs intermédiaire et réduit (rabais tarifaire)
-
Frais de commission
-
Frais de sondage, d'impression et de distribution des titres
<hr/>
Montant à partager

Un plafond budgétaire est appliqué à l'aide aux tarifs intermédiaire et réduit.

8.2. Titres exclus du partage des recettes

Tous les titres métropolitains sont pris en considération dans le partage des recettes tarifaires à l'exception des titres suivants qui font l'objet d'ententes particulières.

TITRES MÉTROPOLITAINS UTILISÉS DEPUIS OU VERS L'EXTÉRIEUR DU TERRITOIRE DE L'AMT : le réseau central reçoit l'équivalent de son tarif local et le solde de la recette est attribué au réseau périphérique.

TITRES UTILISÉS PAR LES USAGERS DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ : l'organisme qui vend le titre conserve la recette tarifaire.

TITRES MÉTROPOLITAINS UTILISÉS COMME TITRES LOCAUX pour lesquels la grille tarifaire de l'organisme de transport ne prévoit aucun titre local concurrent et pour lesquels les sondages révèlent l'usage d'un seul réseau local par les usagers. Le réseau emprunté localement conserve la recette tarifaire.

8.3. Méthode de partage

La méthode de partage des recettes fait appel aux notions de nombre des acheteurs de titres métropolitains sur le réseau et de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur le réseau comme mesure d'utilisation des réseaux.

Un premier montant de 18,00 \$ par titre vendu est réparti en proportion du nombre de déplacements effectués sur chaque réseau (passagers) d'une zone tarifaire.

Le solde du montant à partager par zone est ensuite réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau (passagers-km).

Part d'un organismes de transport =	nb passagers-réseau de l'organisme de transport	x	$\frac{18,00 \$ * \text{nb total titres vendus}}{\text{nb total passagers-réseau}}$
	+		
	nb passagers-km de l'organisme de transport	x	$\frac{\text{solde du montant à partager}}{\text{nb total passagers-km}}$

8.4. Évaluation des mesures d'utilisation des réseaux

La procédure permettant d'évaluer les mesures d'utilisation des réseaux est fondée sur l'observation des habitudes de déplacement d'un échantillon d'acheteurs de titres métropolitains et sur la mise en place d'un système d'information détaillé de suivi des ventes mensuelles de ces titres.

Une vaste enquête téléphonique appelée Origine-Destination a été réalisée durant l'automne 2002 afin de recueillir un nouvel ensemble d'observations décrivant les habitudes de déplacement des acheteurs de titres métropolitains. L'enquête précédente avait été réalisée durant l'automne 1999.

L'analyse et le traitement des données de l'enquête O-D 2002 sont réalisés par l'AMT avec l'étroite collaboration des organismes de transport.

Les données de l'enquête O-D de 2002 sont utilisées pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux nécessaires au partage des recettes tarifaires de 2004 et 2005 dont les résultats sont présentés aux tableaux qui suivent.

Prévision 2004 (après 9 mois d'exercice)
Ventes et de recettes des titres métropolitains

TRAM										Version	12M-9-2004-10B
2004											2004-10-22 11:20
Zone		1	2	3	4	5	6	7	8	Total	
Tarifs											
ord		62,50 \$	73,50 \$	91,00 \$	103,00 \$	119,00 \$	142,00 \$	166,00 \$	188,00 \$		
int		50,00 \$	59,00 \$	73,00 \$	82,50 \$	95,00 \$	114,00 \$	133,00 \$	150,00 \$		
réd		37,50 \$	44,00 \$	55,00 \$	62,00 \$	71,50 \$	85,00 \$	99,50 \$	113,00 \$		
Ventes											
ord		38 471	125 767	385 019	4 224	97 803	18 647	1 272	2 682	673 885	
int		1 786	14 674	74 092	1 232	25 814	4 811	393	456	123 258	
réd		6 987	18 816	67 610	1 250	19 352	4 598	195	288	119 096	
tot		47 243	159 257	526 722	6 706	142 969	28 055	1 861	3 426	916 239	
Recettes											
ord		2 404 432 \$	9 243 890 \$	35 036 743 \$	435 066 \$	11 638 536 \$	2 647 837 \$	211 203 \$	504 188 \$	62 121 894 \$	
int		89 278 \$	865 739 \$	5 408 740 \$	101 643 \$	2 452 346 \$	548 414 \$	52 281 \$	68 455 \$	9 586 897 \$	
réd		262 005 \$	827 922 \$	3 718 577 \$	77 494 \$	1 383 682 \$	390 794 \$	19 417 \$	32 538 \$	6 712 429 \$	
tot		2 755 715 \$	10 937 551 \$	44 164 060 \$	614 202 \$	15 474 564 \$	3 587 046 \$	282 901 \$	605 181 \$	78 421 220 \$	

Prévision 2004 (après 9 mois d'exercice)

Répartition des recettes, aide et frais tarifaires métropolitains

Sommaire tarifaire		12M-9-2004-10B								
2004		2004-10-22 11:20								
Partage des recettes tarifaires métropolitaine, de l'aide aux tarifs intermédiaire et réduit et des frais afférents										
AOT	Recettes attribuées				Aide			Commissions Part	Frais Sond-Impr	Total
	Répartition	Imputation	Ajustement	Total	Aide	Ajustement	Total			
STM	24 800 205 \$	211 369 \$		25 011 574 \$	2 170 757 \$		2 170 757 \$	(299 551) \$	(145 741) \$	26 737 038 \$
RTL	13 246 089 \$	31 987 \$		13 278 076 \$	1 214 118 \$		1 214 118 \$	(127 955) \$	(77 913) \$	14 286 325 \$
STL	7 367 144 \$	94 676 \$		7 461 821 \$	659 740 \$		659 740 \$	(71 979) \$	(43 597) \$	8 005 985 \$
AMT-Bus	512 041 \$	327 872 \$		839 913 \$	48 176 \$		48 176 \$	(8 286) \$	(4 732) \$	875 071 \$
AMT-Train	13 406 477 \$	9 018 627 \$		22 425 105 \$	1 436 646 \$		1 436 646 \$	(300 706) \$	(137 132) \$	23 423 912 \$
AMT-Tram										- \$
OMIT	8 818 626 \$	586 106 \$		9 404 732 \$	926 154 \$	- \$	926 154 \$	(241 100) \$	(40 885) \$	10 048 900 \$
	68 150 582 \$	10 270 638 \$		78 421 220 \$	6 455 591 \$	- \$	6 455 591 \$	(1 049 578) \$*	(450 000) \$	83 377 232 \$
OMIT										
CIT Laurentides (CIT2M)	13 124 \$	- \$		13 124 \$	1 099 \$		1 099 \$	(331) \$	(57) \$	13 835 \$
CIT Laurentides (OMITSE)	9 015 \$	- \$		9 015 \$	677 \$		677 \$	(220) \$	(40) \$	9 432 \$
CIT Laurentides (CITBL)	667 380 \$	- \$		667 380 \$	67 055 \$		67 055 \$	(17 269) \$	(2 769) \$	714 397 \$
CRT Lanaudière (CITDM)	1 253 194 \$	- \$		1 253 194 \$	131 098 \$		131 098 \$	(32 345) \$	(5 498) \$	1 346 449 \$
CRT Lanaudière (CITM)	4 953 \$	- \$		4 953 \$	581 \$		581 \$	(140) \$	(19) \$	5 374 \$
CRT Lanaudière (CIT Joliette)	78 126 \$	- \$		78 126 \$	8 390 \$		8 390 \$	(2 024) \$	(343) \$	84 150 \$
CRT Lanaudière (OMITRep)	500 493 \$	- \$		500 493 \$	52 531 \$		52 531 \$	(12 951) \$	(2 189) \$	537 884 \$
CIT SO	1 005 793 \$	13 813 \$		1 019 606 \$	101 982 \$		101 982 \$	(25 850) \$	(4 514) \$	1 091 225 \$
CIT Haut-St-Laurent	143 798 \$	28 246 \$		172 044 \$	16 161 \$		16 161 \$	(4 637) \$	(682) \$	182 887 \$
CIT Roussillon	410 987 \$	- \$		410 987 \$	42 320 \$		42 320 \$	(10 294) \$	(1 875) \$	441 138 \$
CIT Richelain	628 267 \$	- \$		628 267 \$	76 786 \$		76 786 \$	(16 781) \$	(3 205) \$	685 067 \$
CIT CRC	649 846 \$	7 844 \$		657 690 \$	68 875 \$		68 875 \$	(16 657) \$	(2 966) \$	706 942 \$
CIT V-R	1 151 332 \$	91 812 \$		1 243 144 \$	123 829 \$		123 829 \$	(32 894) \$	(5 077) \$	1 329 002 \$
RTL (St-Bruno)	708 665 \$	111 075 \$		819 740 \$	69 056 \$		69 056 \$	(20 182) \$	(3 677) \$	864 937 \$
OMIT Ste-Julie	618 819 \$	- \$		618 819 \$	64 423 \$		64 423 \$	(15 515) \$	(2 827) \$	664 900 \$
CIT Sorel-Varennes	960 271 \$	333 315 \$		1 293 586 \$	100 406 \$		100 406 \$	(32 701) \$	(5 101) \$	1 356 191 \$
CIT Laurentides (OMITSJE)	14 563 \$	- \$		14 563 \$	884 \$		884 \$	(310) \$	(46) \$	15 090 \$
	8 818 626 \$	586 106 \$	- \$	9 404 732 \$	926 154 \$	- \$	926 154 \$	(241 100) \$	(40 885) \$	10 048 900 \$

