

BUDGET d'exploitation 2006



ADOPTÉ LE 28 OCTOBRE 2005



TABLE DES MATIÈRES

FAITS SAILLANTS.....	1
1. BUDGET D'EXPLOITATION	1
1.1. RÉPARTITION DES REVENUS.....	2
1.2. RÉPARTITION DES DÉPENSES	3
1.3. REMISES GOUVERNEMENTALES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES	4
1.3.1. <i>Droit sur l'immatriculation.....</i>	4
1.3.2. <i>Taxe sur l'essence</i>	4
1.3.3. <i>Utilisation des remises gouvernementales.....</i>	4
1.4. ACHALANDAGE AMT	6
1.4.1. <i>Évolution de l'achalandage de 1996 à 2004</i>	6
1.4.2. <i>Réseau de trains de banlieue</i>	6
1.4.3. <i>Autobus express métropolitains</i>	6
1.5. TITRES ET TARIFS 2006	7
1.5.1. <i>Indexation de base de 3,5 % des tarifs métropolitains et des trains de banlieue</i>	7
1.5.2. <i>Maintien des conditions d'admissibilité</i>	8
1.5.3. <i>Changements à la structure tarifaire zonale des trains de banlieue</i>	8
1.6. RECETTES MÉTROPOLITAINES ET AIDE MÉTROPOLITAINE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE	11
1.6.1. <i>Aide aux tarifs réduit et intermédiaire.....</i>	12
1.7. AIDE À L'INTÉGRATION TARIFAIRE POUR 2006	13
1.8. TRAINS DE BANLIEUE	14
1.8.1. <i>Contributions municipales aux trains de banlieue.....</i>	15
1.8.2. <i>Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue.....</i>	16
1.9. ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS	21
1.10. AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS.....	23
1.10.1. <i>Contributions municipales aux autobus express métropolitains</i>	23
1.10.2. <i>Express Chevrier.....</i>	24
1.10.3. <i>Express Le Carrefour.....</i>	25
1.11. TRANSPORT ADAPTÉ	26
1.12. AIDE MÉTROPOLITAINE	27
1.13. SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT	29
1.14. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT	31
1.15. AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES.....	32
2. INDICATEURS DE PERFORMANCE.....	33
2.1. SYNTHÈSE DE LA PERFORMANCE.....	33
2.2. ÉVOLUTION DES REMISES GOUVERNEMENTALES, 1996-2006	34
2.3. ACHALANDAGE DES RÉSEAUX DES ORGANISMES DE TRANSPORT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE, 1996-2004	35
2.4. ÉVOLUTION DES RECETTES MÉTROPOLITAINES, 1996-2006.....	36
2.5. ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES RECETTES MÉTROPOLITAINES, 1999-2006	37
2.6. ÉVOLUTION DES VENTES DE TITRES DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN, 1996-2006	38
2.7. REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, 1996-2006	39
2.7.1. <i>Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes</i>	41
2.7.2. <i>Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud</i>	42
2.7.3. <i>Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville</i>	43
2.7.4. <i>Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire.....</i>	44
2.7.5. <i>Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delton-Candiac.....</i>	45
2.8. ÉVOLUTION DES REVENUS TOTAUX ET DES DÉPENSES DES AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS, 1999-2006	46
2.8.1. <i>Indicateurs de performance – Express Chevrier.....</i>	48

2.8.2.	Revenus et dépenses – Express Le Carrefour	49
2.9.	ÉVOLUTION DE L'AIDE MÉTROPOLITAINE, 1996-2006.....	50
2.10.	ÉVOLUTION DES DÉPENSES DES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS, 1996-2006.....	51
2.11.	TAUX D'UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS, 1996-2004	52
2.11.1.	Trains de banlieue – Ligne Montréal/Deux-Montagnes	54
2.11.2.	Trains de banlieue – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud.....	55
2.11.3.	Trains de banlieue – Ligne Montréal/Blainville.....	56
2.11.4.	Trains de banlieue – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	56
2.11.5.	Trains de banlieue – Ligne Montréal/Delson-Candiac	57
2.11.6.	Stationnements incitatifs – Équipements métropolitains.....	58

Liste des annexes

A	Système tarifaire et tarification des services métropolitains – Cadre d'action 2006	61
B	Aide à l'intégration tarifaire	73
C	Nouvelle aide au rabattement aux trains par autobus	79
D	Équipements et infrastructures métropolitains actuels et proposés	83
E	Commentaires des partenaires de l'AMT en date du 5 décembre 2005	87
F	Lettres des partenaires	105

Liste des tableaux

Tableau 1 – Budget d'exploitation 2006	1
Tableau 2 – Remises gouvernementales provenant des automobilistes, 2005-2006	4
Tableau 3 – Utilisation des remises gouvernementales, 2005-2006	5
Tableau 4 – Tarifs mensuels proposés pour 2006 et comparaison avec les tarifs 2005	7
Tableau 5 – Conditions d'admissibilité aux tarifs intermédiaire et réduit	8
Tableau 6 – Changements à la structure tarifaire zonale des trains de banlieue (TRAM), 2005-2006	8
Tableau 7 – Grille tarifaire	9
Tableau 8 – Répartition des recettes métropolitaines, 2005-2006	11
Tableau 9 – Aide aux tarifs réduit et intermédiaire, 2005-2006	12
Tableau 10 – Partage des recettes métropolitaines et de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire, 2005-2006	12
Tableau 11 – Aide à l'intégration tarifaire	13
Tableau 12 – Revenus et dépenses des trains de banlieue, 2005-2006	14
Tableau 13 – Contributions municipales nettes aux trains de banlieue, 2005-2006	15
Tableau 14 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Deux-Montagnes, 2005-2006	16
Tableau 15 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud, 2005-2006	17
Tableau 16 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Blainville, 2005-2006	18
Tableau 17 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, 2005-2006	19
Tableau 18 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Delton-Candiac, 2005-2006	20
Tableau 19 – Revenus et dépenses des équipements métropolitains, 2005-2006	21
Tableau 20 – Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport, 2005-2006	22
Tableau 21 – Revenus et dépenses des autobus express métropolitains, 2005-2006	23
Tableau 22 – Contributions municipales aux autobus express métropolitains, 2005-2006	24
Tableau 23 – Revenus et dépenses – Express Chevrier	24
Tableau 24 – Revenus et dépenses – Express Le Carrefour	25
Tableau 25 – Transport adapté, 2005-2006	26
Tableau 26 – Aide métropolitaine, 2005-2006	27
Tableau 27 – Aide métropolitaine, par organisme de transport, 2005-2006	28
Tableau 28 – Soutien au développement, 2005-2006	30
Tableau 29 – Dépenses de fonctionnement de l'AMT, 2005-2006	31
Tableau 30 – Autres postes budgétaires, 2005-2006	32
Tableau 31 – Synthèse de la performance	33
Tableau 32 – Évolution des remises gouvernementales en provenance des automobilistes, 1996-2006	34
Tableau 33 – Achalandage des réseaux des organismes de transport de la région métropolitaine, 1996-2004	35
Tableau 34 – Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2006	36
Tableau 35 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines, 1999-2006	37
Tableau 36 – Évolution des ventes de titres de transport métropolitain	38
Tableau 37 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2006	39
Tableau 38 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes	41
Tableau 39 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	42
Tableau 40 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville	43
Tableau 41 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	44
Tableau 42 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delton-Candiac	45
Tableau 43 – Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains, 1999-2006	46
Tableau 44 – Indicateurs de performance – Express Chevrier	48
Tableau 45 – Indicateurs de performance – Express Le Carrefour	49
Tableau 46 – Évolution de l'aide métropolitaine, 1996-2006	50
Tableau 47 – Évolution des dépenses des équipements métropolitains, 1996-2006	51
Tableau 48 – Taux d'utilisation des stationnements incitatifs, 1996-2004	52
Tableau 49 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Montréal/Deux-Montagnes	54
Tableau 50 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	55
Tableau 51 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Montréal/Blainville	56
Tableau 52 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	56
Tableau 53 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Montréal/Delton-Candiac	57
Tableau 54 – Taux d'utilisation des stationnements – Équipements métropolitains	58

Liste des figures

Figure 1 – Répartition des revenus, 2006	2
Figure 2 – Répartition des dépenses, 2006	3
Figure 3 – Utilisation des remises gouvernementales, 2006.....	5
Figure 4 – Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains, 1996-2006	6
Figure 5 – Zones tarifaires 2006	10
Figure 6 – Évolution des coûts des équipements métropolitains, 1996-2006	21
Figure 7 – Évolution des remises gouvernementales, 1996-2006	34
Figure 8 – Achalandage des réseaux des organismes de transport de la région métropolitaine, 1996-2004	35
Figure 9 – Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2006	36
Figure 10 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines, 1999-2006	37
Figure 11 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2006.....	40
Figure 12 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes	41
Figure 13 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	42
Figure 14 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville	43
Figure 15 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	44
Figure 16 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delton-Candiac	45
Figure 17 – Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains, 1999-2006.....	47
Figure 18 – Indicateurs de performance – Express Chevrier	48
Figure 19 – Indicateurs de performance – Express Le Carrefour	49
Figure 20 – Évolution de l'aide métropolitaine, 1996-2006	50
Figure 21 – Évolution des dépenses des équipements métropolitains, 1996-2006	51
Figure 22 – Taux d'utilisation des stationnements incitatifs, 1996-2006	53

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ACTU :	Association canadienne du transport urbain
AMT :	Agence métropolitaine de transport
AOT :	Autorité organisatrice de transport
AQTR :	Association du transport et des routes du Québec
CEVÉQ :	Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec
CFCP :	Chemins de fer Canadien Pacifique
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-Varennnes
CMM :	Communauté métropolitaine de Montréal
CN :	Canadien National
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
MAMR :	Ministère des Affaires municipales et des Régions
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

Le budget d'exploitation

Budget

- Un **budget d'exploitation** en équilibre totalisant **245,5 M\$**, en hausse de 2,6 % par rapport à la prévision 2005 et de 3,6 % par rapport au budget 2005. Ce budget a été adopté unanimement par les membres du conseil d'administration de l'AMT à sa séance du 28 octobre 2005. À la séance de l'assemblée ordinaire du Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal tenue le 1^{er} décembre 2005, il a été résolu de ne pas désavouer la grille tarifaire 2006 de l'AMT.

Tarification des titres

- Une **indexation de base** de **3,5 %** des tarifs métropolitains et des trains de banlieue pour refléter l'inflation et notamment la hausse 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.
- L'application d'une tarification zonale régionale aux gares Dorval, Beaconsfield, Beaurepaire, Baie d'Urfé, Sainte-Anne-de-Bellevue et Blainville ayant fait l'objet d'une tarification transitoire en 2005 pour atténuer l'impact des corrections tarifaires effectuées à ces gares.

Aide financière aux organismes de transport

- Plus de **99,6 M\$** en soutien direct aux organismes de transports collectifs de la région.
- Une **aide métropolitaine** de **43,3 M\$** pour le métro et de **12,8 M\$** pour les autobus.
- L'implantation progressive d'une nouvelle aide au rabattement aux trains par autobus de **0,3 M\$**.
- Une implantation progressive de l'**aide à l'intégration tarifaire métropolitaine** pour compenser le rabais. En 2006, le montant d'aide est plafonné à 2,0 M\$, ce qui représente **50 %** du montant de l'aide.
- Selon des estimations d'achalandage de 2006, des **ventes de TRAM** de 87,7 M\$, en hausse de **7,5 %** par rapport au budget, et une **aide métropolitaine aux tarifs réduit et intermédiaire** de 7,3 M\$, en hausse de **5,4 %**, permettant de redistribuer **6,6 M\$** de plus aux organismes de transport.

Facturation des équipements métropolitains

- Un **taux de facturation** de **10,0 %** des coûts réels aux organismes de transport **pour l'utilisation des équipements métropolitains**, ce qui représente un montant de 1,2 M\$ sur des coûts d'exploitation et de gestion pour les terminus, les voies réservées et les billetteries de **11,0 M\$**.

Trains de banlieue

- Une réduction de **4,5 % du déficit des trains de banlieue**, en raison de l'effet combiné de la hausse d'achalandage, des hausses de tarifs et de l'application de la tarification zonale régionale.
- Un **ratio d'autofinancement des trains de banlieue** de 46,2 %, soit une amélioration du ratio de **4,3 %** par rapport au budget 2005.
- Une hausse des contributions municipales nettes de 3,6 % par rapport au budget 2005. Cette **hausse est inférieure** à celles de 2005, 2004, 2003 et 2002 qui ont été respectivement de 4,1 %, 8,4 %, 11,6 % et 13,0 %.

Autobus express métropolitain

- Un maintien de la structure tarifaire sur les autobus express métropolitains, **soit les titres mensuels locaux acceptés sur tous les express**.
- Une contribution municipale au financement des autobus 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 de 1,3 M\$ en 2006 par rapport à la prévision de 1,2 M\$ en 2005, en augmentation de 143,9 % depuis 2003, pour **refléter l'élargissement de l'intégration des services de transport adapté aux couronnes**.

1. BUDGET D'EXPLOITATION

Le budget d'exploitation de l'AMT (TABLEAU 1), en équilibre, totalise 245,5 M\$ en 2006, soit une hausse de 2,6 % par rapport à la prévision de 2005 et de 3,6 % par rapport au budget de 2005. Cette hausse tient notamment compte de la hausse de prix du carburant et des indexations de contrats selon l'IPC. En 2006, la priorité est accordée à l'amélioration des services offerts aux clients grâce à la consolidation des services actuels et au maintien du patrimoine. Toutes les actions planifiées en 2006 par l'AMT et son équipe auront comme dénomination commune les principes de rigueur, de modernité et d'engagement client.

TABLEAU 1 – Budget d'exploitation 2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Revenus								
Remises gouvernementales								
Droit sur l'immatriculation	50 180	20,4%	49 386	49 278	794	+1,6%	902	+1,8%
Taxe sur l'essence	50 450	20,6%	50 450	50 450	-	+0,0%	-	+0,0%
	100 630	41,0%	99 836	99 728	794	+0,8%	902	+0,9%
Recettes métropolitaines TRAM	60 958	24,8%	58 488	57 446	2 470	+4,2%	3 512	+6,1%
Revenus des trains de banlieue								
Recettes usagers et aides	40 499	16,5%	38 233	36 892	2 266	+5,9%	3 607	+9,8%
Contributions municipales nettes	31 608	12,9%	30 080	30 505	1 528	+5,1%	1 103	+3,6%
	72 107	29,4%	68 313	67 397	3 794	+5,6%	4 710	+7,0%
Revenus des express métropolitains								
Recettes usagers et aides	2 017	0,8%	1 875	1 740	142	+7,6%	277	+15,9%
Contributions municipales nettes	587	0,2%	476	557	111	+23,3%	30	+5,4%
	2 604	1,1%	2 351	2 297	253	+10,8%	307	+13,4%
Subvention MTQ - service de la dette	6 147	2,5%	7 781	7 797	(1 634)	-21,0%	(1 650)	-21,2%
Programme d'aide - transport adapté	450	0,2%	450	450	-	+0,0%	-	+0,0%
Facturation équipements métropolitains	1 200	0,5%	720	829	480	+66,7%	371	+44,8%
Revenus commerciaux et autres	1 360	0,6%	1 200	1 000	160	+13,3%	360	+36,0%
Total des revenus	245 456	100,0%	239 139	236 944	6 317	+2,6%	8 512	+3,6%
Dépenses								
Aides métropolitaines								
Méto, autobus et dépenses afférentes	56 676	23,1%	56 350	56 750	326	+0,6%	(74)	-0,1%
Soutien au développement	3 000	1,2%	3 000	2 900	-	+0,0%	100	+3,4%
Transport adapté	1 300	0,5%	1 200	1 033	100	+8,3%	267	+25,8%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	7 300	3,0%	6 650	6 800	650	+9,8%	500	+7,4%
Aide à l'intégration tarifaire	1 988	0,8%	780	820	1 208	+154,9%	1 168	+142,4%
	70 264	28,6%	67 980	68 303	2 284	+3,4%	1 961	+2,9%
Répartition des recettes TRAM	60 958	24,8%	58 488	57 446	2 470	+4,2%	3 512	+6,1%
Trains de banlieue	83 869	34,2%	80 076	79 713	3 793	+4,7%	4 156	+5,2%
Équipements métropolitains	12 368	5,0%	12 716	12 859	(348)	-2,7%	(491)	-3,8%
Service de la dette	6 262	2,6%	7 954	7 965	(1 692)	-21,3%	(1 703)	-21,4%
Autobus express métropolitains	3 108	1,3%	2 985	2 783	123	+4,1%	325	+11,7%
Dépenses de fonctionnement - AMT	6 000	2,4%	5 800	5 500	200	+3,4%	500	+9,1%
Réserve pour éventualités	1 000	0,4%	1 000	1 000	-	+0,0%	-	+0,0%
Frais de gestion SAAQ et autres	1 627	0,7%	2 140	1 375	(513)	-24,0%	252	+18,3%
Total des dépenses	245 456	100,0%	239 139	236 944	6 317	+2,6%	8 512	+3,6%

1.1. Répartition des revenus

L'AMT finance ses activités avec :

- les **remises gouvernementales** provenant des automobilistes : taxe de 1,5 ¢ du litre d'essence vendu sur son territoire et droit de 30 \$ sur l'immatriculation sur le territoire de l'AMT (41,0 %) ;
- les **recettes des usagers** provenant de la vente des titres du réseau de trains de banlieue, des autobus express métropolitains et des titres métropolitains TRAM (42,2 %) ;
- la **contribution des municipalités** aux trains de banlieue et aux autobus 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 (2,7 %) ;
- d'**autres revenus**, tels que la facturation aux organismes de transport des coûts des équipements métropolitains, des revenus d'intérêts et des revenus commerciaux (1,0 %).

Les revenus de l'AMT, en 2006, totalisent 245,5 M\$, soit une hausse de 6,8 M\$ ou 2,8 % par rapport à la prévision 2005 et de 8,5 M\$ ou 3,6 % par rapport au budget de 2005 (TABLEAU 1). Les hausses de revenus les plus importantes sont celles des recettes métropolitaines TRAM (cartes mensuelles multimodales) à partager avec les organismes de transport (+ 3,5 M\$, soit + 6,1 %) et les recettes des usagers des trains de banlieue (+ 3,6 M\$, soit + 9,8 %).

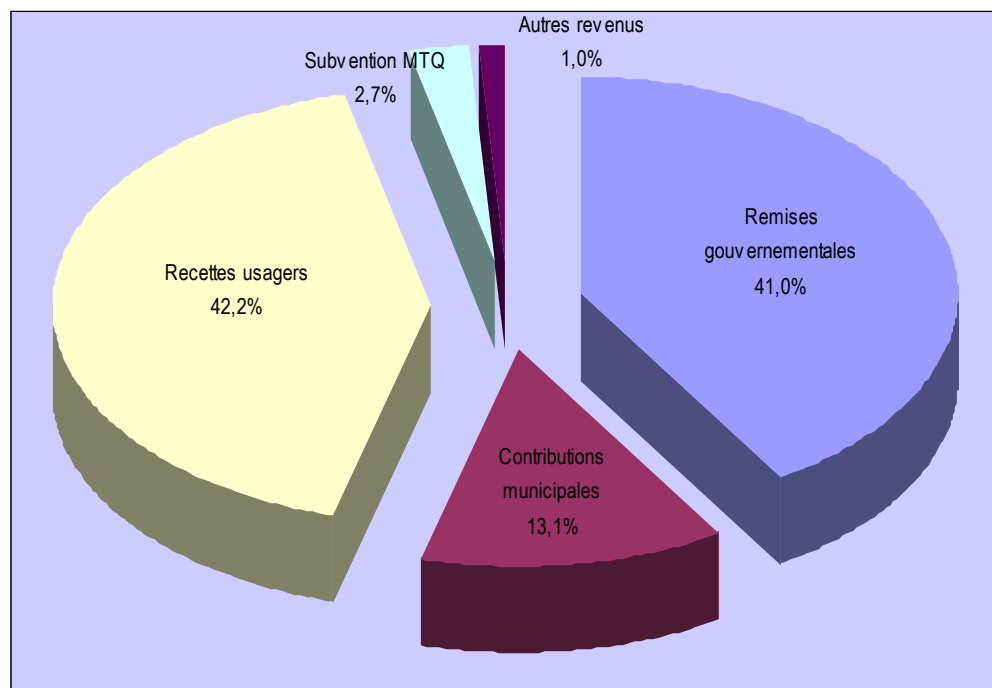


FIGURE 1 – Répartition des revenus, 2006

1.2. Répartition des dépenses

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

- l'aide métropolitaine au métro, au réseau de transport métropolitain par autobus, au rabattement aux trains par autobus, l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire remise aux organismes de transport, l'aide à l'intégration tarifaire, l'aide au développement et l'aide au transport adapté (28,6 %) ;
- la répartition des recettes métropolitaines TRAM (24,8 %) ;
- les coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue et la répartition des recettes des trains de banlieue (34,2 %) ;
- les coûts d'exploitation et de gestion du réseau de transport métropolitain par autobus (voies réservées, terminus, stationnements) et des autobus express métropolitains (6,3 %) ;
- le remboursement des services de la dette des trains de banlieue et des équipements métropolitains (2,6 %) ;
- les dépenses de fonctionnement de l'AMT et les autres frais (3,5 %).

Les augmentations les plus importantes des dépenses prévues par l'AMT en 2006 (TABLEAU 1) concernent le budget d'exploitation des trains de banlieue (4,2 M\$ ou 5,2 %) et la répartition des recettes TRAM (3,5 M\$ ou 6,1 %). Les dépenses des trains de banlieue augmentent en raison des dépenses d'entretien reliées à une flotte d'équipements vieillissant (moyenne d'âge du matériel roulant = 23 ans), de l'amélioration de service, de l'ajout de service jusqu'à Saint-Jérôme à l'automne 2006, des renégociations de contrats et de l'augmentation du prix du carburant.

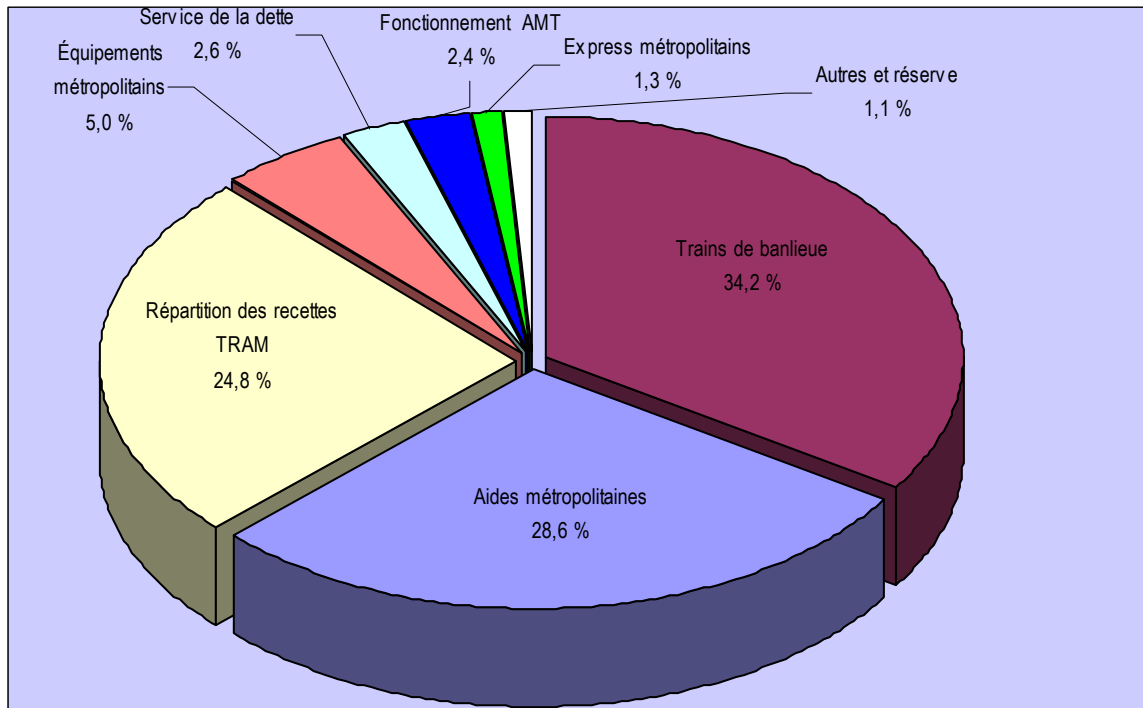


FIGURE 2 – Répartition des dépenses, 2006

1.3. Remises gouvernementales en provenance des automobilistes

1.3.1. Droit sur l'immatriculation

Les revenus provenant du droit sur l'immatriculation sont estimés à 49,4 M\$ en 2005, soit une augmentation de 0,1 M\$ par rapport au budget de 2005 (TABLEAU 2). Pour 2006, l'AMT prévoit des revenus de 50,2 M\$, en hausse de 1,8 % par rapport au budget 2005 et en hausse de 1,6 % par rapport à la prévision 2005.

1.3.2. Taxe sur l'essence

Les revenus provenant de la taxe sur l'essence devraient totaliser 50,4 M\$ en 2005, soit un montant équivalant au budget de 2005 (TABLEAU 2). Pour 2006, l'AMT prévoit des revenus équivalant à la prévision de 2005, soit 50,4 M\$ en tenant compte des données 2005.

TABLEAU 2 – Remises gouvernementales provenant des automobilistes, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Droit sur l'immatriculation	50 180	49,9%	49 386	49 278	794	+1,6%	902	+1,8%
Taxe sur l'essence	50 450	50,1%	50 450	50 450	0	+0,0%	0	+0,0%
	100 630	100,0%	99 836	99 728	794	+0,8%	902	+0,9%
Frais de gestion SAAQ*	(1 004)		(988)	(986)	(16)	+1,6%	(18)	+1,8%
Total	99 626	99,0%	98 848	98 742	778	+0,8%	884	+0,9%

*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 99,6 M\$ en 2006 en soutien direct aux organismes de transports collectifs de la région métropolitaine, soit une hausse de 0,9 M\$ ou 0,9 % par rapport au budget 2005 (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 (43,5 %) par le biais d'une aide métropolitaine de 0,20 \$ par passager, sous réserve d'un plafond de 43,3 M\$ en 2006 ;
- l'autobus reçoit 25,3 % des remises gouvernementales, lorsqu'on combine l'aide métropolitaine au réseau de transport métropolitain par autobus (0,50 \$ par passager, sous réserve d'un plafond de 12,8 M\$, et 0,50 \$ pour la nouvelle aide au rabattement aux trains par autobus, sous réserve d'un plafond de 0,3 M\$), les dépenses d'exploitation des équipements métropolitains et le déficit des autobus express métropolitains ;
- le train de banlieue reçoit 11,8 % des remises gouvernementales, pour combler le déficit résiduel d'exploitation des cinq lignes actuelles d'un montant de 11,8 M\$;
- les autres aides métropolitaines totalisent 13,1 % des remises gouvernementales et comprennent l'aide à l'intégration tarifaire, l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire, l'aide au soutien au développement et l'aide au transport adapté ;
- les autres dépenses totalisent 6,3 % des remises gouvernementales.

Détail de l'utilisation des remises gouvernementales au montant de 99,6 M\$ pour 2006

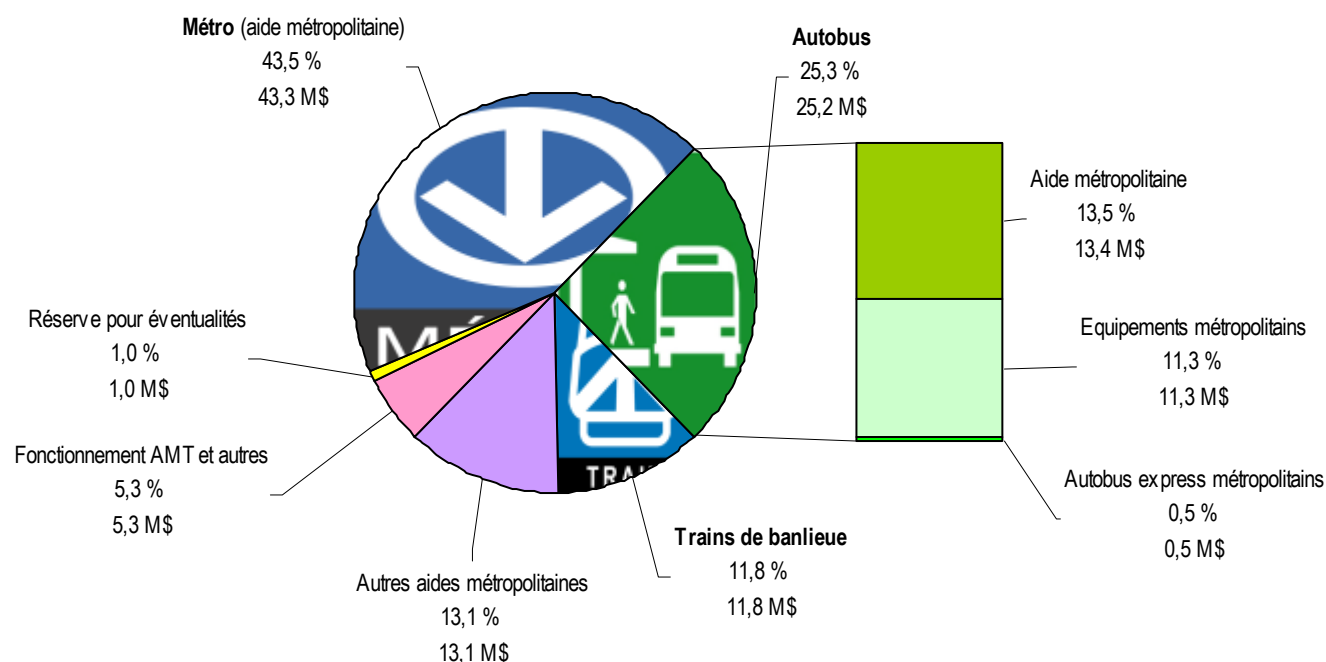


FIGURE 3 – Utilisation des remises gouvernementales, 2006

TABLEAU 3 – Utilisation des remises gouvernementales, 2005-2006

(en milliers \$)		BUDGET		PRÉVISION	BUDGET	ÉCART		ÉCART
		2006	%	2005	2005	BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		BUD. 2006 VS BUD. 2005
Remises gouvernementales nettes								
Droit sur l'immatriculation	50 180	50,4%	49 386	49 278	794	+1,6%	902	+1,8%
Taxe sur l'essence	50 450	50,6%	50 450	50 450	0	+0,0%	0	+0,0%
Frais de gestion SAAQ	(1 004)	-1,0%	(988)	(986)	(16)	+1,6%	(18)	+1,8%
	99 626	100,0%	98 848	98 742	778	+0,8%	884	+0,9%
Aides métropolitaines								
Métro	43 300	43,5%	43 300	43 700	0	+0,0%	(400)	-0,9%
Autobus et dép. afférentes	13 376	13,4%	13 050	13 050	326	+2,5%	326	+2,5%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	7 300	7,3%	6 650	6 800	650	+9,8%	500	+7,4%
Aide à l'intégration tarifaire	1 988	2,0%	780	820	1 208	-	1 168	-
Transport adapté	850	0,7%	750	583	100	+13,3%	267	+45,8%
Soutien au développement	3 000	3,0%	3 000	2 900	0	+0,0%	100	+3,4%
	69 814	70,1%	67 530	67 853	2 284	+3,4%	1 961	+2,9%
Trains de banlieue	11 762	11,8%	12 213	12 316	(451)	-3,7%	(554)	-4,5%
Équipements métropolitains	11 283	11,3%	12 169	12 198	(886)	-7,3%	(915)	-7,5%
Autobus express métropolitains	504	0,5%	634	486	(130)	-20,5%	18	+3,7%
Fonctionnement de l'AMT et autres	5 263	5,3%	5 302	4 889	(39)	-0,7%	374	+7,6%
Réserve pour éventualités	1 000	1,0%	1 000	1 000	0	+0,0%	0	+0,0%
	99 626	100,0%	98 848	98 742	778	+0,8%	884	+0,9%

1.4. Achalandage AMT

1.4.1. Évolution de l'achalandage de 1996 à 2004

Pour les services de l'AMT, la croissance annuelle moyenne fut de l'ordre de 13,0 % pour le réseau de trains de banlieue et de 26 % pour les circuits express métropolitains.

1.4.2. Réseau de trains de banlieue

Pour l'année 2005, la prévision budgétaire après les six premiers mois d'exercice estime l'achalandage du réseau de trains de banlieue à 14 815 600 passagers annuels, soit 2,6 % de plus que l'objectif budgétaire fixé pour 2005.

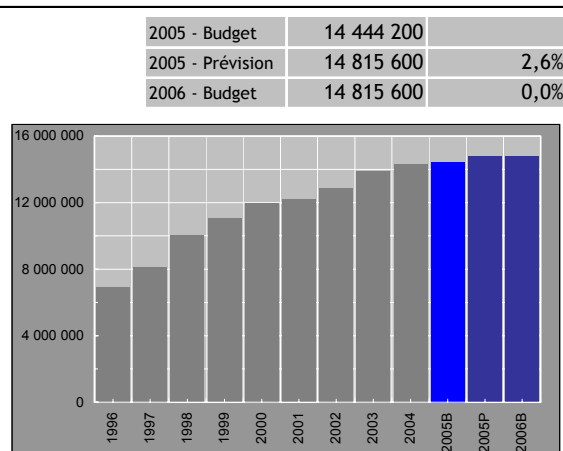
Pour l'année 2006, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse d'achalandage constant par rapport à la prévision 2005, soit 14 815 600 passagers annuels.

1.4.3. Autobus express métropolitains

Pour l'année 2005, la prévision budgétaire après les six premiers mois d'exercice estime l'achalandage des autobus express métropolitains à 998 600 passagers annuels, soit 8,4 % de plus que l'objectif budgétaire fixé pour 2005.

Pour l'année 2006, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de croissance de l'achalandage de 8,8 % par rapport à la prévision 2005, soit 1 086 915 passagers annuels.

