



Agence métropolitaine de transport

## BUDGET D'EXPLOITATION 2010

ADOPTÉ — 6 novembre 2009



## LISTE DES ABRÉVIATIONS

|                |   |
|----------------|---|
| <b>ACTU</b>    | Association canadienne du transport urbain  |
| <b>AMT</b>     | Agence métropolitaine de transport  |
| <b>AOT</b>     | Autorité organisatrice de transport   |
| <b>AQLPA</b>   | Association de lutte contre la pollution atmosphérique                                |
| <b>CIT</b>     | Conseil intermunicipal de transport   |
| <b>CMM</b>     | Communauté métropolitaine de Montréal   |
| <b>CN</b>      | Canadien National   |
| <b>CP</b>      | Canadien Pacifique  |
| <b>CRT</b>     | Conseil régional de transport   |
| <b>CUM</b>     | Communauté urbaine de Montréal  |
| <b>DAT</b>     | Distributrice automatique de titres   |
| <b>IPC</b>     | Indice des prix à la consommation   |
| <b>IPT</b>     | Indice du prix transport  |
| <b>MTQ</b>     | Ministère des Transports du Québec  |
| <b>OMIT</b>    | Organisme municipal et intermunicipal de transport                                    |
| <b>PAGASTC</b> | Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun |
| <b>PQTC</b>    | Politique québécoise du transport collectif   |
| <b>PEPM</b>    | Programme d'entretien préventif majeur  |
| <b>RFU</b>     | Richesse foncière uniformisée   |
| <b>RTL</b>     | Réseau de transport de Longueuil  |
| <b>RTM</b>     | Réseau de transport métropolitain   |
| <b>STL</b>     | Société de transport de Laval   |
| <b>STM</b>     | Société de transport de Montréal  |

Notre  
MISSION

**ACCROÎTRE LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF AFIN D'AMÉLIORER  
L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LA RÉGION  
MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**



# Table DES MATIÈRES

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>1.</b>  | <b>BUDGET D'EXPLOITATION</b> .....  | <b>11</b> |
| 1.1.       | SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES .....                 | 12        |
| 1.1.1.     | Revenus perçus .....  | 12        |
| 1.1.2.     | Utilisation prévue .....  | 12        |
| 1.1.3.     | Évolution depuis 1996.....  | 13        |
| <b>2.</b>  | <b>SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN</b> .....  | <b>15</b> |
| 2.1.       | TARIFICATION MÉTROPOLITAINE (TRAM).....   | 15        |
| 2.1.1.     | Indexation des tarifs TRAM.....   | 15        |
| 2.1.2.     | Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM.....                      | 15        |
| 2.1.3.     | Zones tarifaires métropolitaines .....  | 15        |
| 2.2.       | TARIFICATION DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE .....                                      | 16        |
| 2.2.1.     | Indexation des tarifs TRAIN .....   | 16        |
| 2.2.2.     | Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN..... | 16        |
| 2.2.3.     | Accès gratuit au réseau de trains de banlieue .....                                     | 16        |
| 2.3.       | TARIFICATION DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN.....                                       | 16        |
| 2.4.       | RECETTES MÉTROPOLITAINES DES TITRES TRAM.....   | 17        |
| 2.4.1.     | Prévisions 2009-2010 .....  | 17        |
| 2.4.2.     | Méthode de partage des recettes métropolitaines .....                                   | 17        |
| <b>3.</b>  | <b>FINANCEMENT DU ÉSEAU DE MÉTRO</b> .....  | <b>21</b> |
| <b>4.</b>  | <b>SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT</b> .....                                    | <b>23</b> |
| 4.1.       | AIDE AU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN .....   | 24        |
| 4.2.       | AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ .....                                   | 25        |
| <b>5.</b>  | <b>ACHALANDAGE AMT</b> .....  | <b>26</b> |
| 5.1.       | RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE.....   | 26        |
| 5.2.       | AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS.....   | 26        |
| <b>6.</b>  | <b>RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS</b> .....                                  | <b>27</b> |
| 6.1.       | ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS .....  | 28        |
| 6.2.       | RÉSEAU D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS .....   | 29        |
| 6.2.1.     | Contributions municipales aux autobus express métropolitains .....                      | 30        |
| 6.2.2.     | Express Chevrier .....  | 31        |
| <b>7.</b>  | <b>TRANSPORT ADAPTÉ</b> .....   | <b>33</b> |
| <b>8.</b>  | <b>RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE</b> .....   | <b>34</b> |
| 8.1.       | RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE.....   | 35        |
| 8.2.       | CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE .....                                  | 37        |
| 8.3.       | REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE .....                              | 38        |
| 8.3.1.     | Ligne Montréal/Deux-Montagnes .....   | 38        |
| 8.3.2.     | Ligne Montréal/Dorion-Rigaud .....  | 40        |
| 8.3.3.     | Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme .....  | 42        |
| 8.3.4.     | Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire .....   | 44        |
| 8.3.5.     | Ligne Montréal/Delton-Candiac .....   | 46        |
| <b>9.</b>  | <b>SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF</b> .....               | <b>48</b> |
| <b>10.</b> | <b>DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT</b> .....   | <b>50</b> |
| <b>11.</b> | <b>AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES</b> .....  | <b>51</b> |
|            | <b>ANNEXE A</b> .....   | <b>53</b> |



## TABLEAUX

|   |    |
|---|----|
| TABLEAU 1 Indicateurs de la performance .....   | 10 |
| TABLEAU 2 Budget d'exploitation 2010 .....  | 11 |
| TABLEAU 3 Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2009-2010 .....   | 12 |
| TABLEAU 4 Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2009-2010 .....                                     | 13 |
| TABLEAU 5 Évolution des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 1996-2010 .....                                       | 13 |
| TABLEAU 6 Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2010 et comparaison avec les tarifs 2009 .....   | 15 |
| TABLEAU 7 Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant .....  | 15 |
| TABLEAU 8 Tarifs des titres mensuels TRAIN pour 2010 et comparaison avec les tarifs 2009 .....  | 16 |
| TABLEAU 9 Évolution des recettes métropolitaines – 1996-2010 .....  | 17 |
| TABLEAU 10 Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2009-2010 .....   | 18 |
| TABLEAU 11 Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 1999-2010 .....   | 18 |
| TABLEAU 12 Contribution annuelle des municipalités pour la période 2007-2011 (montant 2007) .....   | 21 |
| TABLEAU 13 Contribution annuelle nette des municipalités pour la période 2007-2011 (montant 2007 réparti) .....                                   | 21 |
| TABLEAU 14 Détail des contributions annuelles par AOT et municipalités .....  | 22 |
| TABLEAU 15 Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant) ..... | 23 |
| TABLEAU 16 Répartition de l'aide au métro .....   | 24 |
| TABLEAU 17 Répartition de l'aide aux autobus .....  | 24 |
| TABLEAU 18 Répartition de l'aide au rabattement – 2009-2010 .....   | 24 |
| TABLEAU 19 Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2009-2010 .....  | 25 |
| TABLEAU 20 Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire .....  | 25 |
| TABLEAU 21 Tarifs locaux de référence pour 2009 et 2010 .....   | 25 |
| TABLEAU 22 REVENUS ET DÉPENSES DES équipements métropolitains – 2009-2010 .....   | 28 |
| TABLEAU 23 Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport – 2009-2010 .....                                     | 29 |
| TABLEAU 24 Revenus et dépenses des autobus express métropolitains – 2009-2010 .....   | 29 |
| TABLEAU 25 Contributions municipales aux autobus express métropolitains – 2009-2010 .....   | 30 |
| TABLEAU 26 Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2010 .....                                      | 30 |
| TABLEAU 27 Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2009-2010 .....   | 32 |
| TABLEAU 28 Indicateurs de performance – Express Chevrier .....  | 32 |
| TABLEAU 29 Transport adapté – 2009-2010 .....   | 33 |
| TABLEAU 30 Revenus et dépenses des trains de banlieue – 2009-2010 .....   | 36 |
| TABLEAU 31 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 1996-2010 .....   | 36 |
| TABLEAU 32 Variation des contributions municipales nettes .....   | 37 |
| TABLEAU 33 Contributions municipales nettes .....   | 37 |
| TABLEAU 34 Évolution des contributions municipales nettes .....   | 37 |
| TABLEAU 35 Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Deux-Montagnes – 2009-2010 .....  | 38 |
| TABLEAU 36 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes .....   | 39 |
| TABLEAU 37 Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud – 2009-2010 .....   | 40 |
| TABLEAU 38 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud .....  | 41 |
| TABLEAU 39 Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme – 2009-2010 .....   | 42 |
| TABLEAU 40 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme .....  | 43 |
| TABLEAU 41 Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire – 2009-2010 .....  | 44 |
| TABLEAU 42 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire .....   | 45 |
| TABLEAU 43 Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Delson-Candiac – 2009-2010 .....  | 46 |
| TABLEAU 44 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delson-Candiac .....   | 47 |
| TABLEAU 45 Soutien au développement – 2009-2010 .....   | 49 |
| TABLEAU 46 Dépenses de fonctionnement de l'AMT – 2009-2010 .....  | 50 |
| TABLEAU 47 Autres postes budgétaires – 2009-2010 .....  | 51 |

## FIGURES

|   |    |
|---|----|
| FIGURE 1 Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2010 .....                     | 12 |
| FIGURE 2 Évolution des sources gouvernementales dédiées – 1996-2010 .....   | 14 |
| FIGURE 3 Évolution de l'utilisation des sources gouvernementales dédiées – 1996-2010 .....                                  | 14 |
| FIGURE 4 Évolution des recettes métropolitaines – 1996-2010 .....   | 17 |
| FIGURE 5 Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 1996-2010 ..... | 26 |
| FIGURE 6 Évolution des coûts des équipements métropolitains – 1996-2010 .....   | 28 |
| FIGURE 7 Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2010 .....                  | 31 |
| FIGURE 8 Indicateurs de performance – Express Chevrier .....  | 32 |
| FIGURE 9 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 1996-2010 .....   | 36 |
| FIGURE 10 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes .....  | 39 |
| FIGURE 11 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud .....   | 41 |
| FIGURE 12 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme .....   | 43 |
| FIGURE 13 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire .....  | 45 |
| FIGURE 14 Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delson-Candiac .....  | 47 |

## 2010 : un budget équilibré, des aides équitables, un engagement client ferme

Pour 2010, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) présente un budget en équilibre, malgré un contexte de forte croissance des besoins et de stagnation des revenus. Ce budget est marqué de plusieurs points forts, qui sont autant de défis à relever, concernant entre autres la tarification, l'engagement client et l'équité dans la répartition des sources de financement.

### Une hausse des tarifs limitée à l'inflation

Tout d'abord, une bonne nouvelle : en 2010, l'Agence limite à l'inflation la hausse de tarifs, soit 1,75 % de plus qu'en 2009. Envoyée en consultation aux partenaires de la région en août 2009, la grille tarifaire s'arrime à l'objectif du gouvernement du Québec d'augmenter de 8 % l'achalandage de l'ensemble du réseau de transport collectif métropolitain sur un horizon de cinq ans. Notons que, dans le même temps, les recettes découlant des remises gouvernementales sur l'immatriculation et sur l'essence croissent à un niveau inférieur à celui de l'inflation. C'est pourquoi l'Agence réitère au gouvernement sa demande d'indexer ses sources de financement qui n'ont pas évolué depuis leur instauration, en 1992 pour l'immatriculation, et depuis 1996 pour la taxe sur l'essence.

### Une meilleure équité dans la répartition des ressources

Dans ce contexte de financement restreint, l'Agence cherche à établir une meilleure équité dans l'usage des sources de financement redistribuées aux organismes de transport. Il est important de rappeler que, pour le financement direct de ses activités, l'AMT utilise environ le tiers des sources dédiées en provenance des automobilistes, les deux tiers restants étant utilisés en soutien au réseau de métro de la Société de transport de Montréal (STM) et aux différents services d'autobus à vocation métropolitaine. L'Agence propose que ces aides soient partagées de façon plus équitable, soit au prorata des aides versées dans chacun de ses programmes d'encouragement.

L'Agence introduit aussi une mesure de soutien au pétrole qui s'ajoute aux aides métropolitaines déjà en vigueur, et réussit le tour de force de maintenir sa contribution à ces aides au même niveau que celle budgétée en 2009.

Par ailleurs, pour refléter une meilleure équité financière entre tous ses partenaires, l'Agence harmonise chacun de leur taux de contribution pour l'utilisation des infrastructures directement liées à leurs activités, y compris les stationnements incitatifs. Ce principe s'uniformise par l'implantation d'un taux de contribution équivalent pour les trains et les équipements métropolitains, soit 40 % des frais d'exploitation.

### Un engagement client ferme et assumé

La qualité du service offert à sa clientèle représente pour l'AMT un engagement incontournable. Au regard de la crise de fiabilité vécue l'hiver dernier sur son réseau de trains de banlieue, l'AMT a investi, avec l'aide du gouvernement, les sommes nécessaires pour l'amélioration des services et le maintien du patrimoine.

Les bonnes nouvelles sont aussi nombreuses pour l'avenir du train de banlieue : outre le maintien de la gratuité aux enfants de moins de 12 ans accompagnés d'un adulte, sur l'ensemble de son réseau ferroviaire, citons le déploiement, dès la fin 2009, de voitures à deux étages commandées en 2007 auprès de Bombardier, la mise à niveau, à partir du printemps 2010, de tout son système de communication, et l'investissement de plus de 200,0 M\$ consentis en 2009 par le gouvernement du Québec pour l'amélioration des infrastructures nécessaires dans le réseau ferroviaire.

### Une réforme comptable incontournable

Un mot aussi sur une réforme comptable, qui coïncide avec l'arrivée du Vérificateur général du Québec, qui nous a conduits à redéfinir le cadre comptable régissant nos résultats financiers. C'est en s'appuyant sur ces nouvelles références que l'Agence sera amenée à préciser, au cours des prochains mois, le choix de son référentiel comptable. Ces orientations auront une influence directe sur son équilibre budgétaire, que l'on pense aux règles d'amortissement, à l'évaluation de ses placements ou à sa politique de capitalisation. Tous ces dossiers devront être arrimés à la décision des plus attendue du contrôleur des finances quant aux règles du jeu à établir. Dans l'attente d'une telle décision, l'Agence continue de mettre tout en œuvre pour protéger les aides métropolitaines qu'elle verse à ses partenaires.

Nous prenons aujourd'hui l'engagement ferme que toutes les actions planifiées en 2010 par l'AMT et son équipe auront comme valeurs communes les principes de rigueur, de modernité et d'engagement client.

# Budget d'exploitation 2010

## EN BREF

### BUDGET 2010

Budget d'exploitation en équilibre, totalisant 225,8 M\$, en hausse de 2,9 % par rapport à la prévision 2009 et de 1,9 % par rapport au budget 2009.

### ACHALANDAGE

Croissance de l'achalandage des services métropolitains de transport collectif, avec une hausse estimée à 0,5 % par rapport à 2009.

### TARIFICATION

Indexation des tarifs métropolitains qui reflète l'inflation, soit une hausse de 1,75 %.

Maintien de la gratuité offerte aux enfants de moins de douze ans, accompagnés d'un adulte, voyageant sur le réseau de trains de banlieue.

### RECETTES TRAM

Vente de titres métropolitains TRAM en hausse de 6 % par rapport à la prévision 2009, devant générer des recettes redistribuées aux organismes de transport collectif, dont l'AMT.

### SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

Distribution par l'AMT de plus de 106,9 M\$ en soutien direct aux organismes de transport collectif, en hausse de 1,5 % par rapport au budget 2009, soit notamment :

- 40,7 M\$ d'aide métropolitaine pour le réseau de métro ;
- 10,3 M\$ d'aide métropolitaine pour les autobus ;
- 9,1 M\$ d'aide aux tarifs réduit et étudiant ;
- 9,0 M\$ d'aide à l'intégration tarifaire ;
- 1,6 M\$ d'aide au transport adapté ;
- 1,6 M\$ de mesures de soutien au plan pétrole.

### TRAINS DE BANLIEUE

Maintien de la plupart des départs ajoutés en 2009 et création d'une mesure de soutien pour les municipalités profitant de ces ajouts de service afin de leur permettre de financer une partie des coûts associés à ces nouveaux départs. Amélioration de services financée par le MTQ à hauteur de 50 % des coûts de cet ajout de service, soit 7,3 M\$.

Budget consacré à l'exploitation des lignes de trains intégrant les coûts supplémentaires reliés à la stabilisation du service afin d'éviter une nouvelle crise de fiabilité au cours de l'hiver 2010.

Objectif d'achalandage : 15,3 millions. Ratio d'autofinancement : 48,3 %.

### AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

Poursuite de la croissance de l'Express Chevrier, avec l'ajout de nouveaux départs, conséquence directe de la croissance de l'achalandage observée sur cet axe métropolitain important.

Objectif d'achalandage : hausse de 5 % par rapport à la prévision 2009. Ratio d'autofinancement : 58,3 %.

### ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Taux de facturation haussé à 40 % des coûts réels aux organismes de transport pour l'utilisation des équipements métropolitains (terminus, voies réservées, billetteries et stationnements incitatifs), ce qui représente un montant de 6,8 M\$ sur les coûts d'exploitation et de gestion de 17,0 M\$. Mesure de redistribution des coûts dans une proportion équivalente à ceux du réseau de trains de banlieue.

### TRANSPORT ADAPTÉ

Aide financière de 1,6 M\$ versée par l'AMT aux services de transport adapté, à la suite de la réforme effectuée en collaboration avec le Ministère des Transports du Québec. La contribution nette de l'AMT est de 30 % supérieure à celle de 2009.

## SYNTHÈSE DE LA PERFORMANCE

TABLEAU 1  
Indicateurs de la performance

| (en milliers \$)   | BUDGET 2010 | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009 |
|--|-------------|----------------|-------------|
| <b>VARIATION DE L'ACHALANDAGE</b>                          |             |                |             |
| Trains de banlieue   | 0,5%        | -3,2%          | 7,2%        |
| Autobus express métropolitains                             | -11,7%      | +2,7%          | 14,9%       |
| <b>VARIATION DES VENTES DE TITRES MÉTROPOLITAINS</b>       |             |                |             |
| TRAM 1   | 8,4%        | +14,8%         | 1,4%        |
| TRAM 2   | -2,1%       | -3,6%          | -0,4%       |
| TRAM 3   | 2,8%        | +4,9%          | 2,1%        |
| TRAM 4 à 8   | 2,8%        | +4,8%          | 4,2%        |
| <b>TOTAL</b>   | <b>2,5%</b> | <b>4,3%</b>    | <b>1,0%</b> |
| <b>UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS</b>           |             |                |             |
| Trains de banlieue   | 82%         | 80%            | 80%         |
| Équipements métropolitains                                 | 81%         | 80%            | 78%         |
| <b>INDICATEURS FINANCIERS</b>                              |             |                |             |
| Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue         | 40,6%       | 42,0%          | 52,9%       |
| Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains | 53,4%       | 59,1%          | 46,0%       |
| Coût par passager/kilomètre trains de banlieue             | 0,37 \$     | 0,36 \$        | 0,32 \$     |
| Coût par passager/kilomètre autobus express métropolitains | 0,38 \$     | 0,36 \$        | 0,36 \$     |
| Obtention de revenus de sources commerciales et autres     | 1,0 M\$     | 1,8M\$         | 1,3 M\$     |
| <b>INDICATEURS ADMINISTRATIFS</b>                          |             |                |             |
| Taux de ponctualité globale des trains de banlieue         | 96%         | 96%            | 98%         |

# 1. BUDGET D'EXPLOITATION

Le budget d'exploitation de l'AMT, en équilibre, totalise 225,8 M\$ en 2010, soit une hausse de 2,9 % par rapport à la prévision 2009 et de 1,9 % par rapport au budget 2009. Cette hausse tient compte notamment de l'ajout d'une mesure de soutien aux municipalités dans le cadre du plan pétrole, des indexations de différents contrats selon l'indice des prix à la consommation (IPC), de la provision d'augmentation des coûts des biens et services pour 2010. En 2010, la priorité est accordée à l'atteinte d'un meilleur taux de ponctualité sur le réseau de trains de banlieue grâce à des investissements pour stabiliser ses équipements, améliorer ses services et maintenir son patrimoine.