* Seront ajustées en fonction des ventes réelles pour 2004.

Budget 2005
Ventes et de recettes des titres métropolitains

TRAM		Version								
2005		12M-2005-04-10A								
Zone		1	2	3	4	5	6	7	8	Total
Tarifs										
ord		66,50 \$	78,00 \$	94,50 \$	106,00 \$	123,00 \$	146,00 \$	171,00 \$	194,00 \$	
int		53,00 \$	62,50 \$	75,50 \$	85,00 \$	98,50 \$	117,00 \$	137,00 \$	155,00 \$	
réd		40,00 \$	47,00 \$	56,50 \$	63,50 \$	74,00 \$	87,50 \$	103,00 \$	116,00 \$	
Ventes										
ord		38 471	125 767	385 019	4 224	97 803	18 647	1 272	2 682	673 885
int		1 786	14 674	74 092	1 232	25 814	4 811	393	456	123 258
réd		6 987	18 816	67 610	1 250	19 352	4 598	195	288	119 096
tot		47 243	159 257	526 722	6 706	142 969	28 055	1 861	3 426	916 239
Recettes										
ord		2 558 315 \$	9 809 842 \$	36 384 310 \$	447 737 \$	12 029 747 \$	2 722 424 \$	217 565 \$	520 279 \$	64 690 220 \$
int		94 634 \$	917 096 \$	5 593 971 \$	104 723 \$	2 542 696 \$	562 846 \$	53 853 \$	70 737 \$	9 940 558 \$
réd		279 472 \$	884 371 \$	3 819 993 \$	79 368 \$	1 432 062 \$	402 288 \$	20 100 \$	33 402 \$	6 951 057 \$
tot		2 932 422 \$	11 611 310 \$	45 798 274 \$	631 829 \$	16 004 506 \$	3 687 558 \$	291 518 \$	624 418 \$	81 581 834 \$

Budget 2005
Répartition des recettes, aide et frais tarifaires métropolitains

Sommaire tarifaire 2005	12M-2005-04-10A 2004-10-22 11:22		Partage des recettes tarifaires métropolitaine, de l'aide aux tarifs intermédiaire et réduit et des frais afférents							
AOT	Recettes attribuées			Aide			Commissions Part	Frais Sond-Impr	Total	
	Répartition	Imputation	Ajustement	Total	Aide	Ajustement	Total			
STM	25 949 709 \$	186 300 \$		26 136 009 \$	2 283 813 \$		2 283 813 \$	(301 366) \$	(146 348) \$	27 972 107 \$
RTL	13 824 546 \$	34 226 \$		13 858 771 \$	1 279 585 \$		1 279 585 \$	(128 697) \$	(78 385) \$	14 931 275 \$
STL	7 687 185 \$	101 452 \$		7 788 638 \$	695 262 \$		695 262 \$	(72 398) \$	(43 863) \$	8 367 639 \$
AMT-Bus	591 410 \$	- \$		591 410 \$	56 367 \$		56 367 \$	(6 117) \$	(3 298) \$	638 362 \$
AMT-Train	14 031 257 \$	9 513 621 \$		23 544 879 \$	1 497 705 \$		1 497 705 \$	(301 164) \$	(137 362) \$	24 604 058 \$
AMT-Tram										- \$
OMIT	9 112 272 \$	549 855 \$		9 662 128 \$	952 537 \$	- \$	952 537 \$	(239 836) \$	(40 743) \$	10 334 085 \$
	71 196 380 \$	10 385 455 \$		81 581 834 \$	6 765 269 \$	- \$	6 765 269 \$	(1 049 578) \$*	(450 000) \$	86 847 526 \$
OMIT										
CIT Laurentides (CIT2M)	13 541 \$	- \$		13 541 \$	1 129 \$		1 129 \$	(331) \$	(57) \$	14 282 \$
CIT Laurentides (OMITSE)	9 309 \$	- \$		9 309 \$	695 \$		695 \$	(220) \$	(40) \$	9 744 \$
CIT Laurentides (CITBL)	690 114 \$	- \$		690 114 \$	69 191 \$		69 191 \$	(17 302) \$	(2 774) \$	739 229 \$
CRT Lanaudière (CITDM)	1 294 036 \$	- \$		1 294 036 \$	134 682 \$		134 682 \$	(32 340) \$	(5 497) \$	1 390 882 \$
CRT Lanaudière (CITM)	5 091 \$	- \$		5 091 \$	597 \$		597 \$	(140) \$	(19) \$	5 528 \$
CRT Lanaudière (CIT Joliette)	80 678 \$	- \$		80 678 \$	8 620 \$		8 620 \$	(2 023) \$	(343) \$	86 931 \$
CRT Lanaudière (OMITRep)	516 751 \$	- \$		516 751 \$	53 969 \$		53 969 \$	(12 949) \$	(2 189) \$	555 582 \$
CIT SO	1 039 519 \$	12 545 \$		1 052 064 \$	104 795 \$		104 795 \$	(25 807) \$	(4 509) \$	1 126 544 \$
CIT Haut-St-Laurent	148 173 \$	29 574 \$		177 746 \$	16 629 \$		16 629 \$	(4 651) \$	(684) \$	189 041 \$
CIT Roussillon	425 061 \$	- \$		425 061 \$	43 457 \$		43 457 \$	(10 293) \$	(1 875) \$	456 350 \$
CIT Richelain	647 560 \$	- \$		647 560 \$	79 153 \$		79 153 \$	(16 781) \$	(3 205) \$	706 727 \$
CIT CRC	671 878 \$	8 302 \$		680 180 \$	70 735 \$		70 735 \$	(16 663) \$	(2 967) \$	731 284 \$
CIT V-R	1 187 156 \$	81 188 \$		1 268 344 \$	127 319 \$		127 319 \$	(32 581) \$	(5 039) \$	1 358 043 \$
RTL (St-Bruno)	732 704 \$	114 954 \$		847 658 \$	70 911 \$		70 911 \$	(20 180) \$	(3 677) \$	894 713 \$
OMIT Ste-Julie	640 051 \$	- \$		640 051 \$	66 153 \$		66 153 \$	(15 515) \$	(2 827) \$	687 863 \$
CIT Sorel-Varennnes	994 075 \$	303 293 \$		1 297 368 \$	103 490 \$		103 490 \$	(31 712) \$	(4 993) \$	1 364 152 \$
CIT Laurentides (OMITSJE)	16 577 \$	- \$		16 577 \$	1 011 \$		1 011 \$	(347) \$	(51) \$	17 190 \$
	9 112 272 \$	549 855 \$	- \$	9 662 128 \$	952 537 \$	- \$	952 537 \$	(239 836) \$	(40 743) \$	10 334 085 \$

* Seront ajustées en fonction des ventes réelles pour 2005.