Trains de banlieue



Autobus express métropolitains

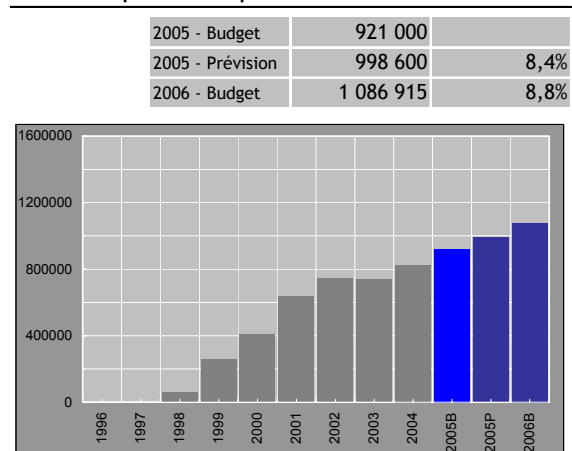


FIGURE 4 – ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE ET DES AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS, 1996-2006

1.5. Titres et tarifs 2006

1.5.1. Indexation de base de 3,5 % des tarifs métropolitains et des trains de banlieue

Les tarifs mensuels métropolitains (TRAM) et trains proposés pour 2006 (TABLEAU 4) font l'objet d'une **indexation de base de 3,5 %** pour refléter l'inflation, et notamment la hausse de prix 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 2007 (voir le détail de ces ajustements en annexe A, page 61). 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 interrégion ;
- la fin de l'application des tarifs transitoires 2T, 3T et 6T mis en place pour l'année 2005 dans les zones 2 et 3 pour les gares Dorval, Beaconsfield, Beaurepaire, Baie d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue, et dans la zone 6 pour la gare de Blainville.

TABLEAU 4 – Tarifs mensuels proposés pour 2006 et comparaison avec les tarifs 2005

(en \$)			ORDINAIRE		INTERMÉDIAIRE		RÉDUIT	
Zone	Titre exigé	Hausse	2006	2005	2006	2005	2006	2005
Tarifs mensuels métropolitains (TRAM)								
1	TRAM 1	6,5%	71,00	66,50	57,00	53,00	42,50	40,00
2	TRAM 2 T *	-	-	72,00	-	57,50	-	43,00
2	TRAM 2	6,5%	83,00	78,00	66,50	62,50	50,00	47,00
3	TRAM 3 T **	-	-	84,50	-	67,50	-	50,50
3	TRAM 3	4,5%	99,00	94,50	79,00	75,50	59,50	56,50
4	TRAM 4	3,5%	110,00	106,00	88,00	85,00	66,00	63,50
5	TRAM 5	3,5%	127,00	123,00	102,00	98,50	76,00	74,00
6	TRAM 6 T ***	-	-	134,50	-	107,50	-	80,50
6	TRAM 6	3,5%	151,00	146,00	121,00	117,00	90,50	87,50
7	TRAM 7	3,5%	177,00	171,00	142,00	137,00	106,00	103,00
8	TRAM 8	3,5%	201,00	194,00	161,00	155,00	121,00	116,00
Tarifs mensuels train de banlieue								
4	TRAIN 4	-	99,00	94,50	79,00	75,50	59,50	56,50
5	TRAIN 5	3,5%	108,00	104,50	86,50	83,50	64,50	63,00
6	TRAIN 6 T ***	-	-	114,00	-	91,50	-	68,50
6	TRAIN 6	3,5%	128,00	124,00	103,00	99,50	77,00	74,50
7	TRAIN 7	3,5%	150,00	145,00	121,00	116,00	90,00	87,50

* 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 5).

TABLEAU 5 – 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

En 2006, les ajustements apportés aux zones et tarifs du réseau de trains de banlieue ont pour objet de compléter les mesures initiées en 2005, soit :

- l'application de la tarification zonale régionale aux gares Dorval, Beaconsfield, Beaurepaire, Baie d'Urfé, Sainte-Anne-de-Bellevue et Blainville ayant fait l'objet d'une tarification transitoire en 2005 pour atténuer l'impact des corrections tarifaires effectuées à ces gares ;
- l'application de la tarification zonale régionale zone 5 aux gares Vaudreuil et Dorion ayant fait l'objet d'une promotion tarifaire temporaire zone 4 en 2005 pour atténuer l'impact des corrections tarifaires effectuées à ces gares ;
- le maintien de la promotion tarifaire temporaire zone 5 aux gares Hudson et Rigaud de la ligne de trains Montréal/Dorion-Rigaud en raison des travaux à être effectués aux infrastructures ferroviaires et des inconvénients causés aux usagers.

La structure zonale demeure inchangée pour toutes les autres gares du réseau de l'AMT (TABLEAU 7). La carte illustre le découpage des zones tarifaires.

Les délimitations des zones sont indiquées en ANNEXE A.

TABLEAU 6 – Changements à la structure tarifaire zonale des trains de banlieue (TRAM), 2005-2006

LIGNES	GARE	ZONE TARIFAIRE		TITRE EXIGÉ		Variation	
		2006	2005	2006	2005	\$	%
Blainville	Blainville	6	6	6	6T	16,50 \$	12,3%
Dorion-Rigaud	Rigaud	6	6	5	5	4,00 \$	3,3%
	Hudson						
	Vaudreuil	5	5	5	4	21,00 \$	19,8%
	Dorion						
	Sainte-Anne-de-Bellevue	3	3	3	3T	14,50 \$	17,2%
	Baie-d'Urfé						
	Beaurepaire						
	Beaconsfield						
	Dorval	2	2	2	2T	11,00 \$	15,3%

Tableau 7 - Grille des tarifs des titres de transport métropolitain à partir du 1^{er} janvier 2006

							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	
	LIGNE DEUX- MONTAGNES GARES	LIGNE DORION- RIGAUD GARES	LIGNE BLAINVILLE** GARES	LIGNE MONT- SAINT-HILAIRE GARES	LIGNE DELSON GARES	RÉSEAU AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAIN **	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 Chabanel***	Gare Centrale	Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest Lasalle		71,00 \$	57,00 \$	42,50 \$				Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 14,00 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 8,50 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 3,50 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 2,25 \$
ZONE 2	Du Ruisseau Bois-Franc Sunnybrooke Roxboro- Pierrefonds	Dorval Pine Beach Valois Pointe-Claire Cedar Park	Bois-de-Boulogne				83,00 \$	66,50 \$	50,00 \$				Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 18,00 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 10,00 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 4,25 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 2,50 \$
ZONE 3	Île Bigras Sainte-Dorothée	Beaconsfield Beaurepaire Baie d'Urfé Ste-Anne-de- Bellevue	Saint-Martin Sainte-Rose	Saint-Lambert Saint-Hubert		Express Le Carrefour Express Chevrier	99,00 \$	79,00 \$	59,50 \$				Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 20,00 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 12,00 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 5,00 \$	Train, navette 935, métro et autobus STM seulement 3,00 \$
ZONE 4		Île-Perrot Pincourt/ Terrasse-Vaudreuil					110,00 \$	88,00 \$	66,00 \$	99,00 \$	79,00 \$	59,50 \$	Train et navette 935 seulement 22,00 \$	Train et navette 935 seulement 13,00 \$	Train et navette 935 seulement 5,50 \$	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		127,00 \$	102,00 \$	76,00 \$	108,00 \$	86,50 \$	64,50 \$	Train et navette 935 seulement 25,50 \$	Train et navette 935 seulement 15,00 \$	Train et navette 935 seulement 6,50 \$	Train et navette 935 seulement 3,75 \$
ZONE 6		Hudson**** Rigaud****	Blainville Mirabel***	McMasterville Mont-Saint- Hilaire			151,00 \$	121,00 \$	90,50 \$	128,00 \$	103,00 \$	77,00 \$	Train et navette 935 seulement 30,00 \$	Train et navette 935 seulement 18,00 \$	Train et navette 935 seulement 7,50 \$	Train et navette 935 seulement 4,50 \$
ZONE 7			Saint-Jérôme***				177,00 \$	142,00 \$	106,00 \$	150,00 \$	121,00 \$	90,00 \$	Train et navette 935 seulement 35,50 \$	Train et navette 935 seulement 21,00 \$	Train et navette 935 seulement 9,00 \$	Train et navette 935 seulement 5,25 \$
ZONE 8							201,00 \$	161,00 \$	121,00 \$							

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 autobus 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.

Tarifcation en vigueur lors de la mise en service.

Les gares Hudson et Rigaud seront en promotion tarifaire zone 5 en raison des travaux à être effectués aux infrastructures ferroviaires et des inconvénients causés aux usagers.

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

INTÉGRATION TARIFAIRE

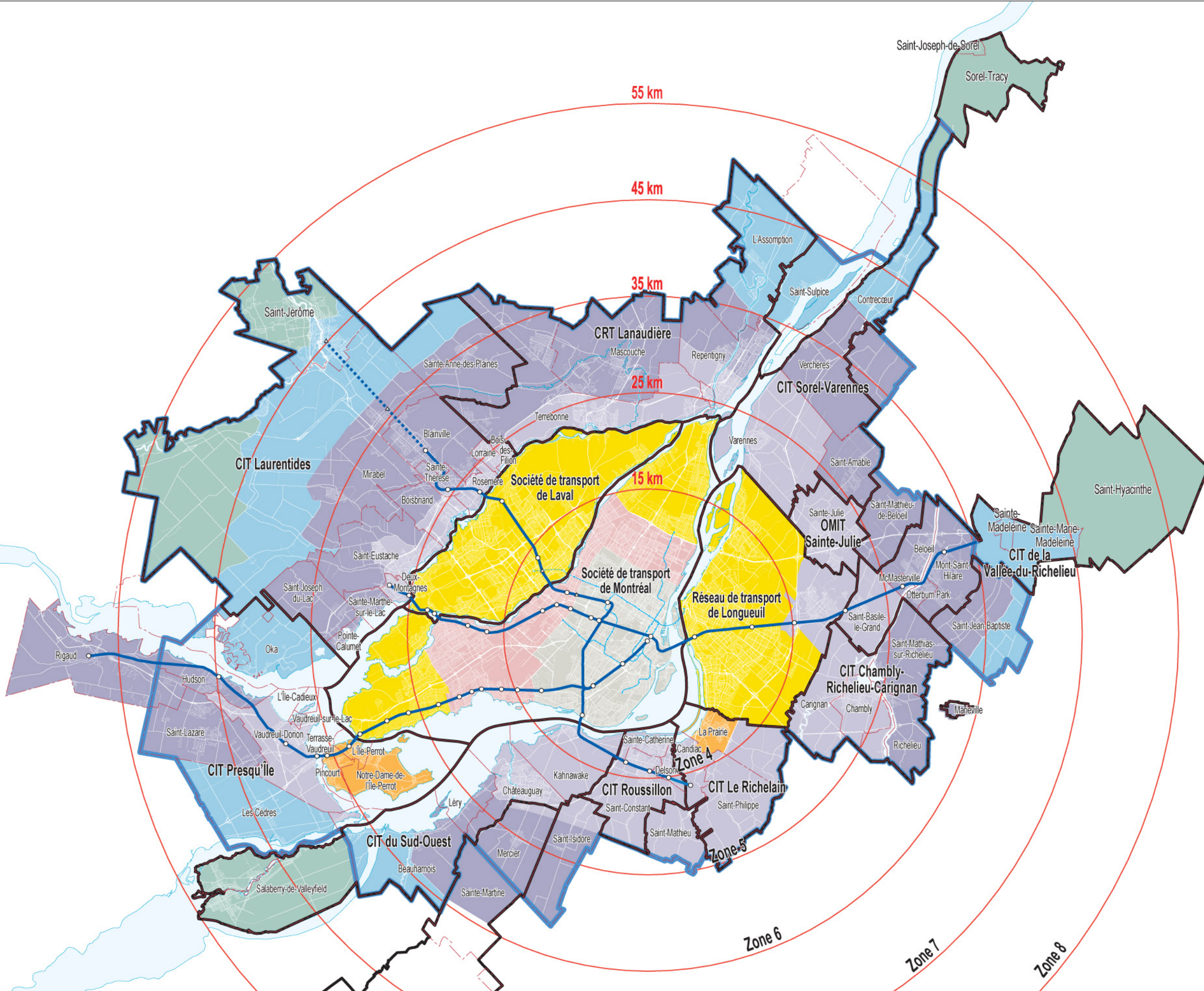
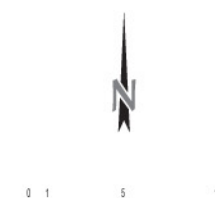
Zones tarifaires pour les titres mensuels métropolitains

Tarifs 2006

		Titre exigé	Tarif ordinaire	Tarif intermédiaire (étudiants 18 à 21 ans)	Tarif réduit (65 ans ou plus, écarter de moins de 18 ans)
	Zone 1	TRAM 1	71,00 \$	57,00 \$	42,50 \$
	Zone 2	TRAM 2	83,00 \$	66,50 \$	50,00 \$
	Zone 3	TRAM 3	99,00 \$	79,00 \$	59,50 \$
	Zone 4	TRAM 4	110,00 \$	88,00 \$	66,00 \$
	Zone 5	TRAM 5	127,00 \$	102,00 \$	76,00 \$
	Zone 6	TRAM 6	151,00 \$	121,00 \$	90,50 \$
	Zone 7	TRAM 7	177,00 \$	142,00 \$	106,00 \$
	Zone 8	TRAM 8	201,00 \$	161,00 \$	121,00 \$

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
-  Métro
-  Limites des AOT
-  Limites des municipalités
-  Limites de l'AMT



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

Les recettes métropolitaines correspondent aux ventes de titres mensuels de transport métropolitain de l'AMT (TRAM) qui peuvent être utilisés sur tous les réseaux de transport collectif dans la région. Pour les huit premiers mois de 2005, les ventes de titres TRAM ont été supérieures de 0,7 % à celles de 2004.

Au budget 2006, les recettes métropolitaines ont été établies en tenant compte du taux de croissance des deux dernières années.

La prévision 2005 est ajustée à 83,7 M\$ en considérant les ventes réelles des huit premiers mois de l'année 2005. De ce montant, 58,5 M\$ des recettes de titres sont affectés aux recettes métropolitaines, 24,8 M\$ sont affectés aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,5 M\$ sont affectés aux recettes des autobus express métropolitains.

La méthode retenue par l'AMT pour 2006, pour le partage de ces recettes entre les organismes de transport, est la même qu'en 2005. Pour faire suite aux recommandations du comité tarifaire métropolitain qui regroupe des représentants des CIT, du RTL, de la STL, de la STM et de l'AMT, elle utilise l'enquête sur l'usage des titres 2002 (50 %) et celle de 2005 (50 %) et comporte deux volets :

- un premier montant indexé à 18,50 \$ 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 2006, les recettes métropolitaines mensuelles totales sont évaluées à 87,7 M\$, soit une hausse de 7,5 % par rapport au budget de 2005. De ce montant, 61,0 M\$ des recettes de titres TRAM sont affectés aux recettes métropolitaines, 26,2 M\$ des recettes de titres TRAM sont affectés aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,5 M\$ sont affectés aux recettes des autobus express métropolitains (TABLEAU 8).

TABLEAU 8 – Répartition des recettes métropolitaines, 2005-2006

(en milliers \$)		BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Recettes métropolitaines à distribuer									
STM	27 327	31,2%	26 224	26 136	1 103	+4,2%	1 191	+4,6%	
RTL	15 096	17,2%	14 438	13 859	658	+4,6%	1 237	+8,9%	
STL	8 549	9,7%	8 135	7 789	414	+5,1%	760	+9,8%	
CIT	9 986	11,4%	9 691	9 662	295	+3,0%	324	+3,4%	
	60 958	69,5%	58 488	57 446	2 470	+4,2%	3 512	+6,1%	
Recettes métropolitaines AMT									
Trains de banlieue	26 257	29,9%	24 773	23 545	1 484	+6,0%	2 712	+11,5%	
Express métropolitains	504	0,6%	472	591	32	+6,8%	(87)	-14,7%	
	26 761	30,5%	25 245	24 136	1 516	+6,0%	2 625	+10,9%	
TOTAL	87 719	100,0%	83 733	81 582	3 986	+4,8%	6 137	+7,5%	

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.

En 2005, l'AMT a maintenu le plafond de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire à 6,8 M\$ (TABLEAU 9).

Pour 2006, le plafond de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire est fixé à 7,3 M\$, en hausse de 0,5 M\$, représentant le montant requis pour atteindre les ventes prévues en 2006.

TABLEAU 9 – Aide aux tarifs réduit et intermédiaire, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		BUDGET 2005		PLAFOND 2006 VS PLAFOND 2005	
	Plafond	Prévu	Plafond	Prévu	Écart	% écart
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	7 300	7 300	6 800	6 650	500	7,4%

Le partage des recettes a des impacts budgétaires sur les organismes de transport (TABLEAU 10). Les montants incluent l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire.

TABLEAU 10 – Partage des recettes métropolitaines et de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Société de transport de Montréal	29 748	31,3%	28 454	28 432	1 294	+4,5%	1 316	+4,6%
Réseau de transport de Longueuil	16 500	17,4%	15 766	16 064	734	+4,7%	436	+2,7%
Société de transport de Laval	9 320	9,8%	8 863	8 487	457	+5,2%	833	+9,8%
AMT - Trains de banlieue	27 948	29,4%	26 167	25 050	1 781	+6,8%	2 898	+11,6%
AMT - Express métropolitains	552	0,6%	516	648	36	+7,0%	(96)	-14,8%
CIT Laurentides	975	1,0%	865	803	110	+12,7%	172	+21,4%
CRT Lanaudière	2 373	2,5%	2 344	2 095	29	+1,2%	278	+13,3%
CIT Sorel-Varennnes	1 636	1,7%	1 645	1 401	-9	-0,5%	235	+16,8%
OMIT Sainte-Julie	732	0,8%	690	707	42	+6,1%	25	+3,5%
CIT Vallée-du-Richelieu	1 565	1,6%	1 523	1 396	42	+2,8%	169	+12,1%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	866	0,9%	804	751	62	+7,7%	115	+15,3%
CIT Le Richelain	771	0,8%	756	727	15	+2,0%	44	+6,1%
CIT Roussillon	528	0,6%	500	469	28	+5,6%	59	+12,6%
CIT Haut-Saint-Laurent	180	0,2%	178	195	2	+1,1%	(15)	-7,7%
CIT Sud-Ouest	1 325	1,4%	1 312	1 157	13	+1,0%	168	+14,5%
	95 019	100,0%	90 383	88 382	4 636	+5,1%	6 637	+7,5%

1.7. Aide à l'intégration tarifaire pour 2006

En 2005, l'AMT a 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 25,0 % en zone 3 et d'environ 15,0 % 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 2006, 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 années 2005 et 2006 y sont aussi décrites, le tout sous réserve des disponibilités budgétaires pour les années à venir. Pour 2005 et 2006, un plafond a été établi respectivement à 0,8 M\$ et 2,0 M\$.

L'ANNEXE B décrit les modalités d'application de l'aide à l'intégration tarifaire.

TABLEAU 11 – Aide à l'intégration tarifaire

(en milliers \$)	MONTANT DE L'AIDE ESTIMÉE		MONTANT ESTIMÉ À RÉPARTIR			
			PLAFOND	PRÉVU	PLAFOND	PRÉVU
	2 006		2005 (25 %)	2005 (25 %)	2006 (50 %)	2006 (50 %)
	(RÉPARTITION ESTIMÉE)					
Société de transport de Montréal	2 522	63,4%	490	466	1 261	1 261
Réseau de transport de Longueuil	450	11,3%	110	105	225	225
Société de transport de Laval	780	19,6%	134	127	390	390
AMT - Express métropolitains	92	2,3%	23	22	46	46
AMT - Trains de banlieue	70	1,8%	39	37	35	35
CIT Laurentides	51	1,3%	23	22	26	26
CIT Haut-Saint-Laurent	3	0,1%	0	0	2	2
CRT Lanaudière	8	0,2%	1	1	4	4
	3 976	100,0%	820	780	1 988	1 988

1.8. Trains de banlieue

Le budget 2006 tient compte, d'une part, de l'indexation des tarifs, de l'accroissement de l'achalandage et de l'application de la tarification zonale régionale et, d'autre part, de l'indexation des coûts des contrats et de la hausse des coûts du carburant.

Les recettes des usagers pour 2006 totalisent 38,8 M\$ par rapport à 35,3 M\$ au budget 2005, soit une hausse de 9,7 % en raison de l'effet combiné des hausses de tarifs et de l'application de la tarification zonale régionale.

Les dépenses d'exploitation et de gestion pour 2006 sont de 83,9 M\$, en croissance de 4,7 % par rapport à la prévision 2005 et de 5,2 % par rapport au budget 2005. Le déficit d'exploitation budgétisé pour 2006 est de 11,8 M\$, soit une baisse de 4,5 % par rapport au budget de 2005 (TABLEAU 12).

Les faits marquants pour 2006 concernant l'exploitation des trains de banlieue sont :

- une indexation des tarifs de base de 3,5 % pour 2006 ;
- l'application de la tarification zonale régionale aux gares Dorval, Beaconsfield, Beaurepaire, Baie d'Urfé, Sainte-Anne-de-Bellevue et Blainville ayant fait l'objet d'une tarification transitoire en 2005 pour atténuer l'impact des corrections tarifaires effectuées à ces gares ;
- des recettes partagées selon les résultats de l'enquête sur l'usage des titres 2002 (50 %) et de l'enquête sur l'usage des titres 2005 (50 %) ;
- l'ouverture de la gare Chabanel en 2006 ;
- la prolongation du service de la ligne Montréal/Blainville jusqu'à Saint-Jérôme à l'automne 2006 ;
- 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 12 – Revenus et dépenses des trains de banlieue, 2005-2006

(en milliers \$)	Budget 2006		Prévision 2005	Budget 2005	ÉCART BUD. 2006 vs PRÉ.2005		ÉCART BUD. 2006 vs BUD. 2005	
Revenus								
Recettes usagers	38 773	49,9%	36 803	35 342	1 970	+5,4%	3 431	+9,7%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	1 691	2,2%	1 393	1 501	298	+21,4%	190	+12,7%
Aide à l'intégration tarifaire	35	0,0%	37	49	(2)		(14)	
Contributions municipales nettes	31 608	40,7%	30 080	30 505	1 528	+5,1%	1 103	+3,6%
Dette - subvention	5 636	7,2%	7 122	7 122	(1 486)	-20,9%	(1 486)	-20,9%
	77 743	100,0%	75 435	74 519	2 308	+3,1%	3 224	+4,3%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	83 869	93,7%	80 076	79 713	3 793	+4,7%	4 156	+5,2%
Remboursement de la dette subventionnée	5 636	6,3%	7 122	7 122	(1 486)	-20,9%	(1 486)	-20,9%
	89 505	100,0%	87 198	86 835	2 307	+2,6%	2 670	+3,1%
Déficit d'exploitation								
Deux-Montagnes	241	2,0%	769	1 791	(528)	-68,7%	(1 550)	-86,5%
Dorion-Rigaud	7 539	64,1%	7 624	7 241	(85)	-1,1%	298	+4,1%
Blainville	(386)	-3,3%	(769)	(791)	383	-49,8%	405	-51,2%
Mont-Saint-Hilaire	3 037	25,8%	2 834	2 828	203	+7,2%	209	+7,4%
Delson	1 331	11,3%	1 305	1 247	26	+2,0%	84	+6,7%
	11 762	100,0%	11 763	12 316	(1)	-0,0%	(554)	-4,5%
Achalandage (millions)	14,816		14,816	14,444	-	+0,0%	0,4	+2,6%
Ratio d'autofinancement *	46,2%		46,0%	44,3%	0,3%	+0,6%	1,9%	+4,3%

1.8.1. Contributions municipales aux trains de banlieue

L'AMT, tel que le prévoit la loi, répartit 40,0 % 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 Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/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 Montréal/Deux-Montagnes pour 2005 et 2006 est de 79,5 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 11,6 % pour Laval et 8,9 % pour le tronçon Deux-Montagnes ;
 - La proportion de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, pour 2005 et 2006, est de 81,3 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 18,7 % pour le tronçon Rigaud.
- Pour les lignes Montréal/Blainville, Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Delton-Candiac, la méthode de partage se fait selon le critère de départs à chaque gare.
 - La proportion de la ligne Montréal/Blainville, pour 2005 et le début 2006 est de 50,0 % pour le CIT Laurentides, 33,0 % pour Laval et 17,0 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal. Avec l'ouverture de la gare Chabanel, les pourcentages seront de 28,6 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 28,6 % pour Laval et 42,8 % pour le CIT Laurentides. Lors de la mise en service jusqu'à Saint-Jérôme, les pourcentages seront de 25,6 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 25,6 % pour Laval et 48,8 % pour le CIT Laurentides ;
 - Pour la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, la répartition des coûts de la ligne est de 50,0 % pour le conseil de l'agglomération de Longueuil et 50,0 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire ;
 - Pour la ligne Montréal/Delton-Candiac en 2005, la proportion des départs à chaque gare est de 25,0 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 75,0 % pour le tronçon Delton jusqu'à la mise en service de la gare de Candiac, en 2006 la proportion des départs à chaque gare passera alors à 20,0 % pour Montréal et 80,0 % pour le tronçon Delton.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 3,6 % par rapport au budget de 2005 (TABLEAU 13). Cette hausse des contributions municipales est inférieure à celles survenues en 2005, 2004, 2003 et 2002, soit respectivement 4,1 %, 8,4 %, 11,6 % et 13,0 %.

Pour le tronçon de la Ville de Laval et Blainville, les augmentations des contributions municipales nettes de 7,6 % et 12,5 %, par rapport au budget de 2005, découlent principalement de l'élargissement du service jusqu'à Saint-Jérôme à l'automne 2006.

TABLEAU 13 – Contributions municipales nettes aux trains de banlieue, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Montréal	18 495	58,5%	17 989	18 252	506	+2,8%	243	+1,3%
Laval	3 164	10,0%	2 946	2 941	218	+7,4%	223	+7,6%
Longueuil	1 617	5,1%	1 508	1 498	109	+7,2%	119	+7,9%
Tronçon Blainville	2 637	8,3%	2 365	2 343	272	+11,5%	294	+12,5%
Tronçon Deux-Montagnes	1 098	3,5%	1 069	1 076	29	+2,7%	22	+2,0%
Tronçon Rigaud	1 882	6,0%	1 816	1 875	66	+3,6%	7	+0,4%
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	1 617	5,1%	1 508	1 498	109	+7,2%	119	+7,9%
Tronçon Delton	1 098	3,5%	879	1 022	219	+24,9%	76	+7,4%
	31 608	100,0%	30 080	30 505	1 528	+5,1%	1 103	+3,6%

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 et le MTQ.

1.8.2.1. LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES

Recettes

Pour 2005, les recettes usagers sont évaluées à 16,6 M\$, soit 6,5 % de plus que le budget 2005, ce qui s'explique principalement par les hausses d'achalandage et des tarifs.

En 2006, les recettes usagers sont établies à 17,5 M\$, soit 5,3 % d'augmentation par rapport à la prévision 2005 et de 12,1 % de plus par rapport au budget 2005.

Dépenses

Pour 2005, l'AMT prévoit des dépenses de 29,9 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit un montant équivalant au budget de 2005. En 2006, avec les hausses contractuelles (clauses escalatoires du CN), l'AMT prévoit augmenter ses dépenses d'exploitation et de gestion à 30,7 M\$ ou 2,8 % par rapport à la prévision de 2005 et 2,1 % par rapport au budget 2005.

Le ratio d'autofinancement est de 57,0 % en 2006 par rapport à 51,9 % au budget 2005.

TABLEAU 14 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Deux-Montagnes, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Revenus								
Recettes usagers	17 492	48,5%	16 616	15 600	876	+5,3%	1 892	+12,1%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	678	1,9%	527	636	151	+28,7%	42	+6,6%
Aide à l'intégration tarifaire	-	0,0%	-	-	-		-	
Contributions municipales	12 274	34,0%	11 941	12 018	333	+2,8%	256	+2,1%
Dette - subvention MTQ	5 636	15,6%	7 122	7 122	(1 486)	-20,9%	(1 486)	-20,9%
	36 080	100,0%	36 206	35 376	(126)	-0,3%	704	+2,0%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	30 685	84,5%	29 853	30 045	832	+2,8%	640	+2,1%
Remboursement de la dette	5 636	15,5%	7 122	7 122	(1 486)	-20,9%	(1 486)	-20,9%
	36 321	100,0%	36 975	37 167	(654)	-1,8%	(846)	-2,3%
Déficit d'exploitation	241		769	1 791	(528)	-68,7%	(1 550)	-86,5%
Achalandage (millions)	7,760		7,760	7,615	-	+0,0%	0	+1,9%
Ratio d'autofinancement	57,0%		55,7%	51,9%	1,3%	+2,4%	5,1%	+9,8%

À la page 41 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2006, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.8.2.2. LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD

Recettes

Les recettes usagers prévues en 2005 sont évaluées à 5,7 M\$, soit 3,4 % de plus que le budget 2005 qui s'explique principalement par une hausse d'achalandage. Pour 2006, les recettes annuelles sont établies à 6,0 M\$, soit une hausse de 9,4 % par rapport au budget 2005 qui s'explique comme suit :

- une amélioration des services pour consolider la clientèle qui résulte de :
 - la livraison et la mise en service des voitures neuves à deux niveaux ;
 - la mise en place du CIT Presqu'Île en mai 2005 ;
- l'indexation des tarifs ;
- l'application de la tarification zonale régionale aux gares Dorval, Beaconsfield, Beaurepaire, Baie d'Urfé et Sainte-Anne-de-Bellevue ayant fait l'objet d'une tarification transitoire en 2005 pour atténuer l'impact des corrections tarifaires effectuées à ces gares.

Dépenses

Pour 2005, l'AMT prévoit terminer l'année à 22,3 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit une hausse de 0,2 M\$ par rapport au budget approuvé. En 2006, malgré les hausses contractuelles (clauses escalatoires du CFCEP) et la hausse des coûts du carburant, l'AMT prévoit des dépenses d'exploitation et de gestion de 22,8 M\$, en hausse de 2,6 % par rapport à la prévision 2005.

Le ratio d'autofinancement est de 25,7 % en 2006 par rapport à 24,3 % au budget 2005.

TABEAU 15 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 vs PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 vs BUD. 2005	
Revenus								
Recettes usagers	6 026	37,9%	5 694	5 506	332	+5,8%	520	+9,4%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	370	2,3%	287	310	83	+28,9%	60	+19,4%
Aide à l'intégration tarifaire	35	0,2%	37	49	-		-	
Contributions municipales	9 454	59,5%	9 209	9 525	245	+2,7%	(71)	-0,7%
	15 885	100,0%	15 227	15 390	658	+4,3%	495	+3,2%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	22 830	97,5%	22 257	22 036	573	+2,6%	794	+3,6%
Remboursement de la dette	594	2,5%	594	595				
	23 424	100,0%	22 851	22 631	573	+2,5%	793	+3,5%
Déficit d'exploitation	7 539		7 624	7 241	(85)	-1,1%	298	+4,1%
Achalandage (millions)	3,100		3,100	2,950	-	+0,0%	0,2	+5,1%
Ratio d'autofinancement	25,7%		24,9%	24,3%	0,8%	+3,2%	1,4%	+5,7%

À la page 42 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2006, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.8.2.3. LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE

Recettes

Les recettes annuelles prévues en 2005 sont évaluées à 7,5 M\$, soit un montant équivalant au budget 2005 en maintenant l'achalandage égal à celui prévu au budget 2005.

Pour 2006, les recettes annuelles sont établies à 7,9 M\$, soit une hausse de 5,2 % par rapport à la prévision 2005 qui s'expliquent principalement par :

- le prolongement vers Saint-Jérôme à l'automne 2006 ;
- une amélioration des services pour consolider la clientèle qui résulte de :
 - la mise en service d'une rame de huit voitures à deux étages neuves ;
 - l'aménagement permanent et agrandissement du stationnement Sainte-Rose ;
 - la réfection des voies ferrées ;
 - la rénovation des voitures 900 ;
 - la mise en service de la gare Chabanel en 2006 ;
- l'indexation des tarifs ;
- l'application de la tarification zonale régionale à la gare Blainville ayant fait l'objet d'une tarification transitoire en 2005 pour atténuer l'impact des corrections tarifaires effectuées à cette gare.

Dépenses

Pour 2005, les coûts d'exploitation et de gestion annuels sont établis à 11,8 M\$, soit une hausse de 0,1 M\$ par rapport au budget approuvé. En 2006, ils sont estimés à 12,8 M\$, soit une augmentation de 8,3 % par rapport à la prévision de 2005 et de 9,2 % par rapport au budget 2005, qui tient compte des hausses contractuelles (clauses escalatoires du CFCEP), de la hausse des coûts du carburant et de l'élargissement de service jusqu'à la gare Saint-Jérôme à l'automne 2006.

Le ratio d'autofinancement est de 59,9 % en 2006 par rapport à 63,4 % à la prévision 2005. Cette baisse de 3,5 % s'explique par l'accroissement de service dont la prolongation du service jusqu'à Saint-Jérôme.

TABEAU 16 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Blainville, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET		PRÉVISION		ÉCART		ÉCART	
	2006		2005		BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Revenus								
Recettes usagers	7 893	58,2%	7 500	7 470	393	+5,2%	423	+5,7%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	404	3,0%	362	351	42	+11,6%	53	+15,1%
Aide à l'intégration tarifaire	-	0,0%	-	-	-		-	
Contributions municipales	5 274	38,9%	4 729	4 687	545	+11,5%	587	+12,5%
	13 571	100,0%	12 591	12 508	980	+7,8%	1 063	+8,5%
Coûts d'exploitation et de gestion	12 800	97,1%	11 822	11 717	978	+8,3%	1 083	+9,2%
Ajout de service Saint Jérôme	385							
	13 185	97,1%	11 822	11 717	1 363	+11,5%	1 468	+12,5%
Déficit d'exploitation	(386)		(769)	(791)	383	-49,8%	405	-51,2%
Achalandage (millions)	2,048		2,048	2,048	-	+0,0%	-	+0,0%
Ratio d'autofinancement	59,9%		63,4%	63,8%	-3,6%	-5,6%	-3,9%	-6,1%

À la page 43 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2006, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.8.2.4. LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE

Recettes

Les prévisions de revenus pour les années 2005 et 2006 sont respectivement de 5,2 M\$ et 5,4 M\$, soit 8,2 % d'augmentation pour 2006 par rapport au budget 2005. Depuis le service complet, en 2002, de quatre départs le matin et de quatre retours le soir, l'achalandage annuel est passé de 656 500 passagers à une prévision, en 2006, de 1 390 000 passagers, soit une augmentation de 111,7 %.

Dépenses

Les coûts de gestion et d'exploitation prévus sont de 11,2 M\$ en 2005 et de 11,9 M\$ en 2006, soit 8,1 % d'augmentation par rapport au budget 2005, qui tient compte des hausses contractuelles (clauses escalatoires du CN), de la hausse des coûts du carburant ainsi que des coûts de mise à niveau de l'entretien des cinq locomotives.

Ristourne

Pour 2006, l'AMT prévoit verser une ristourne de 1,5 M\$ aux municipalités desservies, calculée en fonction de la moitié de l'excédent des recettes tarifaires et de la contribution municipale par rapport à 60,0 % des coûts d'exploitation de la ligne.

Le ratio d'autofinancement est de 45,5 % en 2006 par rapport à 45,4 % au budget 2005.