TABLEAU 2  
Budget d'exploitation 2010

| (en milliers \$)                                     | BUDGET 2010    |               | PRÉVISION 2009 |                | BUDGET 2009   |                | ÉCART B2010-P2009 |               | ÉCART B2010-B2009 |  |
|--|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|----------------|-------------------|---------------|-------------------|--|
| <b>REVENUS</b>                                       |                |               |                |                |               |                |                   |               |                   |  |
| <b>Sources gouvernementales dédiées</b>              |                |               |                |                |               |                |                   |               |                   |  |
| Droit sur l'immatriculation                          | 55 415         | 24,5%         | 54 065         | 53 530         | 1 350         | +2,5%          | 1 885             | 3,5%          |                   |  |
| Taxe sur l'essence                                   | 52 579         | 23,3%         | 51 258         | 52 843         | 1 321         | +2,6%          | (264)             | -0,5%         |                   |  |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                                    | <b>107 994</b> | <b>47,8%</b>  | <b>105 323</b> | <b>106 373</b> | <b>2 671</b>  | <b>2,5%</b>    | <b>1 621</b>      | <b>1,5%</b>   |                   |  |
| <b>Revenus des trains de banlieue</b>                |                |               |                |                |               |                |                   |               |                   |  |
| Recettes usagers et aides                            | 49 905         | 22,1%         | 46 546         | 51 981         | 3 359         | +7,2%          | (2 076)           | -4,0%         |                   |  |
| Contributions municipales nettes                     | 47 120         | 20,9%         | 44 421         | 44 171         | 2 699         | +6,1%          | 2 949             | +6,7%         |                   |  |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                                    | <b>97 025</b>  | <b>43,0%</b>  | <b>90 967</b>  | <b>96 152</b>  | <b>6 058</b>  | <b>6,7%</b>    | <b>873</b>        | <b>0,9%</b>   |                   |  |
| <b>Revenus des autobus express métropolitains</b>    |                |               |                |                |               |                |                   |               |                   |  |
| Recettes usagers et aides                            | 3 227          | 1,4%          | 3 437          | 3 246          | (210)         | -6,1%          | (19)              | -0,6%         |                   |  |
| Contributions municipales nettes                     | 601            | 0,3%          | 321            | 499            | 280           | +87,2%         | 102               | +20,4%        |                   |  |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                                    | <b>3 828</b>   | <b>1,7%</b>   | <b>3 758</b>   | <b>3 745</b>   | <b>70</b>     | <b>1,9%</b>    | <b>83</b>         | <b>2,2%</b>   |                   |  |
| Subvention du gouvernement – PAGASTC - MTQ           | 7 494          | 3,3%          | 7 087          | 8 848          | 407           | +5,7%          | (1 354)           | -15,3%        |                   |  |
| Contribution gouvernementale                         | 1 672          | 0,7%          | 1 805          | -              | (133)         | -7,4%          | 1 672             |               |                   |  |
| <b>Autres</b>  |                |               |                |                |               |                |                   |               |                   |  |
| MTQ - Mesures de mitigation pont Galipeault          | -              | 0,0%          | -              | 216            | -             |                | (216)             | -100,0%       |                   |  |
| Programme d'aide – Transport adapté *                | -              | 0,0%          | 780            | 780            | (780)         | -100,0%        | (780)             | -100,0%       |                   |  |
| Facturation équipements métropolitains               | 6 814          | 3,0%          | 3 441          | 3 766          | 3 373         | +98,0%         | 3 048             | +80,9%        |                   |  |
| Enquête Origine-Destination                          | -              | 0,0%          | -              | 458            | -             |                | (458)             |               |                   |  |
| Autres revenus                                       | 1 000          | 0,4%          | 1 644          | 1 386          | (644)         | -39,2%         | (386)             | -27,8%        |                   |  |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                                    | <b>7 814</b>   | <b>3,5%</b>   | <b>5 865</b>   | <b>6 606</b>   | <b>1 949</b>  | <b>33,2%</b>   | <b>1 208</b>      | <b>18,3%</b>  |                   |  |
| <b>TOTAL</b>   | <b>225 827</b> | <b>100,0%</b> | <b>214 805</b> | <b>221 724</b> | <b>11 022</b> | <b>5,1%</b>    | <b>4 103</b>      | <b>1,9%</b>   |                   |  |
| <b>DÉPENSES</b>                                      |                |               |                |                |               |                |                   |               |                   |  |
| <b>Subventions</b>                                   |                |               |                |                |               |                |                   |               |                   |  |
| Aide métropolitaine et dépenses afférentes           | 52 112         | 23,1%         | 57 341         | 57 342         | (5 229)       | -9,1%          | (5 230)           | -9,1%         |                   |  |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant                   | 9 052          | 4,0%          | 8 528          | 8 528          | 524           | +6,1%          | 524               | +6,1%         |                   |  |
| Aide à l'intégration tarifaire                       | 9 033          | 4,0%          | 4 327          | 4 327          | 4 706         | +108,8%        | 4 706             | +108,8%       |                   |  |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                                    | <b>70 197</b>  | <b>31,1%</b>  | <b>70 196</b>  | <b>70 197</b>  | <b>1</b>      | <b>0,0%</b>    | <b>0</b>          | <b>0,0%</b>   |                   |  |
| Mesure de soutien au plan pétrole                    | 1 576          | 0,7%          | 1 805          | -              | (229)         |                | 1 576             |               |                   |  |
| <b>Trains de banlieue</b>                            |                |               |                |                |               |                |                   |               |                   |  |
| Trains de banlieue                                   | 103 218        | 45,7%         | 98 218         | 95 103         | 5 000         | +5,1%          | 8 115             | +8,5%         |                   |  |
| Trains de banlieue – Nouveaux services               | 14 582         | 6,5%          | 13 468         | 16 239         | 1 114         | +8,3%          | (1 657)           | -10,2%        |                   |  |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                                    | <b>117 800</b> | <b>52,2%</b>  | <b>111 686</b> | <b>111 342</b> | <b>6 114</b>  | <b>5,5%</b>    | <b>6 458</b>      | <b>5,8%</b>   |                   |  |
| Équipements métropolitains                           | 17 036         | 7,5%          | 15 800         | 17 300         | 1 236         | +7,8%          | (264)             | -1,5%         |                   |  |
| Transport adapté *                                   | 1 591          | 0,7%          | 2 000          | 2 000          | (409)         | -20,5%         | (409)             | -20,5%        |                   |  |
| <b>Autres</b>  |                |               |                |                |               |                |                   |               |                   |  |
| Soutien au développement                             | 2 750          | 1,2%          | 3 000          | 3 000          | (250)         | -8,3%          | (250)             | -8,3%         |                   |  |
| Enquête Origine-Destination                          | -              | 0,0%          | -              | 1 159          | -             |                | (1 159)           |               |                   |  |
| Dépenses de fonctionnement – AMT                     | 7 652          | 3,4%          | 7 781          | 7 781          | (129)         | -1,7%          | (129)             | -1,7%         |                   |  |
| Réserve pour éventualités                            | -              | 0,0%          | 1 132          | 1 000          | (1 132)       |                | (1 000)           | -100,0%       |                   |  |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                                    | <b>12 573</b>  | <b>5,6%</b>   | <b>13 096</b>  | <b>15 040</b>  | <b>(523)</b>  | <b>-4,0%</b>   | <b>(2 467)</b>    | <b>-16,4%</b> |                   |  |
| <b>TOTAL</b>   | <b>225 827</b> | <b>100,0%</b> | <b>219 444</b> | <b>221 724</b> | <b>6 383</b>  | <b>2,9%</b>    | <b>4 103</b>      | <b>1,9%</b>   |                   |  |
| <b>Résultat net de l'exercice</b>                    | <b>-</b>       | <b>0,0%</b>   | <b>(4 639)</b> | <b>-</b>       | <b>4 639</b>  |                | <b>-</b>          |               |                   |  |
| Surplus (déficit) non affecté au début de l'exercice |                | 0,0%          |                |                | (2 727)       |                | 2 727             |               |                   |  |
| Affectation du surplus affecté                       |                | 0,0%          |                |                | 2 727         |                | (2 727)           |               |                   |  |
| <b>Surplus non affecté à la fin de l'exercice</b>    | <b>-</b>       | <b>0,0%</b>   | <b>(4 639)</b> | <b>-</b>       | <b>4 639</b>  | <b>-100,0%</b> | <b>-</b>          |               |                   |  |

La contribution nette de l'AMT pour le programme d'aide au transport adapté augmente de 30 % en 2010 par rapport à 2009 (voir page 33)

Note : Afin de refléter les nouvelles normes de présentation des états financiers de l'AMT, le partage des recettes métropolitaines n'est plus inclus dans le tableau 2 du budget. On peut cependant retrouver l'information à ce sujet à la page 17.

## 1.1. SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES

Pour assurer une partie du financement de ses activités, l'AMT reçoit une part de la contribution des automobilistes au transport en commun par le biais des droits d'immatriculation et de la taxe sur l'essence, soit un tiers des sommes perçues. Ces recettes, qui ne sont pas indexées, croissent à un niveau inférieur à celui de l'inflation.

### 1.1.1. Revenus perçus

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec des droits d'immatriculation de 30 \$. Ces revenus, estimés à 54,1 M\$ en 2009, passent à 55,4 M\$ en 2010, soit une hausse de 2,5 % par rapport à la prévision 2009.

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec une taxe de 0,015 \$. Ces revenus, estimés à 51,3 M\$ en 2009, passent à 52,6 M\$ en 2010, en hausse de 2,6 % par rapport à la prévision 2009.

TABLEAU 3  
Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2009-2010

| (en milliers \$)            | BUDGET 2010    |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009    | ÉCART B2010-P2009 |             | ÉCART B2010-B2009 |             |
|-----------------------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|
| Droit sur l'immatriculation | 55 415         | 51,3%         | 54 065         | 53 530         | 1 350             | +2,5%       | 1 885             | +3,5%       |
| Taxe sur l'essence          | 52 579         | 48,7%         | 51 258         | 52 843         | 1 321             | +2,6%       | (264)             | -0,5%       |
| <b>SOUS-TOTAL</b>           | <b>107 994</b> | <b>100,0%</b> | <b>105 323</b> | <b>106 373</b> | <b>2 671</b>      | <b>2,5%</b> | <b>1 621</b>      | <b>1,5%</b> |
| Frais de gestion SAAQ*      | (1 108)        | -1,0%         | (1 081)        | (1 071)        | (27)              | +2,5%       | (38)              | +3,5%       |
| <b>TOTAL</b>                | <b>106 886</b> | <b>99,0%</b>  | <b>104 242</b> | <b>105 302</b> | <b>2 644</b>      | <b>2,5%</b> | <b>1 583</b>      | <b>1,5%</b> |

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

### 1.1.2. Utilisation prévue

Pour le financement direct de ses activités, l'AMT utilise environ le tiers des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes, soit :

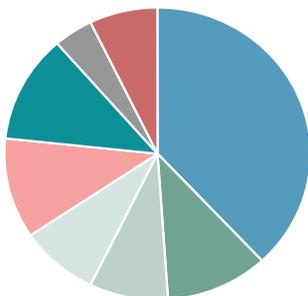
- 12 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des cinq lignes du réseau de trains de banlieue ;
- 12 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des équipements et des express métropolitains ;
- 11 % pour la promotion du transport collectif, le soutien au développement et les frais de fonctionnement.

Le solde des sources dédiées en provenance des automobilistes, soit 66 % de celles-ci, est utilisé en soutien au réseau de métro de la STM et aux différents services d'autobus à vocation métropolitaine :

- 38 % pour le réseau de métro ;
- 28 % pour les services d'autobus à vocation métropolitaine.

L'AMT versera 70,2 M\$ en 2010 en soutien direct aux organismes de transport collectif de la région métropolitaine, soit un montant équivalent à celui du budget 2009. La répartition de la distribution des sources gouvernementales dédiées se détaille comme suit :

FIGURE 1  
Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2010



|   |        |        |
|---|--------|--------|
| ● Subvention à l'exploitation pour le réseau de métro STM           | 40 690 | 38,07% |
| ● Subvention à l'exploitation pour les différents réseaux d'autobus |        |        |
| ● Aide métropolitaine réseaux d'autobus                             | 11 422 | 10,69% |
| ● Aide aux tarifs réduit et étudiant                                | 9 052  | 8,47%  |
| ● Aide à l'intégration tarifaire                                    | 9 033  | 8,45%  |
| ● Réseau de trains de banlieue                                      | 11 812 | 11,05% |
| ● Équipements métropolitains, Express et transport adapté           | 12 835 | 12,01% |
| ● Soutien au développement et mesure de soutien au plan pétrole     | 4 326  | 4,05%  |
| ● Fonctionnement AMT et autres                                      | 7 715  | 7,22%  |

TABLEAU 4  
Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2009-2010

| (en milliers \$)                                   | BUDGET 2010    |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009    | ÉCART B2010-P2009 |              | ÉCART B2010-B2009 |             |
|--|----------------|---------------|----------------|----------------|-------------------|--------------|-------------------|-------------|
| <b>SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES NETTES</b>     |                |               |                |                |                   |              |                   |             |
| Droit sur l'immatriculation                        | 55 415         | 51,8%         | 54 065         | 53 530         | 1 350             | +2,5%        | 1 885             | 3,5%        |
| Taxe sur l'essence                                 | 52 579         | 49,2%         | 51 258         | 52 843         | 1 321             | +2,6%        | (264)             | -0,5%       |
| Frais de gestion SAAQ                              | (1 108)        | -1,0%         | (1 081)        | (1 071)        | (27)              | +2,5%        | (38)              | 3,5%        |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                                  | <b>106 886</b> | <b>100,0%</b> | <b>104 242</b> | <b>105 302</b> | <b>2 644</b>      | <b>2,5%</b>  | <b>1 583</b>      | <b>1,5%</b> |
| <b>SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT</b>     |                |               |                |                |                   |              |                   |             |
| Aide métropolitaine au réseau de métro STM         | 40 690         | 38,0%         | 44 501         | 44 501         | (3 811)           | -8,6%        | (3 811)           | -8,6%       |
| Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes | 11 422         | 10,7%         | 12 840         | 12 841         | (1 418)           | -11,0%       | (1 419)           | -11,0%      |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant                 | 9 052          | 8,4%          | 8 528          | 8 528          | 524               | +6,1%        | 524               | 6,1%        |
| Aide à l'intégration tarifaire                     | 9 033          | 8,4%          | 4 327          | 4 327          | 4 706             | +108,8%      | 4 706             | 108,8%      |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                                  | <b>70 197</b>  | <b>65,5%</b>  | <b>70 196</b>  | <b>70 197</b>  | <b>1</b>          | <b>0,0%</b>  | <b>0</b>          | <b>0,0%</b> |
| <b>AUTRES</b>                                      |                |               |                |                |                   |              |                   |             |
| Déficit trains de banlieue                         | 11 685         | 10,9%         | 12 180         | 7 221          | (495)             | -4,1%        | 4 464             | +61,8%      |
| Déficit équipements métropolitains                 | 10 606         | 9,9%          | 12 359         | 13 534         | (1 753)           | -14,2%       | (2 928)           | -21,6%      |
| Déficit autobus express métropolitains             | 1 022          | 1,0%          | 742            | 919            | 280               | +37,7%       | 103               | +11,2%      |
| Transport adapté                                   | 1 591          | 1,5%          | 1 220          | 1 220          | 371               | +30,4%       | 371               | +30,4%      |
| Soutien au développement                           | 2 750          | 2,6%          | 3 000          | 3 000          | (250)             | -8,3%        | (250)             | -8,3%       |
| Mesure de soutien au plan pétrole                  | 1 576          | 1,5%          | 1 805          | -              | (229)             | +0,0%        | 1 576             | +0,0%       |
| Fonctionnement de l'AMT et autres                  | 7 715          | 7,2%          | 6 239          | 8 211          | 1 476             | +23,7%       | (497)             | -6,0%       |
| Réserve pour éventualités                          | -              | 0,0%          | 1 132          | 1 000          | (1 132)           |              | (1 000)           | -100,0%     |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                                  | <b>36 945</b>  | <b>34,5%</b>  | <b>38 677</b>  | <b>35 105</b>  | <b>(1 732)</b>    | <b>-4,5%</b> | <b>1 840</b>      | <b>5,2%</b> |
| <b>TOTAL</b>                                       | <b>107 143</b> | <b>100,0%</b> | <b>108 873</b> | <b>105 302</b> | <b>(1 730)</b>    | <b>-1,6%</b> | <b>1 840</b>      | <b>1,7%</b> |

### 1.1.3. Évolution depuis 1996

Les sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes ne sont pas indexées. Rappelons que la taxe sur l'essence est fixée à 0,015 \$ / litre depuis 1996 et les droits d'immatriculation des véhicules de promenade à 30 \$ depuis 1992, dates de leur introduction respective.

La croissance des ventes d'essence et du nombre de véhicules immatriculés dans la région métropolitaine génère depuis 2004 une hausse moyenne des revenus de 1 % par année. Le bilan net de l'évolution des sources dédiées en provenance des automobilistes affiche cependant une décroissance moyenne de 0,15 % par année pour cette période, quand cette évolution est exprimée en dollar constant. Des sommes pourtant indispensables puisqu'elles servent, entre autres, à verser des aides aux organismes de transport collectif de la grande région métropolitaine.

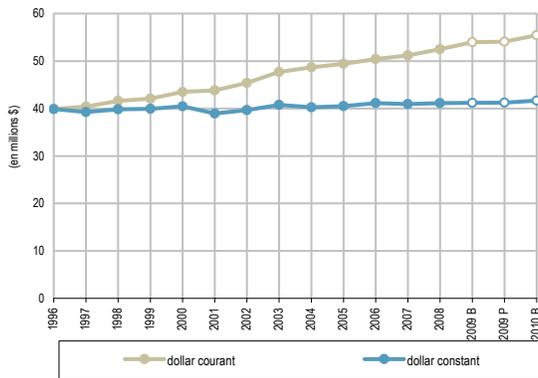
L'indexation de ces sources depuis 1996, permettrait d'augmenter les revenus de 24,9 M\$ en 2010 (TABLEAU 5), et de redistribuer ainsi une somme plus importante à ces organismes.

TABLEAU 5  
Évolution des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 1996-2010

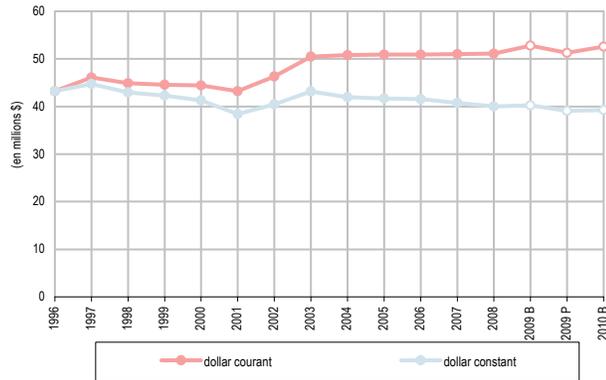
| (en millions \$)                        | 1996        | 1997        | 1998        | 1999        | 2000        | 2001        | 2002        | 2003        | 2004        | 2005        | 2006         | 2007         | 2008         | 2009 B       | 2009 P       | 2010 B       |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES</b> |             |             |             |             |             |             |             |             |             |             |              |              |              |              |              |              |
| Droit sur l'immatriculation             | 39,9        | 40,4        | 41,6        | 42,1        | 43,5        | 43,8        | 45,4        | 47,7        | 48,7        | 49,4        | 50,4         | 51,2         | 52,5         | 53,5         | 54,1         | 55,4         |
| Taxe sur l'essence                      | 43,2        | 46,1        | 44,9        | 44,6        | 44,4        | 43,2        | 46,3        | 50,5        | 50,8        | 50,9        | 50,9         | 51,0         | 51,1         | 52,9         | 51,3         | 52,6         |
| 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)        | (1,1)        | (1,1)        | (1,1)        | (1,1)        |
| <b>TOTAL (dollar courant)</b>           | <b>82,3</b> | <b>85,7</b> | <b>85,7</b> | <b>85,9</b> | <b>87,0</b> | <b>86,1</b> | <b>90,8</b> | <b>97,2</b> | <b>98,5</b> | <b>99,3</b> | <b>100,3</b> | <b>101,2</b> | <b>102,5</b> | <b>105,3</b> | <b>104,2</b> | <b>106,9</b> |
| <b>Taux d'indexation (IPC / IPT)</b>    |             | <b>3,0%</b> | <b>1,5%</b> | <b>1,0%</b> | <b>2,0%</b> | <b>5,0%</b> | <b>2,0%</b> | <b>2,5%</b> | <b>4,0%</b> | <b>1,0%</b> | <b>0,5%</b>  | <b>2,6%</b>  | <b>2,6%</b>  | <b>3,5%</b>  | <b>3,5%</b>  | <b>1,8%</b>  |
| Droit sur l'immatriculation             | 39,9        | 39,2        | 39,8        | 39,9        | 40,5        | 38,9        | 39,7        | 40,8        | 40,2        | 40,5        | 41,1         | 40,9         | 41,1         | 40,8         | 41,2         | 41,7         |
| Taxe sur l'essence                      | 43,2        | 44,8        | 43,0        | 42,3        | 41,3        | 38,4        | 40,4        | 43,2        | 42,0        | 41,7        | 41,6         | 40,8         | 40,0         | 40,3         | 39,1         | 39,3         |
| Facture SAAQ                            | (0,8)       | (0,8)       | (0,8)       | (0,8)       | (0,8)       | (0,8)       | (0,8)       | (0,9)       | (0,8)       | (0,8)       | (0,8)        | (0,8)        | (0,9)        | (0,8)        | (0,8)        | (0,8)        |
| <b>TOTAL (dollar constant)</b>          | <b>82,3</b> | <b>83,2</b> | <b>82,0</b> | <b>81,4</b> | <b>80,9</b> | <b>76,5</b> | <b>79,3</b> | <b>83,1</b> | <b>81,4</b> | <b>81,4</b> | <b>81,9</b>  | <b>80,9</b>  | <b>81,9</b>  | <b>81,9</b>  | <b>79,9</b>  | <b>82,0</b>  |
| Diminution annuelle indexée             | 0,0         | 2,5         | 3,7         | 4,5         | 6,1         | 9,6         | 11,5        | 14,1        | 17,1        | 17,9        | 18,4         | 20,3         | 20,6         | 23,4         | 24,3         | 24,9         |

**FIGURE 2**  
**Évolution des sources gouvernementales dédiées – 1996-2010**

DROITS D'IMMATRICULATION (30,0 \$ – véhicules de promenade)



TAXE SUR L'ESSENCE (0,015 \$/litre)



De 1996 à 2008, les revenus provenant des sources gouvernementales dédiées se sont accrus de 20,2 M\$

Au cours de la même période, l'aide versée aux organismes de transport s'est accru de 19,6 M\$, soit l'essentiel de l'augmentation des sources gouvernementales dédiées.

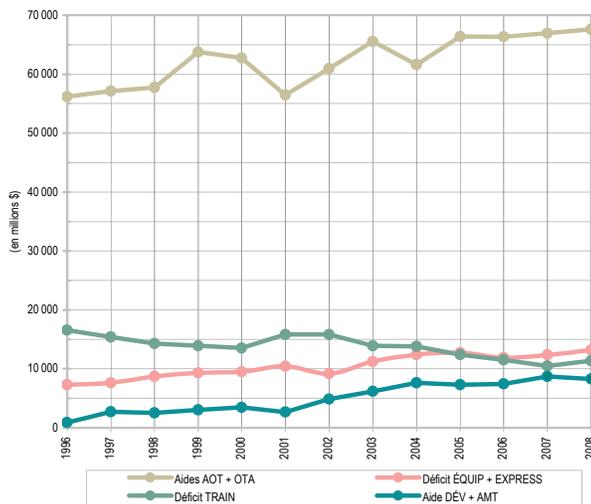
De plus, le déficit résiduel du réseau de trains de banlieue est passé de 16,6 M\$ à 11,4 M\$, diminuant ainsi de 5,2 M\$ la contribution des automobilistes accordée à ce réseau. La part accordée aux équipements et express métropolitains s'est, quant à elle, accrue de 5,9 M\$.