ANNEXE B

Équipements et infrastructures métropolitains actuels et proposés

Actuels et en cours de reconnaissance*

5 Lignes de trains de banlieue					2 Circuits express métropolitains				
	Gares	Stationnements		Passagers annuels (2003)	Arrêts	Stationnements		Passagers annuels (2003)	
		Auto	Vélo			Auto	Vélo		
Deux-Montagnes	12	5 343	310	7 456 100	Express Chevrier	3	1 974	15	521 100
Dorion-Rigaud	19	2 897	259	3 092 600	Express Le Carrefour	11	478	63	246 500
Blainville ¹	7+3	2 178	133	1 954 900					
Mont-Saint-Hilaire ²	6+1	2 258	63	1 040 500					
Delson ³	4+3	603	28	366 600					
Total	48	13 279	793	13 910 700	Total	14	2 452	78	767 600

61 Stationnements incitatifs				Stationnements Usagers			
	Auto	Vélo	Usagers annuels (2003)		Auto	Vélo	Usagers annuels (2003)
Deux-Montagnes	239	35	60 000	Mont-Saint-Hilaire	450	28	73 900
Grand-Moulin	946	14	231 100	McMasterville	264	7	
Sainte-Dorothée	105	14	26 300	Saint-Basile-le-Grand	555	14	92 800
Île-Bigras	756	49	189 300	Saint-Bruno	225	7	55 000
Roxboro-Pierrefonds	410	28	93 200	Saint-Hubert	320	0	
Sunnybrooke	697	14	136 900	Saint-Lambert			
Bois-Franc	1 090	21	214 800	<i>Gare Centrale</i>			
Du Ruisseau	0	14	0	Train Delson			
Montpellier	0	50	0	Delson	110	7	12 800
Mont-Royal	0	14	0	Saint-Constant	52	7	10 300
Canora	0	0	0	Sainte-Catherine	339	7	53 100
Gare Centrale	0	0	0	LaSalle	102	7	1 800
Train Dorion-Rigaud				<i>Montréal-Ouest</i>			
Rigaud	130	2	2 000	<i>Vendôme</i>			
Hudson	85	2	3 300	<i>Gare Lucien-L'Allier</i>			
Vaudreuil	225	7	2 600	Autobus (RTMA)			
Dorion	140	17	10 500	Angrignon	733	28	95 600
Pincoirt/Terrasse-Vaudreuil	60	15	9 200	Boucherville*			
Île-Perrot	150	7	8 600	Brossard-Chevrier	1 974	15	196 800
Sainte-Anne-de-Bellevue	336	12	68 700	Brossard-Panama	1 164	70	271 200
Baie-d'Urfé	72	8	12 300	Chambly	210	7	38 800
Beaurepaire	30	8	6 800	Châteauguay	350	15	49 300
Beaconsfield	465	46	107 200	De Mortagne	370	14	9 600
Cedar Park	27	22	6 200	Delson*	422	15	69 000
Pointe-Claire	645	17	67 400	La Prairie	524	7	82 100
Valois	115	17	25 000	Le Carrefour	478	63	10 400
Pine Beach	0	12	0	Longueuil*	1 838	566	338 800
Dorval	402	42	82 600	Mercier*	43	0	5 300
Lachine	0	10	0	Namur	428	8	88 200
Montréal-Ouest	15	15	3 300	Radisson	527	14	103 700
Vendôme	0	2	0	Rive-Nord Est (Repentigny)	197	7	29 000
Gare Lucien-L'Allier	0	7	0	Saint-Bruno*	125	16	12 600
Train Blainville				Sainte-Julie*	196	14	39 700
Blainville	582	28	118 400	Sherbrooke	325	0	47 700
Sainte-Thérèse	664	49	123 700	Terrebonne	560	29	100 600
Rosemère	352	28	77 700				
Sainte-Rose	390	21	81 500				
Saint-Martin	190	7	41 200				
Bois-de-Boulogne	0	7	0				
Parc	0	7	0				
<i>Montréal-Ouest</i>							
<i>Vendôme</i>							
<i>Gare Lucien-L'Allier</i>							
Total				Total	23 740	1 782	4 033 000

* En cours de reconnaissance

1 La ligne Blainville a 10 gares dont 3 en commun avec la ligne Dorion-Rigaud

2 La ligne Mont-Saint-Hilaire a 7 gares dont une en commun avec la ligne Deux-Montagnes

3 La ligne Delson a 7 gares dont 3 en commun avec la ligne Dorion-Rigaud

13 Terminus	Réseaux	Circuits	Quais	Passagers annuels (2003)	Réseaux	Circuits	Quais	Passagers annuels (2003)	
Angrignon	4	22	19	6 785 700	3	15	7	3 743 100	
Brossard	4	41	18	2 070 700	1	15	3		
Côte-Vertu	3	19	32		10	98	21	9 722 700	
Henri-Bourassa Nord	3	28	14	8 634 300	2	6	8	n/d	
Henri-Bourassa Sud	1	13	8	5 472 300	2	16	10	872 400	
Le Carrefour	3	15	14	755 600	1	20	14	1 329 100	
Longueuil	5	56	41	11 662 100					
Total							308	168	39 385 900

18 Axes métropolitains	Voie réservée (km)	Mesures préférentielles	Voie réservée (km)	Mesures préférentielles
Autoroute 20*	1,5		Pont Viau / Des Laurentides	2,3 ✓
Autoroute 25*	5,0		Pont Mercier /Route 132-138	6,4 ✓
Bretelle Taschereau	0,5		René-Lévesque et prolongement R.-Lévesque / Notre-Dame / Via-bus*	4,3 ✓
Chomedey / Lachapelle / Marcel-Laurin / Côte-Vertu	6,6	✓	Route 116*	2,5
Côte-des-Neiges	5,1		Route 132/Montbrun*	1,2
Henri-Bourassa	7,5		Saint-Charles/Riverside	2,4 ✓
Newman	3,2		Sherbrooke Est	2,0
Parc	5,5	✓	Taschereau	3,0 ✓
Pie-IX	8,5	✓		
Pont Champlain / A-10	9,1	✓		
Total				76,6

Proposés 2005

2 Lignes de trains de banlieue
Prolongements
ligne Delson jusqu'à Candiac
ligne Blainville jusqu'à Saint-Jérôme
3 Voies réservées
Prolongement
A-25
A-10
Nouvelle voie réservée
Pont Victoria

À l'étude pour 2006

2 Lignes de trains de banlieue
Nouvelles lignes
Laval/Terrebonne/Mascouche
Montréal-Nord/Rivière-des-Prairies/Repentigny
2 Express métropolitains
Nouveaux circuits
Express A-20
Express de l'Est
1 Stationnements incitatifs
Nouveau stationnement
Pie-IX