TABEAU 17 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, 2005-2006

(en milliers \$)		BUDGET		PRÉVISION	BUDGET	ÉCART		ÉCART	
		2006		2005	2005	BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Revenus									
Recettes usagers	5 406	61,2%	5 186	4 994	220	+4,2%	412	+8,2%	
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	198	2,2%	183	170	15	+8,2%	28	+16,5%	
Aide à l'intégration tarifaire	-	0,0%	-	-	-		-		
Contributions municipales	4 750	53,7%	4 488	4 396	262	+5,8%	354	+8,1%	
Ristourne aux municipalités	(1 516)	-17,2%	(1 471)	(1 398)	(45)	+3,1%	(118)	+8,4%	
	8 838	100,0%	8 386	8 162	452	+5,4%	676	+8,3%	
Dépenses									
Coûts d'exploitation et de gestion	11 875	100%	11 220	10 990	655	+5,8%	885	+8,1%	
	11 875	100%	11 220	10 990	655	+5,8%	885	+8,1%	
Déficit d'exploitation	3 037		2 834	2 828	203	+7,2%	209	+7,4%	
Achalandage (millions)	1,390		1,390	1,331	-	+0,0%	0	+4,4%	
Ratio d'autofinancement	45,5%		46,2%	45,4%	-0,7%	-1,5%	0,1%	+0,2%	

À la page 44 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2006, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.8.2.5. LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC

Recettes

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 pour le maintien du service jusqu'en 2009, soit quatre départs le matin et quatre retours le soir. Depuis 2002, l'achalandage a progressé de 128,0 % passant de 227 200 passagers à 518 000 passagers prévus en 2006.

Les revenus estimés pour 2005 et 2006 sont respectivement de 1,8 M\$ et 2,0 M\$.

Dépenses

Les coûts d'exploitation et de gestion du service de trains sont évalués à 4,3 M\$ en 2005 et 4,7 M\$ en 2006, en hausse de 0,4 M\$ par rapport au budget de 2005 suite aux hausses contractuelles (clauses escalatoires) et à la hausse des coûts du carburant.

Ristourne

Pour 2006, 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 60,0 % des coûts d'exploitation de la ligne.

Le ratio d'autofinancement est de 41,6 % en 2006 par rapport à 40,9 % au budget 2005.

TABEAU 18 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Delton-Candiac, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 vs PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 vs BUD. 2005	
Revenus								
Recettes usagers	1 956	58,1%	1 807	1 772	149	+8,2%	184	+10,4%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	41	1,2%	34	34	7	+20,6%	7	+20,6%
Aide à l'intégration tarifaire	-	0,0%	-	-	-		-	
Contributions municipales	1 880	55,8%	1 566	1 732	314	+20,1%	148	+8,5%
Ristourne aux municipalités	(508)	-15,1%	(382)	(455)	(126)		(53)	+11,6%
	3 369	100,0%	3 025	3 083	344	+11,4%	286	+9,3%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	4 700	100%	4 330	4 330	370	+8,5%	370	+8,5%
	4 700	100%	4 330	4 330	370	+8,5%	370	+8,5%
Déficit d'exploitation	1 331		1 305	1 247	26	+2,0%	84	+6,7%
Achalandage (millions)	0,518		0,518	0,500	-	+0,0%	0,0	+3,6%
Ratio d'autofinancement	41,6%		41,7%	40,9%	-0,1%	-0,3%	0,7%	+1,7%

À la page 45 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2006, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.9. Équipements métropolitains

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains sont estimés pour 2005 à 12,7 M\$, soit un montant équivalant au budget 2005 et il est de 12,4 M\$ pour 2006, soit une baisse de 0,3 M\$ par rapport à la prévision qui provient essentiellement de l'ajustement du crédit de taxe au terminus Centre-ville. À la suite du dépôt du rapport du coroner en juillet 2005, des décisions devront être prises quant à une éventuelle réouverture de la voie réservée Pie-IX. Dans le budget 2006, l'AMT considère que la réouverture de la voie réservée Pie-IX pourrait se faire au cours du deuxième semestre de 2006 (TABLEAU 19).

TABEAU 19 – Revenus et dépenses des équipements métropolitains, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Revenus								
Facturation des coûts aux organismes de transport	1 200	100%	720	829	480	+66,7%	371	+44,8%
	1 200	100%	720	829	480	+66,7%	371	+44,8%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	12 368	99,1%	12 716	12 859	(348)	-2,7%	(491)	-3,8%
Service de la dette nette	115	0,9%	173	168	(58)	-33,5%	(53)	-31,5%
	12 483	100,0%	12 889	13 027	(406)	-3,1%	(544)	-4,2%
Déficit d'exploitation	11 283		12 169	12 198	(886)	-7,3%	(915)	-7,5%

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 25,0 % des coûts d'utilisation des équipements. En 2004 et 2005, le taux de facturation est de 5,0 %. En 2006, le taux de facturation sera de 10,0 %, ce qui représente 1,2 M\$ sur des dépenses de 11,0 M\$.

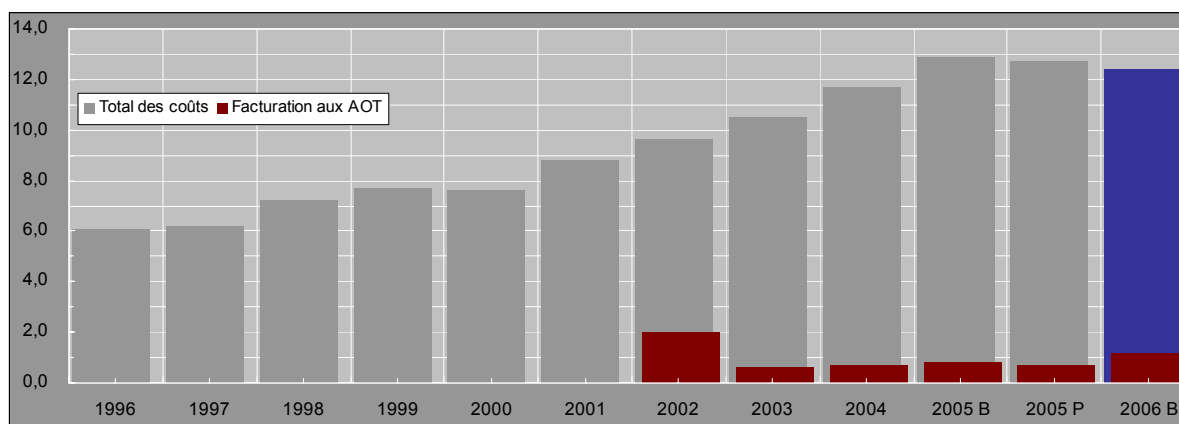


FIGURE 6 – ÉVOLUTION DES COÛTS DES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS, 1996-2006

La facturation des coûts des équipements métropolitains peut avoir des impacts sur les organismes de transport (TABLEAU 20).

TABLEAU 20 – Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET		PRÉVISION	BUDGET	ÉCART		ÉCART	
	2006		2005	2005	BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Société de transport de Montréal	187	15,6%	94	155	93	+99%	32	+21%
Réseau de transport de Longueuil	401	33,4%	200	220	201	+101%	181	+82%
Société de transport de Laval	132	11,0%	66	59	66	+100%	73	+124%
AMT	38	3,2%	19	18	19	+100%	20	+111%
CIT Roussillon	23	1,9%	12	11	11	+92%	12	+109%
CIT Haut-Saint-Laurent	8	0,7%	4	4	4	+100%	4	+100%
CIT Sud-Ouest	26	2,2%	13	15	13	+100%	11	+73%
CIT Vallée-du-Richelieu	11	0,9%	6	6	5	+83%	5	+83%
CIT Le Richelain	22	1,8%	11	15	11	+100%	7	+47%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	25	2,1%	13	13	12	+92%	12	+92%
OMIT Sainte-Julie	19	1,6%	10	11	9	+90%	8	+73%
CIT Laurentides	28	2,3%	14	17	14	+100%	11	+65%
CRT Lanaudière	34	2,8%	18	16	16	+89%	18	+113%
CIT Sorel-Varennes	12	1,0%	6	6	6	+100%	6	+100%
CIT Haut-Richelieu	229	19,1%	229	255	0	+0%	(26)	-10%
Autres	5	0,4%	5	8	0	+0%	(3)	-38%
Total	1 200	100,0%	720	829	480	66,7%	371	44,8%

1.10. Autobus express métropolitains

L'AMT exploite deux services d'autobus express métropolitains : l'Express Chevrier et l'Express Le Carrefour. Les coûts de ces services prévus pour 2006 totalisent 3,1 M\$, comparativement à 2,8 M\$ au budget de 2005, soit une hausse de 11,7 % (TABLEAU 21). Le ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains se situe à 51,8 % au budget 2006 par rapport à 48,8 % au budget approuvé 2005.

En 2006, le déficit d'exploitation inscrit au budget, assumé à 50,0 % par l'AMT s'élève à 0,5 M\$. Les municipalités assument l'autre 50,0 % du déficit d'exploitation (TABLEAU 21).

TABLEAU 21 – Revenus et dépenses des autobus express métropolitains, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Sommaire express métropolitains								
Revenus								
Revenus usagers	1 611	61,9%	1 497	1 358	114	7,6%	253	18,6%
Contributions municipales	587	22,5%	476	557	111	23,3%	30	5,4%
Aide métropolitaine	312	12,0%	312	311	-	0,0%	1	0,3%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	48	1,8%	44	57	4	9,1%	(9)	-15,8%
Aide à l'intégration tarifaire	46	1,8%	22	14	24		32	-
	2 604	100,0%	2 351	2 297	253	10,8%	307	13,4%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	3 108	100%	2 985	2 783	123	4,1%	325	11,7%
Autres Express	-			90	-		(90)	-100,0%
	3 108	100%	2 985	2 873	123	4,1%	235	8,2%
Déficit d'exploitation	504		634	576	(130)	-20,5%	(72)	-12,5%
Achalandage (millions)	1,087		0,999	0,921	0,088	8,8%	0,166	18,0%
Ratio d'autofinancement	51,8%		50,2%	48,8%	1,7%	3,4%	3,0%	6,2%

À la page 46 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2006, tant pour l'achalandage que pour le ratio d'autofinancement, les revenus et les dépenses.

1.10.1. Contributions municipales aux autobus express métropolitains

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

Lorsqu'elle exploite un service d'autobus 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 et 2006, les principes et modalités de financement ont été 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 aux municipalités 100 % le déficit résiduel d'exploitation, l'AMT facture 50 % du déficit aux municipalités selon l'utilisation faite par leurs résidents. Seules les municipalités dont le taux d'utilisateurs provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent au déficit.

TABLEAU 22 – Contributions municipales aux autobus express métropolitains, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
<i>Express Chevrier</i>								
RTL	134	39,1%	103	121	31	30,1%	13	+10,7%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	71	20,7%	55	63	16	29,1%	8	+12,7%
CIT Le Richelain	30	8,7%	23	29	7	30,4%	1	+3,4%
CIT Rousillon	8	2,3%	6	5	2	33,3%	3	+60,0%
CIT Vallée du Richelieu	9	2,6%	7	16	2	28,6%	(7)	-43,8%
CIT Sorel - Varennes	9	2,6%	7	4	2	28,6%	5	+125,0%
Sainte Julie	8	2,3%	6	14	2	33,3%	(6)	-42,9%
Saint-Jean -sur-Richelieu	74	21,6%	57	70	17	29,8%	4	+5,7%
<i>Total Express Chevrier</i>	343	100,0%	264	322	79	29,9%	21	+6,5%
<i>Express Le Carrefour</i>								
STL	204	83,6%	177	194	27	15,3%	10	+5,2%
Montréal	40	16,4%	35	36	5	14,3%	4	+11,1%
CIT Laurentides	0	0,0%	0	5	0	-	(5)	-100,0%
<i>Total Express Le Carrefour</i>	244	100,0%	212	235	32	15,1%	9	+3,8%
<i>Total Express</i>	587		476	557	111	23,3%	30	+5,4%

1.10.2. Express Chevrier

Le service d'autobus Express Chevrier est offert entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-Ville, situé au 1000, rue de la Gauchetière, à Montréal.

RECETTES

En 2005, les recettes usagers sont évaluées à 1,2 M\$. Les recettes usagers, au montant de 1,4 M\$ pour 2006, sont en hausse de 8,6 % par rapport à la prévision 2005 et comprennent une prévision de hausse d'achalandage de 12,0 %. La structure tarifaire sur les autobus express métropolitains est maintenue, ainsi les titres mensuels locaux sont acceptés sur l'Express Chevrier pour 2006.

DÉPENSES

Pour 2005 et 2006, les dépenses sont respectivement de 2,2 M\$ et 2,3 M\$, soit une augmentation en 2006 de 0,1 M\$ par rapport à la prévision 2005, soit une hausse de 2,3 %.

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

Depuis 2005, les municipalités dont le taux d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent à 50 % du déficit d'exploitation. Les contributions municipales sont de 0,3 M\$ pour 2005 et 2006. Le ratio d'autofinancement est de 59,9 % en 2006 par rapport à 56,2 % au budget 2005.

TABLEAU 23 – Revenus et dépenses – Express Chevrier

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
<i>Express Chevrier</i>								
Revenus								
Revenus usagers	1 354	68,0%	1 247	1 128	107,0	8,6%	226,0	20,0%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	33	1,7%	31	44	2,0	6,5%	(11,0)	-25,0%
Aide à l'intégration tarifaire	-	0,0%	-	-	-	-	-	-
Contributions municipales	343	17,2%	264	322	79,0	29,9%	21,0	6,5%
Aide métropolitaine	262	13,2%	262	261	-	0,0%	1,0	0,4%
	1 992	100,0%	1 804	1 755	188,0	10,4%	237,0	13,5%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	2 260	100%	2 210	2 007	50,0	2,3%	253,0	12,6%
	2 260	100%	2 210	2 007	50,0	2,3%	253,0	12,6%
Déficit d'exploitation	268		406	252	(138,0)	-34,0%	16,0	6,3%
Achalandage (millions)	0,824		0,736	0,733	0,09	12,0%	0,09	12,4%
Ratio d'autofinancement	59,9%		56,4%	56,2%	3,5%	6,2%	3,7%	6,6%

À la page 48 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2006, 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, situé au Carrefour Laval, et le terminus Côte-Vertu, situé à la station de métro Côte-Vertu.

RECETTES

Pour 2006, les recettes des usagers sont de 0,3 M, sont en hausse de 2,8 % par rapport à la prévision 2005. La structure tarifaire sur les autobus express métropolitains est maintenue, ainsi les titres mensuels locaux sont acceptés sur L'Express Le Carrefour pour 2006.

DÉPENSES

Pour 2005 et 2006, les dépenses sont de 0,8 M\$.

En conservant l'offre de service établie en 2003, l'AMT a cherché à stabiliser son achalandage en 2005. Pour 2006, 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 0,07 M\$ par rapport à la prévision 2005.

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

Avec la nouvelle règle de partage, telle qu'expliquée précédemment à la section 1.10.1, les contributions municipales sont de 0,2 M\$ pour 2005 et 2006.

Le ratio d'autofinancement est de 30,3 % en 2006 comparativement à 29,6 % au budget 2005.

TABLEAU 24 – Revenus et dépenses – Express Le Carrefour

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Express Le Carrefour								
Revenus								
Revenus usagers	257	42,0%	250	230	7,0	2,8%	27,0	11,7%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	15	2,5%	13	13	2,0	15,4%	2,0	15,4%
Aide à l'intégration tarifaire	46	7,5%	22	14	24,0	109,1%	32,0	228,6%
Contributions municipales	244	39,9%	212	235	32,0	15,1%	9,0	3,8%
Aide métropolitaine	50	8,2%	50	50	-	0,0%	-	0,0%
	612	100,0%	547	542	65,0	11,9%	70,0	12,9%
Dépenses								
Coûts d'exploitation et de gestion	848	100%	775	776	73,0	9,4%	72,0	9,3%
	848	100%	775	776	73,0	9,4%	72,0	9,3%
Déficit d'exploitation	236		228	234	8,0	3,5%	2,0	0,9%
Achalandage (millions)	0,263		0,263	0,188	-	0,0%	0,08	39,9%
Ratio d'autofinancement	30,3%		32,3%	29,6%	-2,0%	-6,0%	0,7%	2,3%

À la page 49 du chapitre 2 « Indicateurs de performance », on retrouve les données historiques de 1996 à 2006, 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 2005 et 2006, à 0,450 M\$. 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 2005 et 2006. Le coût est respectivement de 1,2 M\$ et 1,3 M\$ pour 2005 et 2006.

La hausse des coûts de 0,3 M\$, en 2006, par rapport au budget de 2005 est due à une augmentation globale d'achalandage sur l'ensemble du réseau de transport adapté. Il y a également une hausse importante du nombre de déplacements réguliers découlant d'une augmentation du nombre d'usagers admis au service de transport adapté.

TABLEAU 25 – Transport adapté, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 vs PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 vs BUD. 2005	
Revenus								
Subvention MTQ - Transport adapté	450	100,0%	450	450	0	+0,0%	0	+0,0%
	450	100,0%	450	450	0	+0,0%	0	+0,0%
Dépenses								
Transport adapté	1 300	100,0%	1 200	1 033	100	+8,3%	267	+25,8%
	1 300	100,0%	1 200	1 033	100	+8,3%	267	+25,8%
Écart	(850)		(750)	(583)	(100)	+13,3%	(267)	+45,8%

1.12. Aide métropolitaine

L'AMT verse aux organismes de transport une aide afin de compenser les services offerts sur le réseau de transport métropolitain par métro ou par autobus. Pour soutenir la croissance de 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 2006, l'aide métropolitaine se répartit de la façon suivante :
 - une aide au réseau de métro : 0,20 \$ par passager du métro d'après le relevé des tourniquets, montant plafonné à 43,3 M\$, soit un niveau équivalent à l'achalandage prévu pour 2006 ;
 - une aide au réseau de transport métropolitain par autobus : 0,50 \$ par passager du réseau de transport métropolitain par autobus 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 prévu pour 2006 en tenant compte d'une éventuelle remise en service de la voie réservée Pie-IX vers juillet 2006 ;
 - une implantation progressive d'une nouvelle aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains : 0,50 \$ par passager effectuant une correspondance avec le train à partir d'un circuit d'autobus en rabattement à une gare du réseau de trains de banlieue, montant plafonné à 0,3 M\$, soit 50 % du montant total prévu (ANNEXE C).

Les coûts des comptages nécessaires, soit 0,2 M\$ en 2006, sont ajoutés au montant d'aide métropolitaine versée. Pour les 256 circuits d'autobus du réseau de transport métropolitain par autobus, 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). L'aide au rabattement est estimée à partir du profil de la clientèle révélé par les enquêtes tenues annuellement à bord du train et de l'estimation annuelle de l'achalandage du réseau de trains.

L'aide métropolitaine pour 2006 est de 56,7 M\$, soit une hausse de 0,3 M\$ par rapport à la prévision 2005. Cette hausse s'explique par l'ajout de l'aide au rabattement aux trains par autobus (TABLEAU 26).

Fait à souligner, en 2006, l'AMT examinera diverses nouvelles méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine dans les années futures, et ce, à partir de l'année 2007. Ces nouvelles mesures pourraient être assujetties à des normes de performance et de qualité de service.

Le versement de l'aide métropolitaine peut avoir des impacts sur les revenus des organismes de transport (TABLEAU 27).

TABLEAU 26 – Aide métropolitaine, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		2005		PLAFOND 2006 VS PRÉVU 2005		PLAFOND 2006 VS PLAFOND 2005	
	PLAFOND	PRÉVU	PLAFOND	PRÉVU	ÉCART	% ÉCART	ÉCART	% ÉCART
Métro	43 300	43 300	43 700	43 300	0	0,0%	(400)	-0,9%
Autobus (RTMA)	12 850	12 850	12 850	12 850	0	0,0%	0	0,0%
Rabattement aux trains	326	326	-	-	326		326	
	56 476	56 476	56 550	56 150	326	0,6%	(74)	-0,1%
Dépenses afférentes	200	200	200	200	0	0,0%	0	0,0%
Total	56 676	56 676	56 750	56 350	326	0,6%	(74)	-0,1%

TABLEAU 27 – Aide métropolitaine, par organisme de transport, 2005-2006

(en milliers \$)	PLAFOND 2006	PRÉVU 2006		PLAFOND 2005	PRÉVU 2005	ÉCART PLA. 2006 VS PLA. 2005		ÉCART PLA. 2006 VS PRÉ. 2005	
Aide métro									
Société de transport de Montréal	43 300	43 300	100,0%	43 700	43 300	-400	-0,9%	0	0,0%
Total aide métro	43 300	43 300	100,0%	43 700	43 300	-400	-0,9%	0	0,0%
Aide autobus									
Société de transport de Montréal	5 766	5 766	44,9%	5 766	5 766	0	0,0%	0	0,0%
Réseau de transport de Longueuil	3 169	3 169	24,7%	3 169	3 169	0	0,0%	0	0,0%
Société de transport de Laval	1 822	1 822	14,2%	1 822	1 822	0	0,0%	0	0,0%
AMT - Express métropolitains	312	312	2,4%	312	312	0	0,0%	0	0,0%
CIT Laurentides	61	61	0,5%	61	61	0	0,0%	0	0,0%
CRT Lanaudière	374	374	2,9%	374	374	0	0,0%	0	0,0%
CIT Sorel-Varennes	73	73	0,6%	73	73	0	0,0%	0	0,0%
OMIT Sainte-Julie	108	108	0,8%	108	108	0	0,0%	0	0,0%
CIT Vallée-du-Richelieu	85	85	0,7%	85	85	0	0,0%	0	0,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	188	188	1,5%	188	188	0	0,0%	0	0,0%
CIT Le Richelain	298	298	2,3%	298	298	0	0,0%	0	0,0%
CIT Roussillon	155	155	1,2%	155	155	0	0,0%	0	0,0%
CIT Haut-Saint-Laurent	49	49	0,4%	49	49	0	0,0%	0	0,0%
CIT Sud-Ouest	390	390	3,0%	390	390	0	0,0%	0	0,0%
total aide autobus	12 850	12 850	100,0%	12 850	12 850	0	0,0%	0	0,0%
Aide autobus rabattement aux trains									
Société de transport de Montréal	172	344	52,8%	0	0	172	-	172	-
Réseau de transport de Longueuil	22	43	6,7%	0	0	22	-	22	-
Société de transport de Laval	36	72	11,0%	0	0	36	-	36	-
CIT Laurentides	47	94	14,4%	0	0	47	-	47	-
CIT Vallée-du-Richelieu	40	81	12,3%	0	0	40	-	40	-
CIT Roussillon	7	14	2,1%	0	0	7	-	7	-
CIT Presqu'île	2	3	0,6%	0	0	2	-	2	-
Total aide autobus rabattement aux trains	326	651	100,0%	0	0	326	-	326	-
Total des aides métropolitaines	56 476	56 801		56 550	56 150	-74	-0,1%	326	0,6%

1.13. Soutien au développement

Le soutien au développement pour 2006 totalise 3,0 M\$ comparativement à 2,9 M\$ au budget 2005, soit une hausse de 0,1 M\$ (TABLEAU 28). 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 2006, 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 2006. 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. L'AMT désire élargir ce programme auprès de nouveaux employeurs sur un horizon de 18 mois.

- service d'abonnement postal :

Compte tenu de l'adhésion de près de 1 500 clients, ce service d'abonnement postal se poursuit en 2006.

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, attrayants et compétitifs à l'automobile en solo. Pour 2006, 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 2006.

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

En 2006, des campagnes de publicité sont prévues afin notamment de sensibiliser au respect des voies réservées et de promouvoir les stationnements incitatifs, les autobus express métropolitains et les trains de banlieue ainsi que la vente des cartes mensuelles TRAM dans le cadre de divers partenariats.

- Journée *En ville, sans ma voiture !* au centre-ville de Montréal

TABLEAU 28 – Soutien au développement, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Soutien au développement	3 000	100,0%	3 000	2 900	0	0,0%	100	+3,4%

1.14. Dépenses de fonctionnement

Pour 2006, les dépenses de fonctionnement de l'AMT sont estimées à 6,0 M\$, soit environ 3,4 % de plus que les prévisions 2005. Ces prévisions tiennent compte d'une augmentation de trois effectifs et des augmentations salariales pour 2006 représentant une hausse des coûts de 0,4 M\$ par rapport au budget 2005, soit 75,0 % de l'accroissement des dépenses de fonctionnement. Les prévisions tiennent compte notamment de l'ajout du poste de directeur de la vérification interne afin de donner suite aux engagements souscrits par l'AMT lors du dépôt du rapport de la Vérificatrice générale du Québec.

La hausse de 0,1 M\$ des autres dépenses de fonctionnement découle de l'accroissement des coûts du loyer et des coûts pour la promotion des transports collectifs d'un montant de 0,2 M\$ et d'une réduction des autres frais d'un montant de 0,1 M\$. La hausse des coûts de 0,1 M\$ pour la promotion et la publicité, par rapport au budget de 2005, s'explique par l'ajout d'un nouveau programme pour 2006 afin de sensibiliser la clientèle au respect des mesures mises en place pour assurer la sécurité dans les transports collectifs de la région de Montréal. De plus, des budgets supplémentaires sont prévus pour promouvoir les avantages du transport en commun afin d'attirer une nouvelle clientèle pour toutes les AOT du territoire de l'AMT.

TABEAU 29 – Dépenses de fonctionnement de l'AMT, 2005-2006

(en milliers \$)	BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Rémunération et avantages sociaux								
Rémunération du personnel	3 300	55,0%	3 180	2 942	120	+3,8%	358	+12,2%
Avantages sociaux	480	8,0%	460	465	20	+4,3%	15	+3,2%
	3 780	63,0%	3 640	3 407	140	+3,8%	373	+10,9%
Autres dépenses de fonctionnement								
Honoraires professionnels	520	8,7%	560	517	(40)	-7,1%	3	+0,6%
Promotion, publicité et information à la clientèle	500	8,3%	400	400	100	+25,0%	100	+25,0%
Loyer et améliorations locatives	450	7,5%	430	340	20	+4,7%	110	+32,4%
Immobilisations (mobilier et équipements)	150	2,5%	150	150	0	+0,0%	0	+0,0%
Fournitures de bureau	300	5,0%	300	300	0	+0,0%	0	+0,0%
Autres frais (note)	300	5,0%	320	386	(20)	-6,3%	(86)	-22,3%
	2 220	37,0%	2 160	2 093	60	+2,8%	127	+6,1%
Total	6 000	100,0%	5 800	5 500	200	+3,4%	500	+9,1%

Note : Les autres dépenses comprennent entre autres les frais d'assurances, les frais de formation, les frais de déplacement et de représentation. Le montant budgétisé en 2006 de 0,3 M\$ représente un montant équivalent à celui de 2003.

1.15. Autres postes budgétaires

Les autres postes budgétaires 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 30).

En 2006, les revenus commerciaux et autres sont estimés à 1,4 M\$ par rapport à 1,0 M\$ en 2005, soit une augmentation de 0,4 M\$.

TABLEAU 30 – Autres postes budgétaires, 2005-2006

(en milliers \$)		BUDGET 2006		PRÉVISION 2005	BUDGET 2005	ÉCART BUD. 2006 VS PRÉ. 2005		ÉCART BUD. 2006 VS BUD. 2005	
Revenus									
Revenus commerciaux et autres	1 360	100,0%	1 200	1 000	160	+13,3%	360	+36,0%	
	1 360	100,0%	1 200	1 000	160	+13,3%	360	+36,0%	
Dépenses									
Réserve pour éventualités	1 000	38,1%	1 000	1 000	0	+0,0%	0	+0,0%	
Frais de gestion SAAQ et autres dépenses	1 627	61,9%	2 140	1 375	(513)	-24,0%	252	+18,3%	
	2 627	100,0%	3 140	2 375	(513)	-16,3%	252	+10,6%	
Écart	(1 267)		(1 940)	(1 375)	673	-34,7%	108	-7,9%	

2. INDICATEURS DE PERFORMANCE

2.1. Synthèse de la performance

TABLEAU 31 – Synthèse de la performance

	BUDGET 2006	PRÉVISION 2005	BUDGET 2005
INDICATEURS D'ACHALANDAGE			
Variation de l'achalandage	0,0%	+1,5%	1%
Trains de banlieue	0,0%	+2,6%	1%
Express métropolitains	8,8%	+8,4%	12%
Variations des ventes de titres métropolitains	-0,4%	+0,7%	0%
TRAM 1	-15,2%	-5,6%	0%
TRAM 2	-18,2%	-1,5%	0%
TRAM 3	6,1%	-1,4%	0%
TRAM 4 à 8	0,0%	+10,9%	0%
Utilisation des stationnements incitatifs			
Trains de banlieue	90%	86%	90%
Équipements métropolitains	80%	78%	77%
INDICATEURS FINANCIERS			
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	46,2%	46,0%	44,3%
Ratio d'autofinancement des express métropolitains	51,8%	50,2%	48,8%
Coûts d'exploitation par usager des équipements métropolitains	0,16 \$	0,15 \$	0,16 \$
Coût par passagers/kilomètre trains	0,28 \$	0,27 \$	0,28 \$
Obtention de revenus de sources commerciales	1,4 M\$	1,2 M\$	1,0 M\$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Taux de ponctualité globale des trains de banlieue	98%	98%	98%

2.2. Évolution des remises gouvernementales, 1996-2006

TABLEAU 32 – Évolution des remises gouvernementales en provenance des automobilistes, 1996-2006

(en millions \$)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 B	2005 P	2006 B
Droit sur l'immatriculation	39,9	40,4	41,6	42,2	43,5	43,8	45,4	47,7	48,7	49,3	49,4	50,2
Taxe sur l'essence	43,2	46,1	44,9	44,6	44,4	43,2	46,3	50,5	50,8	50,4	50,4	50,4
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)	(1,0)
Total	82,3	85,7	85,7	86,0	87,0	86,1	90,8	97,2	98,5	98,7	98,8	99,6

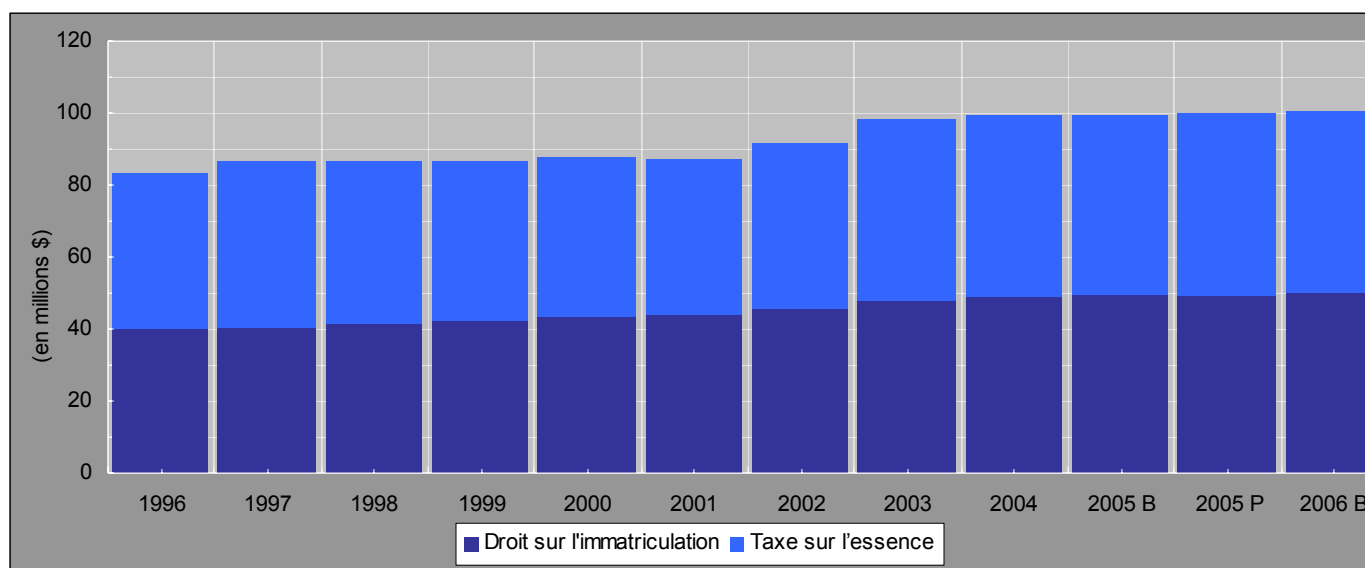


FIGURE 7 – ÉVOLUTION DES REMISES GOUVERNEMENTALES, 1996-2006

2.3. Achalandage des réseaux des organismes de transport de la région métropolitaine, 1996-2004

TABLEAU 33 – Achalandage des réseaux des organismes de transport de la région métropolitaine, 1996-2004

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Achalandage									
AMT-Train	6 939 400	8 124 900 17,1%	10 024 200 23,4%	11 041 300 10,1%	11 992 400 8,6%	12 195 800 1,7%	12 879 000 5,6%	13 910 730 8,0%	14 323 137 3,0%
AMT-Bus			56 800	256 500	405 900 58,2%	637 200 57,0%	744 600 16,9%	736 800 -1,0%	825 344 12,0%
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%	363 185 500 2,3%	363 229 000 0,0%	358 430 000 -1,3%
Métro	194 000 000	195 300 000 0,7%	202 700 000 3,8%	205 948 800 1,6%	209 403 700 1,7%	214 629 400 2,5%	219 231 300 2,1%	218 794 000 -0,2%	217 475 957 -0,6%
STL	15 954 800	16 284 200 2,1%	16 581 200 1,8%	16 351 600 -1,4%	16 823 200 2,9%	17 663 000 5,0%	17 870 000 1,2%	18 597 431 4,1%	18 675 046 0,4%
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%	30 114 100 -1,0%	30 376 407 0,9%	30 054 034 -1,1%
CIT/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	398 624 200	403 277 100 1,2%	406 924 200 0,9%	411 543 400 1,1%	420 127 500 2,1%	430 560 000 2,5%	439 431 200 2,1%	441 781 368 0,5%	437 835 561 -0,9%

Source AOT de la région métropolitaine

Note Ces données peuvent différer de l'historique déjà publié en raison d'ajustements apportés à celles-ci par les AOT.