En proportion, la part accordée au train est passée de 19 % en 1997 à 13 % en 2008, alors que celle accordée aux équipements et express métropolitains est passée de 9 % à 13 %, et celle accordée au métro et aux services d'autobus à vocation métropolitaine de 69 % à 67 %.

Rappelons que le conseil d'administration de l'AMT est en attente de la réforme sur le financement qui permettra de dé plafonner les aides et le soutien aux AOT.

**FIGURE 3**  
**Évolution de l'utilisation des sources gouvernementales dédiées – 1996-2010**

SOURCES GOUVERNEMENTALES



## 2. SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN

En 2010, l'AMT et les organismes de transport de la région métropolitaine vont déployer des programmes de fidélisation aux titres métropolitains, avec des campagnes de sollicitation offrant le programme du 12<sup>e</sup> titre gratuit aux abonnés OPUS. De plus, il est prévu de lancer l'OPUS personnalisée, qui permettra aux détenteurs de titres à tarif ordinaire de sécuriser leur carte : en personnalisant leur carte, ils pourront reconstituer leur portefeuille de titres dans l'éventualité d'une perte ou d'un vol.

### 2.1. TARIFICATION MÉTROPOLITAINE (TRAM)

La tarification métropolitaine comprend les titres TRAM, qui donnent accès aux réseaux de trains de banlieue, d'autobus et de métro de la région métropolitaine de Montréal.

#### 2.1.1. Indexation des tarifs TRAM

Les tarifs des titres de transport mensuels TRAM pour 2010 font l'objet d'une indexation moyenne de 1,75 % pour refléter l'inflation. Cette démarche s'arrime à l'objectif du gouvernement du Québec d'augmenter de 8 % l'achalandage de l'ensemble du réseau de transport collectif sur un horizon de cinq ans.

TABLEAU 6  
Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2010 et comparaison avec les tarifs 2009

| ZONE                           | TITRE  | HAUSSE | ORD. 2010 | ORD. 2009 | ÉTUDIANT 2010 | ÉTUDIANT 2009 | RÉD. 2010 | RÉD. 2009 |
|--------------------------------|--------|--------|-----------|-----------|---------------|---------------|-----------|-----------|
| MENSUELS MÉTROPOLITAINS (TRAM) |        |        |           |           |               |               |           |           |
| 1                              | TRAM 1 | 1,75%  | 81,00 \$  | 79,50 \$  | 65,00 \$      | 63,50 \$      | 48,50 \$  | 47,50 \$  |
| 2                              | TRAM 2 | 1,75%  | 94,50 \$  | 93,00 \$  | 75,50 \$      | 74,50 \$      | 56,50 \$  | 56,00 \$  |
| 3                              | TRAM 3 | 1,75%  | 111,00 \$ | 109,00 \$ | 89,00 \$      | 87,00 \$      | 66,50 \$  | 65,50 \$  |
| 4                              | TRAM 4 | 1,75%  | 121,00 \$ | 119,00 \$ | 97,00 \$      | 95,00 \$      | 72,50 \$  | 71,50 \$  |
| 5                              | TRAM 5 | 1,75%  | 140,00 \$ | 138,00 \$ | 112,00 \$     | 110,00 \$     | 84,00 \$  | 83,00 \$  |
| 6                              | TRAM 6 | 1,75%  | 168,00 \$ | 165,00 \$ | 134,00 \$     | 132,00 \$     | 101,00 \$ | 99,00 \$  |
| 7                              | TRAM 7 | 1,75%  | 194,00 \$ | 191,00 \$ | 155,00 \$     | 153,00 \$     | 116,00 \$ | 115,00 \$ |
| 8                              | TRAM 8 | 1,75%  | 222,00 \$ | 218,00 \$ | 178,00 \$     | 174,00 \$     | 133,00 \$ | 131,00 \$ |

#### 2.1.2. Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM

Les conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant sont maintenues en 2010. Ces conditions prévoient un rabais tarifaire de 40 % pour les enfants de 6 à 11 ans, pour les étudiants de 12 à 17 ans ainsi que pour les personnes de 65 ans et plus. Un rabais tarifaire de 20 % est aussi offert aux étudiants de 18 à 25 ans. Une carte OPUS avec photo est obligatoire pour se prévaloir de ces rabais.

TABLEAU 7  
Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant

|                               | ÉTUDIANT    | RÉDUIT                     |
|-------------------------------|-------------|----------------------------|
| Admissibilité                 | 18 à 25 ans | 6 à 17 ans, 65 ans et plus |
| Rabais sur le tarif ordinaire | 20%         | 40%                        |

#### 2.1.3. Zones tarifaires métropolitaines

Avec l'introduction du système OPUS, et dans le souci d'une meilleure équité, les zones tarifaires locales et métropolitaines en vigueur dans la région ont fait l'objet d'une révision en 2008 et 2009. Ces travaux étant achevés, aucun ajustement n'est apporté aux zones tarifaires métropolitaines en 2010.

## 2.2. TARIFICATION DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Outre les titres métropolitains TRAM, la grille tarifaire du réseau de trains de banlieue comprend les titres TRAIN, exclusifs à ce réseau.

### 2.2.1. Indexation des tarifs TRAIN

L'indexation des tarifs des titres TRAIN s'arrime à celle des tarifs des titres TRAM, soit une hausse moyenne de 1,75 %.

TABLEAU 8  
Tarifs des titres mensuels TRAIN pour 2010 et comparaison avec les tarifs 2009

| ZONE            | TITRE   | HAUSSE | ORD. 2010 | ORD. 2009 | ÉTUDIANT 2010 | ÉTUDIANT 2009 | RÉD. 2010 | RÉD. 2009 |
|-----------------|---------|--------|-----------|-----------|---------------|---------------|-----------|-----------|
| MENSUELS TRAINS |         |        |           |           |               |               |           |           |
| 4               | TRAIN 4 | 1,75%  | 111,00 \$ | 109,00 \$ | 89,00 \$      | 87,00 \$      | 66,50 \$  | 65,50 \$  |
| 5               | TRAIN 5 | 1,75%  | 119,00 \$ | 117,00 \$ | 95,00 \$      | 93,50 \$      | 71,50 \$  | 70,00 \$  |
| 6               | TRAIN 6 | 1,75%  | 143,00 \$ | 140,00 \$ | 114,00 \$     | 112,00 \$     | 86,00 \$  | 84,00 \$  |
| 7               | TRAIN 7 | 1,75%  | 165,00 \$ | 162,00 \$ | 132,00 \$     | 130,00 \$     | 99,00 \$  | 97,00 \$  |

### 2.2.2. Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN

Les zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant applicables aux titres TRAIN s'arriment à celles des titres intégrés TRAM et demeurent inchangées en 2010.

### 2.2.3. Accès gratuit au réseau de trains de banlieue

L'AMT a introduit en 2009, sous forme de promotion, la gratuité d'accès au réseau de trains de banlieue pour les enfants de 6 à 11 ans accompagnés d'un adulte. Cette nouvelle promotion tarifaire vise à favoriser l'adoption par les familles de modes de transport durable. En 2010, l'Agence rend cette mesure permanente.

## 2.3. TARIFICATION DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

La grille tarifaire des autobus express métropolitains comprend les titres métropolitains TRAM. Pour l'Express Chevrier, cette grille intègre aussi les titres unitaires et mensuels du Réseau de transport de Longueuil (RTL).

## 2.4. RECETTES MÉTROPOLITAINES DES TITRES TRAM

### 2.4.1. Prévisions 2009-2010

Les recettes métropolitaines correspondent aux ventes de titres mensuels TRAM de l'AMT, des titres qui peuvent être utilisés sur tous les réseaux de transport collectif de la région.

Pour les cinq premiers mois de 2009, les ventes de titres TRAM se sont accrues de 2, % par rapport à la même période en 2008. La prévision 2009 est ajustée à 118,2 M\$, en considérant les ventes réelles des premiers mois de l'année 2009. De ce montant, 86,9 M\$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 30,3 M\$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,0 M\$ aux recettes des autobus express métropolitains.

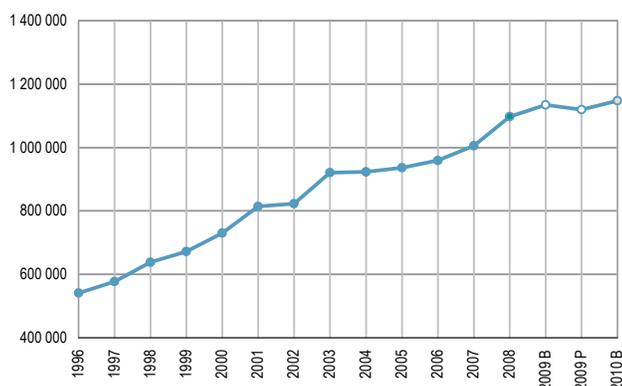
Pour 2010, les recettes métropolitaines totales sont évaluées à 123,1 M\$, soit une hausse de 3,2 % par rapport au budget de 2009, et une hausse de 4,2 % par rapport à la prévision 2009. De ce montant, 91,1 M\$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 31,1 M\$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,0 M\$ aux recettes des autobus express métropolitains.

TABLEAU 9  
Évolution des recettes métropolitaines – 1996-2010

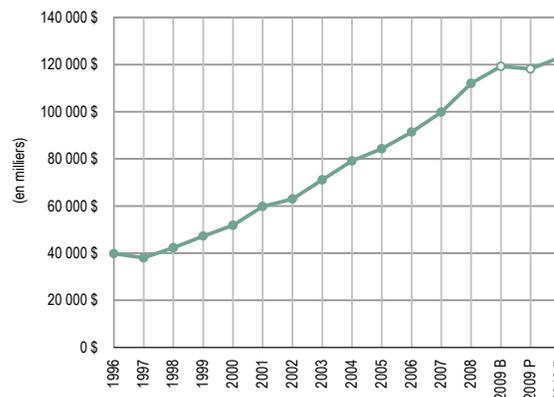
| TITRES MENSUELS TRAM      | 1996      | 1997      | 1998      | 1999      | 2000      | 2001      | 2002      | 2003      | 2004      | 2005      | 2006      | 2007      | 2008       | 2009 B     | 2009 P     | 2010 B     |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|
| Ventes                    | 541 288   | 577 107   | 638 382   | 672 562   | 730 115   | 814 016   | 823 299   | 920 969   | 923 509   | 936 278   | 959 480   | 1 005 561 | 1 097 553  | 1 134 266  | 1 119 498  | 1 147 452  |
| Recettes (en milliers \$) | 39 800 \$ | 38 000 \$ | 42 300 \$ | 47 206 \$ | 51 771 \$ | 59 754 \$ | 62 930 \$ | 71 074 \$ | 79 081 \$ | 84 302 \$ | 91 372 \$ | 99 846 \$ | 112 001 \$ | 119 215 \$ | 118 157 \$ | 123 086 \$ |

FIGURE 4  
Évolution des recettes métropolitaines – 1996-2010

VENTES DE TITRES MENSUELS



RECETTES MÉTROPOLITAINES



### 2.4.2. Méthode de partage des recettes métropolitaines

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

- un premier montant, indexé en 2010 à 20,50 \$ 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).

Le montant à répartir correspond aux recettes tarifaires métropolitaines desquelles sont déduits les frais de commission accordés aux agences pour la vente de titres (1 % pour les titres des zones 1, 2 et 3, le taux réel de commission payée sans excéder 3 % pour les titres des zones 4 à 8) ainsi que les frais de sondage, d'impression et de distribution des titres.

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 :

- les titres métropolitains utilisés dans et 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 ;
- les titres métropolitains utilisés par les usagers des services de transport adapté : l'organisme qui vend le titre conserve la recette tarifaire ;
- les titres métropolitains utilisés comme titres locaux pour lesquels la grille tarifaire de l'organisme de transport ne prévoit aucun titre local concurrent et pour lesquels les sondages révèlent l'usage d'un seul réseau local par les usagers : l'organisme responsable du réseau emprunté localement conserve la recette tarifaire.

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.

En 2010, les données de l'enquête sur l'usage des titres 2007 seront utilisées pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

**TABLEAU 10**  
**Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2009-2010**

| (en milliers \$)                    | BUDGET 2010    |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009    | ÉCART B2010 - P2009 |              | ÉCART B2010 - B2009 |              |
|-------------------------------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|
| <b>RECETTES MÉTROPOLITAINES AOT</b> |                |               |                |                |                     |              |                     |              |
| STM                                 | 45 331         | 36,8%         | 43 166         | 42 271         | 2 166               | +5,0%        | 3 060               | +7,2%        |
| RTL                                 | 18 792         | 15,3%         | 17 765         | 17 794         | 1 027               | +5,8%        | 998                 | +5,6%        |
| STL                                 | 10 620         | 8,6%          | 10 029         | 9 899          | 591                 | +5,9%        | 721                 | +7,3%        |
| CIT Laurentides                     | 1 374          | 1,1%          | 1 353          | 1 474          | 21                  | +1,5%        | (100)               | -6,8%        |
| CRT Lanaudière                      | 3 683          | 3,0%          | 3 612          | 3 626          | 71                  | +2,0%        | 57                  | +1,6%        |
| CIT La Presqu'île                   | 529            | 0,4%          | 518            | 112            | 11                  | +2,2%        | 417                 | -            |
| CIT de Sorel-Varennes               | 2 226          | 1,8%          | 2 139          | 2 279          | 87                  | +4,0%        | (53)                | -2,3%        |
| OMIT Sainte-Julie                   | 1 030          | 0,8%          | 1 007          | 978            | 24                  | +2,4%        | 52                  | +5,4%        |
| CIT de la Vallée du Richelieu       | 2 095          | 1,7%          | 2 055          | 2 029          | 40                  | +1,9%        | 66                  | +3,3%        |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan      | 1 187          | 1,0%          | 1 160          | 1 180          | 27                  | +2,3%        | 7                   | +0,6%        |
| CIT Le Richelain                    | 1 095          | 0,9%          | 1 034          | 1 117          | 61                  | +5,9%        | (22)                | -1,9%        |
| CIT Roussillon                      | 751            | 0,6%          | 733            | 713            | 18                  | +2,4%        | 38                  | +5,3%        |
| CIT du Haut-Saint-Laurent           | 396            | 0,3%          | 388            | 261            | 8                   | +2,1%        | 135                 | +51,8%       |
| CIT du Sud-Ouest                    | 1 953          | 1,6%          | 1 901          | 1 824          | 51                  | +2,7%        | 129                 | +7,0%        |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                   | <b>91 062</b>  | <b>74,0%</b>  | <b>86 860</b>  | <b>85 557</b>  | <b>4 202</b>        | <b>+4,8%</b> | <b>5 505</b>        | <b>+6,4%</b> |
| <b>RECETTES MÉTROPOLITAINES AMT</b> |                |               |                |                |                     |              |                     |              |
| Trains de banlieue                  | 31 074         | 25,2%         | 30 275         | 32 866         | 799                 | +2,6%        | (1 792)             | -5,5%        |
| Autobus express métropolitains      | 950            | 0,8%          | 1 022          | 792            | (72)                | -7,0%        | 158                 | +20,0%       |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                   | <b>32 024</b>  | <b>26,0%</b>  | <b>31 297</b>  | <b>33 658</b>  | <b>727</b>          | <b>+2,3%</b> | <b>-1 634</b>       | <b>-4,9%</b> |
| <b>TOTAL</b>                        | <b>123 086</b> | <b>100,0%</b> | <b>118 157</b> | <b>119 215</b> | <b>4 929</b>        | <b>+4,2%</b> | <b>3 871</b>        | <b>+3,2%</b> |

**TABLEAU 11**  
**Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 1999-2010**

|  | 1999          | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008           | 2009 B         | 2009 P         | 2010 B         |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>RECETTES MÉTROPOLITAINES PAR AOT (milliers de \$)</b> |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                |                |                |                |
| STM  | 17 568        | 18 545        | 20 156        | 20 978        | 23 069        | 24 538        | 25 858        | 27 854        | 33 530        | 39 982         | 42 271         | 43 166         | 45 331         |
| RTL  | 12 058        | 12 738        | 11 831        | 12 181        | 12 524        | 13 901        | 14 406        | 15 151        | 15 844        | 16 987         | 17 794         | 17 765         | 18 792         |
| STL  | 7 012         | 7 282         | 6 650         | 6 865         | 7 130         | 7 429         | 8 214         | 9 222         | 9 339         | 9 999          | 9 899          | 10 029         | 10 620         |
| CIT/CRT/Municipalité                                     | 6 050         | 6 568         | 7 038         | 7 814         | 8 284         | 8 624         | 9 941         | 11 510        | 12 982        | 14 998         | 15 593         | 15 901         | 16 319         |
| AMT  | 4 518         | 6 638         | 14 079        | 15 092        | 20 067        | 24 589        | 25 883        | 27 635        | 28 151        | 30 035         | 33 658         | 31 297         | 32 024         |
| <b>TOTAL</b>   | <b>47 206</b> | <b>51 771</b> | <b>59 754</b> | <b>62 930</b> | <b>71 074</b> | <b>79 081</b> | <b>84 302</b> | <b>91 372</b> | <b>99 846</b> | <b>112 001</b> | <b>119 215</b> | <b>118 157</b> | <b>123 086</b> |

## GRILLE TARIFAIRE 2010 DES TITRES DE TRANSPORT TRAIN ET MÉTROPOLITAIN

| TARIFS (\$)                         | ORDINAIRE   | ÉTUDIANT | RÉDUIT | DEUX-MONTAGNES                     | DORION-RIGAUD                         | BLAINVILLE-ST-JÉRÔME               | MONT-ST-HILAIRE       | DELSON-CANDIAC            |
|-------------------------------------|---|----------|--------|------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|-----------------------|---------------------------|
| <b>Zone 1</b>                       |   |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| Titre mensuel TRAM                  | 81,00   | 65,00    | 48,50  | Gare Centrale                      | Lucien-L'Allier                       | Lucien-L'Allier                    | Gare Centrale         | Lucien-L'Allier           |
| Carnet de 6 billets-TRAM            | 16,00   | -        | 9,50   | Canora                             | Vendôme                               | Vendôme                            |                       | Vendôme                   |
| Billet-TRAM à l'unité               | 4,00  | -        | 2,50   | Mont-Royal<br>Montpellier          | Montréal-Ouest<br>Lachine             | Montréal-Ouest<br>Parc<br>Chabanel |                       | Montréal-Ouest<br>LaSalle |
| <b>Zone 2</b>                       |   |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| Titre mensuel TRAM                  | 94,50   | 75,50    | 56,50  | Du Ruisseau                        | Dorval                                | Bois-de-Boulogne                   |                       |                           |
| Carnet de 6 billets-TRAM            | 19,00   | -        | 11,50  | Bois-Franc                         | Pine Beach                            |                                    |                       |                           |
| Billet-TRAM à l'unité               | 4,75  | -        | 2,75   | Sunnybrooke<br>Roxboro-Pierrefonds | Valois<br>Pointe-Claire<br>Cedar Park |                                    |                       |                           |
| <b>Zone 3</b>                       |   |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| Titre mensuel TRAM                  | 111,00  | 89,00    | 66,50  | Île-à-Bigras                       | Beaconsfield                          | De la Concorde                     | Saint-Lambert         |                           |
| Carnet de 6 billets-TRAM            | 22,00   | -        | 13,00  | Sainte-Dorothée                    | Beaurepaire                           | Vimont                             | Saint-Hubert          |                           |
| Billet-TRAM à l'unité               | 5,50  | -        | 3,25   |                                    | Baie-d'Urfé                           | Sainte-Rose                        |                       |                           |
| <b>Zone 4</b>                       |   |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| Titre mensuel TRAM                  | 121,00  | 97,00    | 72,50  |                                    | Île-Perrot                            |                                    |                       |                           |
| Titre mensuel TRAIN                 | 111,00  | 89,00    | 66,50  |                                    | Pincourt-Terrasse-Vaudreuil           |                                    |                       |                           |
| Carnet de 6 billets-TRAIN           | 24,00   | -        | 14,50  |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| Billet-TRAIN à l'unité              | 6,00  | -        | 3,50   |                                    | Sainte-Anne-de-Bellevue               |                                    |                       |                           |
| <b>Zone 5</b>                       |   |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| Titre mensuel TRAM                  | 140,00  | 112,00   | 84,00  | Grand-Moulin                       | Dorion                                | Rosemère                           | Saint-Bruno           | Sainte-Catherine          |
| Titre mensuel TRAIN                 | 119,00  | 95,00    | 71,50  | Deux-Montagnes                     | Vaudreuil                             | Sainte-Thérèse                     | Saint-Basile-le-Grand | Saint-Constant            |
| Carnet de 6 billets-TRAIN           | 28,00   | -        | 17,00  |                                    |                                       |                                    |                       | Delson                    |
| Billet-TRAIN à l'unité              | 7,00  | -        | 4,25   |                                    |                                       |                                    |                       | Candiac                   |
| <b>Zone 6</b>                       |   |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| Titre mensuel TRAM                  | 168,00  | 134,00   | 101,00 | Hudson*                            | Blainville                            |                                    | McMasterville         |                           |
| Titre mensuel TRAIN                 | 143,00  | 114,00   | 86,00  | Rigaud*                            |                                       |                                    | Mont-Saint-Hilaire    |                           |
| Carnet de 6 billets-TRAIN           | 33,50   | -        | 20,00  |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| Billet-TRAIN à l'unité              | 8,50  | -        | 5,00   |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| <b>Zone 7</b>                       |   |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| Titre mensuel TRAM                  | 194,00  | 155,00   | 116,00 |                                    |                                       | Saint-Jérôme                       |                       |                           |
| Titre mensuel TRAIN                 | 165,00  | 132,00   | 99,00  |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| Carnet de 6 billets-TRAIN           | 39,00   | -        | 23,50  |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| Billet-TRAIN à l'unité              | 9,75  | -        | 5,75   |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| <b>Zone 8</b>                       |   |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| Titre mensuel TRAM                  | 222,00  | 178,00   | 133,00 |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| <b>CLASSIFICATION</b>               |   |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| 0 à 5 ans                           | Gratuit   |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| 6 à 11 ans                          | Gratuit sur le réseau de trains de banlieue si accompagné d'un adulte |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| <b>Avec carte OPUS avec photo :</b> |   |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| 6 à 17 ans                          | tarif réduit  |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| 18 à 25 ans                         | tarif étudiant  |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |
| 65 ans et +                         | tarif réduit  |          |        |                                    |                                       |                                    |                       |                           |

## \* RÉDUCTION TARIFAIRE

Gare Hudson et Rigaud : les titres de transport de la zone 5 sont acceptés



### 3. FINANCEMENT DU RÉSEAU DE MÉTRO

Une entente a été conclue en 2007 entre le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le gouvernement du Québec concernant le partage du déficit du réseau de métro de la STM pour la période 2007-2011. Cette entente prévoit qu'une contribution annuelle du gouvernement du Québec de 8,1 M\$ est versée pour assumer le service de dette passé de la Communauté urbaine de Montréal (CUM). Cette entente prévoit aussi que le déficit résiduel du réseau de métro de la STM (incluant le service de dette non subventionné), évalué à 31,0 M\$ en moyenne, pour la période 2007-2011, est pris en charge par les 83 municipalités de la région métropolitaine.