ANNEXE C

Commentaires des partenaires de l'AMT reçus en date du 16 décembre 2004

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Nouvelle présentation du budget		
STM	La STM félicite l'Agence pour la nouvelle présentation du document budgétaire. Elle se veut simplifiée et soignée, ce qui en améliore grandement la facilité de lecture et, par conséquent, la compréhension.	Commentaire favorable au sujet de la nouvelle présentation du budget.
RTL	Le RTL apprécie la nouvelle présentation et le contenu du document budgétaire. Il est bien structuré et facile de consultation. Toutefois, il y aurait lieu d'ajouter, dans tous les tableaux, les valeurs de l'année précédente (année 2003) afin de disposer des valeurs réelles servant de référence par rapport aux valeurs prévisionnelles et budgétaires.	Toutes les valeurs de l'année 2003 sont présentées à la section 2 intitulée « Indicateurs de performance » du document budgétaire. Commentaire favorable au sujet de la nouvelle présentation du budget.
STL	D'entrée de jeu, je tiens à souligner que nous avons constaté une importante amélioration dans la structure et la forme du document budgétaire, ce qui en facilite grandement la lecture et la compréhension. Cette même clarté et transparence sont également davantage apparentes dans les principes qui sous-tendent vos décisions d'allocation des ressources et des charges métropolitaines. Nous ne pouvons que vous féliciter, vous et les membres de votre équipe, pour ces améliorations et vous encourager à continuer dans cette direction.	Commentaire favorable à la direction de l'AMT.
Ville de Montréal	L'instauration d'un nouveau programme d'aide à l'intégration tarifaire, nous semble, dans ce contexte, inappropriée. Au lieu de cela, il me semble que l'AMT devrait consacrer prioritairement ses ressources au financement de ses programmes d'aides actuels.	Les trois sociétés de transport de la région de Montréal ont accueilli très favorablement la nouvelle aide à l'intégration tarifaire qui vise à corriger un déséquilibre du système de partage des recettes métropolitaines. Cette nouvelle aide ne prive pas l'AMT de ressources financières pour les autres aides métropolitaines déjà en place.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Hausse tarifaire		
STL	La STL est d'accord avec les hausses tarifaires proposées par l'AMT pour les titres mensuels TRAM 3, tant pour le tarif ordinaire que pour les tarifs intermédiaires et réduits. Dans un contexte où les problèmes de financement ne sont toujours pas réglés, il est important de maintenir la contribution des usagers en indexant adéquatement les tarifs.	En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.
STM	D'accord avec une hausse tarifaire de base de 3 %. Cependant, la documentation devrait stipuler une hausse de base et non une hausse moyenne de 3% puisque l'ensemble des tarifs sont majorés de 3% ou plus.	En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT. L'AMT est d'accord qu'il s'agit d'une hausse de base et non une hausse moyenne de 3 %. Le texte a été corrigé en conséquence.
STM	La STM est en accord avec ces hausses qui maintiennent les décisions prises pour les tarifs 2004 totalisant ainsi des hausses de 6% pour les zones 1 et 2, de 4% pour la zone 3, et de 3% pour les zones 4 à 8.	En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.
RTL	<p>Toutes les mesures prises pour augmenter les revenus des sociétés de transport sont appréciées, principalement l'augmentation de 4 % du tarif de la Tram 3. Ce pourcentage d'augmentation reflète l'inflation et notamment les hausses importantes du prix du carburant. Nous reconnaissons également l'effort de l'AMT qui a ajouté 1 % d'augmentation afin de permettre la réduction du rabais consenti relié à l'intégration tarifaire pour le ramener à un niveau de 25 % en 2006.</p> <p>Par ailleurs, nous réitérons notre position concernant la tarification des résidents de Saint-Bruno-de-Montarville. Le RTL est disposé à admettre un statut zone 5 pour cet arrondissement dans la mesure où il est compensé complètement afin de pouvoir rembourser les résidents de Saint-Bruno-de-Montarville pour l'écart de prix entre le coût d'une TRAM 3 et le coût d'une TRAM 5 et ce, tant et aussi longtemps que la révision du cadre financier ne sera pas complétée.</p>	<p>En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.</p> <p>La décision de rembourser les résidents de Saint-Bruno-de-Montarville relève du MTQ.</p>
Ville de Montréal	Le Conseil d'arrondissement de Verdun est favorable à la pratique d'indexation au coût de la vie et l'encourage.	En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
CITVR	En accord avec la grille tarifaire proposée avec une augmentation de 3 %.	En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.
Conditions d'admissibilité		
Ville de Saint-Eustache	Il est suggéré que l'âge d'admissibilité pour les étudiants soit porté à 25 ans, sous réserve qu'ils soient étudiants à plein temps.	Dans un contexte de rareté des ressources financières, l'AMT a maintenu les conditions d'admissibilité afin de ne pas réduire le ratio d'autofinancement représentant la part des recettes par rapport au total des dépenses des organismes de transport.
CITVR	En accord avec le maintien des conditions pour l'obtention d'un titre métropolitain (carte à tarifs réduit et intermédiaire).	En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.
Cadre financier		
Ville de Montréal	Comme vous l'indiquez, votre projet de budget a été préparé dans le cadre actuel du financement du transport en commun. Nous déplorons, tout autant que l'Agence métropolitaine de transport (AMT), que vous soyez contraint de continuer à œuvrer dans ce cadre de financement et que sa révision n'ait pas encore eu lieu, étant donné les besoins considérables des organismes publics de transport.	La direction de l'AMT souhaite la mise en place d'un nouveau cadre financier du transport en commun pour la région de Montréal. Cependant, ce dossier demeure la prérogative du gouvernement du Québec.
CITVR	<ul style="list-style-type: none"> - Appui à une modification de la formule actuelle du partage de la facture de train, telle qu'établie dans la Loi de l'AMT. - Nous sommes d'avis qu'il faut revoir le cadre financier, notamment certaines solutions proposées dans le rapport Bernard. 	La direction de l'AMT souhaite la mise en place d'un nouveau cadre financier du transport en commun pour la région de Montréal. Cependant, ce dossier demeure la prérogative du gouvernement du Québec.
Mode d'indexation et réduction du rabais tarifaire métropolitain		
STL	La STL approuve l'introduction de l'indice des prix du transport (IPT) dans le mode de calcul utilisé pour obtenir le taux d'indexation de référence des tarifs. La combinaison des deux indices des prix reflète plus adéquatement l'impact des importantes hausses du prix du carburant sur les coûts d'exploitation.	En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
STL	<p>Dans le but de réduire le rabais tarifaire accordé aux usagers, l'AMT ajoute 1 % à l'augmentation des tarifs de la TRAM 3. La hausse de tarifs ciblée pour la zone 3 est donc de 4 %. Étant donné le contexte financier actuel, la STL approuve la réduction du rabais tarifaire.</p> <p>En 2005, il y aurait lieu de se pencher plus spécifiquement sur la question afin d'établir le niveau souhaitable de rabais tarifaire devant être accordé aux usagers de la TRAM.</p>	<p>En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.</p> <p>Le comité du partage des recettes analysera cette question en 2005 et en évaluera les impacts financiers pour les organismes de transport.</p>
Structure tarifaire		
STM	<p>La STM demande d'accorder l'annexe A à la réalité concernant les zones tarifaires métropolitaines à savoir que ces zones ne s'appliquent qu'aux services métropolitains de l'AMT. Les zones ne s'appliquent nullement aux autobus locaux et au métro tel qu'indiqué.</p> <p>Également, toujours dans la même annexe « A » à la page 8, il est écrit :</p> <p style="padding-left: 40px;">« Compte tenu des écarts tarifaires entre les réseaux de Montréal, Laval et Longueuil, la tarification uniforme du réseau de métro, considéré métropolitain à divers égards, perturbe l'organisation locale des services d'autobus en plus de réduire l'efficacité et l'équité de la tarification dans ces secteurs ».</p> <p>Ce texte devrait être remanié afin de retirer les allégations concernant l'effet perturbateur sur l'organisation des services locaux d'autobus qu'aurait la tarification actuelle du métro. Dans l'ordre actuel des choses, la tarification locale du transport en commun relève exclusivement des autorités locales.</p>	<p>L'AMT est d'accord avec la proposition de la STM et le texte de l'annexe A a été modifié en conséquence.</p> <p>L'AMT est d'accord avec la proposition de la STM et le texte de l'annexe A a été remanié en conséquence.</p>