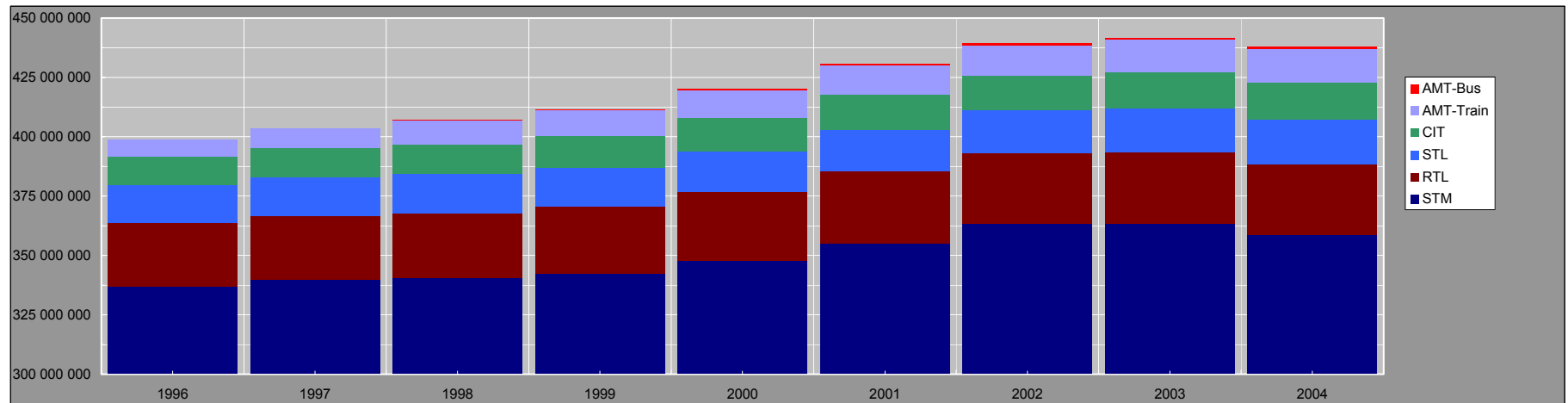


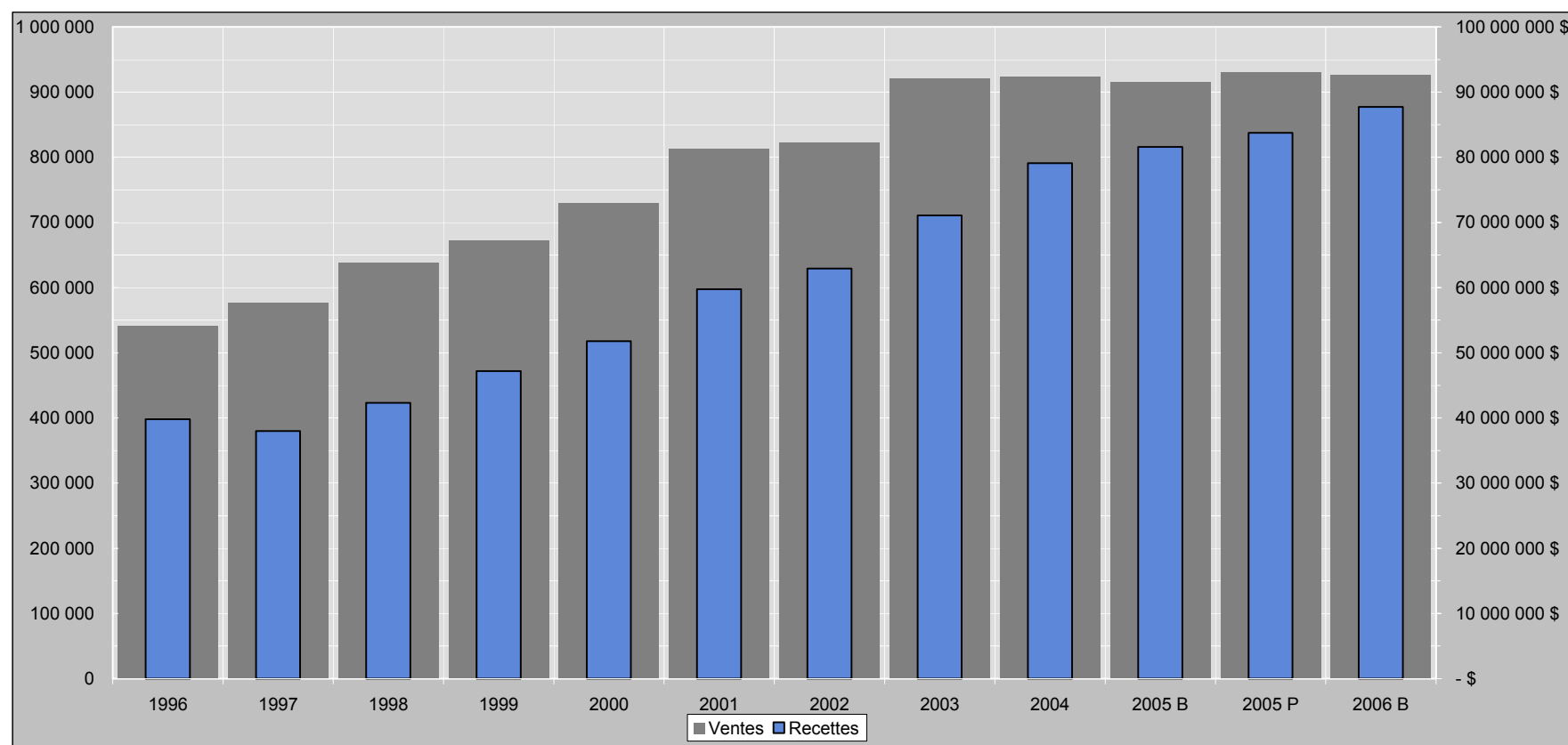
FIGURE 8 – ACHALANDAGE DES RÉSEAUX DES ORGANISMES DE TRANSPORT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE, 1996-2004

2.4. Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2006

TABLEAU 34 – Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2006

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 B	2005 P	2006 B
Titres mensuels TRAM												
Ventes	541 288	577 107	638 382	672 562	730 115	814 016	823 299	920 969	923 509	916 239	930 534	927 005
Recettes	39 800 000 \$	38 000 000 \$	42 300 000 \$	47 206 000 \$	51 771 000 \$	59 754 000 \$	62 930 000 \$	71 074 000 \$	79 081 174 \$	81 581 834 \$	83 732 910 \$	87 719 049 \$

Ventes et recettes



2.5. Évolution de la répartition des recettes métropolitaines, 1999-2006

TABLEAU 35 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines, 1999-2006

(en milliers de \$)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 B	2005 P	2006 B
Partage des recettes												
STM				17 568	18 545	20 156	20 978	23 069	24 538	26 136	26 224	27 327
RTL				12 058	12 738	11 831	12 181	12 524	13 901	13 859	14 438	15 096
STL				7 012	7 282	6 650	6 865	7 130	7 429	7 789	8 135	8 549
CIT/OMIT				6 050	6 568	7 038	7 814	8 284	8 624	9 662	9 691	9 986
AMT				4 518	6 638	14 079	15 092	20 067	24 589	24 136	25 245	26 761
Total				47 206	51 771	59 754	62 930	71 074	79 081	81 582	83 733	87 719

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

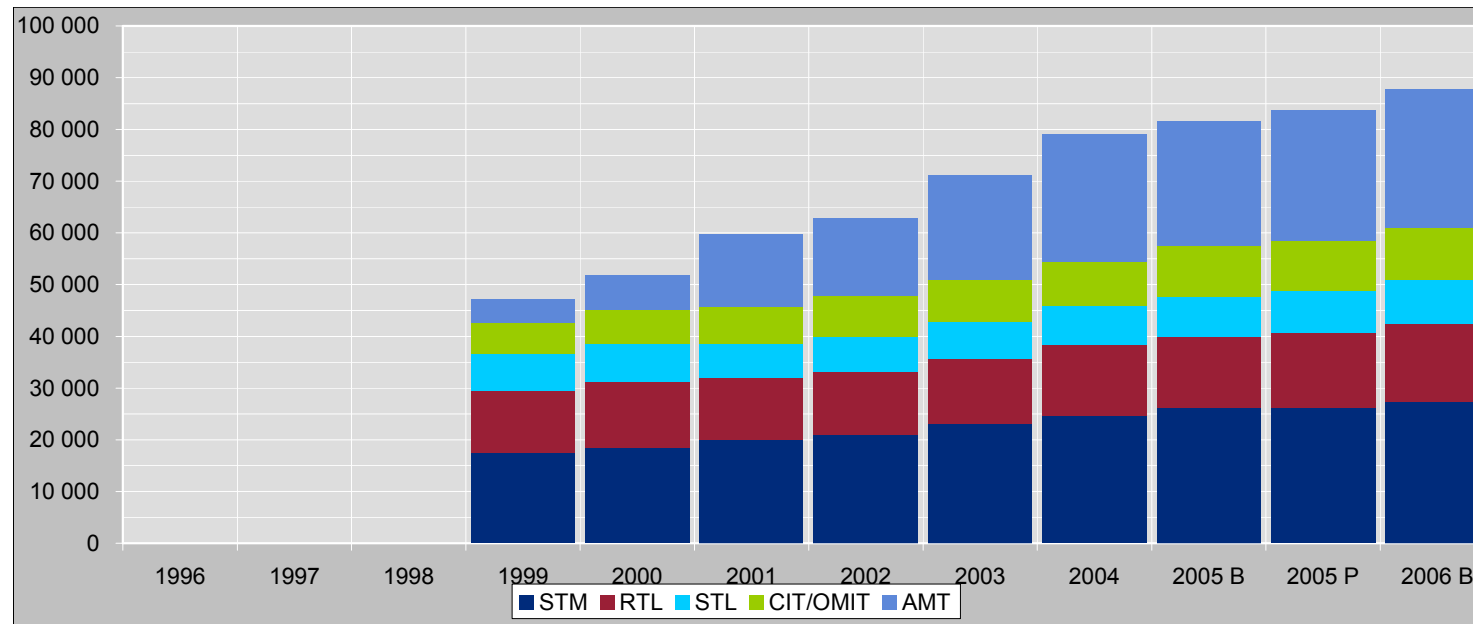


FIGURE 10 – ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES RECETTES MÉTROPOLITAINES, 1999-2006

2.6. Évolution des ventes de titres de transport métropolitain, 1996-2006

TABLEAU 36 – 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 (réel)	2005 (budget)	2005 (prévision)	2006 (budget)
Titre ordinaire												
TRAM 1								39 253	39 848	38 471	36 885	31 187
TRAM 2T et 2		62 930	75 127	79 105	78 527	108 071	112 090	120 602	124 789	125 767	121 890	102 472
TRAM 3T et 3	430 574	398 209	403 936	402 723	376 565	386 450	381 182	396 580	388 805	385 019	383 796	406 293
TRAM 4			1 201	3 364	3 385	3 536	3 304	4 031	4 214	4 224	12 344	12 334
TRAM 5			24 730	60 132	62 935	74 180	79 150	91 192	98 614	97 803	104 297	100 318
TRAM 6T et 6			3 792	9 462	10 535	12 735	13 916	18 399	18 880	18 647	19 810	23 789
TRAM 7			182	276	402	445	567	1 025	1 274	1 272	1 360	1 360
TRAM 8			543	1 404	1 727	1 999	2 099	2 338	2 692	2 682	3 197	3 197
Sous-total :	430 574	461 139	509 511	556 466	534 076	587 416	592 308	673 420	679 116	673 885	683 579	680 950
intermédiaire												
TRAM 1								1 292	1 628	1 786	1 578	1 297
TRAM 2T et 2					10 372	15 087	13 969	14 199	14 905	14 674	15 556	12 495
TRAM 3T et 3					52 567	71 952	76 450	77 628	75 073	74 092	75 023	77 986
TRAM 4					885	1 165	1 289	1 436	1 255	1 232	2 736	2 736
TRAM 5					16 203	22 690	24 102	25 274	26 322	25 814	26 945	26 282
TRAM 6T et 6					2 882	4 180	4 709	5 020	5 101	4 811	5 743	6 402
TRAM 7					28	60	93	226	288	393	265	265
TRAM 8					176	319	330	381	445	456	497	497
Sous-total :	0	0	0	0	83 113	115 453	120 942	125 456	125 017	123 258	128 343	127 960
Titre réduit												
TRAM 1								6 325	6 945	6 987	7 332	6 374
TRAM 2T et 2		8 909	11 273	11 822	13 135	15 156	16 644	18 314	18 755	18 816	18 718	12 772
TRAM 3T et 3	110 714	107 059	91 689	84 113	78 338	74 540	70 897	71 503	67 670	67 610	65 071	71 461
TRAM 4			492	989	911	957	1 005	1 185	1 253	1 250	2 388	2 385
TRAM 5			6 745	14 917	16 087	15 672	16 722	19 261	19 398	19 352	19 149	18 985
TRAM 6T et 6			18 576	4 076	4 219	4 554	4 527	5 082	4 901	4 598	5 589	5 753
TRAM 7			32	36	68	53	49	148	165	195	109	109
TRAM 8			64	143	168	215	205	275	289	288	256	256
Sous-total :	110 714	115 968	128 871	116 096	112 926	111 147	110 049	122 093	119 376	119 096	118 612	118 095
Total	541 288	577 107	638 382	672 562	730 115	814 016	823 299	920 969	923 509	916 239	930 534	927 005

2.7. Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2006

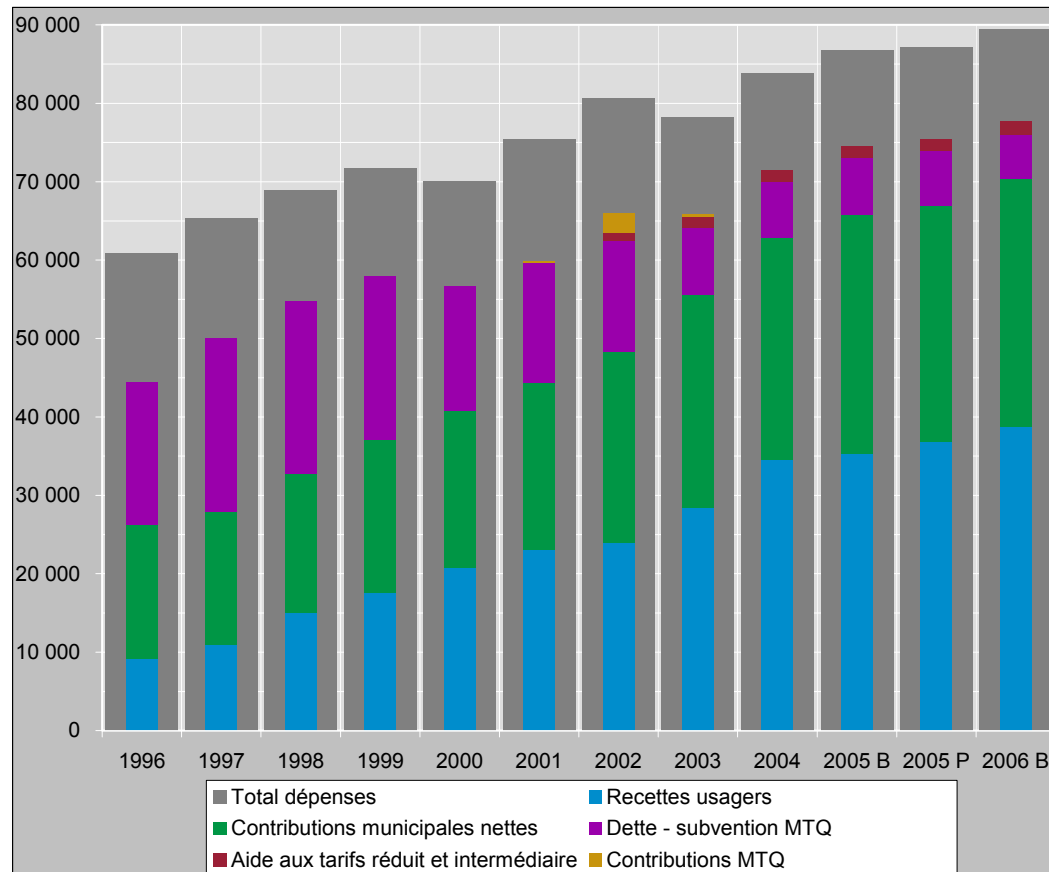
TABLEAU 37 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2006

(milliers \$)

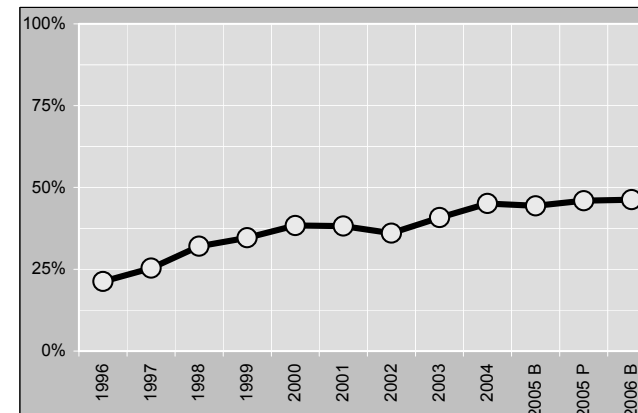
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 B	2005 P	2006 B
Trains de banlieue												
Revenus												
Recettes usagers	9 116	10 947	15 018	17 616	20 807	22 980	23 965	28 396	34 575	35 342	36 803	38 773
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	0	0	0	0	0	0	930	1 380	1 457	1 501	1 393	1 691
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire										49	37	35
Contributions municipales nettes	17 136	17 007	17 674	19 443	19 995	21 407	24 358	27 176	28 278	30 505	30 080	31 608
Contributions MTQ	0	0	0	0	0	147	2 497	267	0	0	0	0
Dette - subvention MTQ	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	8 624	7 125	7 122	7 122	5 636
Total revenus	44 354	50 098	54 685	57 883	56 693	59 786	65 971	65 843	71 435	74 519	75 435	77 743
Dépenses												
Dette - subvention MTQ	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	8 624	7 125	7 122	7 122	5 636
Dépenses	42 841	43 242	46 904	50 889	54 240	60 195	66 477	69 593	76 687	79 713	80 076	83 869
Total dépenses	60 943	65 386	68 897	71 713	70 131	75 447	80 698	78 217	83 812	86 835	87 198	89 505
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	14 323 137	14 444 200	14 816 000	14 816 000
Coûts d'exploitation par pass-km	0,34 \$	0,29 \$	0,26 \$	0,26 \$	0,23 \$	0,27 \$	0,27 \$	0,26 \$	0,28 \$	0,28 \$	0,27 \$	0,29 \$
Taux de ponctualité	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	96%	98%	98%	97%	98%	98%	98%
Ratio d'autofinancement	21,3%	25,3%	32,0%	34,6%	38,4%	38,2%	36,1%	40,8%	45,1%	44,3%	46,0%	46,2%

2.7 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2006 (suite)

Revenus et dépenses



Ratio d'autofinancement



Achalandage annuel

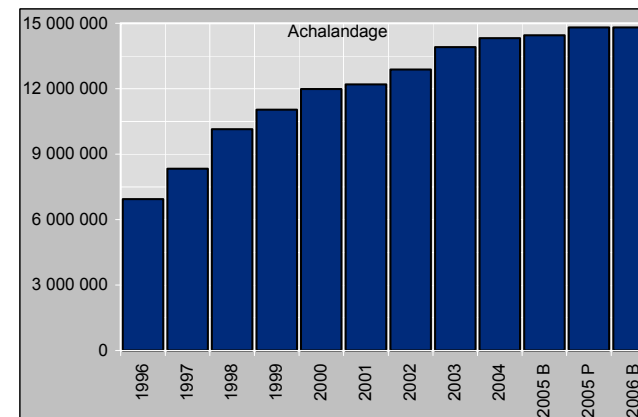


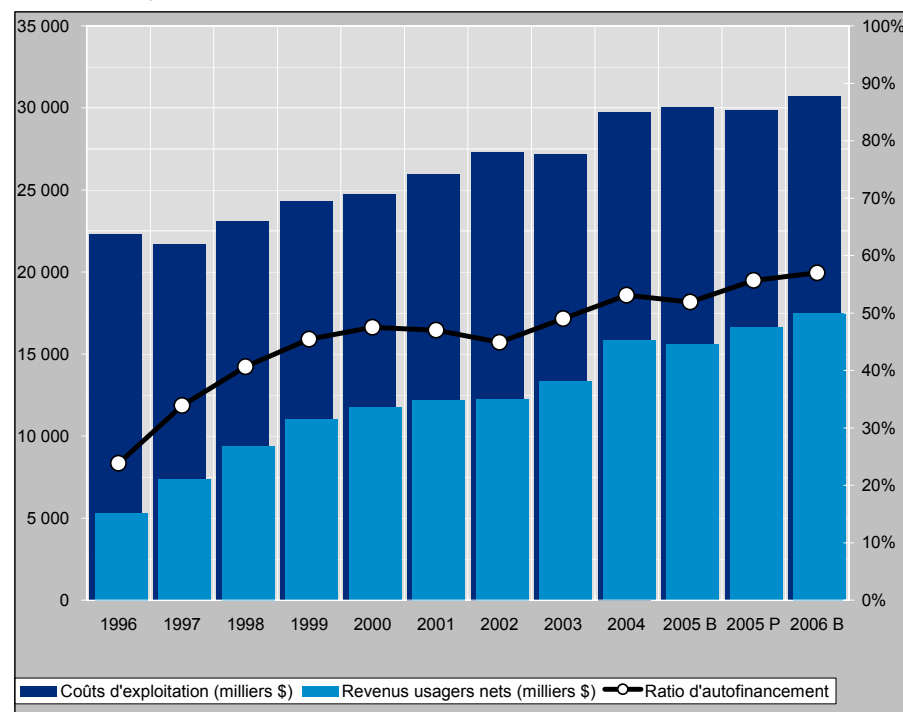
FIGURE 11 – REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, 1996-2006

2.7.1. Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Deux-Montagnes

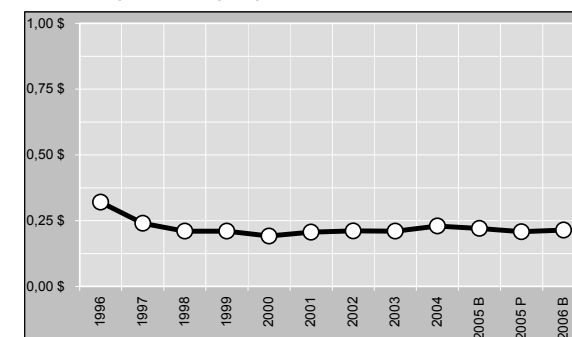
TABLEAU 38 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES

LIGNE/INDICATEUR	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	BUDGET 2005 B	PRÉVISION 2005 P	BUDGET 2006 B
Deux-Montagnes												
Coûts d'exploitation (milliers \$)	22 277 \$	21 669 \$	23 096 \$	24 282 \$	24 709 \$	25 970 \$	27 318 \$	27 154 \$	29 749 \$	30 045 \$	29 853 \$	30 685 \$
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	7 508 581	7 615 000	7 760 000	7 760 000
Revenus usagers nets (milliers \$)	5 308 \$	7 341 \$	9 389 \$	11 032 \$	11 737 \$	12 213 \$	12 262 \$	13 311 \$	15 799 \$	15 600 \$	16 616 \$	17 492 \$
Ratio d'autofinancement	23,83%	33,88%	40,65%	45,43%	47,50%	47,03%	44,89%	49,02%	53,11%	51,92%	55,66%	57,01%
Taux de ponctualité	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	98,97%	99,37%	99,28%	99,12%	99,00%	99,00%	99,00%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,32 \$	0,24 \$	0,21 \$	0,21 \$	0,19 \$	0,21 \$	0,21 \$	0,21 \$	0,23 \$	0,22 \$	0,21 \$	0,21 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

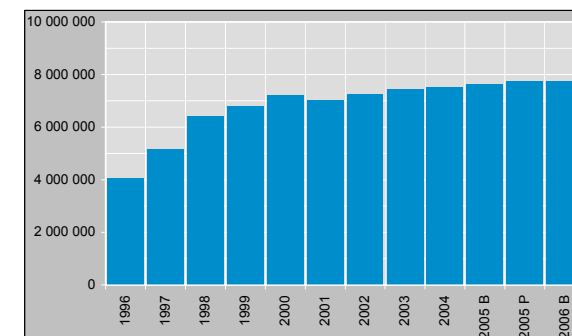


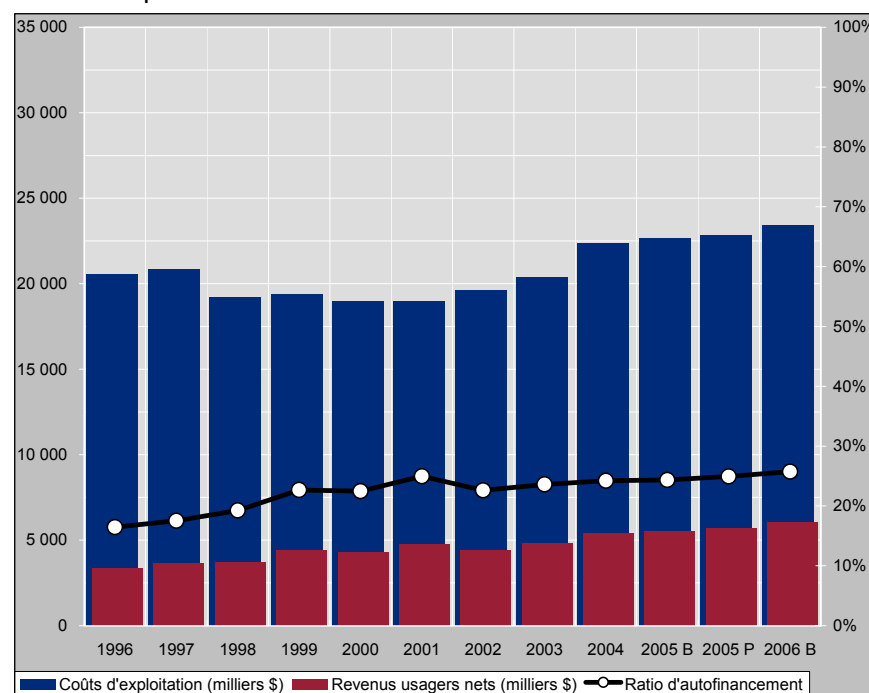
FIGURE 12 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES

2.7.2. Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

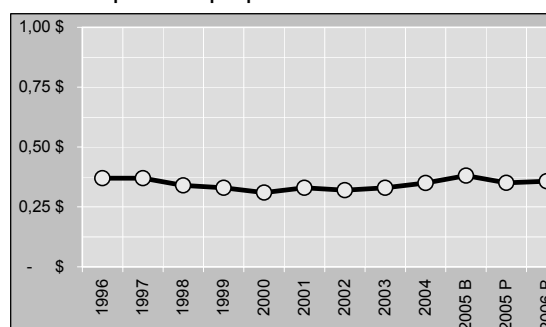
Tableau 39 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	BUDGET 2005 B	PRÉVISION 2005 P	BUDGET 2006 B
Dorion - Rigaud												
Coûts d'exploitation (milliers \$)	20 564 \$	20 843 \$	19 184 \$	19 358 \$	18 990 \$	18 976 \$	19 603 \$	20 410 \$	22 364 \$	22 631 \$	22 851 \$	23 424 \$
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	3 074 246	2 950 000	3 100 000	3 100 000
Revenus usagers nets (milliers \$)	3 380 \$	3 653 \$	3 693 \$	4 387 \$	4 265 \$	4 740 \$	4 432 \$	4 820 \$	5 411 \$	5 506 \$	5 694 \$	6 026 \$
Ratio d'autofinancement	16,44%	17,53%	19,25%	22,66%	22,46%	24,98%	22,61%	23,62%	24,20%	24,33%	24,92%	25,73%
Taux de ponctualité	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	98,60%	97,69%	94,62%	95,19%	97,00%	97,00%	97,00%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,37 \$	0,37 \$	0,34 \$	0,33 \$	0,31 \$	0,33 \$	0,32 \$	0,33 \$	0,35 \$	0,38 \$	0,35 \$	0,36 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

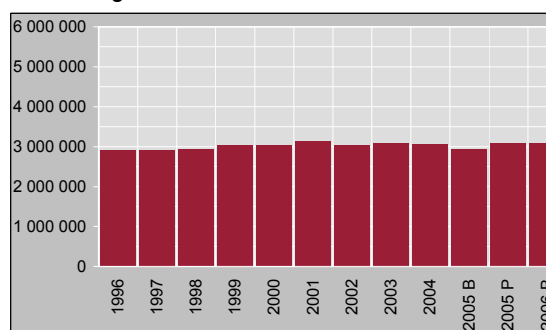


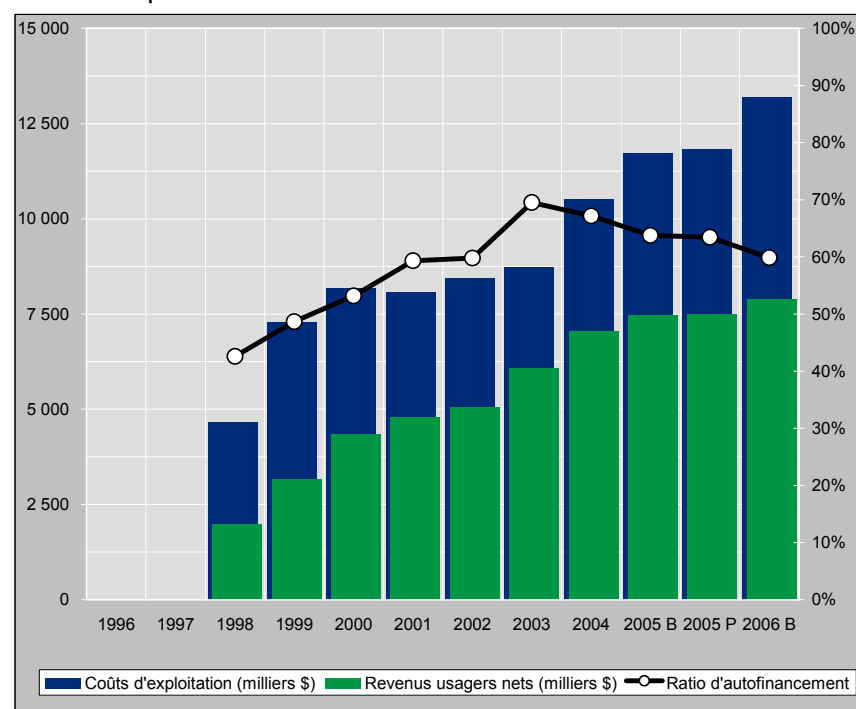
FIGURE 13 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD

2.7.3. Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Blainville

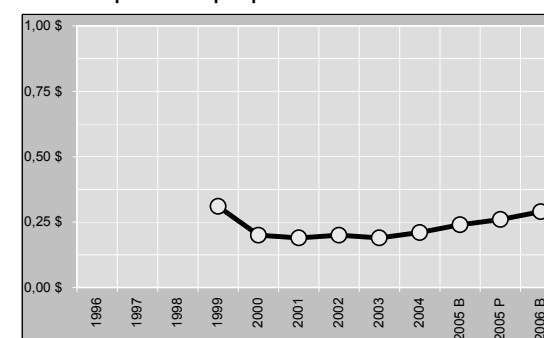
TABLEAU 40 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	BUDGET 2005 B	PRÉVISION 2005 P	BUDGET 2006 B
Blainville												
Coûts d'exploitation (milliers \$)			4 666 \$	7 283 \$	8 188 \$	8 079 \$	8 445 \$	8 735 \$	10 520 \$	11 717 \$	11 822 \$	13 185 \$
Achalandage annuel			790 000	1 204 790	1 611 430	1 715 700	1 723 100	1 954 870	1 982 400	2 048 000	2 048 000	2 048 000
Revenus usagers nets (milliers \$)			1 986 \$	3 153 \$	4 354 \$	4 793 \$	5 048 \$	6 073 \$	7 064 \$	7 470 \$	7 500 \$	7 893 \$
Ratio d'autofinancement			42,57%	48,66%	53,17%	59,33%	59,78%	69,52%	67,15%	63,75%	63,44%	59,86%
Taux de ponctualité			N.D.	N.D.	N.D.	86,06%	97,25%	97,75%	91,77%	96,00%	96,00%	96,00%
Coûts d'exploitation par pass-km				0,31 \$	0,20 \$	0,19 \$	0,20 \$	0,19 \$	0,21 \$	0,24 \$	0,26 \$	0,29 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

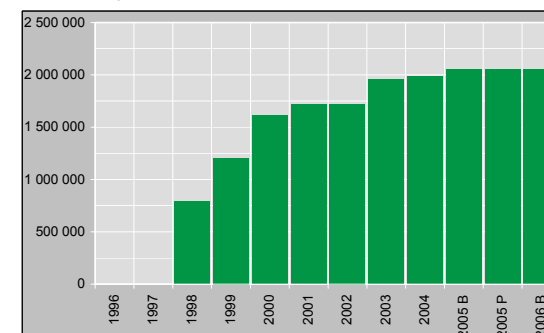


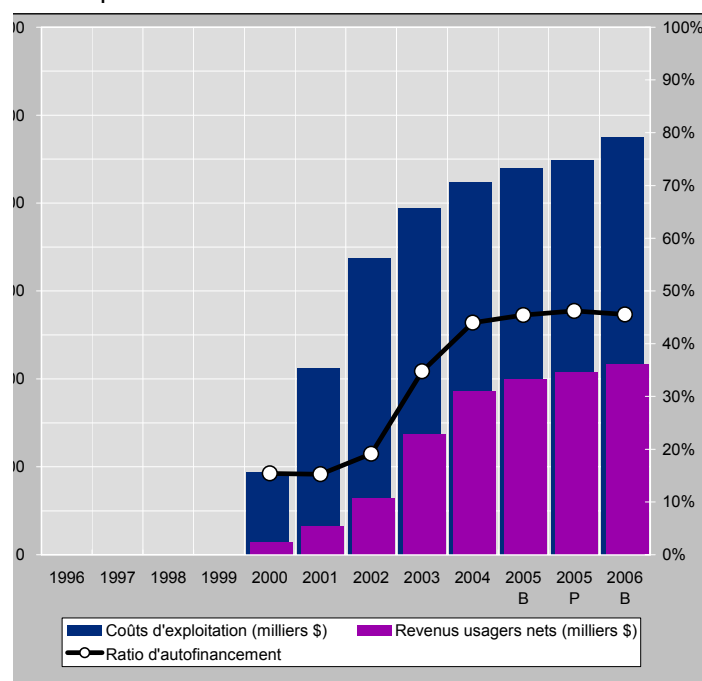
FIGURE 14 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE

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

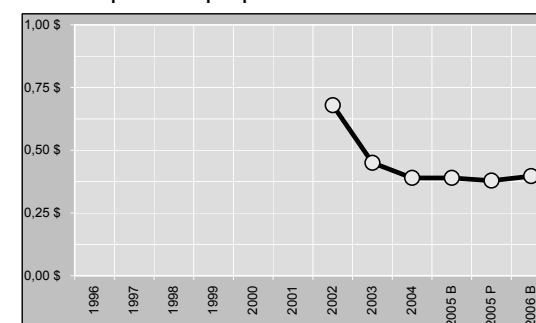
Tableau 41 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	BUDGET 2005 B	PRÉVISION 2005 P	BUDGET 2006 B
Mont-Saint-Hilaire												
Coûts d'exploitation (milliers \$)					2 353 \$	5 294 \$	8 421 \$	9 839 \$	10 599 \$	10 990 \$	11 220 \$	11 875 \$
Achalandage annuel					131 820	263 300	656 500	1 040 540	1 286 840	1 331 200	1 390 000	1 390 000
Revenus usagers nets (milliers \$)					363 \$	808 \$	1 610 \$	3 422 \$	4 661 \$	4 994 \$	5 186 \$	5 406 \$
Ratio d'autofinancement					15,41%	15,26%	19,12%	34,78%	43,98%	45,44%	46,22%	45,52%
Taux de ponctualité					N.D.	98,36%	98,20%	97,66%	96,49%	97,00%	97,00%	97,00%
Coûts d'exploitation par pass-km							0,68 \$	0,45 \$	0,39 \$	0,39 \$	0,38 \$	0,40 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

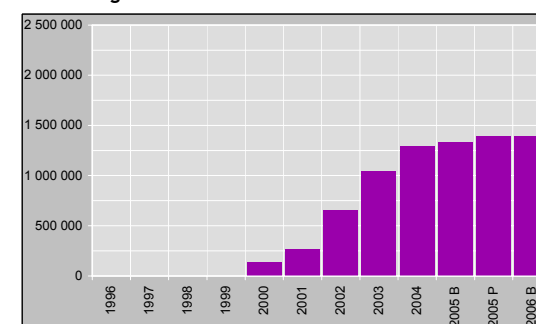


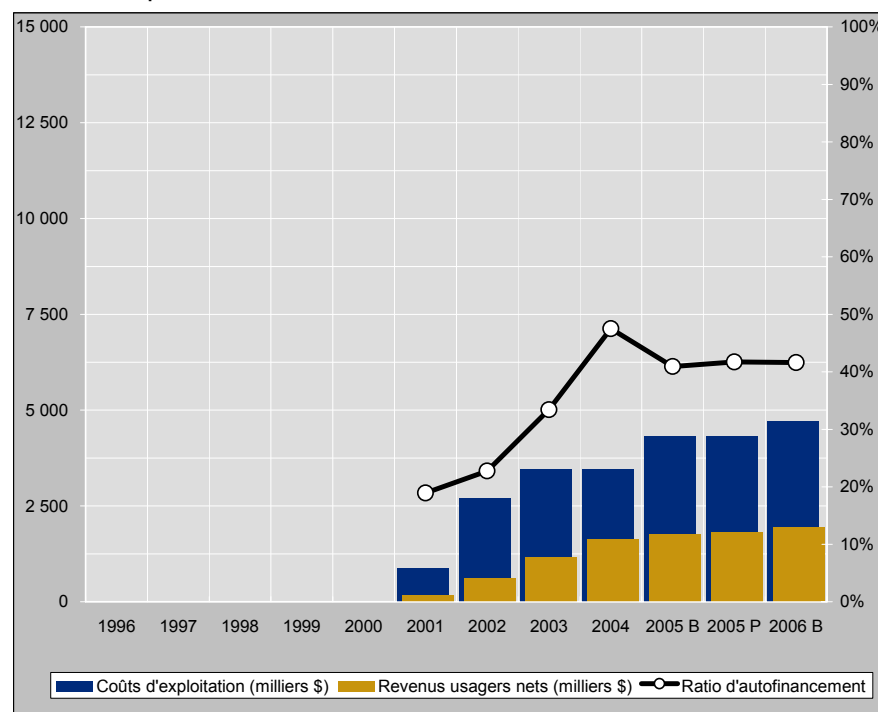
FIGURE 15 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE

2.7.5. Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Delton-Candiac

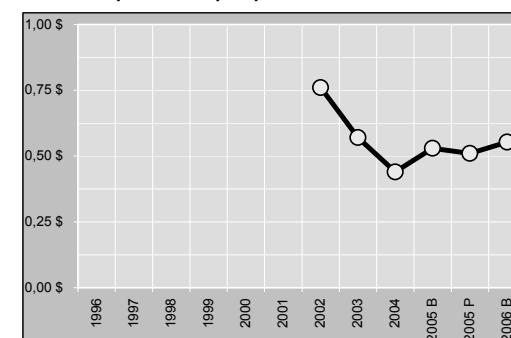
TABLEAU 42 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delton-Candiac

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	BUDGET 2005 B	PRÉVISION 2005 P	BUDGET 2006 B
Delton-Candiac												
Coûts d'exploitation (milliers \$)						866 \$	2 692 \$	3 455 \$	3 455 \$	4 330 \$	4 330 \$	4 700 \$
Achalandage annuel						56 300	227 200	366 560	471 070	500 000	518 000	518 000
Revenus usagers nets (milliers \$)						164 \$	613 \$	1 154 \$	1 641 \$	1 772 \$	1 807 \$	1 956 \$
Ratio d'autofinancement						18,94%	22,77%	33,40%	47,50%	40,92%	41,73%	41,62%
Taux de ponctualité						98,48%	98,28%	97,41%	98,62%	99,00%	99,00%	99,00%
Coûts d'exploitation par pass-km							0,76 \$	0,57 \$	0,44 \$	0,53 \$	0,51 \$	0,55 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

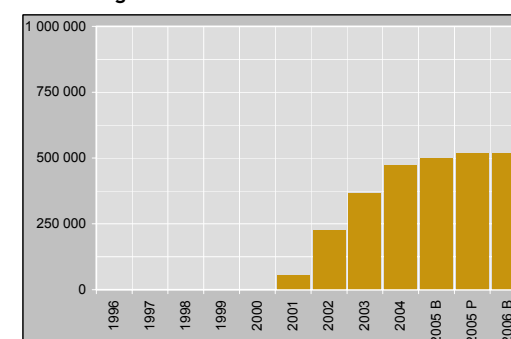


FIGURE 16 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – LIGNE MONTRÉAL/DELTON-CANDIAC

2.8. Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains, 1999-2006

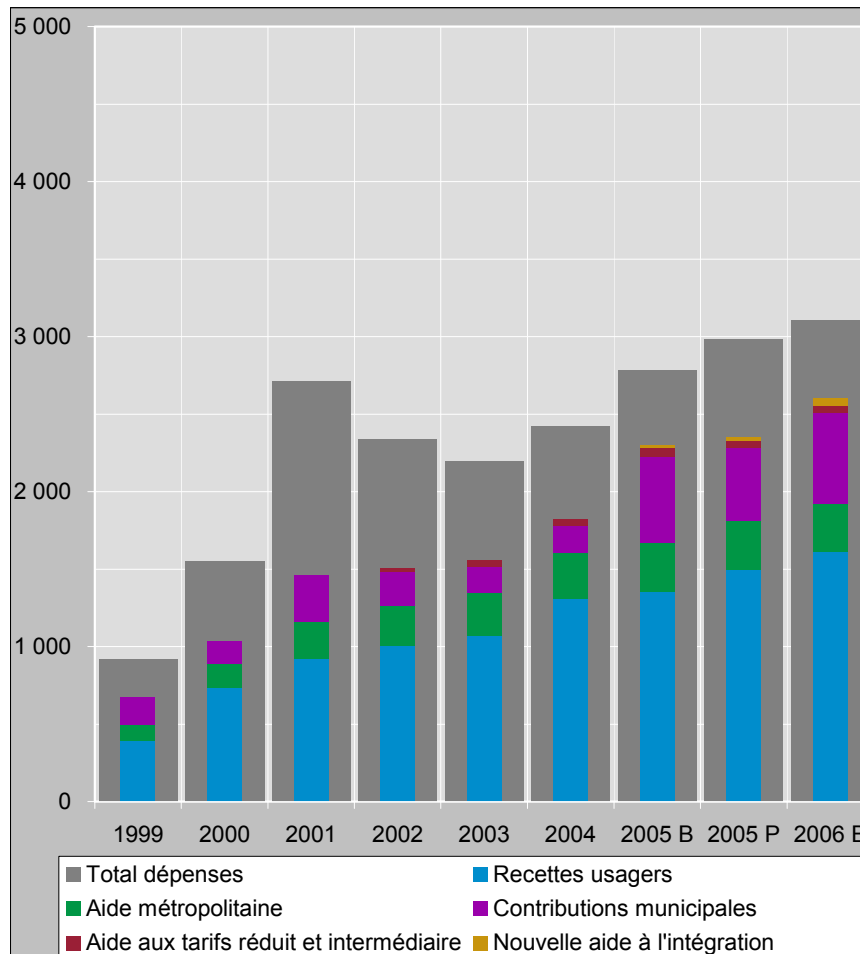
TABLEAU 43 – Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains, 1999-2006

(milliers \$)

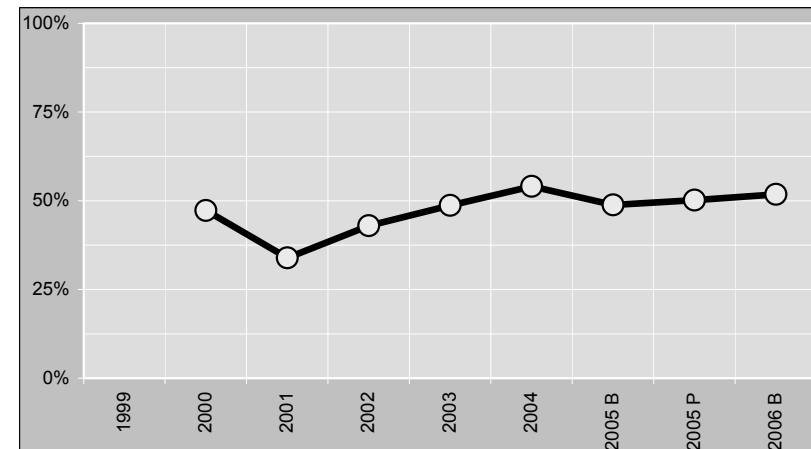
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 B	2005 P	2006 B
Autobus express métropolitains									
Revenus									
Recettes usagers	394	733	919	1 005	1 072	1 308	1 358	1 497	1 611
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire				23	38	45	57	44	48
Aide métropolitaine	100	158	240	258	277	299	311	312	312
Nouvelle aide à l'intégration							14	22	46
Contributions municipales	180	145	300	222	167	170	557	476	587
Total revenus	674	1 036	1 459	1 508	1 554	1 822	2 297	2 351	2 604
Dépenses									
Dépenses	918	1 550	2 711	2 338	2 201	2 420	2 783	2 985	3 108
Total dépenses	918	1 550	2 711	2 338	2 201	2 420	2 783	2 985	3 108
Indicateurs									
Achalandage	256 477	408 086	637 199	744 602	764 604	891 000	921 000	999 000	1 087 000
Ratio d'autofinancement		47,3%	33,9%	43,0%	48,7%	54,0%	48,8%	50,2%	51,8%

2.8 Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains, 1999-2006 (suite)

Revenus et dépenses



Ratio d'autofinancement



Achalandage annuel

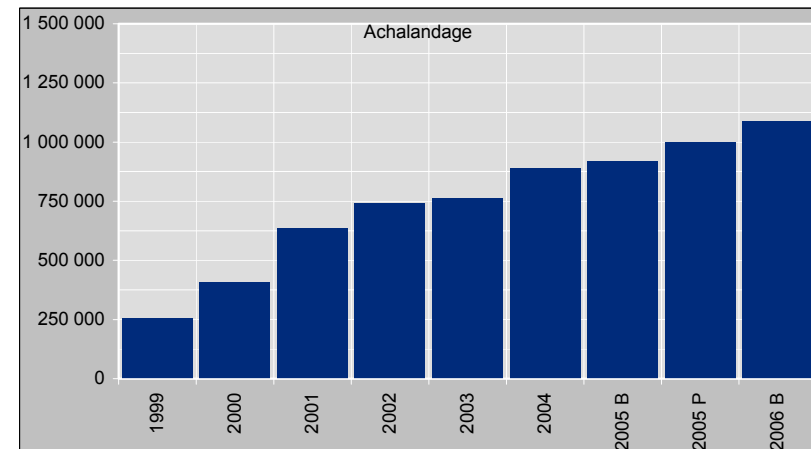


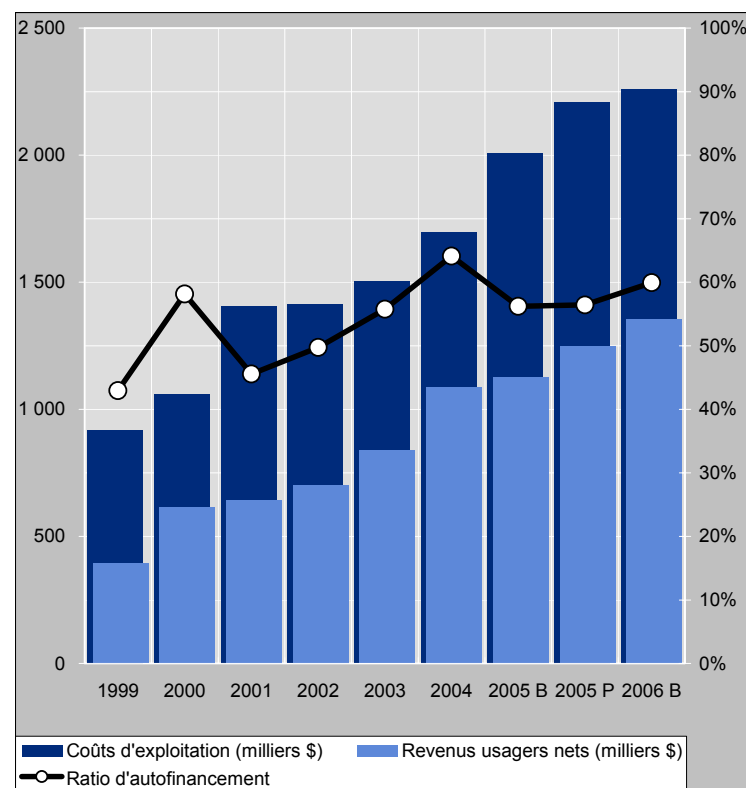
FIGURE 17 – ÉVOLUTION DES REVENUS TOTAUX ET DES DÉPENSES DES AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS, 1999-2006

2.8.1. Indicateurs de performance - Express Chevrier

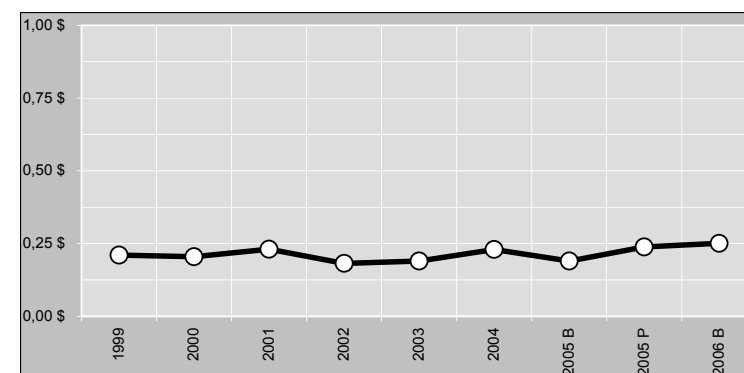
TABLEAU 44 – Indicateurs de performance – Express Chevrier

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	BUDGET 2005 B	PRÉVISION 2005 P	BUDGET 2006 B
ess Chevrier									
Coûts d'exploitation (milliers \$)	918 \$	1 058 \$	1 407 \$	1 412 \$	1 503 \$	1 697 \$	2 007 \$	2 210 \$	2 260 \$
Achalandage annuel	256 477	304 622	359 731	456 668	521 092	589 908	733 000	736 000	824 000
Revenus usagers nets (milliers \$)	394 \$	615 \$	641 \$	703 \$	838 \$	1 088 \$	1 128 \$	1 247 \$	1 354 \$
Ratio d'autofinancement	42,92%	58,13%	45,55%	49,75%	55,75%	64,11%	56,20%	56,43%	59,91%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,21 \$	0,20 \$	0,23 \$	0,18 \$	0,19 \$	0,23 \$	0,19 \$	0,24 \$	0,25 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

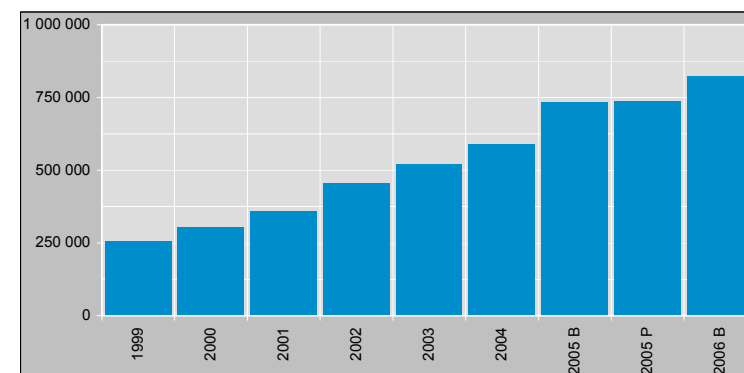


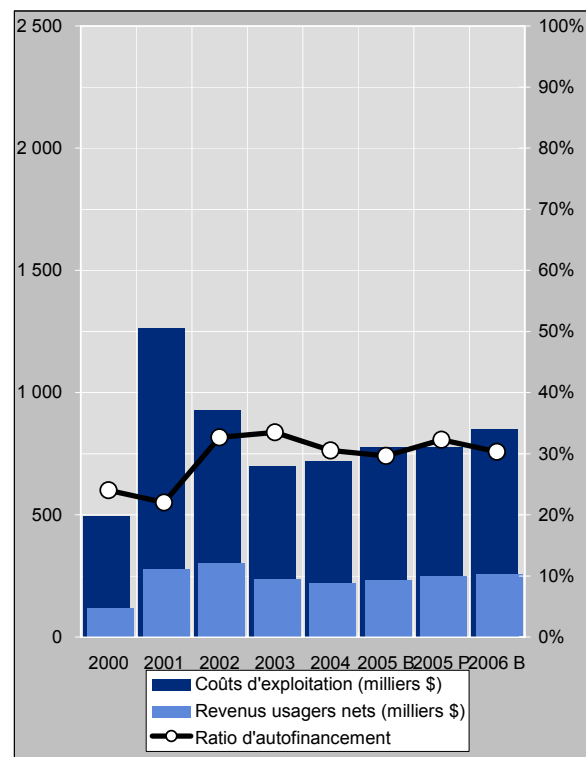
FIGURE 18 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – EXPRESS CHEVRIER

2.8.2. Revenus et dépenses - Express Le Carrefour

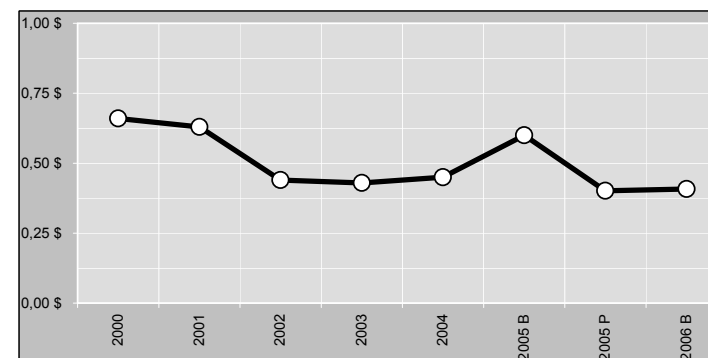
TABLEAU 45 – Indicateurs de performance – Express Le Carrefour

	2000	2001	2002	2003	2004	BUDGET 2005 B	PRÉVISION 2005 P	BUDGET 2006 B
Express Le Carrefour								
Coûts d'exploitation (milliers \$)	492 \$	1 263 \$	926 \$	698 \$	720 \$	776 \$	775 \$	848 \$
Achalandage annuel	103 464	277 468	287 934	243 512	235 436	188 000	263 000	263 000
Revenus usagers nets (milliers \$)	118 \$	278 \$	302 \$	234 \$	220 \$	230 \$	250 \$	257 \$
Ratio d'autofinancement	24,01%	22,01%	32,67%	33,49%	30,52%	29,64%	32,26%	30,31%
Coûts d'exploitation par pass-km	0,66 \$	0,63 \$	0,44 \$	0,43 \$	0,45 \$	0,60 \$	0,40 \$	0,41 \$

Revenus et dépenses



Coûts d'exploitation par pass-km



Achalandage annuel

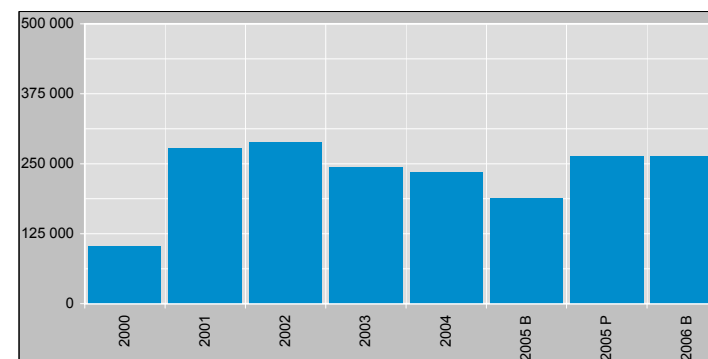


FIGURE 19 – INDICATEURS DE PERFORMANCE – EXPRESS LE CARREFOUR

2.9. Évolution de l'aide métropolitaine, 1996-2006

Tableau 46 – Évolution de l'aide métropolitaine, 1996-2006

(en millions \$)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 B	2005 P	2006 B
Métro	39,4	39,4	40,3	41,2	41,8	39	42,1	43,8	43,5	43,7	43,3	43,3
Autobus	12,1	12	11,9	12,5	12,5	12,2	12,7	13,2	13,0	12,8	12,8	12,8
Rabatement train							0,5	3,5	0	0	0	0,3
Ajustement 2001												0
Total	51,5	51,4	52,2	53,7	54,3	51,2	55,3	60,5	56,5	56,5	56,1	56,4

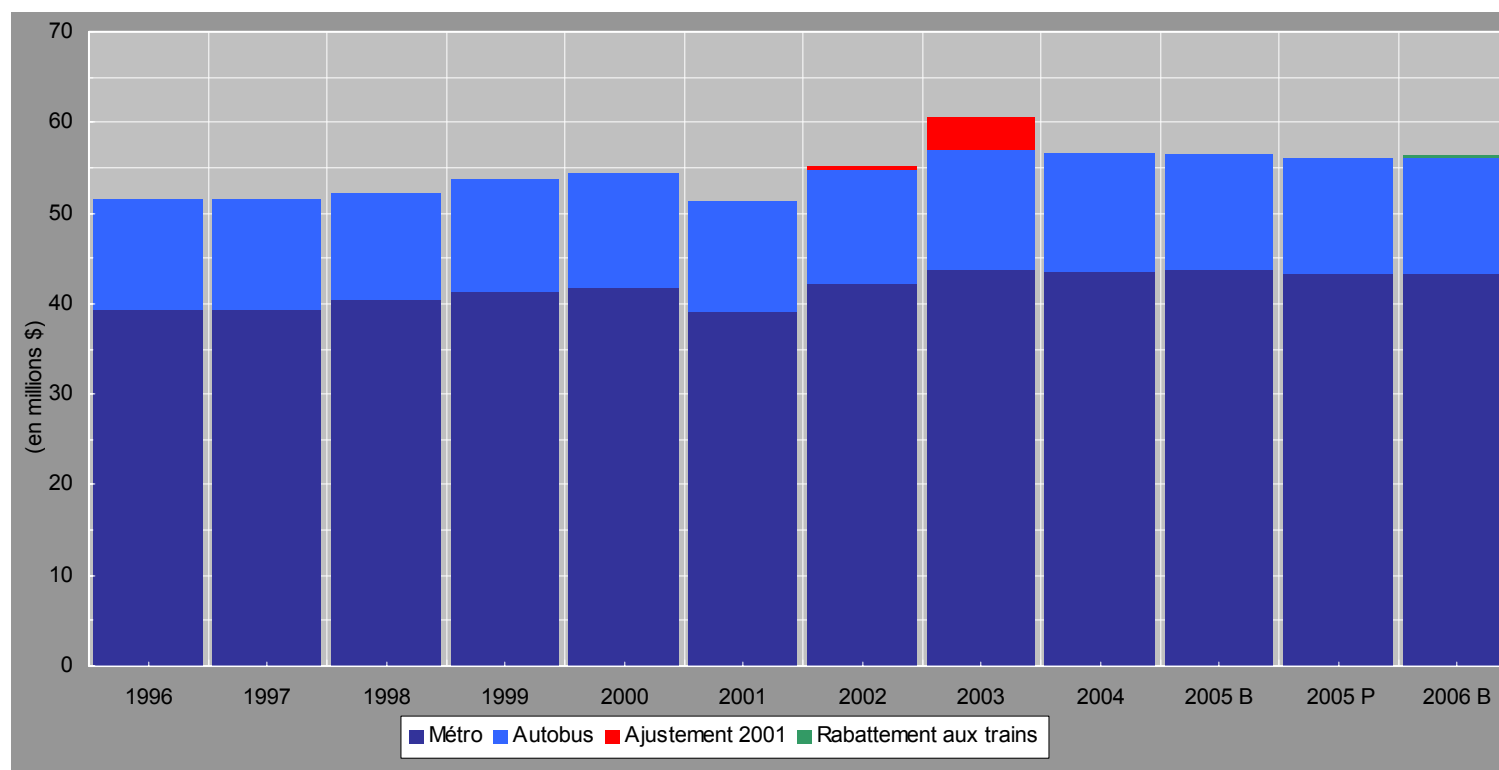


FIGURE 20 – ÉVOLUTION DE L'AIDE MÉTROPOLITAINE, 1996-2006

2.10. Évolution des dépenses des équipements métropolitains, 1996-2006

Tableau 47 – Évolution des dépenses des équipements métropolitains, 1996-2006

(en millions \$)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005 B	2005 P	2006 B
Total des coûts	6,1	6,2	7,2	7,7	7,6	8,8	9,6	10,5	11,7	12,9	12,7	12,4
Facturation aux AOT							2,0	0,6	0,7	0,8	0,7	1,2

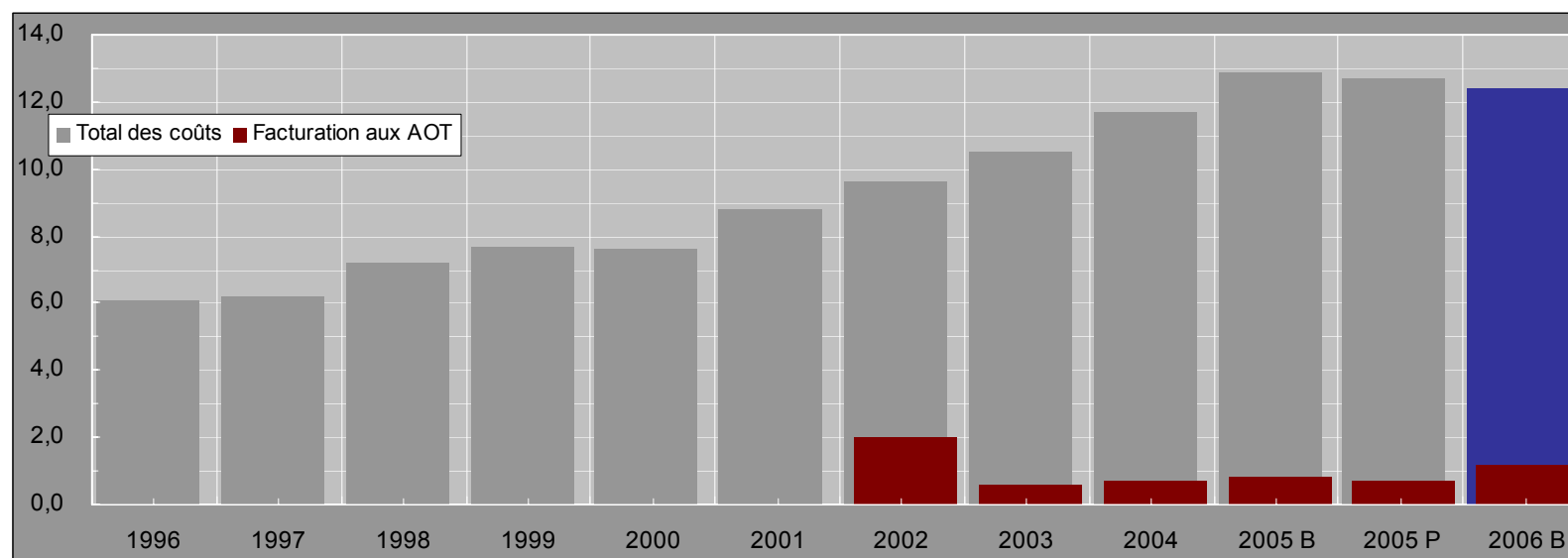


FIGURE 21 – ÉVOLUTION DES DÉPENSES DES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS, 1996-2006

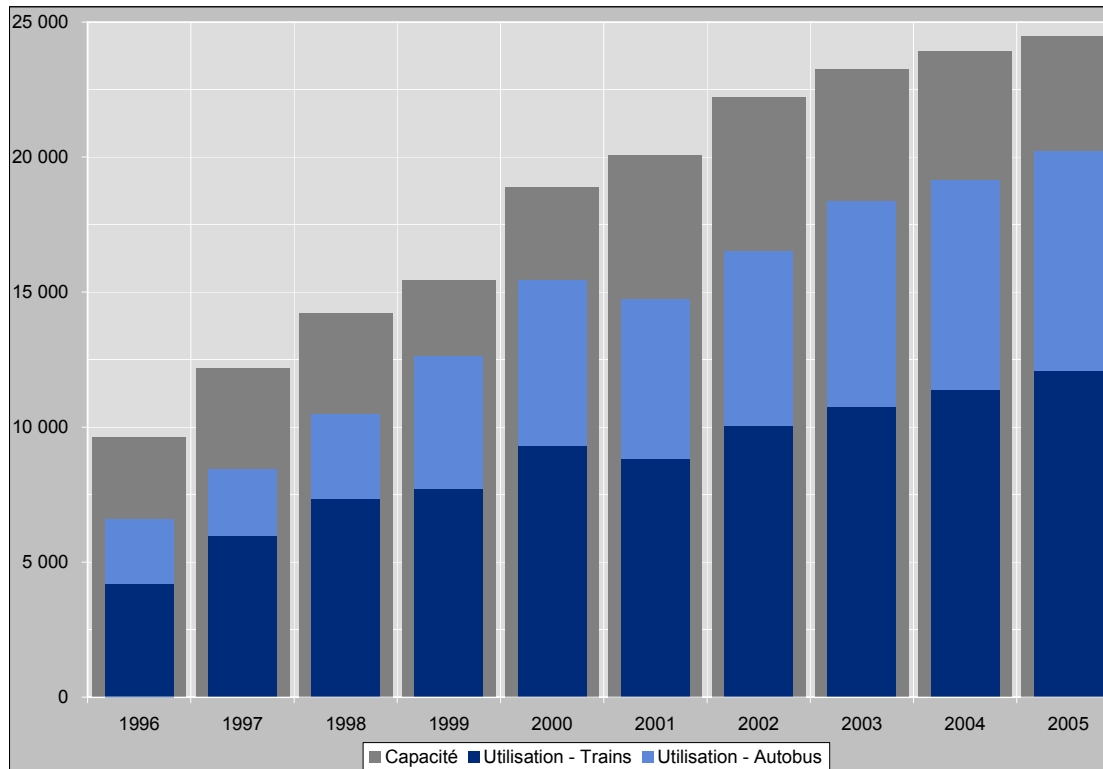
2.11. Taux d'utilisation des stationnements incitatifs, 1996-2004

Tableau 48 – Taux d'utilisation des stationnements incitatifs, 1996-2004

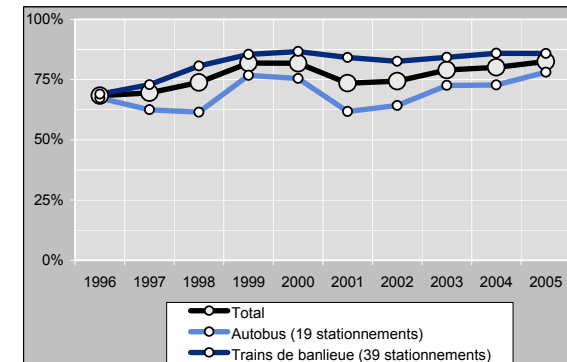
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stationnements incitatifs										
Utilisation										
Trains de banlieue (38 stationnements)	4 186	5 981	7 360	7 722	9 309	8 836	10 058	10 771	11 391	12 072
Autobus (19 stationnements)	2 384	2 469	3 134	4 913	6 142	5 923	6 463	7 595	7 760	8 130
Total	6 570	8 450	10 494	12 635	15 451	14 759	16 521	18 366	19 151	20 202
Capacité										
Trains de banlieue (38 stationnements)	6 068	8 208	9 126	9 038	10 745	10 494	12 177	12 790	13 251	14 069
Autobus (19 stationnements)	3 544	3 951	5 100	6 400	8 144	9 586	10 052	10 464	10 657	10 412
Total	9 612	12 159	14 226	15 438	18 888	20 080	22 229	23 254	23 908	24 481
Taux d'utilisation										
Trains de banlieue (38 stationnements)	69%	73%	81%	85%	87%	84%	83%	84%	86%	86%
Autobus (19 stationnements)	67%	62%	61%	77%	75%	62%	64%	73%	73%	78%
Total	68%	69%	74%	82%	82%	74%	74%	79%	80%	83%

2.11 Taux d'utilisation des stationnements incitatifs, 1996-2004 (suite)

Capacité et utilisation des stationnements incitatifs



Taux d'utilisation



Capacité de stationnement

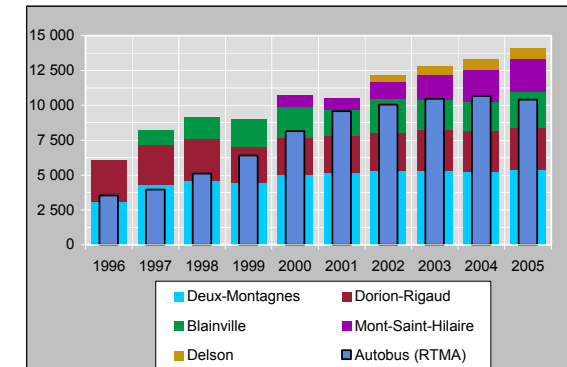


FIGURE 22 – TAUX D'UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS, 1996-2006

2.11.1. Trains de banlieue - Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Tableau 49 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