Compte tenu de son rôle et de son expertise, l'entente prévoit que c'est l'AMT qui perçoit la contribution financière des municipalités faisant partie de son territoire en fonction de l'utilisation du réseau de métro par leurs citoyens, et qui la redistribue en majeure partie à la STM.

**TABLEAU 12**  
**Contribution annuelle des municipalités pour la période 2007-2011 (montant 2007)**  
(en millions \$)

| ANNÉE          | MONTRÉAL         | LAVAL           | LONGUEUIL*      | COURONNE NORD   | COURONNE SUD    | TOTAL            |
|----------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| 2007           | 19,170 \$        | 1,110 \$        | 1,718 \$        | 0,566 \$        | 0,545 \$        | 23,109 \$        |
| 2008           | 16,701 \$        | 1,222 \$        | 1,891 \$        | 0,623 \$        | 0,600 \$        | 21,036 \$        |
| 2009           | 24,064 \$        | 1,520 \$        | 2,352 \$        | 0,775 \$        | 0,746 \$        | 29,457 \$        |
| 2010           | 29,588 \$        | 2,004 \$        | 3,101 \$        | 1,021 \$        | 0,983 \$        | 36,698 \$        |
| 2011           | 36,164 \$        | 2,346 \$        | 3,630 \$        | 1,195 \$        | 1,151 \$        | 44,487 \$        |
| <b>MOYENNE</b> | <b>25,137 \$</b> | <b>1,641 \$</b> | <b>2,539 \$</b> | <b>0,836 \$</b> | <b>0,805 \$</b> | <b>30,957 \$</b> |

Lors de l'entente conclue le 22 février 2007 entre le Conseil de la CMM et le gouvernement du Québec, et ratifiée ultérieurement, il a été convenu entre les parties impliquées que la contribution pour l'année 2007 serait cependant répartie également sur les quatre années subséquentes.

**TABLEAU 13**  
**Contribution annuelle nette des municipalités pour la période 2007-2011 (montant 2007 réparti)**  
(en millions \$)

| ANNÉE          | MONTRÉAL         | LAVAL           | LONGUEUIL*      | COURONNE NORD   | COURONNE SUD    | TOTAL            |
|----------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| 2007           | -                | -               | -               | -               | -               | -                |
| 2008           | 21,493 \$        | 1,500 \$        | 2,320 \$        | 0,764 \$        | 0,725 \$        | 26,802 \$        |
| 2009           | 28,856 \$        | 1,798 \$        | 2,782 \$        | 0,916 \$        | 0,868 \$        | 35,220 \$        |
| 2010           | 34,381 \$        | 2,282 \$        | 3,530 \$        | 1,162 \$        | 1,102 \$        | 42,458 \$        |
| 2011           | 40,957 \$        | 2,624 \$        | 4,060 \$        | 1,337 \$        | 1,286 \$        | 50,263 \$        |
| <b>MOYENNE</b> | <b>25,137 \$</b> | <b>1,641 \$</b> | <b>2,539 \$</b> | <b>0,836 \$</b> | <b>0,796 \$</b> | <b>30,949 \$</b> |

\* Le gouvernement du Québec versera à la Ville de Longueuil une subvention d'équilibre qui ramènera sa contribution annuelle à la hauteur de celle de la Ville de Laval

De plus, l'AMT contribue financièrement chaque année à l'exploitation du réseau de métro par le biais de ses subventions aux AOT. Ainsi en 2010, l'aide au métro est de 40,7 M\$, ce qui représente 58,3 % du total des aides versées aux AOT.

**TABLEAU 14**  
**Détail des contributions annuelles par AOT et municipalités**

(en millions \$)

| RÉGION                | AOT                              | MUNICIPALITÉ                | Moyenne                    | 2007            | 2008             | 2009             | 2010             | 2011             |                 |
|-----------------------|----------------------------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|
| Couronne nord         | CIT Laurentides                  | Blainville                  | 0,034 \$                   | - \$            | 0,031 \$         | 0,037 \$         | 0,047 \$         | 0,054 \$         |                 |
|                       |                                  | Boisbriand                  | 0,021 \$                   | - \$            | 0,019 \$         | 0,023 \$         | 0,030 \$         | 0,034 \$         |                 |
|                       |                                  | Bois-des-Filion             | 0,010 \$                   | - \$            | 0,009 \$         | 0,011 \$         | 0,014 \$         | 0,017 \$         |                 |
|                       |                                  | Deux-Montagnes              | 0,043 \$                   | - \$            | 0,040 \$         | 0,048 \$         | 0,060 \$         | 0,070 \$         |                 |
|                       |                                  | Lorraine                    | 0,028 \$                   | - \$            | 0,026 \$         | 0,031 \$         | 0,040 \$         | 0,046 \$         |                 |
|                       |                                  | Mirabel                     | 0,020 \$                   | - \$            | 0,018 \$         | 0,021 \$         | 0,027 \$         | 0,031 \$         |                 |
|                       |                                  | Oka                         | 0,006 \$                   | - \$            | 0,006 \$         | 0,007 \$         | 0,009 \$         | 0,010 \$         |                 |
|                       |                                  | Pointe-Calumet              | 0,014 \$                   | - \$            | 0,013 \$         | 0,015 \$         | 0,019 \$         | 0,022 \$         |                 |
|                       |                                  | Rosemère                    | 0,043 \$                   | - \$            | 0,039 \$         | 0,047 \$         | 0,059 \$         | 0,068 \$         |                 |
|                       |                                  | Sainte-Anne-des-Plaines     | 0,009 \$                   | - \$            | 0,008 \$         | 0,010 \$         | 0,012 \$         | 0,014 \$         |                 |
|                       |                                  | Sainte-Marthe-sur-le-Lac    | - \$                       | - \$            | - \$             | - \$             | - \$             | - \$             |                 |
|                       |                                  | Sainte-Thérèse              | 0,049 \$                   | - \$            | 0,045 \$         | 0,053 \$         | 0,068 \$         | 0,078 \$         |                 |
|                       |                                  | Saint-Eustache              | 0,047 \$                   | - \$            | 0,043 \$         | 0,051 \$         | 0,065 \$         | 0,075 \$         |                 |
|                       |                                  | Saint-Jérôme                | 0,028 \$                   | - \$            | 0,026 \$         | 0,031 \$         | 0,040 \$         | 0,045 \$         |                 |
|                       |                                  | Saint-Joseph-du-Lac         | 0,007 \$                   | - \$            | 0,006 \$         | 0,008 \$         | 0,010 \$         | 0,011 \$         |                 |
|                       |                                  | <b>SOUS-TOTAL</b>           |                            |                 | <b>0,360 \$</b>  | <b>- \$</b>      | <b>0,329 \$</b>  | <b>0,394 \$</b>  | <b>0,501 \$</b> |
|                       | MRC Les Moulins                  |                             | Mascouche                  | 0,039 \$        | - \$             | 0,036 \$         | 0,043 \$         | 0,054 \$         | 0,062 \$        |
|                       |                                  |                             | Terrebonne                 | 0,167 \$        | - \$             | 0,153 \$         | 0,183 \$         | 0,233 \$         | 0,267 \$        |
|                       | <b>SOUS-TOTAL</b>                |                             |                            | <b>0,206 \$</b> | <b>- \$</b>      | <b>0,189 \$</b>  | <b>0,226 \$</b>  | <b>0,287 \$</b>  | <b>0,330 \$</b> |
|                       | MRC L'Assomption                 |                             | Charlemagne                | 0,016 \$        | - \$             | 0,014 \$         | 0,017 \$         | 0,022 \$         | 0,025 \$        |
|                       |                                  |                             | L'Assomption               | 0,025 \$        | - \$             | 0,023 \$         | 0,027 \$         | 0,035 \$         | 0,040 \$        |
|                       |                                  |                             | Repentigny                 | 0,228 \$        | - \$             | 0,208 \$         | 0,249 \$         | 0,317 \$         | 0,364 \$        |
|                       |                                  |                             | Saint-Sulpice              | 0,001 \$        | - \$             | 0,001 \$         | 0,001 \$         | 0,002 \$         | 0,002 \$        |
| <b>SOUS-TOTAL</b>     |                                  |                             | <b>0,270 \$</b>            | <b>- \$</b>     | <b>0,247 \$</b>  | <b>0,296 \$</b>  | <b>0,375 \$</b>  | <b>0,431 \$</b>  |                 |
| <b>SOUS-TOTAL</b>     |                                  |                             | <b>0,836 \$</b>            | <b>- \$</b>     | <b>0,764 \$</b>  | <b>0,916 \$</b>  | <b>1,162 \$</b>  | <b>1,337 \$</b>  |                 |
| Couronne ouest        | CIT Presqu'île                   | Hudson                      | 0,003 \$                   | - \$            | 0,003 \$         | 0,004 \$         | 0,005 \$         | 0,006 \$         |                 |
|                       |                                  | L'Île-Perrot                | 0,008 \$                   | - \$            | 0,007 \$         | 0,008 \$         | 0,011 \$         | 0,012 \$         |                 |
|                       |                                  | Pincourt                    | 0,005 \$                   | - \$            | 0,004 \$         | 0,005 \$         | 0,007 \$         | 0,008 \$         |                 |
|                       |                                  | Vaudreuil-Dorion            | 0,034 \$                   | - \$            | 0,031 \$         | 0,037 \$         | 0,047 \$         | 0,054 \$         |                 |
|                       |                                  | <b>SOUS-TOTAL</b>           |                            |                 | <b>0,050 \$</b>  | <b>- \$</b>      | <b>0,046 \$</b>  | <b>0,055 \$</b>  | <b>0,069 \$</b> |
|                       | Autres municipalités             |                             | Les Cèdres                 | 0,001 \$        | - \$             | 0,001 \$         | 0,001 \$         | 0,001 \$         | 0,001 \$        |
|                       |                                  |                             | L'Île-Cadieux              | - \$            | - \$             | - \$             | - \$             | - \$             | - \$            |
|                       |                                  |                             | Notre-Dame-de-l'Île-Perrot | 0,011 \$        | - \$             | 0,010 \$         | 0,012 \$         | 0,016 \$         | 0,018 \$        |
|                       |                                  |                             | Pointe-des-Cascades        | - \$            | - \$             | - \$             | - \$             | - \$             | - \$            |
|                       |                                  |                             | Saint-Lazare               | 0,007 \$        | - \$             | 0,006 \$         | 0,008 \$         | 0,010 \$         | 0,011 \$        |
|                       |                                  |                             | Terrasse-Vaudreuil         | 0,006 \$        | - \$             | 0,005 \$         | 0,007 \$         | 0,008 \$         | 0,010 \$        |
| <b>SOUS-TOTAL</b>     |                                  |                             | <b>0,025 \$</b>            | <b>- \$</b>     | <b>0,023 \$</b>  | <b>0,028 \$</b>  | <b>0,035 \$</b>  | <b>0,040 \$</b>  |                 |
| <b>SOUS-TOTAL</b>     |                                  |                             | <b>0,075 \$</b>            | <b>- \$</b>     | <b>0,069 \$</b>  | <b>0,082 \$</b>  | <b>0,104 \$</b>  | <b>0,120 \$</b>  |                 |
| Coronne sud           | CIT Sud-Ouest                    | Beauharnois                 | 0,002 \$                   | - \$            | 0,002 \$         | 0,003 \$         | 0,003 \$         | 0,004 \$         |                 |
|                       |                                  | Châteauguay                 | 0,154 \$                   | - \$            | 0,141 \$         | 0,169 \$         | 0,214 \$         | 0,246 \$         |                 |
|                       |                                  | Kahnawake                   | - \$                       | - \$            | - \$             | - \$             | - \$             | - \$             |                 |
|                       |                                  | Léry                        | 0,008 \$                   | - \$            | 0,007 \$         | 0,008 \$         | 0,010 \$         | 0,012 \$         |                 |
|                       | <b>SOUS-TOTAL</b>                |                             |                            | <b>0,164 \$</b> | <b>- \$</b>      | <b>0,150 \$</b>  | <b>0,179 \$</b>  | <b>0,228 \$</b>  | <b>0,262 \$</b> |
|                       | CIT Haut-Saint-Laurent           |                             | Mercier                    | 0,020 \$        | - \$             | 0,018 \$         | 0,022 \$         | 0,027 \$         | 0,031 \$        |
|                       |                                  |                             | <b>SOUS-TOTAL</b>          |                 |                  | <b>0,020 \$</b>  | <b>- \$</b>      | <b>0,018 \$</b>  | <b>0,022 \$</b> |
|                       | CIT Roussillon                   |                             | Delson                     | 0,012 \$        | - \$             | 0,011 \$         | 0,013 \$         | 0,017 \$         | 0,019 \$        |
|                       |                                  |                             | Saint-Constant             | 0,056 \$        | - \$             | 0,051 \$         | 0,061 \$         | 0,078 \$         | 0,090 \$        |
|                       |                                  |                             | Sainte-Catherine           | 0,024 \$        | - \$             | 0,022 \$         | 0,027 \$         | 0,034 \$         | 0,039 \$        |
|                       | <b>SOUS-TOTAL</b>                |                             |                            | <b>0,092 \$</b> | <b>- \$</b>      | <b>0,084 \$</b>  | <b>0,101 \$</b>  | <b>0,128 \$</b>  | <b>0,148 \$</b> |
|                       | CIT Le Richelain                 |                             | Candiac                    | 0,020 \$        | - \$             | 0,018 \$         | 0,022 \$         | 0,027 \$         | 0,031 \$        |
|                       |                                  |                             | La Prairie                 | 0,068 \$        | - \$             | 0,062 \$         | 0,075 \$         | 0,095 \$         | 0,109 \$        |
|                       |                                  |                             | Saint-Philippe             | 0,003 \$        | - \$             | 0,003 \$         | 0,003 \$         | 0,004 \$         | 0,005 \$        |
|                       | <b>SOUS-TOTAL</b>                |                             |                            | <b>0,091 \$</b> | <b>- \$</b>      | <b>0,083 \$</b>  | <b>0,099 \$</b>  | <b>0,126 \$</b>  | <b>0,145 \$</b> |
|                       | CIT Chambly-Richelieu-Carignan   |                             | Carignan                   | 0,005 \$        | - \$             | 0,005 \$         | 0,006 \$         | 0,007 \$         | 0,009 \$        |
|                       |                                  |                             | Chambly                    | 0,049 \$        | - \$             | 0,045 \$         | 0,053 \$         | 0,068 \$         | 0,078 \$        |
|                       |                                  |                             | Richelieu                  | 0,005 \$        | - \$             | 0,004 \$         | 0,005 \$         | 0,007 \$         | 0,008 \$        |
|                       | <b>SOUS-TOTAL</b>                |                             |                            | <b>0,059 \$</b> | <b>- \$</b>      | <b>0,054 \$</b>  | <b>0,065 \$</b>  | <b>0,082 \$</b>  | <b>0,094 \$</b> |
|                       | CIT Vallée-du-Richelieu          |                             | Beloil                     | 0,040 \$        | - \$             | 0,037 \$         | 0,044 \$         | 0,056 \$         | 0,065 \$        |
|                       |                                  |                             | McMasterville              | 0,013 \$        | - \$             | 0,012 \$         | 0,015 \$         | 0,018 \$         | 0,021 \$        |
|                       |                                  |                             | Mont-Saint-Hilaire         | 0,013 \$        | - \$             | 0,012 \$         | 0,015 \$         | 0,018 \$         | 0,021 \$        |
|                       |                                  |                             | Otterburn Park             | 0,016 \$        | - \$             | 0,014 \$         | 0,017 \$         | 0,022 \$         | 0,025 \$        |
| Saint-Basile-le-Grand |                                  |                             | 0,052 \$                   | - \$            | 0,047 \$         | 0,057 \$         | 0,072 \$         | 0,083 \$         |                 |
| <b>SOUS-TOTAL</b>     |                                  |                             | <b>0,134 \$</b>            | <b>- \$</b>     | <b>0,123 \$</b>  | <b>0,147 \$</b>  | <b>0,187 \$</b>  | <b>0,215 \$</b>  |                 |
| OMIT Sainte-Julie     |                                  | Sainte-Julie                | 0,060 \$                   | - \$            | 0,055 \$         | 0,066 \$         | 0,083 \$         | 0,096 \$         |                 |
|                       |                                  | <b>SOUS-TOTAL</b>           |                            |                 | <b>0,060 \$</b>  | <b>- \$</b>      | <b>0,055 \$</b>  | <b>0,066 \$</b>  | <b>0,083 \$</b> |
| CIT Sorel-Varennes    |                                  | Contrecoeur                 | 0,006 \$                   | - \$            | 0,005 \$         | 0,006 \$         | 0,008 \$         | 0,009 \$         |                 |
|                       |                                  | Saint-Amable                | 0,004 \$                   | - \$            | 0,003 \$         | 0,004 \$         | 0,005 \$         | 0,006 \$         |                 |
|                       |                                  | Varennes                    | 0,080 \$                   | - \$            | 0,073 \$         | 0,088 \$         | 0,111 \$         | 0,128 \$         |                 |
|                       |                                  | Verchères                   | 0,008 \$                   | - \$            | 0,007 \$         | 0,009 \$         | 0,011 \$         | 0,013 \$         |                 |
| <b>SOUS-TOTAL</b>     |                                  |                             | <b>0,097 \$</b>            | <b>- \$</b>     | <b>0,089 \$</b>  | <b>0,107 \$</b>  | <b>0,136 \$</b>  | <b>0,156 \$</b>  |                 |
| Autres municipalités  |                                  | Calixa-Lavallée             | - \$                       | - \$            | - \$             | - \$             | - \$             | - \$             |                 |
|                       |                                  | Saint-Isidore               | - \$                       | - \$            | - \$             | - \$             | - \$             | - \$             |                 |
|                       |                                  | Saint-Jean-Baptiste         | - \$                       | - \$            | - \$             | - \$             | - \$             | - \$             |                 |
|                       |                                  | Saint-Mathias-sur-Richelieu | 0,011 \$                   | - \$            | 0,010 \$         | 0,012 \$         | 0,016 \$         | 0,018 \$         |                 |
|                       |                                  | Saint-Mathieu               | 0,001 \$                   | - \$            | 0,001 \$         | 0,001 \$         | 0,002 \$         | 0,002 \$         |                 |
|                       |                                  | Saint-Mathieu-de-Beloil     | - \$                       | - \$            | - \$             | - \$             | - \$             | - \$             |                 |
| <b>SOUS-TOTAL</b>     |                                  |                             | <b>0,012 \$</b>            | <b>- \$</b>     | <b>0,011 \$</b>  | <b>0,014 \$</b>  | <b>0,018 \$</b>  | <b>0,020 \$</b>  |                 |
| <b>SOUS-TOTAL</b>     |                                  |                             | <b>0,721 \$</b>            | <b>- \$</b>     | <b>0,656 \$</b>  | <b>0,786 \$</b>  | <b>0,998 \$</b>  | <b>1,166 \$</b>  |                 |
| Laval                 | Société de transport de Laval    | Laval                       | 1,641 \$                   | - \$            | 1,500 \$         | 1,798 \$         | 2,282 \$         | 2,624 \$         |                 |
| Longueuil             | Réseau de transport de Longueuil | Longueuil                   | 2,539 \$                   | - \$            | 2,320 \$         | 2,782 \$         | 3,530 \$         | 4,060 \$         |                 |
| Montréal              | Société de transport de Montréal | Montréal                    | 25,137 \$                  | - \$            | 21,493 \$        | 28,856 \$        | 34,381 \$        | 40,957 \$        |                 |
| <b>TOTAL</b>          |                                  |                             | <b>30,949 \$</b>           | <b>- \$</b>     | <b>26,802 \$</b> | <b>35,220 \$</b> | <b>42,458 \$</b> | <b>50,263 \$</b> |                 |

## 4. SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

L'AMT attribue une aide financière aux organismes de transport en commun afin de compenser leur apport au réseau de transport métropolitain par autobus et métro. Elle consacre ainsi, depuis 1996, près de 66 % de la contribution qu'elle reçoit des automobilistes pour le financement des aides financières aux organismes de transport collectif. Ces aides se subdivisent en deux catégories, soit l'aide au réseau de transport métropolitain (autobus et métro) et l'aide au système tarifaire métropolitain.

De par leur nature, ces aides sont directement reliées à l'achalandage du réseau de transport métropolitain et la vente des titres de transport métropolitains. La forte croissance de l'achalandage et des ventes de titres, notamment liée au prolongement du métro à Laval et aux effets de la Politique québécoise sur le transport collectif, a provoqué une croissance importante de la charge financière attribuable à ces aides, estimée 79,4 M\$ pour 2009 et à 81,1 M\$ pour 2010.