RTL	<p>Le RTL accueille favorablement tous les ajustements proposés à la structure tarifaire zonale des trains de banlieue particulièrement la modification apportée aux zones tarifaires du train de banlieue Dorion-Rigaud. Cet ajustement permettra d'accroître le ratio d'autofinancement de ce train. Il y aura lieu de poursuivre cette politique au cours des prochaines années afin que la tarification des gares dans la MRC Vaudreuil-Soulanges vienne graduellement rejoindre les zones 7 et 8.</p>	<p>En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT pour la grille tarifaire 2005. Quant aux zones 7 et 8 situées sur le territoire de la MRC Vaudreuil-Soulanges, le comité tarifaire évaluera cette question.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
STM	<p>Dans le même ordre d'idées, l'introduction d'un zonage au nord et à l'est du territoire de l'île de Montréal, alors qu'aucun service métropolitain ne s'y trouve, apparaît prématurée et devrait être examinée davantage avant d'être intégrée au budget. Cette question fera sans aucun doute l'objet d'analyse par le Comité de travail sur l'intégration tarifaire, et les conclusions pourront alors être retenues.</p>	<p>Depuis 2002, les budgets de l'AMT ont défini les zones 1 et 2 en fonction des arrondissements qu'elles couvrent afin d'uniformiser la façon de définir les zones tarifaires métropolitaines. Ces zones s'appliquent uniquement aux déplacements interréseaux ainsi qu'aux services métropolitains par trains de banlieue. Avec l'introduction de la zone 3 sur le territoire de l'île de Montréal, les zones tarifaires métropolitaines ont été ajustées pour tenir compte du transfert du secteur de l'île de Montréal situé à l'ouest des boulevards Stillview, Sommerset et Jacques-Bizard de la zone 2 à la zone 3 et du transfert du secteur de l'île de Montréal situé à l'est de l'autoroute 25 et de son prolongement de la zone 2 à la zone 3.</p>
Ville de Blainville	<p>La Ville s'oppose à la grille tarifaire 2005, plus précisément en ce qui concerne le transfert de la gare de Blainville de la zone 5 à la zone 6.</p>	<p>Pour la ligne Blainville, le passage de la gare de Blainville de la zone 5 à la zone 6 vise à harmoniser la tarification du réseau de trains de banlieue à la tarification métropolitaine en vigueur pour le CIT Laurentides.</p> <p>Fait à noter, un tarif transitoire (6T) s'appliquera à la gare de Blainville afin d'amoindrir pour les clients la hausse tarifaire découlant de ce changement zonal.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
<p>Ville de Montréal</p>	<p>Pour certains utilisateurs montréalais de la ligne Dorion-Rigaud, la hausse tarifaire atteindra 28,6 %, en raison du changement zonal proposé et des règles tarifaires en vigueur. Notez à cet égard qu'il nous est difficile de comprendre ces hausses importantes sur cette ligne alors que simultanément votre proposition budgétaire laisse inchangée la structure tarifaire applicable à la ligne Deux-Montagnes.</p>	<p>Pour la ligne Dorion-Rigaud, les ajustements et corrections appropriés visent à améliorer l'équité entre les usagers en ce qui concerne la distance parcourue et le bénéfice reçu et à hausser le ratio d'autofinancement de la ligne par rapport aux autres lignes qui ont toutes un ratio supérieur à 40 %.</p> <p>Suite à la consultation budgétaire et notamment aux commentaires de la STM, des tarifs transitoires 2T et 3T s'appliqueront à une clientèle visée afin d'amoinrir pour celle-ci la hausse tarifaire découlant de ces changements de zones sur le territoire de la Ville de Montréal.</p>
<p>Arrondissement de Saint-Laurent</p>	<p>Nous croyons que l'Agence métropolitaine de transport doit appliquer le principe que les gares desservant un même arrondissement devraient être considérées dans la même zone, et dans la zone la plus favorable. En conséquence de ce principe, je vous demande d'inclure les gares Du Ruisseau et Bois-Franc de l'arrondissement de Saint-Laurent dans la zone 1 à partir de l'année 2005.</p>	<p>En 2001, les gares Bois-Franc et Du Ruisseau sont passées de la zone 1 à la zone 2. Cet ajustement à la structure tarifaire de la ligne Deux-Montagnes visait à améliorer l'équité entre les usagers en ce qui concerne la distance parcourue et le bénéfice et à améliorer le ratio d'autofinancement de la ligne.</p> <p>Par ailleurs, compte tenu de sa localisation géographique, l'arrondissement Saint-Laurent est situé en zone 2, à l'exception d'une petite portion située au sud du boulevard Côte-Vertu. Il est à noter que les utilisateurs de la gare Du Ruisseau proviennent à plus de 88 % de Laval et de ses environs. Mettre un tarif en zone 1 amènerait une pression supplémentaire au stationnement qui est déjà à pleine capacité.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
<p>Arrondissement Dorval/L'Île-Dorval</p>	<p>Le Conseil d'arrondissement demande de maintenir la gare de Dorval dans la zone tarifaire 1.</p>	<p>Pour la ligne Dorion-Rigaud, les ajustements et corrections visent à améliorer l'équité entre les usagers en ce qui concerne la distance parcourue et le bénéfice reçu et à hausser le ratio d'autofinancement de la ligne par rapport aux autres lignes qui ont toutes un ratio supérieur à 40 %. Fait à noter, des tarifs transitoires (2T et 3T) s'appliqueront à la clientèle des gares Dorval, Beaconsfield, Beaufort, Baie-d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue afin d'amoinrir pour celle-ci la hausse tarifaire découlant de ces changements de zones.</p>
<p>Arrondissement Beaconsfield/Baie-d'Urfé</p>	<p>L'augmentation de tarif de 21,00 \$ de la carte mensuelle TRAM zone 3 est inacceptable.</p> <p>Demande à l'Agence métropolitaine de transport de repenser leur proposition concernant les tarifs et de maintenir la zone actuelle pour les gares de l'arrondissement Beaconsfield/Baie-d'Urfé.</p>	<p>Pour la ligne Dorion-Rigaud, les ajustements et corrections visent à améliorer l'équité entre les usagers en ce qui concerne la distance parcourue et le bénéfice reçu et à hausser le ratio d'autofinancement de la ligne par rapport aux autres lignes qui ont toutes un ratio supérieur à 40 %. Fait à noter, des tarifs transitoires (2T et 3T) s'appliqueront à la clientèle des gares Dorval, Beaconsfield, Beaufort, Baie-d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue afin d'amoinrir pour celle-ci la hausse tarifaire découlant de ces changements de zones.</p> <p>Pour la ligne Dorion-Rigaud, les ajustements et corrections à la structure tarifaire visent à améliorer l'équité entre les usagers en ce qui concerne la distance parcourue et le bénéfice reçu et à hausser le ratio d'autofinancement de la ligne par rapport aux autres lignes qui ont toutes un ratio supérieur à 40 %. Fait à noter, des tarifs transitoires (2T et 3T) s'appliqueront à la clientèle des gares Dorval, Beaconsfield, Beaufort, Baie-d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue afin d'amoinrir pour celle-ci la hausse tarifaire découlant de ces changements de zones.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Ville de Repentigny	Nous désirons vous réitérer la problématique pour la Ville de Repentigny de l'unique tarification sur tout le territoire de la Ville de Montréal qui nous pénalise tant au niveau de la grille tarifaire qu'à celui du partage des recettes.	Le système tarifaire métropolitain qui régit la tarification interréseaux et des services métropolitains de trains de banlieue comporte déjà un découpage de l'île de Montréal en plusieurs zones tarifaires. Toutefois, la tarification des services d'autobus et de métro de la STM sur l'île de Montréal relève de la compétence exclusive de la STM. L'AMT ne peut donc pas intervenir sur cette tarification locale.
MRC de Thérèse-de-Blainville	La MRC s'oppose à la grille tarifaire 2005, plus précisément en ce qui concerne la gare Blainville de la zone 5 à la zone 6.	Pour la ligne Blainville, le passage de la gare de Blainville de la zone 5 à la zone 6 vise à harmoniser la tarification du réseau de trains de banlieue à la tarification métropolitaine en vigueur pour le CIT Laurentides. Fait à noter, un tarif transitoire (6T) s'appliquera à la gare Blainville afin d'amoindrir pour les clients la hausse tarifaire découlant de ce changement zonal.
Aide financière aux organismes de transport		
Ville de Montréal	Le budget de 2005 de l'AMT, dont les crédits augmentent de 4,3 %, se traduit pour la Ville de Montréal par un accroissement de son gain net à travers le jeu des contributions du financement régional de seulement 1,4 % alors qu'il atteint 2,3 % pour les autres municipalités de la région. - Divers facteurs expliquent la faible croissance du financement régional versé à la STM. Parmi les plus importants, la mise en place d'un réseau métropolitain de plus en plus étendu qui a été réalisée au détriment du bon maintien du réseau local central, tant au plan de l'exploitation que des immobilisations, joue un rôle certain.	Suite à la consultation, les crédits ont été révisés à la baisse passant de 4,3 % à 3,8 % par rapport au budget 2004, représentant un montant de 1,1 M\$ afin d'optimiser l'utilisation des remises gouvernementales. Concernant le réseau des trains de banlieue, depuis 1996, malgré l'ajout de trois lignes de trains, l'aide de l'AMT aux trains par les sources régionales a décru de 25,9 %, libérant des ressources pour les autres aides métropolitaines (métro et autobus).