STATIONNEMENT INCITATIF	NOMBRES DE PLACES	OCTOBRE 1996	OCTOBRE 1997	OCTOBRE 1998	OCTOBRE 1999	OCTOBRE 2000	OCTOBRE 2001	OCTOBRE 2002	OCTOBRE 2003	OCTOBRE 2004	OCTOBRE 2005
LIGNE MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES											
Deux-Montagnes	1 100	100%	70%	98%	100%	100%	95%	88%	100%	75%	97%
Grand-Moulin	201	87%	100%	99%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sainte-Dorothée	973	51%	75%	100%	100%	100%	100%	96%	102%	99%	100%
Île-Bigras	68	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	97%	97%
Roxboro-Pierrefonds	776	85%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	99%
Sunnybrooke	410	66%	100%	73%	100%	95%	100%	101%	95%	99%	100%
Bois-Franc	754	86%	71%	97%	96%	92%	74%	64%	82%	94%	95%
Du Ruisseau	1 090	64%	83%	93%	99%	100%	82%	91%	82%	96%	91%
Montpellier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mont-Royal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Canora	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	5 372	81%	90%	97%	103%	102%	96%	94%	97%	94%	97%

2.11.2. Trains de banlieue - Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

Tableau 50 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

STATIONNEMENT INCITATIF	NOMBRES DE PLACES	OCTOBRE 1996	OCTOBRE 1997	OCTOBRE 1998	OCTOBRE 1999	OCTOBRE 2000	OCTOBRE 2001	OCTOBRE 2002	OCTOBRE 2003	OCTOBRE 2004	OCTOBRE 2005
LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD											
Rigaud	130	11%	ND	ND	25%	11%	12%	10%	7%	3%	4%
Hudson	36	28%	ND	ND	51%	36%	29%	25%	18%	19%	78%
Vaudreuil	270	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	5%	60%	100%
Dorion	140	98%	100%	100%	56%	78%	61%	94%	34%	67%	63%
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	193	80%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	70%	83%	55%
Île-Perrot	150	3%	23%	15%	15%	25%	36%	39%	26%	75%	86%
Sainte-Anne-de-Bellevue	336	52%	35%	57%	80%	59%	68%	63%	93%	82%	88%
Baie-d'Urfé	72	58%	42%	1%	31%	44%	63%	58%	78%	94%	82%
Beaurepaire	30	47%	18%	25%	23%	57%	27%	100%	100%	100%	100%
Beaconsfield	465	92%	93%	91%	99%	98%	99%	98%	100%	94%	99%
Cedar park	27	100%	100%	100%	96%	100%	96%	100%	100%	100%	100%
Pointe-Claire	645	36%	31%	30%	40%	40%	36%	43%	48%	61%	66%
Valois	115	74%	100%	100%	64%	79%	95%	88%	99%	99%	100%
Pine Beach	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dorval	402	100%	100%	100%	100%	100%	100%	99%	94%	85%	81%
Lachine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Montréal-Ouest	20	-	-	-	100%	93%	87%	100%	100%	100%	85%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gare Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	3 031	56%	69%	67%	64%	67%	65%	74%	66%	74%	79%

2.11.3. Trains de banlieue - Ligne Montréal/Blainville

Tableau 51 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Montréal/Blainville

STATIONNEMENT INCITATIF	NOMBRES DE PLACES	OCTOBRE 1996	OCTOBRE 1997	OCTOBRE 1998	OCTOBRE 1999	OCTOBRE 2000	OCTOBRE 2001	OCTOBRE 2002	OCTOBRE 2003	OCTOBRE 2004	OCTOBRE 2005
LIGNE MONTRÉAL/BLAINVILLE											
Blainville	582	NIL	71%	71%	70%	100%	92%	90%	97%	98%	100%
Sainte-Thérèse	664	NIL	53%	51%	57%	83%	100%	64%	89%	94%	100%
Rosemère	340	NIL	79%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Sainte-Rose	756	NIL	100%	64%	100%	100%	100%	100%	99%	100%	63%
Saint-Martin	190	NIL	30%	68%	92%	100%	100%	101%	100%	100%	95%
Bois-de-Boulogne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Parc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2 532	NIL	66%	71%	84%	97%	98%	91%	97%	105%	89%

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

Tableau 52 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

STATIONNEMENT INCITATIF	NOMBRES DE PLACES	OCTOBRE 1996	OCTOBRE 1997	OCTOBRE 1998	OCTOBRE 1999	OCTOBRE 2000	OCTOBRE 2001	OCTOBRE 2002	OCTOBRE 2003	OCTOBRE 2004	OCTOBRE 2005
LIGNE MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE											
Mont Saint-Hilaire	444	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	100%	70%	72%	82%
McMasterville	450	NIL	NIL	NIL	NIL	79%	100%	77%	73%	64%	71%
Saint-Basile-le-Grand	374	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	86%	73%
Saint-Bruno-de-Montarville	555	NIL	NIL	NIL	NIL	41%	58%	100%	74%	53%	57%
Saint-Hubert	225	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	92%	100%
Saint-Lambert	320	NIL	NIL	NIL	NIL	3%	7%	27%	76%	97%	97%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2 368	NIL	NIL	NIL	NIL	31%	41%	61%	59%	73%	76%

2.11.5. Trains de banlieue - Ligne Montréal/Delton-Candiac

Tableau 53 – Taux d'utilisation des stationnements – Ligne Montréal/Delton-Candiac

STATIONNEMENT INCITATIF	NOMBRES DE PLACES	OCTOBRE 1996	OCTOBRE 1997	OCTOBRE 1998	OCTOBRE 1999	OCTOBRE 2000	OCTOBRE 2001	OCTOBRE 2002	OCTOBRE 2003	OCTOBRE 2004	OCTOBRE 2005
	2 368	NIL	NIL	NIL	NIL	31%	41%	61%	59%	73%	76%
LIGNE MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC											
Candiac	110	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	50%
Delson	110	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	100%	57%	84%	49%
Saint-Constant	107	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	92%	98%	92%	43%
Sainte-Catherine	439	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	83%	77%	83%	66%
Lasalle	-	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	7%	9%	0%	NIL
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gare Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	766	SO	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	71%	60%	68%	58%

2.11.6. Stationnements incitatifs - Équipements métropolitains

Tableau 54 – Taux d'utilisation des stationnements – Équipements métropolitains

Stationnement incitatif	NOMBRES DE PLACES	OCTOBRE 1996	OCTOBRE 1997	OCTOBRE 1998	OCTOBRE 1999	OCTOBRE 2000 ¹	OCTOBRE 2001	OCTOBRE 2002	OCTOBRE 2003	OCTOBRE 2004	OCTOBRE 2005
Montréal											
Sherbrooke	325	95%	80%	91%	88%	83%	77%	68%	62%	57%	56%
Namur	428	41%	36%	40%	76%	77%	84%	84%	100%	82%	100%
Angrignon	733	48%	43%	48%	48%	50%	56%	51%	57%	60%	66%
Radisson	527	NIL	NIL	NIL	NIL	100%	96%	100%	91%	98%	97%
Henri-Bourassa	-	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
Longueuil											
Brossard-Panama	1 164	100%	100%	100%	100%	100%	100%	97%	100%	98%	99%
Saint-Hubert	-	11%	15%	5%	5%	5%	1%	-	-	-	-
Brossard-Chevrier	1 974	NIL	NIL	60%	81%	98%	37%	41%	54%	51%	59%
Longueuil	1 838	NIL	NIL	NIL	103%	100%	92%	82%	88%	90%	93%
De Montagne	125	NIL	11%	16%	12%	15%	15%	12%	12%	13%	42%
Saint-Bruno-de-Montarville	125	NIL	NIL	NIL	44%	66%	54%	46%	50%	41%	46%
Laval											
Le Carrefour	478	NIL	NIL	NIL	NIL	11%	13%	11%	14%	12%	12%
Couronne SUD											
La Prairie	524	NIL	41%	68%	100%	64%	63%	68%	74%	86%	89%
Châteauguay	350	NIL	71%	68%	69%	60%	62%	45%	67%	76%	90%
Delson	422	NIL	55%	63%	77%	98%	94%	69%	75%	64%	74%
Sainte-Julie	196	NIL	NIL	38%	87%	100%	97%	100%	100%	100%	100%
Mercier	43	NIL	NIL	NIL	51%	53%	72%	60%	35%	67%	77%
Chambly	247	NIL	NIL	NIL	NIL	55%	68%	69%	83%	99%	77%
Couronne Nord											
Rive-Nord-Est [Repentigny]	177	NIL	NIL	NIL	NIL	48%	60%	68%	72%	85%	88%
Terrebonne	716	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	46%	83%	98%	95%	88%
Saint-Eustache	20									35%	70%
	10 412	59%	50%	54%	67%	66%	63%	61%	65%	73%	78%

ANNEXES

ANNEXE A

Système tarifaire métropolitain et tarification des services métropolitains - Cadre d'action 2006

En 2006, les actions proposées en ce qui concerne les titres et tarifs métropolitains visent à :

- consolider les ajustements tarifaires apportés en 2005 ;
- préparer la mise en place du nouveau système automatisé de vente et perception « carte à puces » prévu pour le printemps 2008 en arrimant les politiques et zones tarifaires locales et métropolitaines.

À cette fin et en fonction de la stratégie tarifaire poursuivie depuis 1999, ces actions portent sur :

- une indexation de base des tarifs de 3,5 % ;
- le maintien des zones tarifaires métropolitaines ;
- l'ajustement de la grille tarifaire du réseau de trains de banlieue afin de compléter les mesures de correction tarifaires initiées en 2005 ;
- le déploiement du programme d'abonnement annuel auprès de nouveaux employeurs ;
- la mise en place d'un programme combiné d'abonnement annuel et d'adhésion à un service de partage d'autos.

1. Tarifs

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 de base des tarifs TRAM

La moyenne, pour la période de juin 2004 à mai 2005, des indices des prix à la consommation et transport est de l'ordre de 2,8 %. Compte tenu de ces indices et d'un ajustement additionnel de 0,7 % en raison de la hausse récente des coûts énergétiques, une indexation de base de 3,5 % des tarifs TRAM est appliquée pour 2006.

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

L'ajustement progressif de la tarification métropolitaine en zones 1 et 2 fait suite à l'introduction de la TRAM 1 en 2003 et implique, pour ces zones, une hausse tarifaire supplémentaire qui doit permettre, à terme, de situer la tarification métropolitaine à environ 115,0 % du tarif local en zone 1 et de maintenir un écart cohérent entre les tarifs des zones 1, 2 et 3. Une hausse supplémentaire des tarifs de 2,0 % en zones 1 et 2 est ainsi appliquée en 2006.

1.3. Diminution progressive du rabais tarifaire métropolitain en zone 3 (2004 à 2007)

La diminution progressive du rabais tarifaire métropolitain en zone 3, de 28,0 % en 2003 à 25,0 % en 2007, a été initiée en 2004. Pour 2006, cette mesure implique un ajustement de 1,0 % des tarifs en zones 1 à 3.

En conséquence de ce qui précède, les hausses des tarifs proposées pour les zones 1 à 8 en 2006 sont les suivantes :

TABEAU 1 – Hausses des tarifs proposés pour les titres mensuels TRAM des zones 1 à 8 pour 2006

		Titre mensuel TRAM					
		Tarifs ordinaires		Tarifs intermédiaires		Tarifs réduits	
Zone	Hausse	2005	2006	2005	2006	2005	2006
1	6,5 %	66,50 \$	71,00 \$	53,00 \$	57,00 \$	40,00 \$	42,50 \$
2	6,5 %	78,00 \$	83,00 \$	62,50 \$	66,50 \$	47,00 \$	50,00 \$
3	4,5 %	94,50 \$	99,00 \$	75,50 \$	79,00 \$	56,50 \$	59,50 \$
4	3,5 %	106,00 \$	110,00 \$	85,00 \$	88,00 \$	63,50 \$	66,00 \$
5	3,5 %	123,00 \$	127,00 \$	98,50 \$	102,00 \$	74,00 \$	76,00 \$
6	3,5 %	146,00 \$	151,00 \$	117,00 \$	121,00 \$	87,50 \$	90,50 \$
7	3,5 %	171,00 \$	177,00 \$	137,00 \$	142,00 \$	103,00 \$	106,00 \$
8	3,5 %	194,00 \$	201,00 \$	155,00 \$	161,00 \$	116,00 \$	121,00 \$

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 les réseaux de trains de banlieue et d'autobus express métropolitains.

En 2006, aucun ajustement n'est apporté aux zones tarifaires métropolitaines.

3. Produits, services et promotions tarifaires métropolitains

3.1. Titres quotidiens, hebdomadaires et interzones

En 2006, aucun ajout de produits tarifaires métropolitains quotidiens, hebdomadaires ou interzones n'est prévu. L'opportunité d'introduire ce type de produits sera évaluée après la mise en place du système de carte à puces en fonction des possibilités inhérentes à ce système en plus de pouvoir en valoriser la mise en place par l'introduction de nouveaux produits tarifaires.

3.2. Élargissement du programme-employeur d'abonnement annuel

Le projet pilote d'abonnement annuel aux titres de transports collectifs de la région métropolitaine de Montréal a débuté en octobre 2003 et comporte les caractéristiques suivantes :

- Rabais d'un mois offert aux employés achetant 12 titres mensuels à tarif ordinaire consécutifs (rabais équivalent à 8,33 %) ;
- Pas de gel tarifaire au cours de la période où le programme est en vigueur ;
- Programme offert aux employés du MTQ ;
- Paiement de l'abonnement annuel par retenue sur le salaire de l'employé ;
- Livraison, par l'employeur, des titres mensuels sur le bureau de l'employé chaque mois ;
- Retour garanti à domicile en taxi payé par l'employeur en cas d'urgence ;
- Possibilité de retrait du programme par l'employé, à certaines conditions (ex. : maladie).

L'élargissement du projet pilote d'abonnement annuel aux transports collectifs couvre un horizon temporel de 18 mois, soit du 1^{er} juillet 2005 au 31 décembre 2006.

Avec l'élargissement du programme, l'AMT vise, durant cette période, l'adhésion de quelque 5 000 employés chez les employeurs ciblés.

Pour être accepté, tout nouvel employeur devra offrir un potentiel minimum d'adhérents au programme de 25 employés.

Les mesures financières applicables quant à ce programme employeur à l'égard des organismes de transport sont les suivantes :

- Frais de manutention

Les frais mensuels de manutention et de transport des titres entre leur lieu d'entreposage (organismes de transport) et l'AMT sont assumés par l'AMT.

- Frais de transport

Les frais mensuels de transport des titres entre l'AMT et les employeurs sont assumés par les employeurs.

- Manque à gagner qui découle du rabais tarifaire

L'AMT assume, dans le cadre du prolongement du projet pilote, le manque à gagner associé au rabais tarifaire accordé.

Le programme d'abonnement annuel propose un rabais de 8,33 % (1/12) aux personnes qui y adhèrent. Le manque à gagner tarifaire qui en découle peut être inférieur si les adhérents achètent annuellement moins de 12 titres en l'absence de ce programme.

La première phase du projet pilote a permis d'estimer à 11,25 le nombre moyen de titres achetés annuellement par les futurs adhérents au programme, portant le manque à gagner tarifaire moyen à 2,1 % (0,25/12).

Le manque à gagner tarifaire est estimé à 96 000 \$ pour l'ensemble des adhérents visés et en fonction du comportement annuel d'achat estimé lors de la première phase du projet. Cet estimé sera validé par sondage auprès des adhérents de la seconde phase du projet pilote.

- Partage des recettes tarifaires

Les recettes tarifaires métropolitaines perçues auprès des adhérents au programme d'abonnement annuel sont réparties entre les organismes de transport en fonction des règles qui régissent l'ensemble des titres du système tarifaire métropolitain.

L'AMT déploiera tous les efforts requis et assumera les coûts nécessaires pour rendre disponible tout le matériel de soutien aux employeurs qui adhéreront au programme d'abonnement annuel aux transports collectifs. Ce matériel de soutien réfère à des outils de gestion, d'information et de promotion.

3.3. Programme combiné d'abonnement annuel et d'adhésion à un service de partage d'autos

En partenariat avec l'organisme Communauto et les AOT, l'AMT s'emploiera, en 2006, à l'implantation progressive, sur l'ensemble de son territoire, d'un programme combiné d'abonnement annuel aux transports collectifs et d'adhésion à un service de partage d'autos. Ce programme vise à permettre à ses adhérents de se déplacer à volonté en transport collectif et, pour combler des besoins complémentaires de mobilité, de profiter des services d'une voiture apportant la flexibilité qui est occasionnellement requise, sans cependant être obligé de s'en procurer une.

Ce programme vise à fidéliser la clientèle à l'utilisation des transports collectifs, tout en lui faisant bénéficier d'une plus-value résultant du recours occasionnel, à moindre coût, d'une automobile. Ce programme contribue, en bout de piste, à l'implantation d'un réseau de transport plus durable.

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 2006.

D'importants travaux de rationalisation et d'harmonisation de la tarification des CIT ont été réalisés en 2005. Les recommandations qui en découlent en ce qui concerne les zones et grilles tarifaires des CIT seront progressivement mises en place au cours de 2006 et 2007.

L'activation du système automatisé de vente de titres et perception des recettes est censée débiter durant le printemps 2008.

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.

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

D'importantes mesures d'harmonisation et de redressement de la tarification en vigueur sur le réseau de trains de banlieue ont permis, depuis 1996, d'en améliorer l'efficacité et l'équité. L'implantation de ces mesures s'est poursuivie en 2005 avec les ajustements apportés aux lignes Montréal/Dorion-Rigaud et Montréal/Blainville. La tarification transitoire mise en place à cet effet prend fin en 2006 et les tarifs réguliers s'appliquent aux gares visées par cette mesure.

TABEAU 2 – Zones tarifaires des gares du réseau de trains de banlieue

Zone	Gares				
	Montréal/ Deux-Montagnes	Montréal/ Dorion-Rigaud	Montréal/ Blainville	Montréal/ Mont-Saint-Hilaire	Montréal/ Delson-Candiac
1	Gare Centrale Canora Mont-Royal Montpellier	Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest Lachine	Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest Parc Chabanel ¹	Gare Centrale	Lucien-L'Allier Vendôme Montréal-Ouest Lasalle
2	Du Ruisseau Bois-Franc Sunnybrooke Roxboro- Pierrefonds	Dorval Pine Beach Valois Pointe-Claire Cedar Park	Bois-de-Boulogne		
3	Île-Bigras Sainte-Dorothée	Beaconsfield Beaurepaire Baie-d'Urfé Sainte-Anne-de- Bellevue	Saint-Martin Sainte-Rose	Saint-Lambert Saint-Hubert	
4		Île-Perrot Pincourt/Terrasse- Vaudreuil			

	Gares				
Zone	Montréal/ Deux-Montagnes	Montréal/ Dorion-Rigaud	Montréal/ Blainville	Montréal/ Mont-Saint-Hilaire	Montréal/ Delson-Candiac
5	Grand-Moulin Deux-Montagnes	Dorion Vaudreuil	Rosemère Sainte-Thérèse	Saint-Bruno Saint-Basile-le-Grand	Sainte-Catherine Saint-Constant Delson Candiac
6		Hudson Rigaud	Blainville Mirabel ¹	McMasterville Saint-Hilaire	
7			Saint-Jérôme ¹		

1 - À venir

6. Grille tarifaire des autobus express métropolitains

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

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

7. Répartition des recettes métropolitaines (TRAM)

En 2006, 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.

7.1. Montant à partager

Le montant à répartir 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 (1,0 % pour les titres des zones 1, 2 et 3, le taux réel de commission payée sans excéder 3,0 % pour les titres des zones 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
Montant à partager

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

7.2. 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'AOT ne prévoit aucun titre local concurrent et les sondages révèlent l'usage d'un seul réseau local par les usagers. Le réseau emprunté localement conserve la recette tarifaire.

7.3. Méthode de partage

Les recettes tarifaires métropolitaines sont partagées en fonction de l'intégration des réseaux. Les notions de déplacement et de distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains servent comme mesure d'utilisation des réseaux.

Un premier montant de 18,50 \$ par titre vendu est réparti en proportion du nombre de déplacements effectués sur chaque réseau 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.

Part d'une AOT	=	nb passagers-réseau de l'AOT	x	$\frac{18,50 \$ \times \text{nb total titres vendus}}{\text{nb total passagers-réseau}}$
			+	
		nb passagers-km de l'AOT	x	$\frac{\text{solde du montant à partager}}{\text{nb total passagers-km}}$

7.4. 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 sur l'usage des titres 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. Une nouvelle enquête est prévue durant l'automne 2005.

Les données de l'enquête sur l'usage des titres 2002 sont utilisées pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux nécessaires au partage des recettes tarifaires de 2005. En 2006, les données des enquêtes téléphoniques 2002 et 2005 seront utilisées, à parts égales, pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

Prévision 2005 (après 8 mois d'exercice)

Ventes et de recettes des titres métropolitains

TRAM 2005		Version							12 Mois - 08 - 2005 - 10 2005-10-20 19:19	
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		36 885	121 890	383 795	12 344	104 297	19 810	1 360	3 197	683 578
int		1 578	15 556	75 023	2 736	26 945	5 743	265	497	128 343
réd		7 332	18 718	65 071	2 388	19 149	5 589	109	256	118 612
tot		45 794	156 163	523 889	17 468	150 392	31 142	1 734	3 951	930 533
Recettes										
ord		2 482 460 \$	9 663 066 \$	36 268 610 \$	1 308 463 \$	12 874 327 \$	2 892 289 \$	232 581 \$	620 287 \$	66 342 085 \$
int		84 825 \$	988 314 \$	5 664 252 \$	232 601 \$	2 660 036 \$	671 900 \$	36 290 \$	77 056 \$	10 415 274 \$
réd		295 975 \$	903 364 \$	3 676 501 \$	151 614 \$	1 418 101 \$	489 053 \$	11 220 \$	29 725 \$	6 975 552 \$
tot		2 863 261 \$	11 554 743 \$	45 609 363 \$	1 692 678 \$	16 952 464 \$	4 053 243 \$	280 091 \$	727 068 \$	83 732 910 \$
rabais		182 065 \$	626 007 \$	3 898 132 \$	158 940 \$	1 545 707 \$	493 506 \$	16 414 \$	39 375 \$	6 960 146 \$

Prévision 2005 (après 8 mois d'exercice)

Répartition des recettes, aide et frais tarifaires métropolitains

Sommaire tarifaire 2005	12 Mois - 08 - 2005 - 10 2005-10-14 15:42									
	Partage des recettes tarifaires métropolitaine, de l'aide aux tarifs intermédiaire et réduit et des frais afférents									
AOT	Recettes attribuées				Aide			Commissions	Frais	Total
	Répartition	Imputation	Ajustement	Total	Aide	Ajustement	Total	Part	Sond-Impr	
STM	25 977 382 \$	246 329 \$		26 223 711 \$	2 223 022 \$		2 223 022 \$	(332 347) \$	(158 375) \$	27 956 011 \$
RTL	13 699 678 \$	36 499 \$		13 736 177 \$	1 258 662 \$		1 258 662 \$	(139 100) \$	(84 902) \$	14 770 837 \$
STL	8 056 274 \$	78 668 \$		8 134 942 \$	725 875 \$		725 875 \$	(82 812) \$	(50 107) \$	8 727 898 \$
AMT-Bus	471 666 \$	- \$		471 666 \$	43 945 \$		43 945 \$	(5 317) \$	(2 869) \$	507 424 \$
AMT-Train	14 184 528 \$	10 589 071 \$		24 773 598 \$	1 388 459 \$		1 388 459 \$	(349 639) \$	(156 175) \$	25 656 244 \$
AMT-Tram										- \$
CIT	9 849 877 \$	542 939 \$		10 392 816 \$	987 239 \$	- \$	987 239 \$	(264 048) \$	(47 571) \$	11 068 435 \$
	72 239 405 \$	11 493 505 \$		83 732 910 \$	6 627 202 \$	- \$	6 627 202 \$	(1 173 264) \$	(500 000) \$	88 686 848 \$
OMIT										
CIT Laurentides (cit2m)	17 918 \$	- \$		17 918 \$	1 638 \$		1 638 \$	(466) \$	(79) \$	19 010 \$
CIT Laurentides (omitse)	9 233 \$	- \$		9 233 \$	659 \$		659 \$	(233) \$	(43) \$	9 615 \$
CIT Laurentides (citbl)	745 952 \$	- \$		745 952 \$	74 812 \$		74 812 \$	(19 726) \$	(3 273) \$	797 765 \$
CRT Lanaudière (mrclm)	1 473 317 \$	- \$		1 473 317 \$	150 507 \$		150 507 \$	(38 501) \$	(6 828) \$	1 578 496 \$
CRT Lanaudière (circuit 125)	9 447 \$	- \$		9 447 \$	1 216 \$		1 216 \$	(257) \$	(39) \$	10 367 \$
CRT Lanaudière (circuit 5)	86 593 \$	- \$		86 593 \$	9 126 \$		9 126 \$	(2 270) \$	(401) \$	93 048 \$
CRT Lanaudière (mrclasso)	555 769 \$	- \$		555 769 \$	57 423 \$		57 423 \$	(14 549) \$	(2 564) \$	596 079 \$
CIT Sud-Ouest	1 156 969 \$	42 765 \$		1 199 733 \$	111 500 \$		111 500 \$	(31 121) \$	(5 546) \$	1 274 566 \$
CIT Haut-St-Laurent	151 803 \$	8 920 \$		160 723 \$	17 661 \$		17 661 \$	(4 279) \$	(692) \$	173 413 \$
CIT Roussillon	456 162 \$	- \$		456 162 \$	43 922 \$		43 922 \$	(11 801) \$	(2 185) \$	486 098 \$
CIT Richelain	689 154 \$	- \$		689 154 \$	66 395 \$		66 395 \$	(10 992) \$	(3 652) \$	740 905 \$
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	697 067 \$	36 954 \$		734 022 \$	70 005 \$		70 005 \$	(19 017) \$	(3 450) \$	781 560 \$
CIT Vallée-du-Richelieu	1 293 369 \$	87 663 \$		1 381 032 \$	141 593 \$		141 593 \$	(36 436) \$	(6 021) \$	1 480 168 \$
RTL (Saint-Bruno)	702 343 \$	- \$		702 343 \$	63 968 \$		63 968 \$	(18 084) \$	(3 348) \$	744 879 \$
Sainte-Julie	628 161 \$	- \$		628 161 \$	61 145 \$		61 145 \$	(16 267) \$	(3 011) \$	670 027 \$
CIT Sorel-Varennes	1 163 199 \$	366 637 \$		1 529 836 \$	115 049 \$		115 049 \$	(39 673) \$	(6 395) \$	1 598 816 \$
CIT Laurentides (omitsje)	13 421 \$	- \$		13 421 \$	621 \$		621 \$	(377) \$	(44) \$	13 621 \$
	9 849 877 \$	542 939 \$	- \$	10 392 816 \$	987 239 \$	- \$	987 239 \$	(264 048) \$	(47 571) \$	11 068 435 \$

Budget 2006 (après 8 mois d'exercice 2005)

Ventes et de recettes des titres métropolitains

TRAM 2006						Version	2005-10-06 2005-10-14 15:24		
Zone	1	2	3	4	5	6	7	8	Total
Tarifs									
ord	71,00 \$	83,00 \$	99,00 \$	110,00 \$	127,00 \$	151,00 \$	177,00 \$	201,00 \$	
int	57,00 \$	66,50 \$	79,00 \$	88,00 \$	102,00 \$	121,00 \$	142,00 \$	161,00 \$	
réd	42,50 \$	50,00 \$	59,50 \$	66,00 \$	76,00 \$	90,50 \$	106,00 \$	121,00 \$	
Ventes									
ord	31 187	102 472	406 293	12 334	100 318	23 789	1 360	3 196	680 949
int	1 297	12 495	77 986	2 736	26 282	6 402	265	496	127 959
réd	6 374	12 772	71 461	2 385	18 985	5 753	109	255	118 094
tot	38 858	127 739	555 740	17 454	145 585	35 944	1 734	3 948	927 002
Recettes									
ord	2 214 299 \$	8 505 169 \$	40 223 013 \$	1 356 726 \$	12 740 386 \$	3 592 139 \$	240 714 \$	642 388 \$	69 514 834 \$
int	73 932 \$	830 895 \$	6 160 924 \$	240 747 \$	2 680 743 \$	774 642 \$	37 613 \$	79 928 \$	10 879 424 \$
réd	270 894 \$	638 621 \$	4 251 913 \$	157 401 \$	1 442 860 \$	520 647 \$	11 554 \$	30 901 \$	7 324 790 \$
tot	2 559 126 \$	9 974 686 \$	50 635 849 \$	1 754 874 \$	16 863 989 \$	4 887 428 \$	289 881 \$	753 217 \$	87 719 049 \$
rabais	199 817 \$	627 652 \$	4 382 426 \$	165 121 \$	1 625 280 \$	540 117 \$	17 010 \$	40 288 \$	7 597 710 \$

Budget 2006 (après 8 mois d'exercice 2005)

Répartition des recettes, aide et frais tarifaires métropolitains

Sommaire tarifaire	2005-10-06									
2006	2005-10-14 15:24									
	Partage des recettes tarifaires métropolitaine, de l'aide aux tarifs intermédiaire et réduit et des frais afférents									
AOT	Répartition	Recettes attribuées		Total	Aide	Ajustement	Total	Commissions Part	Frais Sond-Impr	Total
		Imputation	Ajustement							
STM	27 067 941 \$	259 537 \$		27 327 478 \$	2 414 650 \$		2 414 650 \$	(325 645) \$	(157 999) \$	29 258 484 \$
RTL	14 334 059 \$	40 494 \$		14 374 553 \$	1 332 499 \$		1 332 499 \$	(131 389) \$	(85 258) \$	15 490 406 \$
STL	8 461 311 \$	87 549 \$		8 548 860 \$	769 675 \$		769 675 \$	(78 489) \$	(50 514) \$	9 189 533 \$
AMT-Bus	504 110 \$	- \$		504 110 \$	47 628 \$		47 628 \$	(5 248) \$	(2 944) \$	543 546 \$
AMT-Train	15 647 577 \$	10 609 384 \$		26 256 961 \$	1 687 279 \$		1 687 279 \$	(369 594) \$	(155 606) \$	27 419 040 \$
AMT-Tram										- \$
CIT	10 135 908 \$	571 179 \$		10 707 087 \$	1 032 164 \$	- \$	1 032 164 \$	(262 899) \$	(47 680) \$	11 428 673 \$
	76 150 905 \$	11 568 144 \$		87 719 049 \$	7 283 897 \$	- \$	7 283 897 \$	(1 173 264) \$	(500 000) \$	93 329 682 \$
CIT										
CIT Laurentides (cit2m)	18 868 \$	- \$		18 868 \$	1 660 \$		1 660 \$	(456) \$	(82) \$	19 990 \$
CIT Laurentides (omitse)	10 016 \$	- \$		10 016 \$	753 \$		753 \$	(254) \$	(46) \$	10 468 \$
CIT Laurentides (citbl)	847 200 \$	- \$		847 200 \$	81 892 \$		81 892 \$	(20 672) \$	(3 605) \$	904 815 \$
CRT Lanaudière (mrclm)	1 490 558 \$	- \$		1 490 558 \$	154 172 \$		154 172 \$	(37 545) \$	(6 736) \$	1 600 450 \$
CRT Lanaudière (circuit 125)	8 488 \$	- \$		8 488 \$	990 \$		990 \$	(191) \$	(34) \$	9 253 \$
CRT Lanaudière (circuit 5)	87 733 \$	- \$		87 733 \$	9 343 \$		9 343 \$	(2 206) \$	(396) \$	94 474 \$
CRT Lanaudière (mrclasso)	563 545 \$	- \$		563 545 \$	58 704 \$		58 704 \$	(14 115) \$	(2 531) \$	605 602 \$
CIT Sud-Ouest	1 164 406 \$	44 372 \$		1 208 777 \$	116 351 \$		116 351 \$	(30 845) \$	(5 451) \$	1 288 832 \$
CIT Haut-St-Laurent	152 518 \$	10 526 \$		163 043 \$	16 939 \$		16 939 \$	(3 829) \$	(680) \$	175 474 \$
CIT Roussillon	478 652 \$	- \$		478 652 \$	48 832 \$		48 832 \$	(12 454) \$	(2 240) \$	512 790 \$
CIT Richelain	702 122 \$	- \$		702 122 \$	69 003 \$		69 003 \$	(11 180) \$	(3 604) \$	756 340 \$
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	743 086 \$	44 878 \$		787 963 \$	77 981 \$		77 981 \$	(20 090) \$	(3 609) \$	842 245 \$
CIT Vallée-du-Richelieu	1 331 436 \$	91 008 \$		1 422 445 \$	141 808 \$		141 808 \$	(34 476) \$	(6 013) \$	1 523 763 \$
RTL (Saint-Bruno)	720 576 \$	- \$		720 576 \$	69 655 \$		69 655 \$	(18 657) \$	(3 356) \$	768 218 \$
Sainte-Julie	663 109 \$	- \$		663 109 \$	68 354 \$		68 354 \$	(17 270) \$	(3 107) \$	711 087 \$
CIT Sorel-Varennes	1 139 943 \$	380 396 \$		1 520 339 \$	115 112 \$		115 112 \$	(38 286) \$	(6 147) \$	1 591 018 \$
CIT Laurentides (omitsje)	13 650 \$	- \$		13 650 \$	617 \$		617 \$	(371) \$	(43) \$	13 853 \$
	10 135 908 \$	571 179 \$	- \$	10 707 087 \$	1 032 164 \$	- \$	1 032 164 \$	(262 899) \$	(47 680) \$	11 428 673 \$

ANNEXE B

Aide à l'intégration tarifaire

L'aide à l'intégration tarifaire représente une nouvelle facette de l'aide financière versée par l'AMT aux organismes de transport au regard de leur participation au système tarifaire métropolitain. Cette aide s'ajoute à l'aide aux tarifs intermédiaires et réduits versée depuis 2000.

Cette annexe décrit l'intégration tarifaire et en présente les objectifs, la méthode d'estimation de même que les prévisions financières pour 2005 et 2006.

Contexte

L'AMT établit les titres de transport métropolitains et partage avec les organismes de transport les revenus provenant de la vente de ces titres selon l'utilisation par les usagers de leurs réseaux respectifs.

Le système tarifaire mis en place à cette fin est basé sur une tarification qui augmente avec la distance à vol d'oiseau à partir du centre-ville de Montréal et est formé de huit zones concentriques autour du centre-ville. Ce système régit la tarification interréseaux des services de transport collectif de la région de Montréal par autobus, train et métro. Les zones 1 et 2 sont situées à Montréal. La zone 3 couvre une partie de Montréal en plus de Laval et de Longueuil. Les zones 4 à 8 couvrent le territoire des couronnes nord et sud.

Le système tarifaire métropolitain offre aux acheteurs de titres mensuels TRAM un rabais de l'ordre de 25,0 % en zone 3 et de l'ordre de 15,0 % en zones 4 à 8 par rapport à l'achat d'une combinaison équivalente de titres locaux.

Compte tenu des règles de partage des recettes tarifaires métropolitaines, la portion de ce rabais assumée par chaque organisme de transport peut varier.