Les sources de financement de l'AMT n'ont cependant pas été ajustées pour faire face à cette croissance des besoins. Pour maintenir un budget en équilibre, un plafond budgétaire de 69,8 M\$ est ainsi fixé pour ces aides financières en 2009 et 2010. En contrepartie, tous les nouveaux services mis en place par les organismes de transport depuis 2007 pour l'exploitation des réseaux d'autobus et de métro sont subventionnés à hauteur de 50 % des coûts d'exploitation par le gouvernement du Québec en vertu du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun.

Le plafond fixé permet de couvrir environ 86 % de la charge totale requise en 2010 et est appliqué de manière uniforme pour l'ensemble des aides. Cette répartition du plafond entre les aides diffère de celle utilisée en 2009 et permet de répartir uniformément et équitablement les sommes versées pour chacune des aides plutôt que d'en privilégier certaines au détriment d'autres.

TABLEAU 15  
Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro,  
aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant)

| (en milliers \$)                     | BUDGET 2010   |             | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009   | ÉCART B2010 - P2009 |               | ÉCART B2010 - B2009 |               |
|--------------------------------------|---------------|-------------|----------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|
| <b>AIDE MÉTRO</b>                    |               |             |                |               |                     |               |                     |               |
| STM                                  | 40 690        |             | 44 501         | 44 501        | -3 811              | -8,6%         | -3 811              | -8,6%         |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                    | <b>40 690</b> | <b>100%</b> | <b>44 501</b>  | <b>44 501</b> | <b>-3 811</b>       | <b>-8,6%</b>  | <b>-3 811</b>       | <b>-8,6%</b>  |
| <b>AUTRES AIDES AUX AOT</b>          |               |             |                |               |                     |               |                     |               |
| STM                                  | 12 260        | 42,1%       | 10 919         | 10 507        | 1 341               | +12,3%        | 1 753               | +16,7%        |
| RTL                                  | 5 101         | 17,5%       | 4 730          | 5 064         | 371                 | +7,8%         | 37                  | +0,7%         |
| STL                                  | 4 515         | 15,5%       | 2 899          | 3 003         | 1 616               | +55,7%        | 1 512               | +50,4%        |
| AMT - Autobus express métropolitains | 532           | 1,8%        | 565            | 566           | -34                 | -6,0%         | (34)                | -6,1%         |
| AMT - Trains de banlieue             | 2 084         | 7,2%        | 1 958          | 1 973         | 125                 | +6,4%         | 111                 | +5,6%         |
| CIT Laurentides                      | 1 307         | 4,5%        | 729            | 782           | 578                 | +79,4%        | 525                 | +67,1%        |
| CRT Lanaudière                       | 757           | 2,6%        | 796            | 791           | -38                 | -4,8%         | (33)                | -4,2%         |
| CIT La Presqu'île                    | 128           | 0,4%        | 150            | 59            | -22                 | -14,8%        | 69                  | +116,5%       |
| CIT de Sorel-Varenes                 | 237           | 0,8%        | 241            | 254           | -4                  | -1,7%         | (17)                | -6,6%         |
| OMIT Sainte-Julie                    | 224           | 0,8%        | 237            | 231           | -13                 | -5,3%         | (7)                 | -2,9%         |
| CIT de la Vallée du Richelieu        | 348           | 1,2%        | 359            | 360           | -11                 | -3,0%         | (12)                | -3,4%         |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan       | 328           | 1,1%        | 352            | 350           | -24                 | -6,8%         | (22)                | -6,4%         |
| CIT Le Richelain                     | 364           | 1,3%        | 392            | 401           | -28                 | -7,0%         | (37)                | -9,1%         |
| CIT Roussillon                       | 228           | 0,8%        | 246            | 242           | -19                 | -7,6%         | (14)                | -5,9%         |
| CIT du Haut-Saint-Laurent            | 94            | 0,3%        | 99             | 88            | -5                  | -4,7%         | 6                   | +7,2%         |
| CIT du Sud-Ouest                     | 600           | 2,1%        | 623            | 625           | -23                 | -3,6%         | (25)                | -3,9%         |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                    | <b>29 107</b> | <b>100%</b> | <b>25 296</b>  | <b>25 296</b> | <b>3 811</b>        | <b>15,07%</b> | <b>3 812</b>        | <b>15,07%</b> |
| <b>TOTAL</b>                         | <b>69 797</b> |             | <b>69 797</b>  | <b>69 797</b> | <b>0</b>            | <b>+0,0%</b>  | <b>1</b>            | <b>+0,0%</b>  |
| Dépenses afférentes                  | 400           |             | 400            | 400           | 0                   | +0,0%         | 0                   | +0,0%         |
| <b>TOTAL SUBVENTIONS</b>             | <b>70 197</b> |             | <b>70 197</b>  | <b>70 197</b> | <b>0</b>            | <b>+0,0%</b>  | <b>1</b>            | <b>+0,0%</b>  |

## 4.1. AIDE AU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

L'aide au réseau de transport métropolitain comporte trois volets :

- l'aide au métro, qui représente 0,20 \$ par passager ;
- l'aide aux services d'autobus à caractère métropolitain, qui représente 0,50 \$ par passager en période de pointe ;
- l'aide aux services d'autobus en rabattement au train, qui représente 0,50 \$ par passager en correspondance entre l'autobus et le train.

Le coût des comptages nécessaires, soit 0,4 M\$ en 2010, est ajouté au montant de l'aide au réseau de transport métropolitain.

TABLEAU 16  
Répartition de l'aide au métro

| (en milliers \$)        | BUDGET 2010   | PRÉVISION 2009 | BUDGET2009    | ÉCART B2010 - P2009 | ÉCART B2010 - B2009 |               |              |
|-------------------------|---------------|----------------|---------------|---------------------|---------------------|---------------|--------------|
| <b>AIDE MÉTRO</b>       |               |                |               |                     |                     |               |              |
| STM                     | 40 690        | 44 501         | 44 501        | (3 811)             | -8,6%               | (3 811)       | -8,6%        |
| <b>Total aide métro</b> | <b>40 690</b> | <b>44 501</b>  | <b>44 501</b> | <b>-3 811</b>       | <b>-8,6%</b>        | <b>-3 811</b> | <b>-8,6%</b> |

TABLEAU 17  
Répartition de l'aide aux autobus

| (en milliers \$)                     | BUDGET 2010   | PRÉVISION 2009 | BUDGET2009    | ÉCART B2010 - P2009 | ÉCART B2010 - B2009 |                |               |
|--------------------------------------|---------------|----------------|---------------|---------------------|---------------------|----------------|---------------|
| <b>AIDE AUTOBUS</b>                  |               |                |               |                     |                     |                |               |
| STM                                  | 4 622         | 5 227          | 5 227         | (605)               | -11,6%              | (605)          | -11,6%        |
| RTL                                  | 2 808         | 3 176          | 3 176         | (368)               | -11,6%              | (368)          | -11,6%        |
| STL                                  | 630           | 712            | 712           | (82)                | -11,5%              | (82)           | -11,5%        |
| AMT - Autobus express métropolitains | 426           | 482            | 482           | (56)                | -11,5%              | (56)           | -11,5%        |
| CIT Laurentides                      | 7             | 8              | 8             | (1)                 | -7,8%               | (1)            | -7,8%         |
| CRT Lanaudière                       | 418           | 473            | 473           | (55)                | -11,7%              | (55)           | -11,7%        |
| CIT de Sorel-Varennes                | 83            | 94             | 94            | (11)                | -11,8%              | (11)           | -11,8%        |
| Ville de Sainte-Julie                | 126           | 143            | 143           | (17)                | -11,6%              | (17)           | -11,6%        |
| CIT de la Vallée du Richelieu        | 91            | 103            | 103           | (12)                | -11,4%              | (12)           | -11,4%        |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan       | 217           | 245            | 245           | (28)                | -11,6%              | (28)           | -11,6%        |
| CIT Le Richelain                     | 266           | 301            | 301           | (35)                | -11,5%              | (35)           | -11,5%        |
| CIT Roussillon                       | 143           | 161            | 161           | (18)                | -11,5%              | (18)           | -11,5%        |
| CIT du Haut-Saint-Laurent            | 59            | 67             | 67            | (8)                 | -11,7%              | (8)            | -11,7%        |
| CIT du Sud-Ouest                     | 410           | 464            | 464           | (54)                | -11,7%              | (54)           | -11,7%        |
| <b>Total aide autobus</b>            | <b>10 306</b> | <b>11 656</b>  | <b>11 656</b> | <b>(1 350)</b>      | <b>-11,6%</b>       | <b>(1 350)</b> | <b>-11,6%</b> |

TABLEAU 18  
Répartition de l'aide au rabattement - 2009-2010

| (en milliers \$)                           | BUDGET 2010 | PRÉVISION 2009 | BUDGET2009 | ÉCART B2010 - P2009 | ÉCART B2010 - B2009 |            |              |
|--|-------------|----------------|------------|---------------------|---------------------|------------|--------------|
| <b>AIDE AUTOBUS RABATTEMENT AUX TRAINS</b> |             |                |            |                     |                     |            |              |
| STM  | 280         | 341            | 341        | (61)                | -17,9%              | (61)       | -17,9%       |
| RTL  | 37          | 42             | 42         | (5)                 | -11,9%              | (5)        | -11,9%       |
| STL  | 71          | 87             | 87         | (16)                | -18,4%              | (16)       | -18,4%       |
| CIT Laurentides                            | 147         | 155            | 155        | (8)                 | -5,2%               | (8)        | -5,2%        |
| CIT de la Vallée du Richelieu              | 81          | 87             | 87         | (6)                 | -6,9%               | (6)        | -6,9%        |
| CIT Roussillon                             | 15          | 18             | 18         | (3)                 | -16,7%              | (3)        | -16,7%       |
| CIT Le Richelain                           | 3           | 2              | 2          | 1                   | 0,0%                | 1          | 0,0%         |
| CIT La Presqu'île                          | 82          | 53             | 53         | 29                  | 54,7%               | 29         | 54,7%        |
| <b>Total aide rabattement aux trains</b>   | <b>716</b>  | <b>785</b>     | <b>785</b> | <b>-69</b>          | <b>-8,8%</b>        | <b>-69</b> | <b>-8,8%</b> |

## 4.2. AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ

L'aide au système tarifaire métropolitain comporte deux volets :

- l'aide aux tarifs réduit et étudiant pour compenser le rabais des tarifs réduit (40 %) et étudiant (20 %) offert aux acheteurs de titres métropolitains ;
- l'aide à l'intégration tarifaire pour permettre que, dans chaque zone tarifaire, aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM de cette zone.

TABLEAU 19  
Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2009-2010

| (en milliers \$)                     | BUDGET 2010  |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009  | ÉCART B2010 - P2009 |             | ÉCART B2010 - B2009 |             |
|--------------------------------------|--------------|---------------|----------------|--------------|---------------------|-------------|---------------------|-------------|
| STM                                  | 3 237        | 35,8%         | 3 032          | 2 956        | 205                 | +6,8%       | 281                 | +9,5%       |
| RTL                                  | 1 500        | 16,6%         | 1 397          | 1 481        | 103                 | +7,4%       | 19                  | +1,2%       |
| STL                                  | 790          | 8,7%          | 735            | 771          | 55                  | +7,4%       | 19                  | +2,5%       |
| AMT - Trains de banlieue             | 2 053        | 22,7%         | 1 953          | 1 962        | 99                  | +5,1%       | 91                  | +4,6%       |
| AMT - Autobus express métropolitains | 82           | 0,9%          | 76             | 71           | 6                   | +7,5%       | 11                  | +15,7%      |
| CIT Laurentides                      | 110          | 1,2%          | 106            | 114          | 4                   | +3,7%       | (4)                 | -3,8%       |
| CRT Lanaudière                       | 334          | 3,7%          | 321            | 316          | 13                  | +4,0%       | 18                  | +5,6%       |
| CIT La Presqu'île                    | 46           | 0,5%          | 44             | 6            | 2                   | +4,1%       | 40                  | +661,9%     |
| CIT de Sorel-Varenes                 | 153          | 1,7%          | 147            | 158          | 6                   | +4,0%       | (5)                 | -3,0%       |
| OMIT Sainte-Julie                    | 98           | 1,1%          | 94             | 88           | 4                   | +4,3%       | 10                  | +11,1%      |
| CIT de la Vallée du Richelieu        | 173          | 1,9%          | 167            | 168          | 6                   | +3,6%       | 5                   | +3,0%       |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan       | 111          | 1,2%          | 107            | 105          | 4                   | +4,2%       | 6                   | +5,8%       |
| CIT Le Richelain                     | 98           | 1,1%          | 91             | 100          | 7                   | +7,7%       | (2)                 | -2,0%       |
| CIT Roussillon                       | 70           | 0,8%          | 67             | 63           | 3                   | +4,3%       | 7                   | +11,4%      |
| CIT du Haut-Saint-Laurent            | 32           | 0,4%          | 31             | 19           | 1                   | +3,9%       | 13                  | +69,4%      |
| CIT du Sud-Ouest                     | 166          | 1,8%          | 159            | 150          | 7                   | +4,2%       | 16                  | +10,5%      |
| <b>TOTAL</b>                         | <b>9 052</b> | <b>100,0%</b> | <b>8 528</b>   | <b>8 528</b> | <b>524</b>          | <b>6,1%</b> | <b>524</b>          | <b>6,1%</b> |

TABLEAU 20  
Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire

| (en milliers \$)               | MONTANT ESTIMÉ |               | MONTANT ESTIMÉ À RÉPARTIR |              | ÉCART         |               | ÉCART        |               |
|--------------------------------|----------------|---------------|---------------------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
|                                | BUDGET 2010    | 100%          | PRÉVISION 2009            | BUDGET 2009  | B2010 - P2009 | B2010 - B2009 |              |               |
|                                |                |               |                           |              |               |               | 100%         | 100%          |
| STM                            | 4 120          | 45,6%         | 1 981                     | 2 317        | 2 139         | 108,0%        | 1 803        | 77,8%         |
| RTL                            | 756            | 8,4%          | 365                       | 115          | 391           | 107,3%        | 641          | 557,4%        |
| STL                            | 3 024          | 33,5%         | 1 433                     | 1 365        | 1 591         | 111,0%        | 1 659        | 121,5%        |
| AMT - Express métropolitains   | 23             | 0,3%          | 11                        | 5            | 12            | 111,7%        | 18           | 360,0%        |
| AMT - Trains de banlieue       | 29             | 0,3%          | 13                        | 7            | 16            | 123,1%        | 22           | 314,3%        |
| CIT Laurentides                | 1 043          | 11,5%         | 505                       | 460          | 538           | 106,6%        | 583          | 126,7%        |
| Ville de Ste-Julie             | 3              | 0,0%          | 2                         | 1            | 1             | 50,0%         | 2            | 200,0%        |
| CRT Lanaudière                 | 6              | 0,1%          | 2                         | 2            | 4             | 287,9%        | 4            | 200,0%        |
| CIT Vallée-du-Richelieu        | 25             | 0,3%          | 11                        | -            | 14            | 127,3%        | 25           |               |
| CIT La Presqu'île              | 0              | 0,0%          | -                         | 53           | -             |               | (53)         | -100,0%       |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 3              | 0,0%          | 2                         | 2            | 1             | 21,4%         | 1            | 50,0%         |
| CIT de Sorel Varenes           | 1              | 0,0%          | 2                         | -            | (1)           | -50,0%        | 1            |               |
| <b>TOTAL</b>                   | <b>9 033</b>   | <b>100,0%</b> | <b>4 327</b>              | <b>4 327</b> | <b>4 706</b>  | <b>108,8%</b> | <b>4 706</b> | <b>108,8%</b> |

Les tarifs locaux de référence sont proposés par l'AMT aux organismes de transport de la région métropolitaine comme balise pour la détermination de leurs tarifs locaux. Ils sont déterminés par indexation des tarifs locaux de référence de l'année précédente, selon le taux de base appliqué pour les tarifs TRAM. Les rabais consentis aux tarifs réduit et étudiant de référence correspondent à ceux qui s'appliquent aux titres mensuels TRAM (20 % pour le tarif étudiant, 40 % pour le tarif réduit) de même que les règles d'arrondissement des tarifs (0,50 \$ pour les tarifs inférieurs à 100 \$ et 1 \$ pour les tarifs supérieurs à 100 \$). Les tarifs locaux de référence sont aussi utilisés pour l'estimation de l'aide à l'intégration tarifaire.

TABLEAU 21  
Tarifs locaux de référence pour 2009 et 2010

| ZONE | ORDINAIRE |           | ÉTUDIANT  |           | RÉDUIT    |           |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|      | 2010      | 2009      | 2010      | 2009      | 2010      | 2009      |
| 1    | 69,50 \$  | 68,50 \$  | 55,50 \$  | 55,00 \$  | 41,50 \$  | 41,00 \$  |
| 2    | 74,50 \$  | 73,00 \$  | 59,50 \$  | 58,50 \$  | 44,50 \$  | 44,00 \$  |
| 3    | 78,00 \$  | 76,50 \$  | 62,50 \$  | 61,00 \$  | 47,00 \$  | 46,00 \$  |
| 4    | 89,00 \$  | 87,50 \$  | 71,00 \$  | 70,00 \$  | 53,50 \$  | 52,50 \$  |
| 5    | 100,50 \$ | 99,00 \$  | 80,50 \$  | 79,00 \$  | 60,50 \$  | 59,50 \$  |
| 6    | 127,00 \$ | 125,00 \$ | 101,50 \$ | 100,00 \$ | 76,00 \$  | 75,00 \$  |
| 7    | 160,00 \$ | 157,00 \$ | 128,00 \$ | 126,00 \$ | 96,00 \$  | 94,00 \$  |
| 8    | 191,00 \$ | 188,00 \$ | 153,00 \$ | 150,00 \$ | 115,00 \$ | 113,00 \$ |

## 5. ACHALANDAGE AMT

### 5.1. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Pour l'année 2009, la prévision budgétaire d'achalandage du réseau de trains de banlieue, après les six premiers mois d'exercice, est estimée à 15 203 900 passagers annuels.

Pour l'année 2010, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 0,5 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2009 ; l'achalandage est ainsi estimé à 15 274 800 passagers annuels.

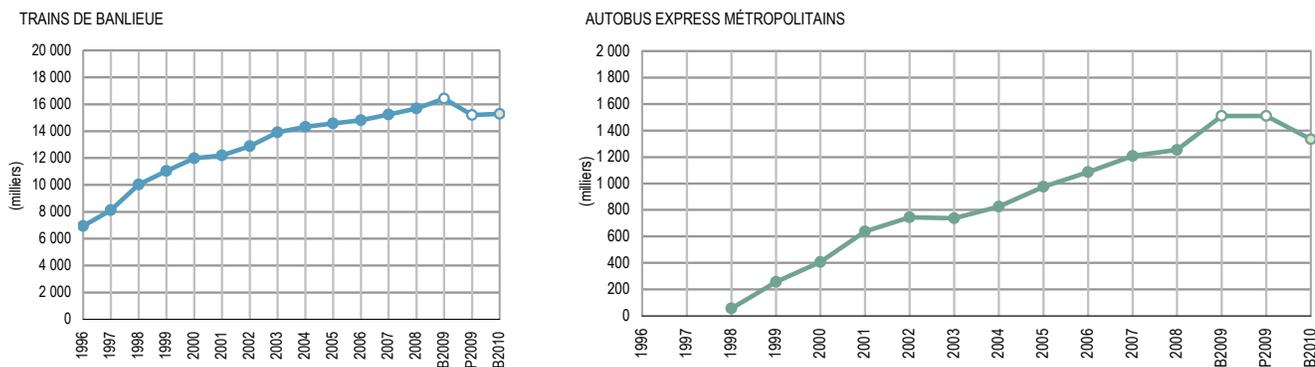
La capacité d'accueil des trains de banlieue est presque à saturation, mais elle augmentera graduellement de près de 70 %, avec l'arrivée progressive, à la fin de l'année 2009 puis pendant les années 2010 et 2011, de 160 nouvelles voitures de trains à deux étages.

### 5.2. AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

Pour l'année 2009, la prévision budgétaire d'achalandage des autobus express métropolitains, après les six premiers mois d'exercice, est estimée à 1 298 000 passagers annuels, soit 14 % de moins que le budget 2009, cette diminution s'expliquant par le retrait de l'Express Île-des-Sœurs et de l'Express Vaudreuil.

Pour l'année 2010, le budget d'exploitation est établi avec une hausse d'achalandage de 5 % par rapport à la prévision 2009 pour l'Express Chevrier.

**FIGURE 5**  
Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains - 1996-2010





## 6.1. ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Les équipements métropolitains se composent, en 2009, de 16 terminus, de diverses mesures préférentielles dont 31 voies réservées, de 22 stationnements incitatifs et des billetteries métropolitaines. Tous ces équipements sont situés sur le territoire de l'AMT et contribuent à l'amélioration du transport collectif.

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains budgétés pour 2009 sont de 17,3 M\$. Ceux de 2010 s'élèvent à 17,0 M\$, soit une baisse de 0,3 M\$ par rapport au budget de 2009. La baisse s'explique en partie par l'inclusion des coûts du stationnement Chevrier à l'intérieur des coûts d'exploitation de l'Express. Le déficit résiduel des équipements métropolitains, assumé par l'AMT, est de 13,5 M\$ au budget 2009 ; la prévision budgétaire 2010 est de 10,2 M\$.

Jusqu'en 2002, seuls les organismes de transport hors territoire étaient facturés (à 100 %) pour l'usage des équipements. L'AMT a introduit, en 2002, une facturation de 25 % des coûts d'utilisation des terminus, des billetteries et des voies réservées. Pour 2010, l'Agence augmente la tarification des équipements du réseau de transport métropolitain à un taux de 40 %, de façon à s'harmoniser avec le taux en vigueur pour le réseau de trains de banlieue. En 2010, les stationnements incitatifs sont aussi inclus à cette facturation, comme c'est le cas pour le réseau de trains de banlieue depuis 1996.