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
<p>Ville de Montréal (suite)</p>	<p>- De même, le taux de base versé par utilisateur pour l'aide au métro n'a pas été indexé depuis plusieurs années et cette aide a été plafonnée globalement selon les années, privant ainsi de précieuses ressources financières la STM.</p>	<p>Puisque les ressources financières régionales ne sont pas indexées, l'AMT ne peut acquiescer à cette demande. Le montant de l'aide métropolitaine de base a été établi en fonction de l'achalandage prévu en 2004 et devrait donc suffire pour couvrir l'achalandage réel à la fin 2005.</p> <p>Par ailleurs, depuis 1996, l'aide métropolitaine au métro et autobus est passée de 51,5 M\$ à 56,5 M\$ pour 2005, soit un accroissement de 9,7 %.</p>
<p>Nouvelle aide à l'intégration tarifaire</p>		
<p>STL</p>	<p>L'aide à l'intégration tarifaire mise en place par l'AMT permettra à chaque AOT de recevoir au moins l'équivalent de son tarif local, moins le rabais tarifaire accordé à l'usager métropolitain. Les ressources financières consacrées à son implantation corrigent une situation profondément inéquitable en évitant à certaines AOT telles que la STL, d'avoir à financer à même leurs ressources locales le rabais tarifaire accordé sur d'autres réseaux que le leur.</p>	<p>En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.</p>
<p>STM</p>	<p>Afin d'éviter tout établissement de prix favorisant une société dans la distribution de cette aide et encadrer les fluctuations futures des tarifs, la STM suggère de définir un tarif de référence.</p>	<p>Recommandation retenue par l'AMT pour le calcul de la nouvelle aide à l'intégration tarifaire utilisant un tarif de référence pour chaque organisme de transport.</p>
<p>RTL</p>	<p>Le RTL accueille positivement le versement d'une nouvelle aide afin de compenser les pertes de revenus des AOT dans le cadre de l'intégration tarifaire dans la région de Montréal. Toutefois, la méthode de calcul semble comporter certaines anomalies qui défavorisent certaines AOT au profit d'autres AOT.</p> <p>Pour remédier à cette situation, il faudrait que le calcul de l'aide soit fait par zone et non sur une base globale.</p> <p>Cette solution qui reflète davantage le principe mis de l'avant par l'AMT représente une solution plus équitable qui est susceptible de rallier toutes les AOT. Le RTL serait compensé adéquatement pour les TRAM 4 à 6, la STL ne perdrait rien et la STM, l'AMT et les CIT recevraient une aide supplémentaire.</p>	<p>En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.</p> <p>D'accord, le calcul de l'aide est effectué par zone.</p> <p>Suite à la consultation budgétaire et notamment aux commentaires du RTL, l'AMT a procédé à un raffinement de l'évaluation du montant de l'aide octroyée à chaque organisme de transport en utilisant un tarif de référence et en effectuant le calcul par zone.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire		
RTL	Le RTL appuie favorablement le relèvement de 6,6 à 6,8 M\$ du plafond pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire qui permettra aux AOT de recevoir pleine compensation. Toutefois, nous continuons à croire que l'AMT ne doit pas plafonner ces aides mais plutôt diminuer le développement jusqu'à l'arrivée d'un nouveau cadre financier.	En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT. Le montant de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire au budget 2005 représente le montant requis selon les ventes prévues de 2005.
Aide métropolitaine de base		
STM	La STM demande donc que la prévision d'achalandage pour 2005 repose sur des données 2004 ajustées, qui tiennent compte à la fois de la perte subie à cause de la fermeture de la station Henri-Bourassa et d'une croissance prévue dans le Plan d'affaires de l'achalandage de la STM en 2005 de 1 %.	Le montant de l'aide métropolitaine de base a été établi en fonction de l'achalandage prévu en 2004 et devrait donc suffire pour couvrir l'achalandage réel à la fin 2005.
STM	La STM tient à réitérer sa demande d'indexer les taux d'aide (0,20 \$/déplacement métro; 0,50 \$/déplacement autobus) qui n'ont jamais été ajustés depuis 1996.	Puisque les ressources financières régionales ne sont pas indexées, l'AMT ne peut acquiescer à cette demande.
STM	La STM souhaiterait que l'Agence rajuste annuellement l'aide métropolitaine en fonction de l'achalandage réel.	Le montant de l'aide métropolitaine de base a été établi en fonction de l'achalandage prévu en 2004 et devrait donc suffire pour couvrir l'achalandage réel à la fin 2005.
RTL	Le RTL demande que l'AMT commence à indexer, dès que possible, l'aide par déplacement au même titre que tous les autres paramètres budgétaires. Il est à noter que les coûts d'exploitation des AOT ont fortement augmenté depuis 1996, mais les aides par déplacement sont restées fixes. Le RTL demande également que l'AMT prenne tous les moyens pour verser au complet l'aide métropolitaine de base aux AOT même si elle en abaisse le plafond de 56,9 M\$ à 56,5 M\$ en 2005.	Puisque les ressources financières régionales ne sont pas indexées, l'AMT ne peut acquiescer à cette demande. Le montant de l'aide métropolitaine de base a été établi en fonction de l'achalandage réel de 2005 prévu en 2004 et devrait suffire pour couvrir l'achalandage réel à la fin 2005.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Titres métropolitains unitaires, tickets TRAM 3		
STL	<p>L'introduction d'un ticket TRAM 3 utilisable sur le réseau des trains de banlieue et sur le réseau d'autobus et de métro de la STM soulève une grande inquiétude pour la STL.</p> <p>Déjà en septembre 1999, la STL soulignait le fait que bien que cette mesure serait bénéfique pour la clientèle, elle entraînerait des impacts financiers négatifs potentiellement très importants pour la STL.</p>	<p>Le comité du partage des recettes évaluera, en 2005, les impacts financiers pour chaque organisme de transport d'un scénario ayant pour hypothèse la mise en place d'un titre unitaire métropolitain qui intègre tous les réseaux de transport dans le territoire de l'AMT.</p>
STL	<p>Le budget annonce l'introduction d'un ticket TRAM 3 utilisable sur le réseau des trains de banlieue et sur le réseau d'autobus et de métro de la STM.</p> <p>La STL souhaite que l'AMT mette tout en œuvre afin qu'il soit bien clair pour les clients que ce ticket ne donne pas accès au réseau d'autobus de la STL. L'appellation ticket TRAM 3 risque de semer la confusion chez les usagers métropolitains.</p>	<p>Le nombre d'usagers acquittant son passage par erreur à l'aide de ce ticket dans un autobus du STL sera minime, puisque d'une part le chauffeur d'autobus exerce un contrôle visuel à l'entrée et, d'autre part, l'usager ne pourra utiliser les services de trains avec une correspondance du STL sous peine de payer une amende.</p> <p>Une campagne d'information auprès des usagers des trains sera effectuée afin qu'ils n'utilisent pas ces titres sur le réseau du RTL et de la STL et, en conséquence, l'AMT évalue que le risque d'erreurs d'utilisation de ce nouveau titre est minime.</p>
RTL	<p>Concernant l'introduction d'un ticket TRAM 3 en 2005 pour les utilisateurs des réseaux du train, du métro et des autobus de la STM seulement, le RTL anticipe une certaine confusion chez les clients-usagers en zone 3 des territoires de Longueuil et de Laval. Le RTL demande à l'AMT le remboursement du tarif local dans les cas où un client-usager acquitte son passage par erreur à l'aide de ce ticket dans un autobus du RTL, en correspondance avec le train.</p> <p>De plus, nous demandons à l'AMT de bien identifier, au recto des tickets, les réseaux où ils sont admis afin de limiter les erreurs d'utilisation de ce nouveau titre métropolitain.</p>	<p>Le nombre d'usagers acquittant son passage par erreur à l'aide de ce ticket dans un autobus du RTL sera minime, puisque d'une part le chauffeur d'autobus exerce un contrôle visuel à l'entrée et, d'autre part, l'usager ne pourra utiliser les services de trains avec une correspondance du RTL sous peine de payer une amende.</p> <p>Une campagne d'information auprès des usagers des trains sera effectuée afin qu'ils n'utilisent pas ces titres sur le réseau du RTL et de la STL et, en conséquence, l'AMT évalue que le risque d'erreurs d'utilisation de ce nouveau titre est minime.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
RTL (suite)	L'introduction de ces nouveaux titres passe inaperçue dans les faits saillants du budget. Il y aurait lieu de documenter cette nouvelle mesure dans les faits saillants et mentionner les impacts potentiels sur les AOT.	À l'exception de la STM, la mise en place du ticket TRAM 3 pour 2005 n'aura aucun impact pour les organismes de transport. Les impacts pour la STM sont reflétés dans le calcul de la répartition des recettes métropolitaines de 2005.
STM	<p>La STM a toutefois des réserves quant à l'introduction de la zone 3 sur son territoire en raison de son impact sur les Montréalais compte tenu de leur contribution foncière. Cette mesure représente une forte hausse pour la clientèle de la ligne Dorion-Rigaud, soit +28 % (ou 21\$ par mois). Cette hausse touche, selon l'enquête OD-98, 4 700 Montréalais, ce qui représente 80 % des utilisateurs de cette ligne.</p> <p>L'Agence ne semble pas avoir tenu compte des impacts sur le réseau de la STM, des effets de glissement interzones avec les stationnements déjà bondés et la pression additionnelle générée sur les rues dans les secteurs avoisinants qu'un tel changement générerait.</p>	<p>Suite à la consultation budgétaire et notamment aux commentaires de la STM, pour atténuer l'impact de l'introduction de la zone 3 sur le territoire de la Ville de Montréal sur la clientèle, une tarification transitoire et temporaire a été mise en place en 2005.</p> <p>La perte d'achalandage causée par la hausse des tarifs a été évaluée selon les valeurs habituelles d'élasticité et les modifications apportées depuis la consultation budgétaire devraient permettre de minimiser cette appréhension.</p>
ACIT	Il nous apparaît important de considérer tout de suite la mise en place de titres métropolitains pour l'ensemble des zones métropolitaines et non pas seulement sur une portion de la zone 3 comme c'est le cas de la proposition inscrite au projet de budget 2005.	Le comité du partage des recettes évaluera, en 2005, les impacts financiers de ce scénario.
Grille tarifaire du réseau métro		