Objectif

L'objectif de l'aide à l'intégration tarifaire est d'assurer à chaque organisme de transport qui participe au système tarifaire métropolitain une part de recettes tarifaires métropolitaines au moins équivalente aux recettes tarifaires qui auraient été générées par leurs titres locaux diminuées du rabais tarifaire métropolitain.

Pour fin de cohérence métropolitaine, un tarif local de référence est utilisé pour l'évaluation du rabais tarifaire et des recettes tarifaires locales équivalentes.

Méthode d'estimation

La méthode d'estimation de l'aide à l'intégration tarifaire s'appuie sur la procédure suivante :

1. la détermination des tarifs locaux de référence par zone ;
2. le calcul du rabais tarifaire de référence par zone ;
3. l'estimation du nombre de titres locaux équivalents par zone et par réseau ;
4. l'estimation des recettes tarifaires locales équivalentes ;
5. l'attribution de l'aide à l'intégration tarifaire lorsque la part des recettes tarifaires métropolitaines est inférieure aux recettes tarifaires locales équivalentes diminuées du rabais tarifaire métropolitain par zone.

Tarifs locaux de référence et rabais tarifaire

Pour 2005, première année d'identification des tarifs locaux de référence, la détermination de ces tarifs découle d'une analyse des tarifs locaux en vigueur dans chaque zone tarifaire.

Pour 2006, les tarifs locaux de référence sont déterminés par l'indexation des tarifs locaux de référence 2005, selon le taux de 3,5 % appliqué pour les tarifs TRAM.

Les rabais consentis aux tarifs intermédiaires et réduits de référence correspondent à ceux qui s'appliquent aux titres mensuels TRAM (20,0 % pour le tarif intermédiaire, 40,0 % pour le tarif réduit) de même que les règles d'arrondis des tarifs (0,50 \$ pour les tarifs inférieurs à 100 \$ et 1,00 \$ pour les tarifs supérieurs à 100 \$).

TABEAU 1 – Tarifs locaux de référence pour 2005 et 2006

	ORDINAIRE		INTERMÉDIAIRE		RÉDUIT		RABAIS TARIFAIRE	
zone	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006
1	61,00 \$	63,00 \$	49,00 \$	50,50 \$	36,50 \$	38,00 \$	45%	44%
2	64,50 \$	67,00 \$	51,50 \$	53,50 \$	38,50 \$	40,00 \$	38%	36%
3	68,00 \$	70,50 \$	54,50 \$	56,50 \$	41,00 \$	42,50 \$	27%	26%
4	78,00 \$	80,50 \$	62,50 \$	64,50 \$	47,00 \$	48,50 \$	24%	23%
5	88,00 \$	91,00 \$	70,50 \$	73,00 \$	53,00 \$	54,50 \$	17%	18%
6	112,00 \$	116,00 \$	89,50 \$	93,00 \$	67,00 \$	69,50 \$	16%	16%
7	140,00 \$	145,00 \$	112,00 \$	116,00 \$	84,00 \$	87,00 \$	15%	15%
8	168,00 \$	174,00 \$	134,50 \$	139,00 \$	101,00 \$	104,50 \$	15%	15%

Le rabais tarifaire métropolitain par zone est estimé à l'aide des tarifs locaux de référence par l'équation suivante :

$$\text{Tarif local de référence zone 1} + \text{Tarif local de référence zone n} - \text{Tarif TRAM zone n}$$

et, exprimé sous forme de pourcentage :

$$\frac{\text{Tarif local de référence zone 1} + \text{Tarif local de référence zone n} - \text{Tarif TRAM zone n}}{\text{Tarif local de référence zone 1} + \text{Tarif local de référence zone n}}$$

Estimation du nombre de titres locaux équivalents par zone et par réseau

Le nombre de titres locaux équivalents par zone et par réseaux représente le nombre de titres locaux auxquels se substituent les titres intégrés.

Cet indicateur est estimé à l'aide de l'information révélée par l'enquête O-D sur l'usage des titres selon la procédure suivante :

- l'identification d'un titre local équivalent pour chacun des réseaux énumérés par un répondant lors de la description de ses déplacements du jour qui précède l'entrevue téléphonique ;
- l'estimation du poids échantillonnel de chaque répondant ayant déclaré des déplacements en fonction de sa strate d'échantillonnage, du nombre de répondants ayant déclaré des déplacements et du nombre de ventes dans cette strate pour la période étudiée ;
- l'estimation du nombre de titres locaux équivalents par zone et par réseau par cumul des titres locaux équivalents pour l'ensemble des répondants factorisés par leur poids échantillonnel ;
- l'estimation du ratio de sous-estimation entre le nombre de titres locaux équivalents estimé en fonction des « variables relatives aux réseaux utilisés au cours des cinq jours qui précèdent l'entrevue » et des « variables relatives aux déplacements de la veille » ;
- l'ajustement du nombre de titres locaux équivalents par zone et par réseau, lorsque nécessaire, à l'aide du ratio de sous-estimation.

Recettes tarifaires locales équivalentes

La recette tarifaire locale équivalente correspond au montant de recettes associées au nombre de titres locaux équivalents par zone et par réseau.

Cet indicateur est estimé en multipliant, par zone et par réseau, le nombre de titres locaux équivalents par la valeur minimale entre le tarif local et le tarif local de référence.

Aide à l'intégration tarifaire

L'aide à l'intégration tarifaire correspond à l'écart, lorsque négatif, entre « la part des recettes tarifaires métropolitaines accordée à un organisme de transport » et « les recettes tarifaires locales équivalentes diminuées du rabais tarifaire métropolitain » par zone.

Prévisions 2005 et 2006

La prévision financière de l'aide à l'intégration tarifaire pour 2005 et 2006 est estimée en appliquant la méthode présentée plus haut :

- aux prévisions de ventes pour 2005 et 2006 ;
- aux tarifs TRAM et locaux de référence pour 2005 et 2006 ;
- aux estimations du nombre de titres locaux équivalents dérivées de l'enquête sur l'usage des titres 2002 des titres métropolitains.

Les tableaux suivants illustrent les prévisions estimées pour 2005 et 2006. Tel que prévu au budget 2005, 25,0 % de cette aide seront versés en 2005 et 50,0 % en 2006.

Plafond budgétaire

Compte tenu des disponibilités budgétaires pour 2005 et 2006, un plafond a été fixé respectivement à 0,8 M\$ et 2,0 M\$.

Sommaire 2005							
AOT	Recettes TRAM	Recettes locales équiv		Aide intégration tarifaire		Rec. TRAM / Rec. loc. équiv.	
		Recettes locales	Moins rabais	100%	25%	Avant aide	Après aide
STM	26 223 711 \$	38 113 787 \$	27 747 914 \$	1 862 407 \$	465 602 \$	69%	70%
RTL	13 736 177 \$	18 208 283 \$	13 374 161 \$	418 665 \$	104 666 \$	75%	76%
STL	8 134 942 \$	11 785 774 \$	8 645 072 \$	510 130 \$	127 532 \$	69%	70%
AMT-Bus	471 666 \$	751 083 \$	554 867 \$	87 259 \$	21 815 \$	63%	66%
AMT-Train	24 773 598 \$	26 309 861 \$	18 177 191 \$	146 889 \$	36 722 \$	94%	94%
CIT	10 392 816 \$	9 666 196 \$	8 028 852 \$	96 506 \$	24 126 \$	108%	108%
	83 732 910 \$	104 834 984 \$	76 528 058 \$	3 121 855 \$	780 464 \$	80%	83%
CIT							
CIT Laurentides (cit2m)	17 918 \$	23 621 \$	19 660 \$	5 245 \$	1 311 \$	76%	81%
CIT Laurentides (omitse)	9 233 \$	15 387 \$	12 771 \$	3 538 \$	885 \$	60%	66%
CIT Laurentides (citbl)	745 952 \$	953 434 \$	796 743 \$	57 745 \$	14 436 \$	78%	80%
CRT Lanaudière (mrclm)	1 473 317 \$	1 301 723 \$	1 082 907 \$	- \$	- \$	113%	113%
CRT Lanaudière (circuit 125)	9 447 \$	5 712 \$	4 798 \$	- \$	- \$	165%	165%
CRT Lanaudière (circuit 5)	86 593 \$	90 525 \$	75 472 \$	6 059 \$	1 515 \$	96%	97%
CRT Lanaudière (mrclasso)	555 769 \$	506 411 \$	421 673 \$	- \$	- \$	110%	110%
CIT Sud-Ouest	1 199 733 \$	1 273 653 \$	1 058 510 \$	- \$	- \$	94%	94%
CIT Haut-St-Laurent	160 723 \$	174 073 \$	145 703 \$	478 \$	120 \$	92%	92%
CIT Roussillon	456 162 \$	361 679 \$	300 194 \$	- \$	- \$	126%	126%
CIT Richelaim	689 154 \$	528 326 \$	412 455 \$	- \$	- \$	130%	130%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	734 022 \$	536 454 \$	445 781 \$	- \$	- \$	137%	137%
CIT Vallée-du-Richelieu	1 381 032 \$	1 328 710 \$	1 110 922 \$	- \$	- \$	104%	104%
RTL (Saint-Bruno)	702 343 \$	786 591 \$	652 871 \$	- \$	- \$	89%	89%
Sainte-Julie	628 161 \$	530 675 \$	440 460 \$	- \$	- \$	118%	118%
CIT Sorel-Varennes	1 529 836 \$	1 205 858 \$	1 011 072 \$	- \$	- \$	127%	127%
CIT Laurentides (omitsje)	13 421 \$	43 365 \$	36 860 \$	23 439 \$	5 860 \$	31%	44%
	10 392 816 \$	9 666 196 \$	8 028 852 \$	96 506 \$		108%	109%

Sommaire 2006							
AOT	Recettes TRAM	Recettes locales équiv		Aide intégration tarifaire		Rec. TRAM / Rec. loc. équiv.	
		Recettes locales	Moins rabais	100%	50%	Avant aide	Après aide
STM	27 327 478 \$	39 348 384 \$	28 964 820 \$	2 522 243 \$	1 261 122 \$	69%	73%
RTL	14 374 553 \$	18 950 422 \$	14 094 793 \$	450 023 \$	225 011 \$	76%	77%
STL	8 548 860 \$	12 557 575 \$	9 329 047 \$	780 187 \$	390 094 \$	68%	71%
AMT-Bus	504 110 \$	792 329 \$	591 948 \$	91 628 \$	45 814 \$	64%	69%
AMT-Train	26 256 961 \$	27 293 435 \$	19 113 712 \$	69 959 \$	34 980 \$	96%	96%
OMIT	10 707 087 \$	10 059 807 \$	8 289 312 \$	61 549 \$	30 775 \$	106%	107%
	87 719 049 \$	109 001 952 \$	80 383 632 \$	3 975 589 \$	1 987 795 \$	80%	84%
OMIT							
CIT Deux-Montagnes	18 868 \$	25 059 \$	20 663 \$	4 351 \$	2 176 \$	75%	84%
OMIT St-Eustache	10 016 \$	16 324 \$	13 385 \$	3 370 \$	1 685 \$	61%	72%
CIT B-L	847 200 \$	985 890 \$	818 735 \$	18 722 \$	9 361 \$	86%	87%
CRT Lanaudière (CITDM)	1 490 558 \$	1 344 871 \$	1 107 904 \$	- \$	- \$	111%	111%
CRT Lanaudière (CITM)	8 488 \$	5 916 \$	4 969 \$	- \$	- \$	143%	143%
CRT Lanaudière (CIT Joliette)	87 733 \$	95 059 \$	78 644 \$	7 050 \$	3 525 \$	92%	96%
CRT Lanaudière (OMITRep)	563 545 \$	536 645 \$	442 919 \$	- \$	- \$	105%	105%
CIT SO	1 208 777 \$	1 322 212 \$	1 086 977 \$	- \$	- \$	91%	91%
CIT Haut-St-Laurent	163 043 \$	181 069 \$	150 978 \$	2 602 \$	1 301 \$	90%	91%
CIT Roussillon	478 652 \$	381 397 \$	312 745 \$	- \$	- \$	125%	125%
CIT Richelaim	702 122 \$	558 549 \$	438 352 \$	- \$	- \$	126%	126%
CIT CRC	787 963 \$	558 692 \$	459 241 \$	- \$	- \$	141%	141%
CIT V-R	1 422 445 \$	1 397 438 \$	1 162 328 \$	- \$	- \$	102%	102%
RTL (St-Bruno)	720 576 \$	803 526 \$	658 891 \$	- \$	- \$	90%	90%
OMIT Ste-Julie	663 109 \$	548 728 \$	449 957 \$	- \$	- \$	121%	121%
CIT Sorel-Varennes	1 520 339 \$	1 252 428 \$	1 043 520 \$	- \$	- \$	121%	121%
OMIT St-Jérôme	13 650 \$	46 005 \$	39 104 \$	25 454 \$	12 727 \$	30%	57%
	10 707 087 \$	10 059 807 \$	8 289 312 \$	61 549 \$		106%	107%

ANNEXE C

Nouvelle aide au rabattement aux trains par autobus

L'aide au rabattement représente une nouvelle facette de l'aide métropolitaine versée par l'AMT aux organismes de transport au regard de leur apport au réseau de transport métropolitain. Cette annexe décrit l'aide au rabattement et en présente les objectifs, la méthode d'estimation utilisée de même que les prévisions financières estimées pour 2006.

Contexte

Avec le développement du réseau métropolitain de trains de banlieue, plusieurs réseaux locaux d'autobus réorganisent leurs circuits afin de les orienter vers les gares des trains situées sur leur territoire ou à proximité de celui-ci.

Ces réorganisations de réseaux favorisent l'utilisation des modes lourds et contribuent ainsi à en assurer la viabilité et l'effet structurant sur l'offre métropolitaine de services de transports collectifs.

Ces réorganisations de réseaux ont cependant un effet négatif sur l'octroi de l'aide métropolitaine et sur le partage des recettes tarifaires métropolitaines pour les réseaux concernés.

Objectif

L'objectif de l'aide au rabattement est de favoriser et soutenir financièrement les services d'autobus qui acheminent leur clientèle vers le réseau de trains de banlieue, plutôt que d'utiliser le réseau routier et les voies réservées métropolitaines.

Définition

Par rabattement, on considère tout service d'autobus qui permet de relier le lieu de domicile des usagers à une gare de train.

Le nombre de passagers en correspondance entre l'autobus et le train, depuis ou vers leur lieu de domicile, représente l'unité de compensation sur laquelle s'appuie l'aide au rabattement.

Restriction

L'aide au rabattement ne s'applique qu'aux services d'autobus :

- offerts durant les périodes de pointe du matin et du soir des jours ouvrables de semaine ;
- qui desservent les gares de trains situées sur le territoire de l'AMT.

Méthode d'évaluation

Pour 2006, l'aide au rabattement est évaluée selon la procédure suivante :

1. observation du nombre de passagers en correspondance autobus-train, depuis ou vers leur domicile, à chacune des gares du réseau de trains de banlieue lors de l'enquête tenue en septembre 2005, à bord de chaque ligne de trains en période de pointe du matin ;
2. extrapolation de cette observation à l'ensemble de l'année à partir de l'estimation annuelle 2006 de l'achalandage de pointe du matin et du soir pour chaque ligne de trains de banlieue ;
3. octroi d'une aide de 0,50 \$ par passager en correspondance autobus-train.

Durant l'automne 2005, des comptages manuels du nombre de passagers en correspondance autobus-train à certaines gares seront réalisés afin de valider les résultats obtenus par la méthode qui précède. Les résultats de cette validation pourront contribuer au raffinement de la méthode d'estimation de l'aide au rabattement pour l'année 2007.

Le tableau qui suit précise l'ensemble des gares et services d'autobus considérés pour l'octroi de l'aide au rabattement.

Ligne	Gares	AOT
Deux-Montagnes	Gare Centrale, Canora, Mont-Royal, Montpellier, Du Ruisseau, Bois-Franc, Sunnybrooke, Roxboro-Pierrefonds	STM
	Île-Bigras, Sainte-Dorothée	STL
	Grand-Moulin, Deux-Montagnes	CIT Laurentides
Dorion-Rigaud	Lucien-L'Allier, Vendôme, Montréal-Ouest, Lachine, Dorval, Pine Beach, Valois, Pointe-Claire, Cedar Park, Beaconsfield, Beaurepaire, Baie-d'Urfé, Sainte-Anne-de-Bellevue	STM
	Île-Perrot, Pincourt / Terrasse-Vaudreuil, Dorion, Vaudreuil, Hudson	CIT Presqu'Île
	Rigaud	Hors-territoire
Blainville	Lucien-L'Allier, Vendôme, Montréal-Ouest, Parc, Bois-de-Boulogne	STM
	Saint-Martin, Sainte-Rose	STL
	Rosemère, Sainte-Thérèse, Blainville	CIT Laurentides
Mont-Saint-Hilaire	Gare Centrale	STM
	Saint-Lambert, Saint-Hubert, Saint-Bruno	RTL
	Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, Mont-Saint-Hilaire	CIT Vallée-du-Richelieu
Delson-Candiac	Lucien-L'Allier, Vendôme, Montréal-Ouest, LaSalle	STM
	Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson	CIT Roussillon
	Candiac	CIT Le Richelain

Prévision 2006

La prévision financière de l'aide au rabattement 2006 est estimée en appliquant la méthode présentée plus haut :

- aux données de l'enquête à bord 2004 ;
- à la prévision d'achalandage 2006 ;
- à l'aide de 0,50 \$ par passager en correspondance autobus-train.

Plafond budgétaire

Pour 2006, cette aide financière est plafonnée à 0,3 M\$, soit 50 % du montant total prévu.

Le tableau qui suit illustre l'application de la méthode d'estimation de l'aide au rabattement et la prévision financière pour 2006.

Information révélées par l'enquête à bord (pointe AM) de septembre										
Montants aux gares								2004		
Tronçon										
Ligne	STM (Montréal)	STL (Laval)	RTL (Longueuil)	RTL (St-Bruno)	CIT Laurentides	CIT Presqu'île	CIT V-Richelieu	CIT Roussillon		
Deux-Montagnes	8 929	2 105			3 444				14 478	
Dorion-Rigaud	6 066					1 153			7 219	
Blainville	112	1 239			3 071				4 422	
Mont-Saint-Hilaire	0		758	603			1 719		3 080	
Delson-Candiac	113							1 010	1 123	
	15 220	3 344	758	603	6 515		1 719	1 010	30 322	
Correspondances Bus-Train								2004		
Tronçon										
Ligne	STM (Montréal)	STL (Laval)	RTL (Longueuil)	RTL (St-Bruno)	CIT Laurentides	CIT Presqu'île	CIT V-Richelieu	CIT Roussillon		
Deux-Montagnes	1 057	225			102				1 384	
Dorion-Rigaud	599					16			615	
Blainville	3	114			342				459	
Mont-Saint-Hilaire	0		17	173			359		548	
Delson-Candiac	4							62	66	
	1 662	339	17	173	444		359	62	3 072	
Expansion à l'achalandage annuel de pointe (AM-PM)										
Montants aux gares								2006		
Tronçon										
Ligne	STM (Montréal)	STL (Laval)	RTL (Longueuil)	RTL (St-Bruno)	CIT Laurentides	CIT Presqu'île	CIT V-Richelieu	CIT Roussillon	Achalandage annuel AM-PM	Achalandage annuel
Deux-Montagnes	3 778 523	890 756			1 457 371				6 126 650	7 759 600
Dorion-Rigaud	2 408 020					457 720			2 865 740	3 100 000
Blainville	47 605	526 047			1 303 867				1 877 520	2 048 000
Mont-Saint-Hilaire			342 060	272 114			775 727		1 389 900	1 389 900
Delson-Candiac	52 091							466 009	518 100	518 100
	6 286 239	1 416 804	342 060	272 114	2 761 238	457 720	775 727	466 009	12 777 910	
Correspondances Bus-Train								2006		
Tronçon										
Ligne	STM (Montréal)	STL (Laval)	RTL (Longueuil)	RTL (St-Bruno)	CIT Laurentides	CIT Presqu'île	CIT V-Richelieu	CIT Roussillon		
Deux-Montagnes	447 454	95 129			43 010				585 593	
Dorion-Rigaud	237 650					6 387			244 037	
Blainville	1 104	48 399			145 290				194 793	
Mont-Saint-Hilaire			7 583	77 991			161 891		247 465	
Delson-Candiac	1 633							28 708	30 340	
	687 840	143 528	7 583	77 991	188 300	6 387	161 891	28 708	1 302 229	
Aide au rabattements					0,50 \$	par déplacement			2006	
Tronçon										
Ligne	STM (Montréal)	STL (Laval)	RTL (Longueuil)	RTL (St-Bruno)	CIT Laurentides	CIT Presqu'île	CIT V-Richelieu	CIT Roussillon		
Deux-Montagnes	223 727 \$	47 564 \$			21 505 \$				292 796 \$	
Dorion-Rigaud	118 825 \$					3 193 \$			122 018 \$	
Blainville	552 \$	24 200 \$			72 645 \$				97 397 \$	
Mont-Saint-Hilaire			3 792 \$	38 995 \$			80 946 \$		123 733 \$	
Delson-Candiac	816 \$							14 354 \$	15 170 \$	
	343 920 \$	71 764 \$	3 792 \$	38 995 \$	94 150 \$	3 193 \$	80 946 \$	14 354 \$	651 114 \$	

ANNEXE D

Équipements et infrastructures métropolitains actuels 2005 et proposés

5 Lignes de trains de banlieue	Gares	Stationnements oct. 2005		Passagers annuels (2004)	% d'aug. d'achalandage 2004 vs 2003	Ratio d'autofinancement pour 2005	Taux de ponctualité oct. 2005
		Autos	Vélos				
Deux-Montagnes	12	5 372	421	7 508 581	0,7%	55,7%	99,0%
Dorion-Rigaud	19	3 031	264	3 074 246	-0,6%	24,9%	97,0%
Blainville	7+3 ¹	2 532	147	1 982 400	1,4%	63,4%	96,0%
Mont-Saint-Hilaire	6+1 ²	2 368	122	1 286 840	23,7%	46,2%	97,0%
Delson-Candiac	5+3 ^{3,4}	766	45	471 470	28,5%	41,7%	99,0%
Total	49	14 069	999	14 323 537	3,0%	46,4%	97,6%

Ligne de trains de banlieue

Train Deux-Montagnes

	Autos	% d'occupation	Vélos	annuels (2004)
Deux-Montagnes	1 100	97%	142	192 600
Grand-Moulin	201	100%	35	56 900
Sainte-Dorothée	973	100%	14	221 100
Île-Bigras	68	97%	21	15 500
Roxboro-Pierrefonds	776	99%	49	184 700
Sunnybrooke	410	100%	28	95 100
Bois-Franc	754	95%	21	154 600
Du Ruisseau	1 090	91%	21	246 900
Montpellier	Nil	Nil	14	0
Mont-Royal	Nil	Nil	62	0
Canora	Nil	Nil	14	0
Gare Centrale	Nil	Nil	0	0
Total	5 372	97%	421	1 167 400

Train Dorion-Rigaud

Rigaud	130	4%	2	900
Hudson	36	78%	2	3 400
Vaudreuil	270	100%	14	28 800
Dorion	140	63%	16	20 200
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	193	55%	23	10 700
Île-Perrot	150	86%	7	24 100
Sainte-Anne-de-Bellevue	336	88%	12	58 900
Baie-d'Urfé	72	82%	8	14 600
Beaurepaire	30	100%	8	9 500
Beaconsfield	465	99%	48	93 900
Cedar Park	27	100%	22	8 600
Pointe-Claire	645	66%	17	84 300
Valois	115	100%	17	24 500
Pine Beach	Nil	Nil	12	0
Dorval	402	81%	33	73 500
Lachine	Nil	Nil	3 [*]	0
Montréal-Ouest	20	85%	15	3 700
Vendôme	Nil	Nil	4	0
Gare Lucien-L'Allier	Nil	Nil	4	0
Total	3 031	79%	267	459 600

Ligne de trains de banlieue						
Train Blainville		Autos % d'occupation		Vélos	annuels (2004)	
Blainville		582	100%	28	133 300	
Sainte-Thérèse		664	100%	49	145 200	
Rosemère		340	100%	28	95 200	
Sainte-Rose		756	63%	21	97 500	
Saint-Martin		190	95%	7	44 400	
Bois-de-Boulogne		Nil	Nil	7	0	
Parc		Nil	Nil	7	0	
Montréal-Ouest		Nil	Nil			
Vendôme		Nil	Nil			
Gare Lucien-L'Allier		Nil	Nil			
Total		2 532	89%	147	515 600	
Train Mont-Saint-Hilaire						
Mont-Saint-Hilaire		444	82%	14	70 500	
McMasterville		450	71%	28	64 100	
Saint-Basile-le-Grand		374	73%	14	50 400	
Saint-Bruno		555	57%	14	64 600	
Saint-Hubert		225	100%	7	45 800	
Saint-Lambert		320	97%	0	68 800	
Gare Centrale		Nil	Nil		0	
Total		2 368	76%	77	364 200	
Train Delson-Candiac						
Candiac ⁴		110	50%			
Delson		110	49%	7	20 300	
Saint-Constant		107	43%	16	10 600	
Sainte-Catherine		439	66%	15	62 100	
LaSalle		Nil	Nil			
Montréal-Ouest		Nil	Nil			
Vendôme		Nil	Nil			
Gare Lucien-L'Allier		Nil	Nil			
Total		766	58%	38	93 000	
Total train de banlieue		14 069	80%	950	2 599 800	
Réseau de transport métropolitain par autobus						
Angrignon		733	60%	42	95 600	
Brossard-Chevrier		1 974	51%	15	196 800	
Brossard-Panama		1 164	98%	75	271 200	
Chambly		247	99%	7	38 800	
Châteauguay		350	76%	15	49 300	
De Mortagne		370	13%	14	9 600	
Delson ⁵		422	64%	10	69 000	
La Prairie		524	85%	7	82 100	
Le Carrefour		478	12%	63	10 400	
Longueuil ⁵		1 838	90%	622	338 800	
Mercier ⁵		43	67%	0	5 300	
Namur		428	82%	8	88 200	
Radisson		527	98%	14	103 700	
Rive-Nord Est (Repentigny)		177	85%	7	29 000	
Saint-Bruno-de-Montarville		125	41%	16	12 600	
Saint-Eustache		20	35%	14	1 500	
Sainte-Julie		196	100%	14	39 700	
Sherbrooke		325	57%	0	47 700	
Terrebonne		716	95%	29	100 600	
Total RTMA		10 657	73%	972	1 589 900	
Total STATIONNEMENTS		24 726	80%	1 929	4 189 700	
2 Autobus express métropolitains		Arrêts	Stationnements autos	Passagers annuels (2004)	% d'aug. d'achalandage	Ratio d'autofinancement
Express Chevrier		3	Vélo 1 974	589 908	13,0%	64,1%
Express Le Carrefour		11	478	235 436	9,7%	30,5%
Total autobus express métropolitains		14	2 452	825 344	12,0%	54,1%

13 Terminus	Réseaux	Circuits	Passagers annuels (2004)
Angrignon	4	22	6 785 700
Brossard	4	41	2 070 700
Côte-Vertu	3	19	
Henri-Bourassa Nord	3	28	8 634 300
Henri-Bourassa Sud	1	13	5 472 300
Le Carrefour	3	15	755 600
Longueuil	5	56	11 662 100
Radisson	3	15	3 743 100
Repentigny	1	15	
Centre-Ville	10	98	9 722 700
Saint-Eustache	2	6	n/d
Sainte-Thérèse	2	16	872 400
Terrebonne	1	20	1 329 100

18 Voies réservées	Kilométrage		
	AM	PM	24 heures
Approche TCV	0,5	0,4	0,2
Autoroute 10			2,5
Autoroute 20	1,5	1,5	
Autoroute 25	4,1	5,5	
Bretelle Mercier	-	0,3	
Bretelle Taschereau	-	0,5	
Carrie-Derrick	-	0,7	
Chemin Chambly	0,7	0,7	
Chomedey/Lachapelle/Marcel-Laurin	6,5	4,7	
Concorde	0,7	0,7	
Côte-des-Neiges	5,1	4,8	
Côte-Vertu	0,2	0,6	0,2
Henri-Bourassa	7,5	7,5	
Lapinière	1,2	-	
Laurentides	0,1	-	
Marcel-Laurin/Côte-Vertu	-	0,3	
Newman	3,2	3,2	
Notre-Dame à Repentigny	1,0	-	
Parc	5,5	3,0	
Pie-IX	8,5	8,5	
Pont Champlain	5,7	7,0	
Pont Le Gardeur			0,4
Pont Viau/des Laurentides	2,3	1,3	
Pont Victoria (accès)		0,1	
René-Lévesque	3,9	3,9	
Riverside	0,8	-	
Route 116	1,2	1,2	
Route 132	1,6	-	
Route 132/Route 138	6,5	-	
Saint-Charles	0,8	-	
Sherbrooke	0,1	-	
Sherbrooke Est	1,8	2,0	
Taschereau			5,0
Total du kilométrage	71,0	58,4	8,3

- 1 La ligne Montréal/Blainville a 10 gares dont 3 en commun avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.
- 2 La ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire a 7 gares dont 1 en commun avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes.
- 3 La ligne Montréal/Delton-Candiac a 8 gares dont 3 en commun avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud.
- 4 Ouverture en avril 2005.
- 5 En cours de reconnaissance.

ANNEXE E

Commentaires des partenaires de l'AMT reçus en date du 5 décembre 2005

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Processus budgétaire		
CMM	Le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal a résolu, lors de son assemblée ordinaire du 1 ^{er} décembre 2005, de ne pas approuver le budget d'exploitation de l'Agence métropolitaine de transport pour l'exercice financier 2006 parce que les orientations reflétées dans ce budget devraient, en l'absence d'un nouveau cadre financier du transport en commun, favoriser la consolidation du réseau métropolitain existant et que les programmes d'aide existants devraient être bonifiés plutôt que d'en constituer de nouveaux.	L'AMT prend acte de la résolution du Conseil d'administration de la CMM. L'article 60 de la Loi sur l'AMT prévoit que malgré le défaut d'approbation du Conseil d'administration de la CMM, le budget de l'AMT entre en vigueur le 1 ^{er} janvier 2006.
CIT de la Vallée-du-Richelieu	Le CIT de la Vallée-du-Richelieu demande à l'AMT une plus grande période de consultation afin de s'assurer que les différents organismes et partenaires puissent, d'une part, analyser les documents transmis et d'autre part, entériner, par voie de résolution du conseil, leurs positions.	L'AMT a accordé une période de 49 jours pour recevoir les commentaires des organismes consultés quant à son projet du budget d'exploitation 2006. Les partenaires avaient jusqu'au 19 octobre 2005 pour soumettre leurs commentaires. La durée de la consultation doit tenir compte de certaines contraintes imposées par l'échéancier pour la confection du budget d'exploitation 2006 de l'AMT.
Hausse tarifaire		
ACIT	L'ACIT propose que le taux d'indexation pour l'année 2006 soit supérieur au taux de 2,5 % annoncé par l'AMT. Un taux de 3,5 % nous semble plus réaliste, compte tenu de l'augmentation du prix du carburant.	D'accord, voir position de l'AMT, ci-haut, en réponse aux commentaires du RTL sur le même sujet.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Hausse tarifaire (suite)		
CIT Laurentides	Nous avons toujours prôné une méthode constante pour indexer les tarifs, méthode que nous considérons juste et équitable pour l'ensemble. Nous ne croyons pas qu'il faille spéculer sur l'augmentation du prix du carburant, mais d'ajuster les tarifs l'an prochain avec le portrait réel dans les indices.	La hausse importante du prix du carburant se fait sentir immédiatement sur les coûts d'exploitation des services des organismes de transport de la région ainsi que sur l'ensemble des fournitures nécessaires pour assurer l'exploitation. Il importe donc, afin d'éviter d'augmenter significativement les déficits d'exploitation, d'augmenter immédiatement les revenus provenant des usagers et ainsi maintenir un ratio d'autofinancement équitable et assurer ainsi un équilibre entre les partenaires dans le financement des transports collectifs.
CIT du Haut-Saint-Laurent	Compte tenu de la situation actuelle en regard du prix élevé du carburant, nous croyons qu'une augmentation de 2,5 % au 1 ^{er} janvier prochain semble raisonnable. Cette augmentation demeure un incitatif pour le travailleur ainsi que l'étudiant à utiliser le transport en commun pour ses déplacements.	D'accord, voir la position de l'AMT, ci-dessus, en réponse aux commentaires du RTL sur le même sujet. Une indexation de base de 3,5 % plutôt que de 2,5 % est appliquée pour refléter la hausse du coût du carburant.
CMM	Le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal a résolu, lors de son assemblée ordinaire du 1 ^{er} décembre 2005, de ne pas désavouer la grille tarifaire des titres de transport métropolitain adoptée par l'Agence métropolitaine de transport et devant entrer en vigueur le 1 ^{er} janvier 2006.	En accord avec la recommandation de l'AMT.
RTL	À la lumière des récents événements, et plus particulièrement de la hausse fulgurante des coûts du carburant, et considérant également l'impact de la hausse du prix de l'énergie sur l'ensemble des fournitures et services nécessaires pour assurer l'exploitation, nous recommandons que les titres de transport métropolitain soient indexés de 4,5 %. Cette hausse intègre une indexation annuelle selon l'IPC et l'IPT de 2,5 %, un ajustement de 1,0 % relié à la hausse des coûts énergétiques et de 1,0 % pour la diminution progressive du rabais tarifaire en zone 3.	Lors de la réunion des directeurs généraux des sociétés de transport et des deux représentants de l'ACIT du 21 septembre 2005, un très large consensus a été obtenu à l'effet d'appliquer une indexation de base de 3,5 % des tarifs mensuels métropolitains pour refléter l'inflation et notamment la hausse récente du prix des carburants. De plus, le tarif des zones 1, 2 et 3 connaît les ajustements additionnels suivants :