Cette mesure est dictée par l'ajout sans cesse croissant de places de stationnement découlant de leur popularité ainsi que par les coûts relatifs à leur entretien et à leur sécurisation. Elle permettra ainsi de maintenir la qualité et la cadence de développement nécessaires à la croissance du réseau de ses partenaires. Cette mesure permet ainsi de traiter tous les équipements desservant les partenaires de l'AMT de manière uniforme.

En 2010, le taux de facturation sera donc de 40 % et inclura les coûts d'entretien des stationnements, ce qui représente pour l'ensemble de ses équipements métropolitains une contribution de 6,8 M\$ sur des dépenses totales de 17,0 M\$.

TABLEAU 22  
REVENUS ET DÉPENSES DES équipements métropolitains – 2009-2010

| (en milliers \$)                                     | BUDGET 2010   |             | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009   | ÉCART B2010 - P2009 |               | ÉCART B2010 - B2009 |               |  |
|--|---------------|-------------|----------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|--|
| <b>REVENUS</b>                                       |               |             |                |               |                     |               |                     |               |  |
| Facturation des coûts aux organismes de transport    | 6 814         | 100%        | 3 441          | 3 766         | 3 373               | +98,0%        | 3 048               | +80,9%        |  |
| <b>TOTAL</b>   | <b>6 814</b>  | <b>100%</b> | <b>3 441</b>   | <b>3 766</b>  | <b>3 373</b>        | <b>+98,0%</b> | <b>3 048</b>        | <b>+80,9%</b> |  |
| <b>DÉPENSES</b>                                      |               |             |                |               |                     |               |                     |               |  |
| Coûts d'exploitation et de gestion - Terminus        | 10 828        | 63,6%       | 9 482          | 10 482        | 1 346               | +14,2%        | 346                 | +3,3%         |  |
| Coûts d'exploitation et de gestion - Voies réservées | 2 694         | 15,8%       | 2 603          | 2 703         | 91                  | +3,5%         | (9)                 | -0,3%         |  |
| Coûts d'exploitation et de gestion - Stationnements  | 1 719         | 10,1%       | 2 035          | 2 435         | (316)               | -15,5%        | (716)               | -29,4%        |  |
| Coûts d'exploitation et de gestion - Billetteries    | 1 795         | 10,5%       | 1 680          | 1 680         | 115                 | +6,9%         | 115                 | +6,9%         |  |
| <b>TOTAL</b>   | <b>17 036</b> | <b>100%</b> | <b>15 800</b>  | <b>17 300</b> | <b>1 236</b>        | <b>+7,8%</b>  | <b>(264)</b>        | <b>-1,5%</b>  |  |
| <b>DÉFICIT D'EXPLOITATION</b>                        | <b>10 221</b> | <b>0,0%</b> | <b>12 359</b>  | <b>13 534</b> | <b>(2 138)</b>      | <b>-17,3%</b> | <b>(3 313)</b>      | <b>-24,5%</b> |  |

FIGURE 6  
Évolution des coûts des équipements métropolitains – 1996-2010

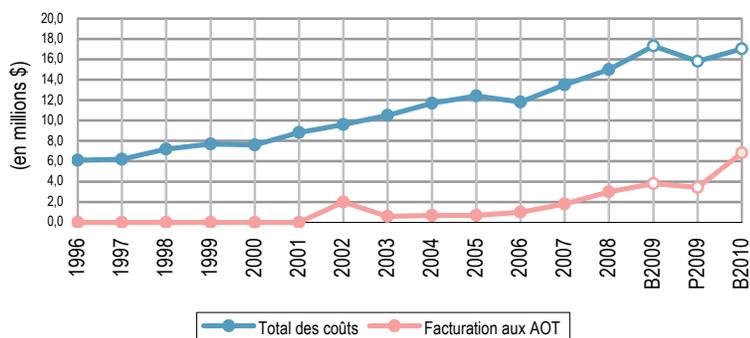


TABLEAU 23

## Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport – 2009-2010

| (en milliers \$)               | BUDGET 2010  |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009  | ÉCART B2010 - P2009 |               | ÉCART B2010 - B2009 |               |
|--------------------------------|--------------|---------------|----------------|--------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|
| STM                            | 1 342        | 19,7%         | 496            | 543          | 846                 | +170%         | 799                 | +147%         |
| RTL                            | 2 052        | 30,1%         | 1 133          | 1 240        | 919                 | +81%          | 812                 | +65%          |
| STL                            | 1 254        | 18,4%         | 705            | 772          | 549                 | +78%          | 482                 | +62%          |
| AMT                            | 160          | 2,3%          | 105            | 115          | 55                  | +52%          | 45                  | +39%          |
| CIT Roussillon                 | 126          | 1,8%          | 51             | 56           | 75                  | +146%         | 70                  | +125%         |
| CIT du Haut-Saint-Laurent      | 26           | 0,4%          | 9              | 10           | 17                  | +185%         | 16                  | +160%         |
| CIT du Sud-Ouest               | 188          | 2,8%          | 67             | 73           | 121                 | +182%         | 115                 | +158%         |
| CIT de la Vallée du Richelieu  | 37           | 0,5%          | 21             | 23           | 16                  | +76%          | 14                  | +61%          |
| CIT Le Richelain               | 212          | 3,1%          | 66             | 72           | 146                 | +222%         | 140                 | +194%         |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 161          | 2,4%          | 93             | 102          | 68                  | +73%          | 59                  | +58%          |
| OMIT Sainte-Julie              | 115          | 1,7%          | 28             | 31           | 87                  | +306%         | 84                  | +271%         |
| CIT Laurentides                | 236          | 3,5%          | 121            | 132          | 115                 | +96%          | 104                 | +79%          |
| CRT Lanaudière                 | 399          | 5,9%          | 244            | 267          | 155                 | +64%          | 132                 | +49%          |
| CIT de Sorel-Varennes          | 59           | 0,9%          | 35             | 38           | 24                  | +70%          | 21                  | +55%          |
| CIT du Haut-Richelieu          | 417          | 6,1%          | 251            | 275          | 166                 | +66%          | 142                 | +52%          |
| Autres                         | 30           | 0,4%          | 16             | 17           | 14                  | +93%          | 13                  | +76%          |
| <b>TOTAL</b>                   | <b>6 814</b> | <b>100,0%</b> | <b>3 441</b>   | <b>3 766</b> | <b>3 373</b>        | <b>+98,0%</b> | <b>3 048</b>        | <b>+80,9%</b> |

## 6.2. RÉSEAU D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

L'AMT exploite sur une base annuelle un service d'autobus express métropolitains : l'Express Chevrier (Brossard/Centre-ville). Les coûts de ce service prévus pour 2010 totalisent 5,1 M\$, comparativement à 4,5 M\$ dans la prévision 2009, soit une augmentation de 12,6 % (TABLEAU 24). Les recettes prévues en 2010 sont de 2,7 M\$, soit en hausse de 16,5 % par rapport au budget de 2009. Le ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains se situe à 53,4 % au budget 2010, par rapport à 52,3 % au budget de 2009. En 2010, l'achalandage prévu est à la hausse de 2,6 % par rapport à la prévision 2009.

En 2010, le déficit d'exploitation inscrit au budget, assumé à 50 % par l'AMT, s'élève à 0,6 M\$. Les municipalités assument l'autre moitié du déficit d'exploitation (TABLEAU 23). À la demande du MTQ, l'AMT a retiré les services d'express métropolitains tant pour l'exploitation de la desserte de l'Île-des-Sœurs que pour la desserte du corridor Vaudreuil/Côte-Vertu.

L'augmentation est expliquée par l'inclusion des coûts du stationnement.

TABLEAU 24

## Revenus et dépenses des autobus express métropolitains – 2009-2010

| (en milliers \$)                   | BUDGET 2010  |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009  | ÉCART B2010 - P2009 |                | ÉCART B2010 - B2009 |               |
|------------------------------------|--------------|---------------|----------------|--------------|---------------------|----------------|---------------------|---------------|
| <b>RÉVENUS</b>                     |              |               |                |              |                     |                |                     |               |
| Revenus usagers                    | 2 698        | 60,6%         | 2 731          | 2 316        | (33)                | -1,2%          | 382                 | 16,5%         |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 84           | 1,9%          | 76             | 61           | 8                   | 10,5%          | 23                  | 37,7%         |
| Aide à l'intégration tarifaire     | 24           | 0,5%          | 5              | 5            | 19                  | 380,0%         | 19                  | 380,0%        |
| PAGAST - MTQ                       | 624          | 14,0%         | 624            | 624          | -                   | 0,0%           | -                   | 0,0%          |
| Contributions municipales          | 601          | 13,5%         | 284            | 470          | 317                 | 111,6%         | 131                 | 27,9%         |
| Aide métropolitaine                | 421          | 9,5%          | 482            | 482          | (61)                | -12,7%         | (61)                | -12,7%        |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>4 452</b> | <b>100,0%</b> | <b>4 202</b>   | <b>3 958</b> | <b>250</b>          | <b>+5,9%</b>   | <b>494</b>          | <b>+12,5%</b> |
| <b>DÉPENSES</b>                    |              |               |                |              |                     |                |                     |               |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 5 053        | 100%          | 4 486          | 4 427        | 567                 | 12,6%          | 626                 | 14,1%         |
| <b>TOTAL DÉPENSES</b>              | <b>5 053</b> | <b>100,0%</b> | <b>4 486</b>   | <b>4 427</b> | <b>567</b>          | <b>+12,6%</b>  | <b>626</b>          | <b>+14,1%</b> |
| <b>DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT</b>  | <b>601</b>   | <b>0,0%</b>   | <b>284</b>     | <b>469</b>   | <b>317</b>          | <b>+111,7%</b> | <b>132</b>          | <b>+28,2%</b> |
| Achalandage (milliers)             | 1 334        | -             | 1 270          | 1 300        | 64                  | 5,0%           | 34                  | 2,6%          |
| Ratio d'autofinancement            | 53,4%        | 0,0%          | 60,9%          | 52,3%        | -7,5%               | -12,3%         | 1,1%                | 2,1%          |

## 6.2.1. 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 devrait facturer 100 % du déficit résiduel d'exploitation aux municipalités dont le territoire est desservi, à défaut d'une entente de partage des coûts, selon les services rendus, déduction faite des recettes générées par le service (article 46).

Depuis 2005, les principes et modalités de financement des autobus express métropolitains 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 sur l'AMT permette de facturer aux municipalités 100 % du déficit résiduel d'exploitation, l'AMT facture 50 % du déficit selon l'utilisation faite par leurs résidents. Seules les municipalités dont le pourcentage d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent au déficit.

**TABLEAU 25**  
Contributions municipales aux autobus express métropolitains – 2009-2010

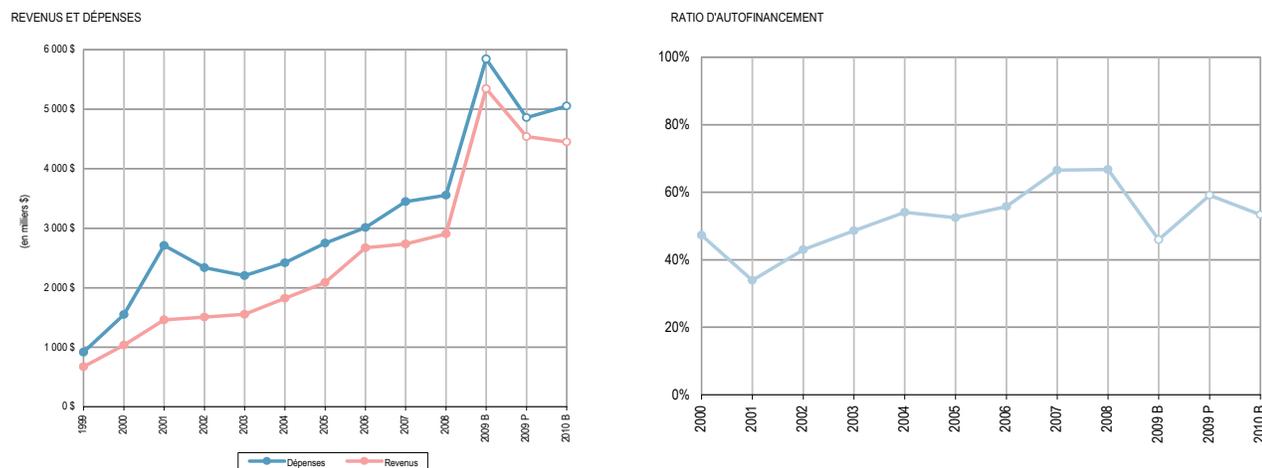
| (en milliers \$)               | BUDGET 2010 |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009 | ÉCART B2010 - P2009 |                | ÉCART B2010 - B2009 |                |
|--------------------------------|-------------|---------------|----------------|-------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
| <b>EXPRESS CHEVRIER</b>        |             |               |                |             |                     |                |                     |                |
| RTL                            | 291         | 48,4%         | 137            | 227         | 153                 | 111,6%         | 64                  | +28,1%         |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 93          | 15,5%         | 44             | 73          | 49                  | 111,6%         | 20                  | +28,0%         |
| CIT Le Richelain               | 73          | 12,1%         | 34             | 57          | 38                  | 111,6%         | 16                  | +27,5%         |
| CIT Rousillon                  | 10          | 1,7%          | 5              | 8           | 5                   | 111,6%         | 2                   | +29,8%         |
| CIT de la Vallée du Richelieu  | 14          | 2,3%          | 7              | 11          | 7                   | 111,6%         | 3                   | +25,8%         |
| Ville de Sainte-Julie          | 10          | 1,7%          | 5              | 8           | 5                   | 111,6%         | 2                   | +29,8%         |
| Saint-Jean-sur-Richelieu       | 110         | 18,2%         | 52             | 86          | 58                  | 111,6%         | 24                  | +27,4%         |
| <b>SOUS-TOTAL</b>              | <b>601</b>  | <b>100,0%</b> | <b>284</b>     | <b>470</b>  | <b>317</b>          | <b>+111,6%</b> | <b>131</b>          | <b>+27,9%</b>  |
| <b>EXPRESS A40</b>             |             |               |                |             |                     |                |                     |                |
| Vaudreuil-Dorion               | -           | 0,0%          | 0              | 0           | 0                   | 0,0%           | 0                   | +0,0%          |
| Montréal                       | -           | 0,0%          | 0              | 0           | 0                   | 0,0%           | 0                   | +0,0%          |
| <b>SOUS-TOTAL *</b>            | <b>-</b>    | <b>0,0%</b>   | <b>0</b>       | <b>0</b>    | <b>0</b>            | <b>+0,0%</b>   | <b>0</b>            | <b>+0,0%</b>   |
| <b>EXPRESS ILE-DES-SŒURS</b>   |             |               |                |             |                     |                |                     |                |
| RTL                            | -           | 0,0%          | 18             | 12          | (18)                | -100,0%        | (12)                | -100,0%        |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | -           | 0,0%          | 6              | 4           | (6)                 | -100,0%        | (4)                 | -100,0%        |
| CIT Le Richelain               | -           | 0,0%          | 4              | 4           | (4)                 | -100,0%        | (4)                 | -100,0%        |
| CIT Rousillon                  | -           | 0,0%          | 1              | 1           | (1)                 | -100,0%        | (1)                 | -100,0%        |
| CIT de la Vallée du Richelieu  | -           | 0,0%          | 1              | 1           | (1)                 | -100,0%        | (1)                 | -100,0%        |
| Ville de Sainte-Julie          | -           | 0,0%          | 1              | 1           | (1)                 | -100,0%        | (1)                 | -100,0%        |
| Saint-Jean-sur-Richelieu       | -           | 0,0%          | 7              | 6           | (7)                 | -100,0%        | (6)                 | -100,0%        |
| <b>SOUS-TOTAL</b>              | <b>-</b>    | <b>0,0%</b>   | <b>37</b>      | <b>29</b>   | <b>(37)</b>         | <b>-100,0%</b> | <b>(29)</b>         | <b>-100,0%</b> |
| <b>TOTAL</b>                   | <b>601</b>  | <b>0,0%</b>   | <b>321</b>     | <b>499</b>  | <b>280</b>          | <b>87,2%</b>   | <b>102</b>          | <b>20,4%</b>   |

\* Mesures de mitigation - déficit assumé par le MTQ

**TABLEAU 26**  
Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2010

|                                    | 1996 | 1997 | 1998 | 1999       | 2000         | 2001         | 2002         | 2003         | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009 B       | 2009 P       | 2010 B       |
|------------------------------------|------|------|------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>REVENUS (milliers \$)</b>       |      |      |      |            |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Recettes usagers                   |      |      |      | 394        | 733          | 919          | 1 005        | 1 072        | 1 308        | 1 443        | 1 681        | 2 295        | 2 373        | 2 686        | 2 873        | 2 698        |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant |      |      |      | -          | -            | -            | 23           | 38           | 45           | 43           | 56           | 58           | 49           | 71           | 76           | 84           |
| Aide métropolitaine                |      |      |      | 100        | 158          | 240          | 258          | 277          | 299          | 360          | 414          | -            | 354          | 482          | 482          | 421          |
| Aide à l'intégration               |      |      |      | -          | -            | -            | -            | -            | -            | 64           | 87           | 8            | 59           | 7            | 5            | 24           |
| Contributions municipales          |      |      |      | 180        | 145          | 300          | 222          | 167          | 170          | 180          | 432          | 374          | 29           | 499          | 321          | 601          |
| Autres contributions               |      |      |      | -          | -            | -            | -            | -            | -            | -            | -            | -            | -            | 302          | 8            | -            |
| PAGASTC                            |      |      |      | -          | -            | -            | -            | -            | -            | -            | -            | -            | 40           | 1 299        | 774          | 624          |
| <b>TOTAL</b>                       |      |      |      | <b>674</b> | <b>1 036</b> | <b>1 459</b> | <b>1 508</b> | <b>1 554</b> | <b>1 822</b> | <b>2 090</b> | <b>2 670</b> | <b>2 735</b> | <b>2 904</b> | <b>5 346</b> | <b>4 539</b> | <b>4 452</b> |
| <b>DÉPENSES (milliers \$)</b>      |      |      |      |            |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Dépenses                           |      |      |      | 918        | 1 550        | 2 711        | 2 338        | 2 205        | 2 420        | 2 749        | 3 013        | 3 449        | 3 556        | 5 845        | 4 861        | 5 053        |
| <b>TOTAL</b>                       |      |      |      | <b>918</b> | <b>1 550</b> | <b>2 711</b> | <b>2 338</b> | <b>2 205</b> | <b>2 420</b> | <b>2 749</b> | <b>3 013</b> | <b>3 449</b> | <b>3 556</b> | <b>5 845</b> | <b>4 861</b> | <b>5 053</b> |
| <b>INDICATEURS</b>                 |      |      |      |            |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Achalandage (en milliers \$)       |      |      |      | 257        | 408          | 637          | 745          | 765          | 891          | 973          | 1 149        | 1 269        | 1 269        | 1 510        | 1 298        | 1 334        |
| Ratio d'autofinancement            |      |      |      | -          | 47,3%        | 33,9%        | 43,0%        | 48,6%        | 54,0%        | 52,5%        | 55,8%        | 66,5%        | 66,7%        | 46,0%        | 59,1%        | 53,4%        |

FIGURE 7  
Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2010



### 6.2.2. Express Chevrier

Le service d'autobus de l'Express Chevrier est offert entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville, sous le 1000, rue De La Gauchetière, à Montréal.

#### Revenus

En 2009, les recettes prévues en provenance des usagers sont évaluées à 2,5 M\$ alors qu'elles sont estimées à 2,7 M\$ et elles présentent une légère baisse pour 2010.

#### Dépenses

Pour 2009 et 2010, les dépenses prévues sont respectivement de 4,5 M\$ et 5,1 M\$, soit une augmentation en 2010 de 0,6 M\$ (12,6 %) par rapport à la prévision 2009. L'augmentation provient des nouvelles obligations contractuelles convenues avec le fournisseur du service (RTL), considérant notamment la fluctuation du coût du carburant, ainsi que l'inclusion des coûts du stationnement.

#### Contributions municipales

Depuis 2005, les municipalités dont le pourcentage d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent à hauteur de 50 % du déficit d'exploitation. Les contributions municipales prévues sont de 0,3 M\$ en 2009 et de 0,6 M\$ en 2010.

Le ratio d'autofinancement est de 53,4 % en 2010.