STL	Comme l'a si bien noté l'AMT dans son budget 2005, l'implantation prochaine de plusieurs stations de métro à Laval risque de perturber l'équilibre tarifaire. Si la tarification actuelle était maintenue, un déplacement en métro à Laval coûterait moins cher qu'un déplacement équivalent mais effectué en autobus. La STL accueille donc positivement la proposition de l'AMT d'initier, en 2005, avec les organismes de transport de la région métropolitaine, une démarche de concertation pour trouver des solutions à ce problème.	En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.
MRC Les Moulins	La MRC Les Moulins se réjouit de l'initiative de l'AMT d'initier une démarche de concertation relativement à la problématique de la grille tarifaire du réseau du métro.	En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Clés de partage des trains de banlieue		
ACIT	Il serait utile de l'Agence mette sur pied un comité qui verrait à analyser et évaluer les clés de partage des coûts des services des lignes de train de banlieue plutôt que de les établir unilatéralement d'autant que les CIT et municipalités sont des partenaires à part entière dans le partage de ces coûts.	<p>Sur demande, l'AMT fournira l'information relativement aux clés de partage utilisées pour répartir les coûts entre les lignes de trains de banlieue.</p> <p>Une nouvelle répartition des coûts entre les lignes Dorion-Rigaud, Blainville et Delson a été appliquée suite à la signature d'un nouveau contrat avec le CP depuis le 7 octobre 2004 pour l'entretien du matériel roulant. Ce contrat inclut l'entretien préventif à coût unitaire au lieu d'être sur une base forfaitaire comme l'ancien contrat.</p>
Trains de banlieue		
STM	Comme la prévision des dépenses affiche une hausse importante de 5 M\$, soit de 6 %, il apparaît essentiel de présenter dans le document budgétaire les variations de coûts des principaux éléments la justifiant (énergie, abolition du crédit de taxe foncière et autres dépenses d'exploitation).	Sur demande, l'AMT transmettra ce type d'information.
RTL	Il faut se demander toutefois si les prévisions des recettes de l'AMT sont assez conservatrices quant aux trains de banlieue et particulièrement pour la ligne de train Dorion-Rigaud. Les changements apportés à la structure zonale et l'introduction des billets TRAM peuvent entraîner inévitablement des pertes d'achalandage et des glissements de clientèle entre les titres.	<p>Pour les fins budgétaires, les prévisions des recettes TRAM et Trains sont établies globalement à achalandage constant et tiennent compte de certains ajustements ponctuels découlant de la modification de la structure tarifaire.</p> <p>Dans le budget final, les recettes pour l'ensemble des lignes de trains ont été diminuées de 733 000 \$.</p>
Trains de banlieue – Blainville		
ACIT	Les profits de la ligne Blainville-Montréal doivent être réinvestis dans le développement de la ligne.	<p>Depuis 2003, cette ligne dégage ponctuellement un surplus. Cependant, avec le prolongement du service vers Saint-Jérôme et la mise en place d'une cinquième rame, cette ligne pourrait connaître à nouveau un déficit d'exploitation.</p> <p>L'AMT créera, en 2005, un groupe de travail afin d'examiner la situation.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Trains de banlieue – Dorion-Rigaud		
ACIT	<p>Accord pour la nouvelle structure tarifaire proposée sur la ligne.</p> <p>Cependant si la tarification proposée pour la ligne Rigaud-Dorion—Montréal était refusée, les modifications des zones tarifaires des autres lignes de train ne doivent pas être appliquées.</p>	<p>En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.</p> <p>Le nouveau titre 6T est transitoire et s'applique uniquement à la gare Blainville.</p>
Municipalité de Terrasse-Vaudreuil	<p>Les prix de la nouvelle zone 5 des gares Dorion et Vaudreuil augmenteront de 91 \$ à 123 \$. En conséquence, nous appréhendons des effets de glissements vers notre gare de la part des usagers de l'ex-ville de Dorion, mais également de tous les usagers en provenance de Les Cèdres et d'ailleurs sur le territoire.</p> <p>Nous suggérons qu'au moins, l'an prochain, les gares de Dorion et Vaudreuil bénéficient à nouveau d'une réduction tarifaire afin d'amoinrir le choc et de laisser aux usagers le temps de s'y habituer.</p>	<p>Pour atténuer les effets négatifs mentionnés, l'AMT appliquera une promotion tarifaire zone 4 aux gares Vaudreuil et Dorion. Cette promotion en zone 4 est d'une période d'un an pour pallier le passage de deux zones d'un seul coup et compte tenu des travaux de construction qui se déroulent sur le tronçon Île-Perrot/Dorion.</p>
Billetteries métropolitaines		
CITVR	<p>Le CITVR n'a pas voulu adhérer à l'entente produite par l'AMT et s'interroge quant à sa participation financière relative à la billetterie du terminus Centre-ville.</p>	<p>Le CITVR n'a pas adhéré à l'entente pour la vente de ses titres locaux. La prévision 2004 pour la participation financière du CITVR totalise 155 \$ pour la vente de TRAM qui lui sont attribuées pour le terminus TCV.</p> <p>Par ailleurs, il faut noter que plus de 396 041 titres de transport TRAM mensuels locaux ont été vendus en 2003 dans 11 billetteries métropolitaines comparativement à 216 695 titres en 2002, ce qui vient confirmer l'intérêt des clients pour ces points de services intégrés.</p>
Express métropolitains		
RTL	<p>Le RTL accueille favorablement la décision de l'AMT d'accepter les titres locaux du RTL sur l'express Chevrier. L'AMT corrige une iniquité tarifaire en permettant aux clients-usagers utilisant uniquement l'express de bénéficier du tarif local du RTL. La nouvelle tarification sur l'express est plus conforme au système tarifaire métropolitain qui est basé sur une tarification multiréseaux.</p>	<p>En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
ACIT	<p>L'acceptation des titres locaux sur l'express métropolitain Chevrier a des impacts financiers en réduction des revenus et donc en augmentation des coûts. Étant donné que le déficit des lignes métropolitaines est en 2005 assumé à 50% par les municipalités, utilisatrices à plus de 1% d'achalandage et non seulement par le RTL dans le cas de la ligne Chevrier, nous ne pouvons accepter que les municipalités défraient à 50% des déficits qui eux sont augmentés par la diminution des revenus associés à l'acceptation des titres locaux RTL.</p> <p>Les express métropolitains doivent être associés aux titres métropolitains et selon les zones métropolitaines en vigueur.</p>	<p>La baisse des revenus découlant de l'acceptation des titres locaux sur les express métropolitains est estimée, pour 2005, à 0,103 M\$, tandis que la contribution du RTL au déficit est de 0,121 M\$, représentant 39,3 % des contributions municipales à l'express Chevrier. Par ailleurs, l'acceptation des titres locaux sur l'express métropolitain est nécessaire afin de faciliter l'intégration des services d'autobus locaux et métropolitains dans cet axe durant la période hors pointe.</p>
CITVR	<p>Nous ne sommes pas en accord avec la portion à assumer pour l'Express Chevrier. Aucune démonstration n'a été présentée au CIT afin de s'assurer que le pourcentage des usagers touchés était du territoire de notre organisme.</p>	<p>Bien que la Loi sur l'AMT permet de facturer 100 % du déficit résiduel d'exploitation, l'AMT facture 50 % du déficit aux municipalités selon l'utilisation faite par leurs résidents. Le pourcentage des usagers est déterminé selon les sondages effectués à bord des express métropolitains.</p> <p>Un comité de suivi, incluant un représentant du CITVR, a été mis en place afin d'évaluer l'évaluation de ce dossier notamment les modalités de financement établies.</p>
Utilisation d'un éventuel surplus 2004 de l'AMT		
STL	<p>La STL considère que les deux mesures suivantes devraient être appliquées en priorité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le remboursement du surplus 2004 de la ligne de train de banlieue de Blainville <p>En 2004, l'AMT prévoit dégager un surplus de 932 000 \$ aux dépens des municipalités desservies par la ligne de train de banlieue de Blainville. À notre avis, ce surplus n'appartient pas à l'AMT et devrait être redistribué aux municipalités concernées.</p>	<p>Proposition actuellement sous étude.</p> <p>Depuis 2003, cette ligne dégage ponctuellement un surplus. Cependant, avec la mise en place prochaine du prolongement du service vers Saint-Jérôme et d'une cinquième rame, cette ligne pourrait connaître à nouveau un déficit d'exploitation. L'AMT créera, en 2005, un groupe de travail afin d'examiner la situation.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
STL	<p>- La mise en place en 2004 de l'aide à l'intégration tarifaire</p> <p>Cette mesure corrige une situation dont la STL fait actuellement les frais. À défaut de l'appliquer de façon rétroactive aux années 1996 à 2003, l'aide à l'intégration tarifaire devrait être mise en place dès 2004.</p>	<p>La prévision 2004 ne prévoit aucun surplus. Par ailleurs, si les états financiers vérifiés dévoilaient un surplus, à ce moment les partenaires seront consultés pour évaluer différents scénarios d'affectation de ce surplus.</p>
Transport adapté		
STM	<p>L'intégration aux couronnes génère une hausse des coûts par déplacement; ce qui est à contre-courant des objectifs gouvernementaux et nous oblige à questionner si le projet en cours permet la meilleure utilisation possible des ressources disponibles.</p>	<p>L'AMT a mis en place le comité Transport adapté de la région de Montréal. Ce comité traite de divers sujets touchant le transport adapté, incluant l'intégration des services.</p>
STM	<p>Dans ce contexte, la STM se verra obligée de refuser de combler certains besoins de déplacements pour ne pas avoir à supporter une hausse du déficit.</p>	<p>À la lumière des résultats financiers et opérationnels de ce programme des services de transport adapté pour 2004, l'AMT, en collaboration avec la STM et les autres partenaires, établira pour 2005 un groupe de travail afin d'évaluer la situation.</p>
ACIT	<p>Indiquer dans le texte et dans le tableau 27, la part des couronnes dans la subvention gouvernementale, autrement la lecture du texte laisse croire que l'élargissement de l'intégration des services de transport adapté sur les territoires des Couronnes n'est pas subventionné.</p>	<p>Corrections apportées au texte pour indiquer la part des couronnes.</p>
Carte postale		
CITVR	<p>Nous ne sommes pas d'accord avec le maintien de la promotion pour l'abonnement de la carte TRAM par la poste, et ce, en considération des répercussions négatives sur les agences situées sur notre territoire.</p>	<p>L'abonnement de la carte TRAM par la poste répond au besoin de la clientèle en leur évitant la file d'attente à la billetterie. Ce programme vise également à fidéliser la clientèle à l'utilisation des transports collectifs. En novembre 2004, 1 587 personnes ont adhéré à ce programme par rapport à un objectif fixé à 2 000 pour 2005.</p>