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Hausse tarifaire (suite)		
RTL	Conséquemment et en fonction des principes d'arrondissement établis dans le passé, nous préconisons les tarifs suivants des titres de transport métropolitain en zone 3 pour l'année 2006 : Tarifs ordinaires : 99,00 \$ Tarifs intermédiaires : 79,00 \$ Tarifs réduits : 59,50 \$ Le 4 octobre dernier, l'AMT a fait parvenir aux AOT une grille tarifaire amendée qui présente des augmentations tarifaires de 4,7 % pour la TRAM 3 et 3,5% pour la TRAM 5. Ces augmentations de tarifs correspondent aux attentes du RTL	Une hausse supplémentaire de 2,0% du tarif des zones 1 et 2 pour l'amener graduellement à environ 115 % du tarif local (STM) en zone 1 d'ici 2008; 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 2007. En accord avec la recommandation de l'AMT.
STL	À la suite de la hausse récente du prix du diesel, il y aurait lieu de modifier légèrement à la hausse l'indexation de base des tarifs métropolitains, afin de mieux prendre en compte l'évolution de l'IPT. Une hausse de base de 3 % plutôt que de 2,5 % nous semble indiquée.	D'accord, voir position de l'AMT, ci-haut, en réponse aux commentaires du RTL sur le même sujet. Une indexation de base de 3,5% plutôt que de 3 % est appliquée pour refléter la hausse du coût du carburant.
STL et Ville de Laval	Afin de réduire le rabais tarifaire métropolitain, l'AMT avait prévu ajouter 1 % à l'augmentation des tarifs de la TRAM 3, en 2006. Toutefois, dans la grille tarifaire proposée, cette augmentation compensatoire a été ramenée à 0,5 %. La STL juge que, pour 2006, cette augmentation compensatoire en zone TRAM 3 devrait être rétablie à 1,0 %. En combinant cette réduction du rabais tarifaire à la hausse de base de 3 % des tarifs métropolitains, la hausse globale en zone TRAM 3 devrait être de 4 %.	De plus, le tarif des zones 1, 2 et 3 a été ajusté de la façon suivante : ➤ une hausse supplémentaire de 2 % du tarif des zones 1 et 2 pour l'amener graduellement à environ 115 % du tarif local (STM) en zone 1 d'ici 2008 ; ➤ 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 2007.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Hausse tarifaire (suite)		
STL et Ville de Laval	Le conseil d'administration de l'AMT a adopté une grille tarifaire avec une indexation de base des tarifs de 3,5 % à laquelle s'ajoute une hausse de 1 % pour la zone TRAM 3. Cette hausse est de 1 % supérieure à celle qui avait été utilisée dans la version du budget 2006 soumise pour consultation. La STL considère que les revenus additionnels de l'AMT, générés par cette nouvelle hausse, devraient être utilisés en priorité à l'établissement d'un plafond adéquat pour l'aide à l'intégration tarifaire, en 2006.	Lors de la réunion du 21 septembre 2005 des directeurs généraux des sociétés de transport, à laquelle le représentant de la STL participait, un très large consensus a été obtenu à l'effet d'ajouter une hausse additionnelle de 1 % pour la zone TRAM 3. Par ailleurs, le plafond établi pour cette aide correspond au montant des recettes métropolitaines prévues pour 2006.
STM	Lors de la rencontre des directeurs généraux du 21 septembre dernier, l'AMT a proposé une nouvelle grille tarifaire qui repose sur une majoration de base de 3,5 %. Cette nouvelle proposition reflète davantage la présente conjoncture économique à laquelle nous sommes tous confrontés.	D'accord, voir position de l'AMT, ci-dessus, en réponse aux commentaires du RTL sur le même sujet.
Transport collectif région Deux-Montagnes (TCRDM)	Les membres de TCRDM ont décidé d'appuyer la résolution adoptée par le conseil d'administration du CITL s'opposant à l'augmentation de tarif de la zone 6T.	L'insertion du titre transitoire 6T sur la ligne Blainville a été mis en place, en 2005, uniquement pour atténuer l'impact de changement et de correction zonale à la gare Blainville, le tout afin d'améliorer notamment l'équité entre les usagers en ce qui concerne la distance parcourue et le bénéfice reçu. Tel qu'annoncé en 2005, l'application d'une tarification zonale régulière à la gare Blainville prend effet le 1er janvier 2006. Depuis juillet 1998, 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.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Hausse tarifaire (suite)		
Transport collectif région Deux-Montagnes (TCRDM) (suite)		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.
	TCRDM estime que dans le cadre social et environnemental actuel, toute hausse de tarif doit être refusée. Au contraire, afin de favoriser le développement du transport en commun, TCRDM estime que les tarifs doivent être maintenus au plus bas, sinon diminués et les services améliorés.	La hausse importante du prix du carburant se fait sentir immédiatement sur les coûts d'exploitation des services des organismes de transport de la région ainsi que sur l'ensemble des fournitures nécessaires pour assurer l'exploitation. Il importe donc, afin d'éviter d'augmenter significativement les déficits d'exploitation, d'augmenter immédiatement les revenus provenant des usagers et ainsi maintenir un ratio d'autofinancement équitable et assurer ainsi un équilibre entre les partenaires dans le financement des transports collectifs.
Ville de Deux-Montagnes	Approuve la grille tarifaire 2006 proposée par l'AMT.	En accord avec la recommandation de l'AMT. Cependant, la grille tarifaire soumise à la consultation est modifiée le 21 septembre 2005 lors d'une réunion des directeurs généraux et de deux représentants de l'ACIT. Lors de cette rencontre, un très large consensus a été obtenu à l'effet d'appliquer une indexation de base de 3,5 % des tarifs plutôt que de 2,5 % proposé au budget d'exploitation pour consultation pour refléter l'inflation et notamment la hausse récente du prix des carburants.
Conditions d'admissibilité		
RTL	Le RTL est favorable au maintien des conditions d'admissibilité pour les tarifs réduit et intermédiaire pour les étudiants et les personnes de 65 ans et plus ainsi qu'à l'application d'une tarification zonale régulière aux gares de trains ayant fait l'objet d'une tarification transitoire en 2005.	En accord avec la recommandation de l'AMT.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Réduction du rabais tarifaire métropolitain		
STM	Relativement au rattrapage du rabais tarifaire de 1 % en zone 1, 2 et 3 et l'écart de prix de 15 % avec la CAM de la STM et la TRAM en zone 1, la STM supporte le maintien des orientations fixées, en autant que les impacts de ces hausses tarifaires aient été considérés lors de l'élaboration de votre proposition budgétaire.	D'accord, les impacts des nouvelles hausses tarifaires ont été considérés lors de l'élaboration finale du document budgétaire 2006.
Tarifification		
STM	Concernant les zones tarifaires illustrées sur la carte « Intégration tarifaire » à la page 10 du document, la STM souhaite que le découpage zonal « fictif » sur l'île de Montréal soit révisé pour ne refléter que les seules lignes de trains de banlieue concernées par les zones tarifaires métropolitaines. Cette illustration porte d'autant plus à confusion qu'une zone 3 dans l'est de l'île est illustrée alors qu'aucun service de l'AMT n'y existe.	L'annexe A du budget d'exploitation 2006 de l'AMT spécifie clairement que les zones tarifaires ne s'appliquent qu'aux services métropolitains de l'AMT. Les zones ne s'appliquent nullement aux autobus locaux et au métro de la STM.
Tarifification du métro à Laval		
STL et Ville de Laval	L'implantation prochaine de plusieurs stations de métro à Laval risque de perturber l'équilibre tarifaire. Étant donné l'imminence de l'ouverture du métro à Laval, la STL souhaite qu'une proposition de solution tarifaire soit déposée dès le printemps 2006.	D'accord, le groupe de travail mis en place pour évaluer cette problématique proposera des avenues de solutions au printemps 2006.
Zones tarifaires		
ACIT	L'ACIT comprend que les zones de transition sont abolies en 2006, tel que prévu au budget 2005. Cependant, nous souhaiterions une application rigoureuse de la politique tarifaire sur l'ensemble du territoire.	En accord avec la position de l'AMT.
Arrondissement Dorval/L'Île-Dorval	L'arrondissement Dorval/L'Île-Dorval demande à l'Agence métropolitaine de transport de revoir, pour le secteur de Dorval, la grille des titres de transport métropolitain pour l'année 2006.	Pour la ligne Dorion-Rigaud, les ajustements et corrections visaient, en 2005, 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'appliquaient à la clientèle des gares Dorval, Beaconsfield, Beaurepaire, Baie-d'Urfée et Sainte-Anne-de-Bellevue afin d'amoindrir pour celle-ci la hausse tarifaire découlant de ces changements de zones.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Zones tarifaires		
Arrondissement Dorval/L'Île-Dorval (suite)		Tel qu'annoncé en 2005, l'application d'une tarification zonale régulière à la gare Dorval prend effet le 1 ^{er} janvier 2006. La définition des zones est arrimée aux conditions métropolitaines et tient compte de la définition des zones tarifaires sur l'île de Montréal.
Arrondissement Saint-Laurent	Nous vous demandons d'inclure les gares Du Ruisseau et Bois-Franc de l'arrondissement de Saint-Laurent dans la zone 1, à partir de l'année 2006.	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. 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 de plus une pression supplémentaire au stationnement qui est déjà à pleine capacité.
CIT Laurentides	Le CIT Laurentides n'accepte aucunement la modification de la zone 6T et demande le statu quo et ce, tant que le respect du principe de base de la distance du centre-ville ne sera pas appliqué rigoureusement dans l'ensemble du territoire de l'AMT.	L'insertion du titre transitoire 6T sur la ligne Blainville a été mis en place, en 2005, uniquement pour atténuer l'impact de changement et de correction zonale à la gare Blainville, le tout afin d'améliorer notamment l'équité entre les usagers en ce qui concerne la distance parcourue et le bénéfice reçu. Tel qu'annoncé en 2005, l'application d'une tarification zonale régulière à la gare Blainville prend effet le 1^{er} janvier 2006.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Zones tarifaires (suite)		
CIT Laurentides (suite)		Depuis juillet 1998, le système tarifaire métropolitain comporte huit zones concentriques. Ce 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'efficience du système tarifaire quant aux recettes perçues. Ces zones sont établies sur une base territoriale. Le scénario proposé par le CIT Laurentides a été évalué lors d'un vaste exercice de réflexion et d'évaluation du système tarifaire métropolitain. Un rapport d'étape, déposé en juin 2004, présentait l'évaluation des impacts de scénarios d'ajustements comprenant la proposition du CIT Laurentides.
RTL	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 5 et celui d'une TRAM 3.	Afin d'assurer un financement adéquat des services dans ce secteur et de maintenir la cohérence du système tarifaire dans ce secteur et de ne pas apporter d'interventions non réversibles, il est recommandé de préserver le statu quo actuel, soit le maintien de l'arrondissement Saint-Bruno-de-Montarville en zone 5.
RTL		Même si le MTQ ne compensait pas le RTL sur la base des principes d'équité entre les usagers (tarif lié à la distance parcourue) et d'efficience pour les organismes (revenus tarifaires suffisants) qui définissent les zones tarifaires métropolitaines, aucune raison propre au système tarifaire ne justifie de changement de zone pour l'arrondissement de Saint-Bruno-de-Montarville qui demeure en zone 5.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Zones tarifaires (suite)		
RTL		De plus, aucune raison ne justifie le financement par l'AMT de la mesure exceptionnelle mise en place par le MTQ et le RTL et qui consiste à offrir aux résidents de Saint-Bruno-de-Montarville un rabais qui n'est pas offert ailleurs dans la région.
Express métropolitains		
RTL	Le RTL apprécie grandement le maintien de la tarification locale du RTL sur la ligne 90 – Express Chevrier pour les déplacements sans correspondance avec le réseau de la STM.	En accord avec la recommandation de l'AMT.
Structure tarifaire zonale des trains de banlieue		
RTL	Le RTL accueille favorablement tous les ajustements proposés particulièrement celui de revoir les 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 à 8.	En accord avec la position de l'AMT. La définition des zones dans le secteur Vaudreuil-Soulanges est arrivée progressivement aux conditions métropolitaines et tient compte de la définition des zones tarifaires sur l'île de Montréal.
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire		
RTL	Le RTL a accueilli 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.	En accord avec la recommandation de l'AMT.
STL	En 2004, la STL accueillait très favorablement la nouvelle aide à l'intégration tarifaire. Une mesure qui venait enfin corriger un déséquilibre du système de partage des recettes métropolitaines qui était particulièrement pénalisant pour la STL.	En accord avec la recommandation de l'AMT.
STL	Mise en place en 2005, cette aide est implantée progressivement sur une période de quatre années. En 2006, à sa deuxième année d'existence, cette aide est plafonnée à 50 % de ce qu'elle devrait normalement fournir aux AOT. La STL trouve inéquitable que cette aide soit introduite par tranche de 25 %, sur une période de quatre années alors que l'aide au rabattement au réseau de train de l'AMT est implantée par tranche de 50%, sur seulement deux années.	Le montant de l'aide estimée à l'intégration tarifaire pour 2006 totalise 4,0 M\$, dont un montant plafonné de 2,0 M\$, soit 50 % à être réparti aux AOT. Par ailleurs, le montant de la nouvelle aide estimée au rabattement aux trains par autobus est établie à 0,652 M\$ pour 2006, dont un montant plafonné de 0,326 M\$, soit 50 % à être réparti aux AOT.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire (suite)		
STL (suite)	En 2006, en plus du plafond de 50 %, l'AMT compte appliquer un deuxième plafond établi sur la base d'un estimé très approximatif effectué en 2004.	Afin de réduire l'impact de ces deux nouvelles aides sur l'équilibre financier de 2006, l'AMT a tenu compte de la valeur absolue des montants pour établir la période d'échelonnement du paiement des aides. Plafond corrigé à la hausse à la lumière des résultats de 2005 et de la prévision de 2006.
STM	La STM est satisfaite de la majoration prévue à la nouvelle aide à l'intégration tarifaire tel que cela avait été planifié en 2005 lors de son introduction.	En accord avec la recommandation de l'AMT.
Aide métropolitaine de base		
RTL	L'AMT devrait plutôt commencer 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 taux d'aide par déplacement sont demeurés au niveau de 1996.	Puisque les ressources financières régionales ne sont pas indexées, l'AMT ne peut acquiescer à cette demande.
STM	La STM prévoit, pour l'année 2006, un léger accroissement de son achalandage de 1 %. Dans cette logique, il serait apprécié que l'AMT prenne en compte cet objectif dans la prévision de l'achalandage pour 2006 et, par conséquent, de l'aide pour le métro. La prévision de cette aide devrait donc être maintenue au niveau de 2005, soit 43,7 M\$ au lieu des 43,3 M\$ présentés actuellement. La STM réitère à nouveau sa demande d'indexer les taux d'aide (0,20 \$/déplacement métro; 0,50 \$/déplacement autobus) qui n'ont jamais été ajustés depuis 1996.	Le plafond de l'aide métropolitaine pour 2006 pour le métro a été établi en fonction de l'achalandage prévu pour 2005 et devrait suffire pour couvrir l'achalandage réel à la fin de 2006. Puisque les ressources financières régionales ne sont pas indexées, l'AMT ne peut acquiescer à cette demande.
STM	Concernant l'aide pour la voie réservée Pie-IX, en attente de sa réouverture, la STM demande que l'Agence maintienne pour 2005 et 2006 son aide transitoire à ce service métropolitain.	Si les états financiers vérifiés de 2005 dévoilaient un surplus, à ce moment les partenaires seront consultés pour évaluer différents scénarios d'affectation de ce surplus.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Aide métropolitaine de base (suite)		
Ville de Montréal	Le contexte financier difficile du début des années 2000 et des déficits des trains de banlieue ont obligé l'AMT à plafonner l'aide versée aux organismes de transport, dont l'aide au métro.	Depuis 2000, l'aide métropolitaine pour le métro a été versée en fonction de l'achalandage réel malgré les coupures de l'aide de 2001, puisque ces dernières ont été compensées à même les surplus budgétaires dégagés en 2002 et 2003. Par ailleurs, l'AMT ne peut pas indexer le taux de base par usager de l'aide métropolitain, puisque les ressources régionales ne sont pas indexées.
Aide au rabattement – Trains de banlieue		
ACIT	L'aide au rabattement est un pas dans la bonne direction, mais une bonification est souhaitée. Là-dessus, nous tenons à préciser que du point de vue de l'ACIT la bonification de l'aide devrait se situer à 100% de celle-ci, plutôt qu'à 50% et ce dès 2006. Nous demandons aussi, dans le cas où il y a surplus pour l'exercice 2005, que l'aide au rabattement soit déjà considérée en priorité dans le partage du surplus éventuel.	Puisque l'AMT doit présenter un budget en équilibre et doit faire l'arbitrage quant aux diverses aides versées aux AOT, l'AMT n'a pas les ressources financières pour payer à 100 % cette aide dès 2006. Si les états financiers vérifiés de 2005 dévoilaient un surplus, à ce moment les partenaires seront consultés pour évaluer différents scénarios d'affectation de ce surplus.
RTL	Le RTL ne peut actuellement appuyer l'introduction d'une nouvelle aide aux services d'autobus qui se rabattent aux trains de banlieue compte tenu que l'AMT n'avait pas les ressources nécessaires lui permettant de concrétiser cette initiative.	L'AMT a les ressources nécessaires puisqu'elle présente un budget en équilibre pour 2006, incluant l'introduction progressive de cette nouvelle aide au rabattement des trains de banlieue. L'aide au rabattement représente une nouvelle facette de l'aide métropolitaine versée par l'AMT aux organismes de transport au regard de leur apport au réseau de transport métropolitain.
RTL		Cette aide est mise en place progressivement. Pour 2006, cette aide financière est plafonnée à 0,3 M\$, soit 50 % du montant total prévu réduisant ainsi l'impact de cette aide sur l'équilibre budgétaire de l'AMT.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT																					
Aide au rabattement – Trains de banlieue (suite)																							
RTL	D'ailleurs le RTL est intervenu auprès des membres du comité tarifaire à l'effet que l'AMT ne devrait pas introduire une nouvelle aide tant et aussi longtemps que l'AMT ne disposera pas de ressources financières suffisantes. En doublant le taux de facturation de l'utilisation des équipements métropolitains, la contribution du RTL correspond à près de 50 % du coût de la nouvelle aide au réseau dont les autobus se rabattent aux trains de banlieue, ce qui représente une contribution additionnelle du RTL au budget de l'AMT de 182 000 \$.	Par ailleurs, le tableau suivant présente le pourcentage d'utilisation des équipements métropolitains et le pourcentage de facturation des coûts par organismes de transport. <table> <tr> <th></th><th>% d'utilisation 2006</th><th>% de facturation 2006</th></tr> <tr> <td>➤ RTL :</td><td>39,1 %</td><td>33,4 %</td></tr> <tr> <td>➤ STM :</td><td>22,1 %</td><td>15,6 %</td></tr> <tr> <td>➤ STL :</td><td>12,1 %</td><td>11,0 %</td></tr> <tr> <td>➤ AMT :</td><td>3,7 %</td><td>3,2 %</td></tr> <tr> <td>➤ CIT :</td><td>29,4 %</td><td>17,3 %</td></tr> <tr> <td>➤ Autres :</td><td>2,4 %</td><td>19,5 %</td></tr> </table>		% d'utilisation 2006	% de facturation 2006	➤ RTL :	39,1 %	33,4 %	➤ STM :	22,1 %	15,6 %	➤ STL :	12,1 %	11,0 %	➤ AMT :	3,7 %	3,2 %	➤ CIT :	29,4 %	17,3 %	➤ Autres :	2,4 %	19,5 %
	% d'utilisation 2006	% de facturation 2006																					
➤ RTL :	39,1 %	33,4 %																					
➤ STM :	22,1 %	15,6 %																					
➤ STL :	12,1 %	11,0 %																					
➤ AMT :	3,7 %	3,2 %																					
➤ CIT :	29,4 %	17,3 %																					
➤ Autres :	2,4 %	19,5 %																					
STL	La logique demande que cette aide ne s'applique pas aux gares qui ne sont pas considérées comme des « départs station » dans le calcul des contributions municipales aux trains de banlieue. Ces gares, comme celle de Parc sur la ligne Montréal / Blainville, sont exclues du calcul des contributions municipales parce qu'elles ne sont pas considérées comme des gares d'embarquement par L'AMT. L'AMT devrait donc s'assurer de ne pas prendre en compte les usagers rabattus à ces gares, dans le calcul de l'aide au rabattement.	D'accord, une modification a été apportée aux critères pour l'octroi de cette aide. Le montant de l'aide aux AOT a été corrigé en conséquence.																					
STM	La nouvelle aide au rabattement aux trains par autobus apparaît comme un prolongement de la propre logique de la STM d'utilisation optimale du mode lourd qu'est le métro. Cependant, cette nouvelle aide ajoutée à l'éventail des aides actuelles ne doit pas se faire en cannibalisant ces dernières et en particulier l'aide au métro.	En accord avec la recommandation de la direction de l'AMT. L'AMT doit présenter un budget en équilibre et doit faire l'arbitrage quant aux diverses aides versées aux AOT. Les aides actuelles ne sont pas affectées par l'ajout de la nouvelle aide au rabattement.																					
Ville de Montréal	Au cours des deux dernières années, l'AMT a mis en place deux nouveaux programmes, soit l'aide à l'intégration tarifaire et l'aide au rabattement des autobus aux trains. À eux deux, ces nouveaux programmes comptent pour plus de 2 M\$ de crédits budgétaires en 2006, crédits qui atteindront toutefois 7 M\$ d'ici deux ou trois ans. Il serait plus approprié de consacrer ces ressources aux programmes existants, en particulier à l'aide au métro.	Les aides à l'intégration tarifaire et au rabattement ont été mises en place à la demande des différents organismes de transport de la région. Ces aides représentent une nouvelle facette du financement versé par l'AMT aux organismes de transport en regard de leur apport au réseau de transport métropolitain.																					

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Aide au rabatement – Trains de banlieue (suite)		
Ville de Montréal (suite)		Par ailleurs, l'AMT présente un budget en équilibre, incluant l'introduction progressive de ces deux nouveaux programmes. Finale, les aides actuelles ne sont pas affectées par l'ajout de ces nouvelles aides.
Trains de banlieue		
STM	La problématique du financement des trains de banlieue et ses impacts sur les AOT et les municipalités est bien connue. Toutefois, on doit souligner la volonté de l'AMT, par la hausse de tarifs, de mieux refléter la réalité des coûts d'exploitation de ce service.	En accord avec la recommandation de l'AMT. Par ailleurs, le déficit des trains de banlieue est en baisse constante passant de 16,6 M\$ en 1996 à 11,8 M\$ au budget 2006, malgré l'ajout de trois nouvelles lignes (Blainville, Mont-Saint-Hilaire et Delson-Candiac).
STM	Dans la proposition budgétaire, il est surprenant de constater que la prévision d'achalandage soit identique à la prévision de 2005, dans le contexte de la nouvelle gare Chabanel et du prolongement jusqu'à Saint-Jérôme. De plus, l'effet de l'élasticité aux prix ne semble pas être pris en compte.	Compte tenu que le prolongement vers Saint-Jérôme est prévu pour l'automne 2006 et la mise en service de la gare Chabanel est prévue à l'été 2006, la prévision budgétaire se veut conservatrice autant aux niveaux de la prévision d'achalandage que des revenus. L'effet de l'élasticité aux prix a été pris en compte dans la version finale du budget.
Ville de Montréal	Le développement des trains de banlieue mobilise des ressources qui ne peuvent être consacrées à l'amélioration du soutien du métro. Les déficits des trains de banlieue, bien qu'en baisse sur une longue période, en raison de la politique d'autofinancement de l'AMT et de la hausse des contributions des municipalités, ont connu, selon les lignes et les années, des augmentations.	Effectivement, le déficit des trains de banlieue est en baisse constante passant de 16,6 M\$ en 1996 à 11,8 M\$ au budget 2006, malgré l'ajout de trois nouvelles lignes (Montréal/Blainville, Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Delton-Candiac).

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Trains de banlieue (suite)		
Ville de Montréal (suite)		Malgré l'amélioration importante des services à la clientèle sur les différentes lignes de trains ainsi que des hausses de coûts d'exploitation pour refléter l'inflation des coûts et tout récemment l'augmentation fulgurante du carburant, la hausse des contributions municipales aux trains de banlieue a été contenue à 3,6 % par rapport au budget 2005. Cette hausse est inférieure à celles survenues en 2005, 2004, 2003 et 2001, soit respectivement 4,7 %, 8,4 %, 11,6 % et 13,0 %.
Trains de banlieue et ratio d'autofinancement		
ACIT	Au budget 2006, comme c'était le cas au budget 2005, le ratio d'autofinancement de la ligne Blainville-Montréal dépasse encore le niveau de 60%.	Selon la dernière version révisée du budget 2006, le ratio d'autofinancement est de 59,9 %.
ACIT	Par ailleurs dans le cas d'un éventuel surplus budgétaire pour l'exercice 2005, nous formulons la même demande à savoir que compte tenu de la performance exceptionnelle de la ligne Blainville, que soit remis aux municipalités concernées l'excédent des revenus qui y est généré ou qu'il soit réinvesti dans le développement des services.	Si les états financiers vérifiés de 2005 dévoilaient un surplus, à ce moment les partenaires seront consultés pour évaluer différents scénarios d'affectation de ce surplus.
Comité trains de banlieue		
ACIT	Nous croyons encore utile que 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. Ce comité devrait également se pencher sur une approche d'ensemble des services de train de banlieue, avec des règles communes partagées par tous les intervenants impliqués.	D'accord, un comité sera mis en place afin d'étudier les clés de partage des coûts ainsi que pour étudier une approche d'ensemble des services pour les cinq lignes de trains.
Trains de banlieue – Montréal/Mont-Saint-Hilaire		
RTL	Le RTL considère réaliste la prévision de stagnation de l'achalandage pour 2006. Malgré tout, les recettes des usagers demeurent faibles par rapport aux coûts d'exploitation et le déficit d'exploitation est très élevé surtout lorsqu'il est ramené par déplacement (6,01 \$ par déplacement, prévision 2006).	En accord avec la recommandation de l'AMT. Par ailleurs, il faut rappeler que le coût par passager/kilomètre de l'AMT-Train est comparable à celui des sociétés de transport : RTL : 0,28 \$¹, STM : 0,24 \$¹, AMT-Train : 0,28 \$¹. ¹ Source : ACTU 2004

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Trains de banlieue – Montréal/Blainville		
STL	Le budget 2006 annonce la réalisation à l'automne du prolongement de la ligne Montréal/Blainville jusqu'à Saint-Jérôme. Il est surprenant de constater que malgré ce prolongement et la mise en place de deux nouvelles gares, l'AMT ne prévoit aucune hausse d'achalandage par rapport à 2005 sur cette ligne de train.	Compte tenu que le prolongement vers Saint-Jérôme est prévu pour l'automne 2006 et la mise en service de la gare Chabanel est prévue à l'été 2006, la prévision budgétaire se veut conservatrice autant aux niveaux de la prévision d'achalandage que des revenus.
Métro		
Ville de Montréal	Le financement d'un service aussi métropolitain que le métro ne bénéficie pas d'un soutien à la mesure de ses besoins. Cette infrastructure essentielle au fonctionnement du réseau métropolitain demeure insuffisamment financée sur un plan régional, comme l'a clairement signalé le rapport Bernard.	L'AMT, par le biais des remises gouvernementales assume une part importante de 43,3 M\$ du coût du métro, le déficit résiduel et la dette restent entièrement à la charge de la STM et de la Ville de Montréal. L'AMT souhaite la mise en place d'un nouveau cadre financier. Cependant, ce dossier demeure la prérogative du gouvernement du Québec.
Remises gouvernementales		
STM	La STM est d'avis que les prévisions des revenus provenant des remises gouvernementales sont optimistes dans le contexte actuel où l'on a assisté récemment à des hausses importantes des coûts du carburant. On a constaté également depuis les derniers mois un certain ralentissement dans la vente de nouveaux véhicules, et ce, même avec les programmes de promotion.	L'AMT prend acte du commentaire de la STM.
Recettes métropolitaines		
STM	La STM souligne sa satisfaction à l'égard de l'indexation de la portion fixe attribuable au partage selon l'achalandage de 18,00 \$ à 18,50 \$ en 2006. Elle la juge cependant incomplète par rapport aux nouvelles hausses tarifaires de base de 3,5 %, ce qui donnerait plutôt 18,63 \$. La STM croit également que cette portion pourrait encore être majorée afin de représenter 20 % d'une TRAM 3 au tarif ordinaire, qui établirait alors le montant à 19,80 \$. Ceci tiendrait mieux compte de la hausse des frais fixes de l'exploitation des réseaux de transport.	La portion fixe a été arrondie au 0,50 \$ selon la même méthode utilisée pour l'indexation des tarifs métropolitains. Depuis l'implantation de la portion fixe, cette dernière est annuellement indexée au même taux utilisé pour l'indexation de base des tarifs.
RTL	Le RTL considère que les prévisions de ventes de titres sont dans l'ensemble assez réalistes.	En accord avec la recommandation de l'AMT.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Équipements métropolitains		
RTL	Bien qu'il aurait souhaité que la facturation de l'utilisation des équipements métropolitains ne soit jamais exercée, le RTL avait accepté la décision de l'AMT de maintenir la contribution à 5 % en 2005 pour les AOT. Toutefois, le RTL est en total désaccord avec la proposition budgétaire de l'AMT d'augmenter cette contribution à 10 % pour l'année 2006.	Au besoin, la Loi sur l'AMT prévoit une telle facturation des équipements métropolitains afin d'équilibrer son budget. Par ailleurs, cette facturation vise également une utilisation rationnelle des équipements par les AOT et à financer le maintien en bon état des équipements.
Transport adapté		
RTL	Il y aurait lieu que l'AMT précise ses règles d'accessibilité et édicte des normes de performance pour le transport adapté métropolitain. Les AOT doivent assurer parfois des déplacements hors-territoire sur de très longues distances pour quelques individus. Non seulement le déplacement est extrêmement coûteux mais les ressources taxis ne sont pas utilisées de façon optimale.	D'accord, l'AMT réalise actuellement une étude des déplacements métropolitains effectués en 2004 qui permettra de dégager et préciser les règles d'accessibilité. D'autre part, l'AMT est en accord avec l'implantation de normes et d'indicateurs de performance plus précis et l'étude en cours devrait préciser ceux-ci.
STL	La STL émet une importante réserve quant au budget 2006 qui lui est alloué pour le transport adapté, soit 272 000 \$. Ce montant est basé sur une estimation du coût moyen par déplacement de 26,40 \$ pour environ 10 300 déplacements. La STL a connu une augmentation d'achalandage de l'ordre de 44 % de janvier 2005 à août 2005. Il est donc réaliste d'estimer que la demande pour nos services augmentera d'au moins 10 % en 2006. Selon cet estimé, l'achalandage devrait grimper minimalement à près de 10 500 déplacements, ce qui nécessitera un budget de l'ordre de 322 500 \$.	L'enveloppe budgétaire a été révisée à la hausse pour refléter les besoins de la STL.
STM	L'intégration des services et son élargissement aux couronnes a conduit à une hausse importante du budget d'exploitation de ce service pour la STM, qui est passé de 200 000 \$ pour 2004 à 310 000 \$ pour 2005. Compte tenu que l'on prévoit une hausse de 8 % des déplacements métropolitains pour 2006, l'aide devrait être réajustée à la hausse pour refléter cette situation.	D'accord, l'enveloppe budgétaire a été révisée à la hausse pour refléter les besoins de la STM.
Programme d'abonnement annuel		
STM	Bien que la STM soit d'accord avec l'élargissement du programme d'abonnement annuel suite au projet pilote avec le MTQ, elle insiste pour que celui-ci n'engendre ni une perte de revenus ni des coûts d'exploitation additionnels à son propre budget qui ne seraient pas subventionnés.	L'AMT assume les coûts d'exploitation du programme d'abonnement annuel. Des ententes sont à intervenir avec les partenaires pour préciser ces coûts.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Politique d'intermodalité vélo/taxi/TC		
STL	Dans son projet de budget, l'AMT réserve un montant de 3 millions \$ au soutien au développement. Ce soutien prend diverses formes, dont l'ajout de supports à vélos sur les autobus. La STL souhaite équiper la totalité de sa flotte (225 véhicules) avec ce type de supports en 2006.	Conformément à notre lettre du 19 septembre dernier adressée au directeur général de la STL, l'AMT est disponible pour discuter de la mise en place de supports à vélos sur la flotte d'autobus de la STL.
Dépenses de fonctionnement et de soutien au développement		
STM	La STM se questionne quant à la hausse des dépenses de fonctionnement de 9 % et , en particulier, celle de 25 % reliée à la promotion et à la publicité.	La hausse des coûts de 0,1 M\$ pour la promotion et la publicité, par rapport au budget de 2005, s'explique par l'ajout d'un nouveau programme pour 2006 afin de sensibiliser la clientèle au respect des mesures mises en place pour assurer la sécurité dans les transports collectifs. De plus, des budgets supplémentaires sont prévus pour promouvoir les avantages du transport en commun afin d'attirer une nouvelle clientèle pour toutes les AOT du territoire de l'AMT. Par ailleurs, il faut rappeler que les pourcentages des dépenses de fonctionnement par rapport au budget d'exploitation sans service de dette des organismes de transport sont les suivants : ➤ STL¹ : 14,9 % ➤ RLT¹ : 15,6 % ➤ STM¹ : 14,1 % ➤ AMT-Traffic : 5,3 % ➤ AMT-Métropolitain : 2,2 % ➤ CMM-Métropolitain : 11,9 % ¹ Données : ACTU 2004
Cadre financier		
Ville de Montréal	Le cadre financier alimenté par les contributions régionales des automobilistes (essence et immatriculation), les contributions municipales et les recettes des usagers procure encore cette année à l'AMT une marge de manœuvre limitée pour accroître son soutien aux organismes de transport.	L'AMT prend acte du commentaire.

AOT	Commentaires	Position de la direction de l'AMT
Cadre financier (suite)		
Ville de Montréal	La Ville de Montréal constate, en dépit de ses ressources limitées, que l'AMT parvient à assurer le développement du réseau régional mais que son soutien à la STM ne progresse pas.	Depuis 1996, l'aide métropolitaine au métro et aux autobus est passée de 51,5 M\$ à 56,5 M\$ au budget 2006, soit une hausse de 9,7 %. Des surplus budgétaires des années 2002, 2003 et 2004, totalisant respectivement 0,6 M\$, 7,7 M\$ et 3,0 M\$, un montant de 10,8 M\$ a été redistribué aux organismes de transport de la région, dont 7,8 M\$ à la STM pour son apport au réseau de transport métropolitain et notamment pour compenser en totalité les coupures des aides métropolitaines de 2001 au montant de 3,5 M\$.
Ville de Montréal	Au-delà de la situation qui affecte présentement le transport en commun, il demeure qu'avec l'adoption d'un nouveau cadre de financement et l'obtention de moyens financiers adéquats, les nouveaux programmes proposés par l'AMT et les projets de développement de trains de banlieue trouveront les ressources nécessaires à leur réalisation. La Ville de Montréal se questionne sur la pertinence de la règle de financement qui attribue la contribution des automobilistes uniquement au financement des déplacements métropolitains. Il semble que dans le cadre de la révision du cadre financier du transport en commun que l'on devrait envisager de revoir cette règle afin que cette source puisse également financer les déplacements locaux.	L'AMT prend acte de ces commentaires concernant l'éventuelle révision du cadre financier du transport en commun dans la région de Montréal. L'AMT souhaite la mise en place d'un nouveau cadre financier. Cependant, ce dossier demeure la prérogative du gouvernement du Québec.



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 | Site Internet : www.amt.qc.ca