TABLEAU 27  
Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2009-2010

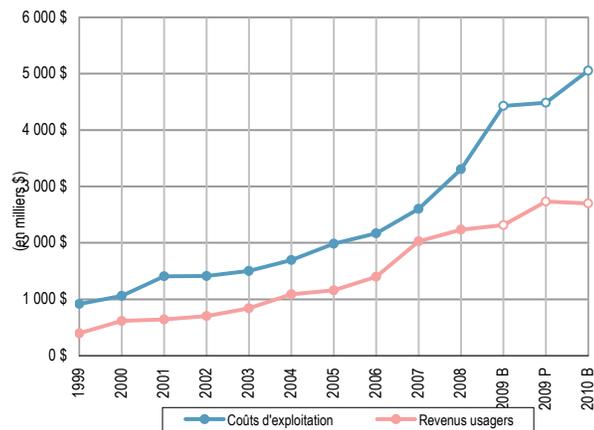
| (en milliers \$)                   | BUDGET 2010  | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009  | ÉCART B2010 - P2009 | ÉCART B2010 - B2009 |
|------------------------------------|--------------|----------------|--------------|---------------------|---------------------|
| <b>REVENUS</b>                     |              |                |              |                     |                     |
| Revenus usagers                    | 2 698        | 2 731          | 2 316        | (33)                | 382                 |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 84           | 76             | 61           | 8                   | 23                  |
| Aide à l'intégration tarifaire     | 24           | 5              | 5            | 19                  | 19                  |
| PAGAST - MTQ                       | 624          | 624            | 624          | -                   | -                   |
| Contributions municipales          | 601          | 284            | 470          | 317                 | 131                 |
| Aide métropolitaine                | 421          | 482            | 482          | (61)                | (61)                |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>4 452</b> | <b>4 202</b>   | <b>3 958</b> | <b>250</b>          | <b>494</b>          |
| <b>DÉPENSES</b>                    |              |                |              |                     |                     |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 5 053        | 4 486          | 4 427        | 567                 | 626                 |
| <b>TOTAL DÉPENSES</b>              | <b>5 053</b> | <b>4 486</b>   | <b>4 427</b> | <b>567</b>          | <b>626</b>          |
| <b>DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT</b>  | <b>601</b>   | <b>284</b>     | <b>469</b>   | <b>317</b>          | <b>132</b>          |
| Achalandage (milliers)             | 1 341        | 1 277          | 1 300        | 64                  | 41                  |
| Ratio d'autofinancement            | 53,4%        | 60,9%          | 52,3%        | -7,5%               | 1,1%                |

**TABLEAU 28**  
**Indicateurs de performance – Express Chevrier**

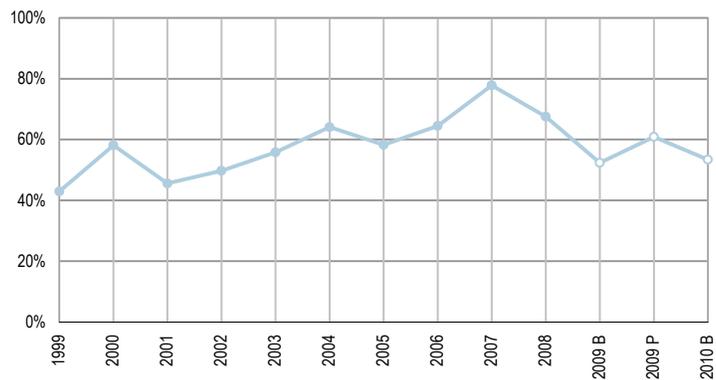
|                                    | 1999    | 2000     | 2001     | 2002     | 2003     | 2004     | 2005     | 2006     | 2007     | 2008     | 2009 B   | 2009 P   | 2010 B   |
|------------------------------------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| <b>EXPRESS CHEVRIER</b>            |         |          |          |          |          |          |          |          |          |          |          |          |          |
| Coûts d'exploitation (milliers \$) | 918 \$  | 1 058 \$ | 1 407 \$ | 1 412 \$ | 1 503 \$ | 1 697 \$ | 1 986 \$ | 2 169 \$ | 2 605 \$ | 3 305 \$ | 4 427 \$ | 4 486 \$ | 5 053 \$ |
| Revenus usagers nets (milliers \$) | 394 \$  | 615 \$   | 641 \$   | 703 \$   | 838 \$   | 1 088 \$ | 1 157 \$ | 1 399 \$ | 2 027 \$ | 2 232 \$ | 2 316 \$ | 2 731 \$ | 2 698 \$ |
| Achalandage annuel                 | 256     | 305      | 360      | 457      | 521      | 590      | 716      | 870      | 1 049    | 1 216    | 1 300    | 1 270    | 1 334    |
| Ratio d'autofinancement            | 42,9%   | 58,1%    | 45,5%    | 49,7%    | 55,8%    | 64,1%    | 58,3%    | 64,5%    | 77,8%    | 67,5%    | 52,3%    | 60,9%    | 53,4%    |
| Coûts d'exploitation par pass-km   | 0,21 \$ | 0,20 \$  | 0,23 \$  | 0,18 \$  | 0,19 \$  | 0,23 \$  | 0,18 \$  | 0,17 \$  | 0,17 \$  | 0,27 \$  | 0,36 \$  | 0,37 \$  | 0,41 \$  |

**FIGURE 8**  
**Indicateurs de performance – Express Chevrier**

REVENUS ET DÉPENSES



RATIO D'AUTOFINANCEMENT



## 7. TRANSPORT ADAPTÉ

À la mi-octobre 2009, l'Agence a dévoilé son nouveau cadre financier pour le transport adapté métropolitain.

Cette réforme qui s'est effectuée en collaboration avec le Ministère des transports du Québec a mené à l'élargissement du territoire couvert pour la desserte métropolitaine.

Les orientations prises s'appuient sur quatre axes principaux à savoir :

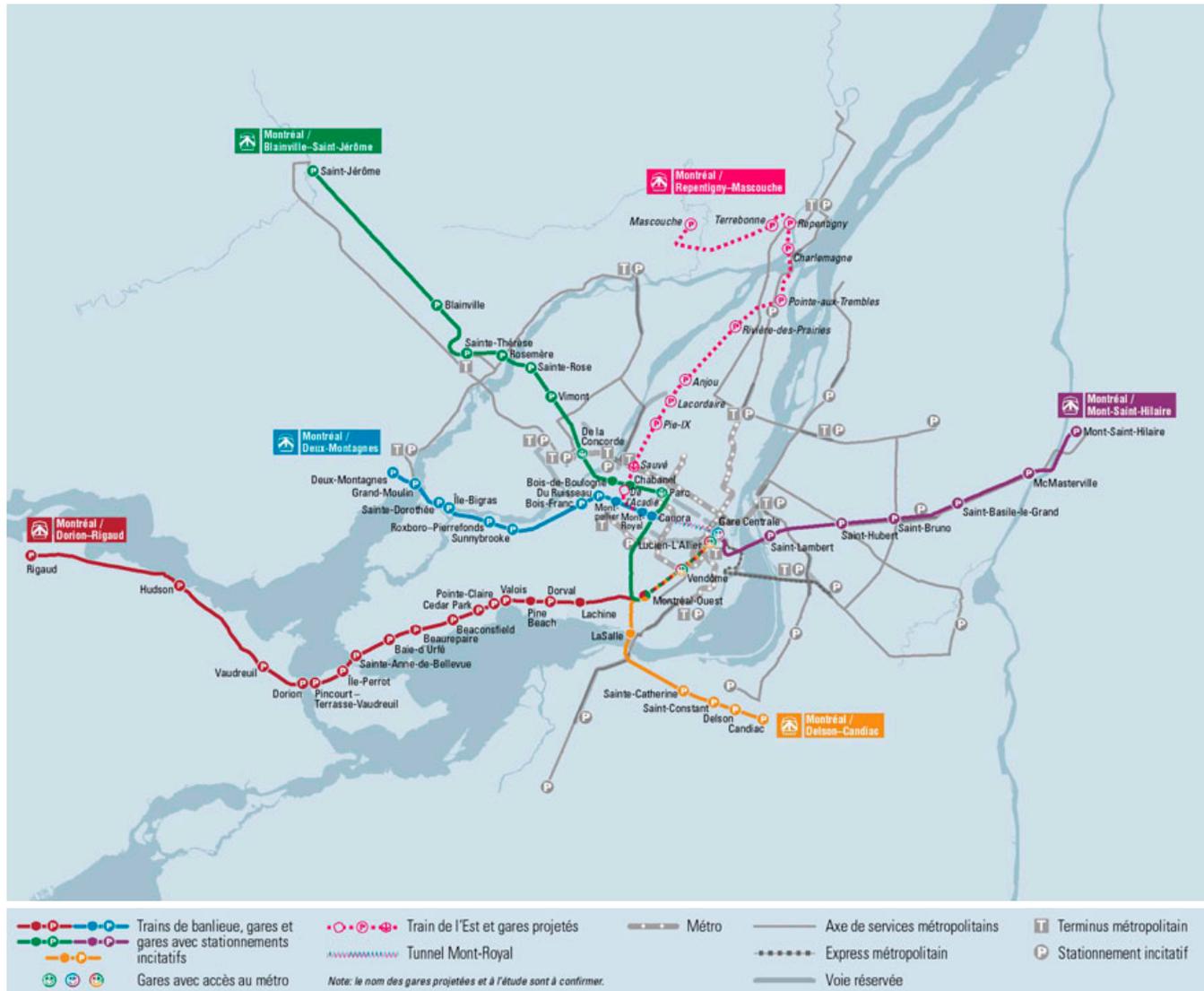
- 1) Le souci du client
- 2) L'équité du programme
- 3) La cohérence avec le programme provincial
- 4) La simplicité d'application

Le résultat de cette démarche a aussi confirmé la volonté ferme de l'Agence de supporter ses partenaires dans le financement des déplacements métropolitains en y injectant une contribution nette de 1,6 M\$, soit 30 % de plus que sa contribution budgétée en 2009, s'élevant à 1,2 M\$. Rappelons qu'en 2007 cette contribution s'élevait à 0,8 M\$ et qu'elle fut doublé depuis cette date pour répondre aux besoins exprimés par nos partenaires.

TABLEAU 29  
Transport adapté – 2009-2010

| (en milliers \$)                   | BUDGET 2010         | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009  | ÉCART B2010 - P2009 | ÉCART B2010 - B2009 |
|------------------------------------|---------------------|----------------|--------------|---------------------|---------------------|
| <b>REVENUS</b>                     |                     |                |              |                     |                     |
| Subvention MTQ - Transport adapté  | -                   | 780            | 780          | (780)               | -100,0%             |
|                                    | -                   | 780            | 780          | (780)               | -100,0%             |
| <b>DÉPENSES</b>                    |                     |                |              |                     |                     |
| STM                                | 170 10,7%           | 681            | 681          | (511)               | -75,1%              |
| STL                                | 510 32,0%           | 483            | 483          | 27                  | +5,5%               |
| RTL                                | 470 29,5%           | 393            | 393          | 77                  | +19,6%              |
| Ville de Candiac                   | 44 2,8%             | 43             | 43           | 1                   | +2,8%               |
| Ville de Chambly                   | 63 4,0%             | 34             | 34           | 29                  | +85,7%              |
| MRC les Moulins                    | 30 1,9%             | 52             | 52           | (22)                | -42,2%              |
| MRC de Lajemmerais                 | 108 6,8%            | 61             | 61           | 47                  | +77,0%              |
| MRC de L'Assomption                | 37 2,3%             | 42             | 42           | (5)                 | -11,5%              |
| Ville de Vaudreuil-Dorion          | 9 0,5%              | 29             | 29           | (20)                | -70,7%              |
| CIT Vallée du Richelieu            | 33 2,1%             | 17             | 17           | 16                  | +92,4%              |
| CIT Laurentides                    | 11 0,7%             | 50             | 50           | (39)                | -78,6%              |
| Autres                             | 107 6,7%            | 115            | 115          | (8)                 | -6,7%               |
|                                    | <b>1 591 100,0%</b> | <b>2 000</b>   | <b>2 000</b> | <b>(409)</b>        | <b>-20,5%</b>       |
| <b>Contribution nette de l'AMT</b> | <b>1 591</b>        | <b>1 220</b>   | <b>1 220</b> | <b>371</b>          | <b>30,4%</b>        |

# 8. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE



| LIGNE MONTRÉAL /                        | DEUX-MONTAGNES                                  | DORION-RIGAUD                               | BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME  | MONT-SAINT-HILAIRE                      | DELSON-CANDIAC   | TOTAL      |
|---|---|---|--|---|--|------------|
| Années de service                       | 1918 à ce jour<br>Électrification : 1992 à 1995 | 1889 à ce jour<br>Rénovations : 1982 à 1989 | 1882 à 1981<br>Remise en service : 1997<br>Prolongement : 2006 | 1859 à 1988<br>Remise en service : 2000 | 1887 à 1980<br>Remise en service : 2001<br>Prolongement : 2005 |            |
| Opérateur en partitition                | CN  | CP  | CP   | CN                                      | CP   |            |
| Matériel roulant                        | Électrique                                      | Diesel                                      | Diesel   | Diesel                                  | Diesel   |            |
| Gare terminale                          | Gare Centrale                                   | Lucien-L'Allier                             | Lucien-L'Allier  | Gare Centrale                           | Lucien-L'Allier  |            |
| Trajet (km)                             | 29,9  | 64,2  | 62,8   | 34,9                                    | 25,6   | 217,4      |
| Départs/jour                            | 49  | 27  | 20   | 14                                      | 12   | 122        |
| Départs/semaine                         | 279   | 149   | 100  | 70                                      | 60   | 658        |
| Gares                                   | 12  | 19  | 10 (+ 3) <sup>1</sup>  | 6 (+ 1) <sup>2</sup>                    | 5 (+ 3) <sup>1</sup>   | 52         |
| Stationnements incitatifs               | 8   | 15  | 6  | 6                                       | 4  | 39         |
| Places de stationnement 2008            | 5 762   | 3 736                                       | 3 051  | 2 777                                   | 891  | 16 217     |
| Achalandage 2008                        | 7 687 200                                       | 3 565 000                                   | 2 231 200  | 1 591 500                               | 623 600  | 15 698 500 |
| Prévision achalandage 2009 <sup>3</sup> | 7 230 900                                       | 3 488 200                                   | 2 122 500  | 1 699 600                               | 662 700  | 15 203 900 |
| Objectif achalandage 2010               | 7 230 900                                       | 3 488 200                                   | 2 122 500  | 1 750 600                               | 682 600  | 15 274 800 |

<sup>1</sup> Trois gares communes aux lignes Montréal/Dorion-Rigaud, Montréal/Blainville-Saint-Jérôme et Montréal/Delsois-Candiac

<sup>2</sup> Une gare commune aux lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Mont-Saint-Hilaire

<sup>3</sup> Estimation de l'achalandage annuel 2009 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage

## 8.1. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

### Renouvellement de la flotte

Le 21 août 2009, le gouvernement du Québec et les représentants de l'AMT ont assisté au dévoilement de la première voiture d'une commande historique de 160 voitures à deux étages qui permettront d'augmenter sensiblement la capacité d'accueil sur le réseau de trains de banlieue, tout en améliorant la fiabilité et le confort nécessaires à un meilleur service à la clientèle. De plus, l'Agence a investi dans des équipements de transport (locomotives) supplémentaires afin d'éviter les problèmes de fiabilité vécus à l'hiver 2009. Rappelons que de ce côté, l'Agence a aussi passé une autre commande historique de 20 locomotives bi-modes qui devraient être livrées en 2011-2012. Leur arrivée aura comme conséquences d'augmenter la fiabilité du service, mais surtout, d'accroître la capacité d'accueil et d'offrir le confort à une clientèle toujours croissante. Entre-temps, l'Agence doit composer avec sa flotte et a pris tous les moyens à sa disposition pour éviter à sa clientèle les tracas occasionnés par la défaillance d'une partie de son réseau l'hiver dernier.

### Amélioration de services et engagement client

De plus, en 2009, le réseau de trains de banlieue a fait l'objet d'une amélioration majeure de son offre de service avec l'ajout de près de 80 départs de train en semaine et de 6 départs en fin de semaine. Cette amélioration de service est fortement encouragée par le MTQ, qui finance 50 % des coûts, soit 6,7 M\$. En 2010, l'AMT maintient la plupart des départs supplémentaires ainsi qu'une mesure de soutien pour les municipalités profitant de ces ajouts de service, leur permettant de financer une partie des coûts associés à ces nouveaux départs.

Le budget 2010 reflète des investissements importants dans les plans d'entretien transitoire et la mise en place de plusieurs mesures visant à assurer un service de qualité, tout au long des prochaines années, afin d'assurer à sa clientèle la régularité du service à laquelle elle est en droit de s'attendre.

L'Agence travaille aussi à construire un centre d'entretien qui permettra d'assurer un meilleur contrôle de la qualité d'entretien des nouveaux équipements, patrimoine important dans le domaine du transport collectif de la grande région métropolitaine.

### Revenus

Les revenus du réseau de trains de banlieue se composent principalement des recettes d'usagers (46,6 %) et des contributions municipales (45,9 %). Les recettes tarifaires des trains de banlieue proviennent de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue ainsi que de la portion des recettes métropolitaines intégrées TRAM (mensuelles et unitaires) imputées au train de banlieue.

En 2010, les recettes des usagers totalisent 47,8 M\$, par rapport à 50,0 M\$ dans le budget de 2009, soit une baisse de 4,4 % en raison de l'effet combiné de l'augmentation de la grille tarifaire, de la redistribution des titres régionaux TRAM qui se modifient après analyse de l'enquête TRAM finalisée en 2009.

### Dépenses

Les dépenses d'exploitation et de gestion pour 2010 totalisent 117,8 M\$, en augmentation de 5,8 % par rapport au budget de 2009. Le déficit d'exploitation budgétisé pour 2010 est de 15,1 M\$, en hausse de 10,8 % par rapport à la prévision de 2009 (TABLEAU 31). Cette augmentation s'explique largement par l'introduction de la mesure de soutien au plan pétrole déployé au début de 2009, une mesure instaurée à la demande de nos partenaires pour les soutenir dans le financement des nouveaux services.

Les faits marquants pour 2010 concernant l'exploitation des trains de banlieue sont essentiellement :

- la renégociation des contrats d'impartition avec le CP et le CN pour l'exploitation courante de notre service ;
- l'introduction d'équipements supplémentaires pour soutenir la flotte de locomotives et assurer sa fiabilité en attendant la livraison des nouvelles locomotives ;
- l'investissement dans les réseaux de communication à la clientèle pour une mise à niveau du réseau et une amélioration de ce service ;
- le déploiement progressif des nouvelles voitures à deux étages sur l'ensemble du réseau dès l'automne 2009 ;
- l'achat d'un site d'entretien et de garage des rames de trains qui permettra, dès juillet 2010, de revoir le modèle d'entretien des équipements.

**TABLEAU 30**  
**Revenus et dépenses des trains de banlieue – 2009-2010**

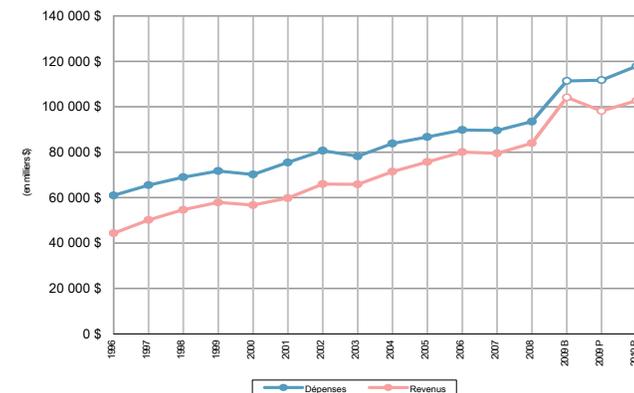
| (en milliers \$)                   | BUDGET 2010    |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009    | ÉCART B2010 - P2009 |               | ÉCART B2010 - B2009 |                |  |
|------------------------------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------------|---------------|---------------------|----------------|--|
| <b>REVENUS</b>                     |                |               |                |                |                     |               |                     |                |  |
| Recettes usagers                   | 47 823         | 46,5%         | 46 874         | 50 014         | 949                 | +2,0%         | (2 191)             | -4,4%          |  |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 2 053          | 2,0%          | 1 962          | 1 962          | 91                  | +4,6%         | 91                  | +4,6%          |  |
| Aide à l'intégration tarifaire     | 27             | 0,0%          | 5              | 5              | 22                  | +440,0%       | 22                  | +440,0%        |  |
| Mesure de soutien au plan pétrole  | (1 576)        | -4,5%         | (1 901)        | -              | 325                 | -17,1%        | (1 576)             | -              |  |
| Contributions municipales nettes   | 47 120         | 45,9%         | 44 421         | 44 171         | 2 699               | +6,1%         | 2 949               | +6,7%          |  |
| PAGASTC - MTQ                      | 7 291          | 7,1%          | 6 734          | 7 969          | 557                 | +8,3%         | (678)               | -8,5%          |  |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>102 738</b> | <b>97,0%</b>  | <b>98 095</b>  | <b>104 121</b> | <b>4 643</b>        | <b>+4,7%</b>  | <b>(1 383)</b>      | <b>-1,3%</b>   |  |
| <b>DÉPENSES</b>                    |                |               |                |                |                     |               |                     |                |  |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 102 652        | 87,1%         | 97 652         | 94 537         | 5 000               | +5,1%         | 8 115               | +8,6%          |  |
| Ajout de service                   | 14 582         | 12,4%         | 13 468         | 16 239         | 1 114               | +8,3%         | (1 657)             | -10,2%         |  |
| Remboursement de la dette          | 566            | 0,5%          | 566            | 566            | -                   | +0,0%         | -                   | +0,0%          |  |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>117 800</b> | <b>100,0%</b> | <b>111 686</b> | <b>111 342</b> | <b>6 114</b>        | <b>+5,5%</b>  | <b>6 458</b>        | <b>+5,8%</b>   |  |
| <b>DÉFICIT D'EXPLOITATION</b>      |                |               |                |                |                     |               |                     |                |  |
| Deux-Montagnes                     | 2 418          | 16,1%         | 1 518          | (250)          | 900                 | +59,3%        | 2 667               | -1069,1%       |  |
| Dorion-Rigaud                      | 6 859          | 45,5%         | 6 438          | 5 059          | 421                 | +6,5%         | 1 800               | +35,6%         |  |
| Blainville-Saint-Jérôme            | 312            | 2,1%          | (60)           | (893)          | 372                 | -620,8%       | 1 205               | -135,0%        |  |
| Mont-Saint-Hilaire                 | 3 336          | 22,1%         | 3 430          | 1 889          | (94)                | -2,7%         | 1 448               | +76,7%         |  |
| Delson-Candiac                     | 2 137          | 14,2%         | 2 265          | 1 416          | (128)               | -5,6%         | 721                 | +50,9%         |  |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>15 063</b>  | <b>100%</b>   | <b>13 591</b>  | <b>7 221</b>   | <b>1 472</b>        | <b>+10,8%</b> | <b>7 842</b>        | <b>+108,6%</b> |  |
| Achalandage (milliers)             | 15 275         | -             | 15 204         | 16 413         | 71                  | +0,5%         | (1 138)             | -6,9%          |  |
| Ratio d'autofinancement            | 40,6%          | -             | 42,0%          | 44,9%          | -1,4%               | -3,3%         | -4,3%               | -9,6%          |  |