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Soutien au développement		
CITVR	Il faudrait favoriser l'implantation de voies cyclables et améliorer l'accessibilité des vélos, notamment vers le terminus de Longueuil.	<p>L'aide financière pour le soutien au développement prévoit l'ajout du nombre de stationnements sécuritaires pour vélos, en 2005, notamment au terminus Longueuil.</p> <p>Dans le cadre des projets vélo-bus sur la Rive-Sud, des points d'embarquement/débarquement des vélos seront identifiés dans la zone entourant le terminus Longueuil.</p>
PTI		
Ville de Montréal	Contrairement aux années précédentes, votre PTI n'a pas été soumis pour consultation publique en même temps que votre budget d'exploitation. Vous comprendrez évidemment que nous ne pouvons pas le commenter, mais aussi que nos commentaires sur votre budget d'exploitation demeurent incomplets, étant donné les incidences que le premier peut engendrer sur le second.	<p>Le 8 octobre dernier, les projets du Budget d'immobilisations 2005 et du Programme triennal d'immobilisations 2005-2006-2007 de l'AMT ont été soumis pour fins de consultation auprès de la CMM, des MRC, des arrondissements des Villes de Montréal et de Longueuil, des Villes de Montréal, Longueuil et Laval, des sociétés de transport et des CIT/OMIT du territoire de l'AMT.</p> <p>L'AMT apprécierait recevoir les commentaires des partenaires concernant le Budget d'immobilisations 2005 et le PTI 2005-2006-2007 d'ici le 5 novembre prochain. Tous les commentaires reçus seront pris en compte lors de la préparation finale du Budget d'immobilisations 2005 et du PTI 2005-2006-2007 qui seront adoptés par le conseil d'administration de l'AMT à sa séance du 26 novembre prochain.</p> <p>Par ailleurs, tous les impacts de ces projets ont été pris en compte dans le projet du Budget d'exploitation 2005 soumis à la consultation.</p>
CITVR	Nous déplorons le fait que le PTI ne soit pas disponible en même temps que le budget d'exploitation 2005.	Idem (voir Ville de Montréal ci-haut)



Agence métropolitaine de transport

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

500, Place d'Armes, 25^e étage

Montréal (Québec) H2Y 2W2

Téléphone : (514) 287-2464

Télécopieur : (514) 287-2460

www.amt.qc.ca