**TABLEAU 31**  
**Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 1996-2010**

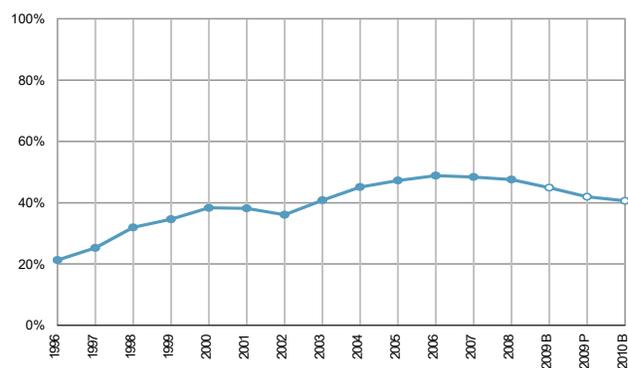
|                                    | 1996          | 1997          | 1998          | 1999          | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009 B         | 2009 P         | 2010 B         |
|------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>REVENUS (en milliers \$)</b>    |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                |                |                |
| Recettes usagers                   | 9 116         | 10 947        | 15 018        | 17 616        | 20 807        | 22 980        | 23 965        | 28 396        | 34 575        | 37 617        | 41 128        | 42 299        | 44 457        | 50 014         | 46 874         | 47 823         |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | -             | -             | -             | -             | -             | -             | 930           | 1 380         | 1 457         | 1 463         | 1 696         | 1 686         | 1 847         | 1 962          | 1 962          | 2 053          |
| Aide à l'intégration tarifaire     | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | 28            | 85            | 11            | 47            | 5              | 5              | 27             |
| Mesure de soutien au plan pétrole  | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -              | (1 901)        | (1 576)        |
| Contributions municipales nettes   | 17 136        | 17 007        | 17 674        | 19 443        | 19 995        | 21 407        | 24 358        | 27 176        | 28 278        | 29 520        | 31 524        | 33 384        | 36 194        | 44 171         | 44 421         | 47 120         |
| PAGASTC - MTQ                      | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | 1 429         | 7 969          | 6 734          | 7 291          |
| Contributions MTQ                  | -             | -             | -             | -             | -             | 147           | 2 497         | 267           | -             | -             | -             | -             | -             | -              | -              | -              |
| Dette - subvention MTQ             | 18 102        | 22 144        | 21 993        | 20 824        | 15 891        | 15 252        | 14 221        | 8 624         | 7 125         | 7 122         | 5 636         | 2 066         | -             | -              | -              | -              |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>44 354</b> | <b>50 098</b> | <b>54 685</b> | <b>57 883</b> | <b>56 693</b> | <b>59 786</b> | <b>65 971</b> | <b>65 843</b> | <b>71 435</b> | <b>75 750</b> | <b>80 069</b> | <b>79 446</b> | <b>83 974</b> | <b>104 121</b> | <b>98 095</b>  | <b>102 738</b> |
| <b>DÉPENSES (en milliers \$)</b>   |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                |                |                |
| Dette - subvention MTQ             | 18 102        | 22 144        | 21 993        | 20 824        | 15 891        | 15 252        | 14 221        | 8 624         | 7 125         | 7 122         | 5 636         | 2 066         | -             | -              | -              | -              |
| Dépenses                           | 42 841        | 43 364        | 46 998        | 50 923        | 54 240        | 60 195        | 66 477        | 69 593        | 76 687        | 79 567        | 84 175        | 87 436        | 93 447        | 111 342        | 111 686        | 117 800        |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>60 943</b> | <b>65 508</b> | <b>68 991</b> | <b>71 747</b> | <b>70 131</b> | <b>75 447</b> | <b>80 698</b> | <b>78 217</b> | <b>83 812</b> | <b>86 689</b> | <b>89 811</b> | <b>89 502</b> | <b>93 447</b> | <b>111 342</b> | <b>111 686</b> | <b>117 800</b> |
| Déficit résiduel                   | 16 589        | 15 410        | 14 306        | 13 864        | 13 438        | 15 661        | 14 727        | 12 374        | 12 377        | 10 939        | 9 742         | 10 056        | 9 473         | 7 221          | 13 591         | 15 063         |
| <b>INDICATEURS</b>                 |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |               |                |                |                |
| Achalandage (en milliers)          | 6 940         | 8 332         | 10 145        | 11 041        | 11 992        | 12 196        | 12 879        | 13 911        | 14 323        | 14 584        | 15 046        | 15 478        | 15 316        | 16 413         | 15 204         | 15 275         |
| Coûts d'exploitation par pass-km   | 0,34 \$       | 0,30 \$       | 0,26 \$       | 0,26 \$       | 0,23 \$       | 0,27 \$       | 0,27 \$       | 0,26 \$       | 0,28 \$       | 0,28 \$       | 0,29 \$       | 0,28 \$       | 0,29 \$       | 0,35 \$        | 0,35 \$        | 0,37 \$        |
| Taux de ponctualité                | -             | -             | -             | -             | 96%           | 96%           | 98%           | 98%           | 97%           | 97%           | 97%           | 98%           | 96%           | 96%            | 96%            | 96%            |
| Ratio d'autofinancement            | 21,3%         | 25,2%         | 32,0%         | 34,6%         | 38,4%         | 38,2%         | 36,1%         | 40,8%         | 45,1%         | 47,3%         | 48,9%         | 48,4%         | 47,6%         | 44,9%          | 42,0%          | 40,6%          |

**FIGURE 9**  
**Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 1996-2010**

REVENUS ET DÉPENSES



RATIO D'AUTOFINANCEMENT



## 8.2. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE

L'AMT, comme le prévoit sa Loi constitutive, répartit 40 % des coûts d'exploitation et de gestion de chaque ligne de trains, par tronçon, entre les municipalités desservies selon le nombre de trains-km ou de départs à chacune des gares. Les municipalités d'un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée (RFU) ou selon des ententes entre les Villes.

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 :

- Ligne Deux-Montagnes : pour 2009 et 2010, la proportion est de 79,5 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 11,6 % pour Laval et 8,9 % pour le tronçon Deux-Montagnes ;
- Ligne Montréal/Dorion-Rigaud : pour 2009 et 2010, la proportion est de 81,3 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 18,7 % pour le tronçon Rigaud.

Pour les lignes Blainville-Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Delson-Candiac, la méthode de partage se fait selon le critère de départs à chaque gare :

- Ligne Blainville-Saint-Jérôme : pour 2009 et 2010, la proportion est de 22,7 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 34,1 % pour Laval et 43,2 % pour le CIT Laurentides ;
- Ligne Mont-Saint-Hilaire : pour 2009 et 2010, la proportion est de 50 % pour le conseil de l'agglomération de Longueuil et 50 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire ;
- Ligne Delson-Candiac : pour 2009 et 2010, la proportion des départs à chaque gare est de 20 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 80 % pour le tronçon Delson.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 6,7 % par rapport au budget 2009 (TABLEAU 33). Cette augmentation justifie l'augmentation des coûts découlant des investissements nécessaires pour les équipements afin de sécuriser la fiabilité du service.

L'augmentation de 0,7 M\$ pour la ligne Montréal/Delton-Candiac, est la conséquence de l'abolition de la ristourne versée à la suite de la permanence de cette ligne depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2009.

**TABLEAU 32**  
Variation des contributions municipales nettes

| (en milliers \$)        | 1996          | 1997          | 1998          | 1999          | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | B2009         | P2009         | B2010         |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Deux-Montagnes          | 8 911         | 8 667         | 9 238         | 9 713         | 9 883         | 10 388        | 10 927        | 10 862        | 11 899        | 11 857        | 12 225        | 12 339        | 13 008        | 13 988        | 14 190        | 15 007        |
| Dorion-Rigaud           | 8 225         | 8 340         | 7 674         | 7 743         | 7 785         | 7 853         | 8 104         | 8 426         | 9 014         | 9 178         | 9 565         | 9 393         | 9 903         | 12 743        | 12 223        | 12 767        |
| Blainville-Saint-Jérôme | -             | -             | 762           | 1 987         | 2 327         | 2 968         | 3 372         | 3 494         | 3 456         | 4 412         | 4 142         | 6 189         | 6 444         | 7 011         | 7 142         | 7 524         |
| Mont-Saint-Hilaire      | -             | -             | -             | -             | -             | 346           | 1 364         | 3 695         | 2 970         | 2 883         | 3 910         | 4 041         | 5 396         | 7 504         | 7 551         | 7 979         |
| Delson-Candiac          | -             | -             | -             | -             | -             | -             | 591           | 699           | 937           | 1 190         | 1 682         | 1 422         | 1 443         | 2 925         | 3 315         | 3 843         |
| <b>TOTAL</b>            | <b>17 136</b> | <b>17 007</b> | <b>17 674</b> | <b>19 443</b> | <b>19 995</b> | <b>21 555</b> | <b>24 358</b> | <b>27 176</b> | <b>28 276</b> | <b>29 520</b> | <b>31 524</b> | <b>33 384</b> | <b>36 194</b> | <b>44 171</b> | <b>44 421</b> | <b>47 120</b> |

**TABLEAU 33**  
Contributions municipales nettes

| (en milliers \$)                | BUDGET 2010   |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009   | ÉCART B2010 - P2009 |              | ÉCART B2010- B2009 |              |
|---------------------------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------------|--------------|--------------------|--------------|
| Agglomération de Montréal       | 24 787        | 52,6%         | 23 503         | 23 657        | 1 284               | +5,5%        | 1 130              | +4,8%        |
| Laval                           | 4 306         | 9,1%          | 4 081          | 4 013         | 225                 | +5,5%        | 293                | +7,3%        |
| Agglomération de Longueuil      | 3 989         | 8,5%          | 3 776          | 3 752         | 214                 | +5,7%        | 237                | +6,3%        |
| Tronçon Blainville-Saint-Jérôme | 3 250         | 6,9%          | 3 085          | 3 029         | 165                 | +5,3%        | 221                | +7,3%        |
| Tronçon Deux-Montagnes          | 1 336         | 2,8%          | 1 263          | 1 245         | 73                  | +5,8%        | 91                 | +7,3%        |
| Tronçon Dorion-Rigaud           | 2 387         | 5,1%          | 2 286          | 2 383         | 102                 | +4,4%        | 4                  | +0,2%        |
| Tronçon Mont-Saint-Hilaire      | 3 989         | 8,5%          | 3 776          | 3 752         | 214                 | +5,7%        | 237                | +6,3%        |
| Tronçon Delson-Candiac          | 3 075         | 6,5%          | 2 652          | 2 340         | 423                 | +15,9%       | 735                | +31,4%       |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>47 120</b> | <b>100,0%</b> | <b>44 421</b>  | <b>44 171</b> | <b>2 699</b>        | <b>+6,1%</b> | <b>2 949</b>       | <b>+6,7%</b> |

**TABLEAU 34**  
Évolution des contributions municipales nettes

| (en milliers \$)        | 1996         | 1997        | 1998         | 1999        | 2000        | 2001         | 2002         | 2003        | 2004        | 2005        | 2006        | 2007        | 2008         | B2009       | P2009       | B2010 |
|-------------------------|--------------|-------------|--------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------|
| Deux-Montagnes          | -2,7%        | 6,6%        | 5,1%         | 1,8%        | 5,1%        | 5,2%         | -0,6%        | 9,5%        | -0,4%       | 3,1%        | 0,9%        | 5,4%        | 14,4%        | 16,1%       | 5,8%        |       |
| Dorion-Rigaud           | 1,4%         | -8,0%       | 0,9%         | 0,5%        | 0,9%        | 3,2%         | 4,0%         | 7,0%        | 1,8%        | 4,2%        | -1,8%       | 5,4%        | 33,2%        | -4,1%       | 4,4%        |       |
| Blainville-Saint-Jérôme | 0,0%         | 0,0%        | 160,8%       | 17,1%       | 27,5%       | 13,6%        | 3,6%         | -1,1%       | 27,7%       | -6,1%       | 49,4%       | 4,1%        | 69,3%        | 1,9%        | 5,3%        |       |
| Mont-Saint-Hilaire      | 0,0%         | 0,0%        | 0,0%         | 0,0%        | 0,0%        | 294,2%       | 170,9%       | -19,6%      | -2,9%       | 35,6%       | 3,4%        | 33,5%       | 91,9%        | 0,6%        | 5,7%        |       |
| Delson-Candiac          | 0,0%         | 0,0%        | 0,0%         | 0,0%        | 0,0%        | 0,0%         | 18,3%        | 34,0%       | 27,0%       | 41,3%       | -15,5%      | 1,5%        | 73,9%        | 13,3%       | 15,9%       |       |
| <b>TOTAL</b>            | <b>-0,8%</b> | <b>3,9%</b> | <b>10,0%</b> | <b>2,8%</b> | <b>7,8%</b> | <b>13,0%</b> | <b>11,6%</b> | <b>4,0%</b> | <b>4,4%</b> | <b>6,8%</b> | <b>5,9%</b> | <b>8,4%</b> | <b>40,1%</b> | <b>0,6%</b> | <b>6,1%</b> |       |

## 8.3. REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE

## 8.3.1. Ligne Montréal/Deux-Montagnes

**Revenus**

Pour 2009, les recettes des usagers sont évaluées à 19,0 M\$, en légère baisse par rapport au budget 2009. En 2010, les recettes usagers sont établies à 19,5 M\$, ce qui s'explique principalement par une indexation des tarifs et par le plein impact de la redistribution des recettes après analyse de l'enquête 2007.

**Dépenses**

Pour 2009, l'AMT prévoit des dépenses de 33,5 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation. En 2010, l'AMT prévoit des dépenses d'exploitation et de gestion de 37,5 M\$ ou 5,8 % de plus que la prévision 2009.

L'augmentation provient principalement de l'investissement dans les équipements, de l'indexation des coûts d'entretien et de l'indexation contractuelle des frais de fonctionnement du CN.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 52,1 % en 2010, soit 1,6 % de moins que celui de la prévision 2009.

TABLEAU 35  
Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Deux-Montagnes – 2009-2010

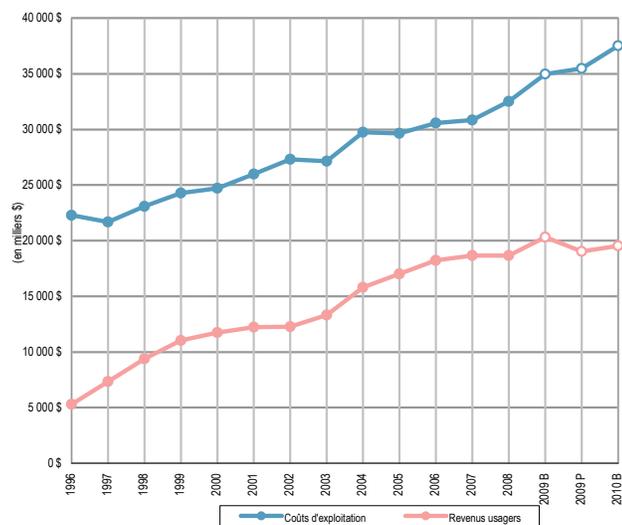
| (en milliers \$)                   | BUDGET 2010   |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009   | ÉCART B2010 - P2009 |               | ÉCART B2010 - B2009 |                 |
|------------------------------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|-----------------|
| <b>REVENUS</b>                     |               |               |                |               |                     |               |                     |                 |
| Recettes usagers                   | 19 545        | 55,7%         | 19 037         | 20 312        | 508                 | +2,7%         | (767)               | -3,8%           |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 540           | 1,5%          | 520            | 520           | 20                  | +3,8%         | 20                  | +3,8%           |
| Aide à l'intégration tarifaire     | 8             | 0,0%          | 2              | 2             | -                   |               | -                   |                 |
| Mesure de soutien au plan pétrole  | -             | 0,0%          | (41)           | -             | 41                  | -100,0%       | -                   | +0,0%           |
| Contributions municipales          | 15 007        | 42,8%         | 14 190         | 13 988        | 817                 | +5,8%         | 1 019               | +7,3%           |
| PAGASTC - MTQ                      | 0             | 0,0%          | 249            | 398           | (249)               |               | (398)               |                 |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>35 100</b> | <b>100,0%</b> | <b>33 957</b>  | <b>35 220</b> | <b>1 143</b>        | <b>+3,4%</b>  | <b>(119)</b>        | <b>-0,3%</b>    |
| <b>DÉPENSES</b>                    |               |               |                |               |                     |               |                     |                 |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 37 518        | 100,0%        | 34 977         | 34 175        | 2 541               | +7,3%         | 3 343               | +9,8%           |
| Ajout de service                   | -             | 0,0%          | 498            | 795           | (498)               |               | (795)               |                 |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>37 518</b> | <b>100,0%</b> | <b>35 475</b>  | <b>34 970</b> | <b>2 043</b>        | <b>+5,8%</b>  | <b>2 548</b>        | <b>+7,3%</b>    |
| <b>DÉFICIT D'EXPLOITATION</b>      | <b>2 418</b>  | <b>-</b>      | <b>1 518</b>   | <b>(250)</b>  | <b>900</b>          | <b>+59,3%</b> | <b>2 667</b>        | <b>-1069,1%</b> |
| Achalandage (milliers)             | 7 231         | -             | 7 231          | 7 903         | -                   | +0,0%         | (672)               | -8,5%           |
| Ratio d'autofinancement            | 52,1%         |               | 53,7%          | 58,1%         | -1,6%               | -2,9%         | -6,0%               | -10,3%          |

TABLEAU 36  
Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Deux-Montagnes

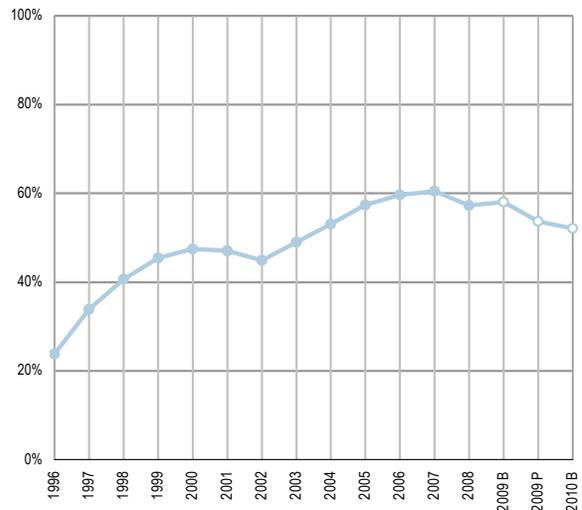
|  | 1996      | 1997      | 1998      | 1999      | 2000      | 2001      | 2002      | 2003      | 2004      | 2005      | 2006      | 2007      | 2008      | 2009 B    | 2009 P    | 2010 B    |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| DEUX-MONTAGNES                         |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
| Coûts d'exploitation (milliers \$)     | 22 277 \$ | 21 669 \$ | 23 096 \$ | 24 282 \$ | 24 709 \$ | 25 970 \$ | 27 318 \$ | 27 154 \$ | 29 749 \$ | 29 643 \$ | 30 562 \$ | 30 848 \$ | 32 520 \$ | 34 970 \$ | 35 475 \$ | 37 518 \$ |
| Revenus usagers nets (milliers \$)     | 5 308 \$  | 7 341 \$  | 9 389 \$  | 11 032 \$ | 11 737 \$ | 12 213 \$ | 12 262 \$ | 13 311 \$ | 15 799 \$ | 17 008 \$ | 18 227 \$ | 18 669 \$ | 18 669 \$ | 20 312 \$ | 19 037 \$ | 19 545 \$ |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 4 033     | 5 172     | 6 423     | 6 791     | 7 220     | 7 023     | 7 233     | 7 456     | 7 509     | 7 649     | 7 810     | 7 757     | 7 687     | 7 903     | 7 231     | 7 231     |
| Ratio d'autofinancement                | 23,8%     | 33,9%     | 40,7%     | 45,4%     | 47,5%     | 47,0%     | 44,9%     | 49,0%     | 53,1%     | 57,4%     | 59,6%     | 60,5%     | 57,3%     | 58,1%     | 53,7%     | 52,1%     |
| Coûts d'exploitation par pass-km       | 0,32 \$   | 0,24 \$   | 0,21 \$   | 0,21 \$   | 0,19 \$   | 0,21 \$   | 0,21 \$   | 0,21 \$   | 0,23 \$   | 0,21 \$   | 0,21 \$   | 0,21 \$   | 0,22 \$   | 0,24 \$   | 0,26 \$   | 0,28 \$   |
| Taux de ponctualité                    | -         | -         | -         | -         | -         | 99,0%     | 99,4%     | 99,3%     | 99,1%     | 98,9%     | 99,6%     | 98,6%     | 97,0%     | 96,0%     | 96,0%     | 96,0%     |

FIGURE 10  
Indicateurs de performance - Ligne Montréal/Deux-Montagnes

REVENUS ET DÉPENSES



RATIO D'AUTOFINANCEMENT



### 8.3.2. Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

La ligne Montréal/Dorion-Rigaud bénéficiera de la mesure de soutien aux municipalités pour financer les 10 nouveaux départs instaurés en janvier 2009 dans le cadre du plan pétrole.

#### Revenus

Pour 2009, les recettes des usagers sont évaluées à 10,3 M\$, en légère baisse par rapport aux recettes budgétées en 2009.

En 2010, les recettes des usagers sont établies à 10,4 M\$, soit une hausse de 1,5 % par rapport à la prévision 2009 ce qui s'explique principalement par :

- une indexation des tarifs de 1,75 % ;
- le plein impact de la redistribution des recettes après analyse de l'enquête 2007.

#### Dépenses

Pour 2009, l'AMT prévoit des dépenses de 30,3 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit un montant inférieur de 1,3 M\$ au budget approuvé. Cette diminution reflète le nombre de départs déployés en janvier 2009, de 10 au lieu des 20 budgétés. En 2010, les dépenses augmentent de 0,3 M\$ par rapport au budget 2009.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 32,6 % en 2010 ; il était de 16,4 % en 1996.

TABLEAU 37  
Revenus et dépenses - Ligne Montréal/Dorion-Rigaud – 2009-2010

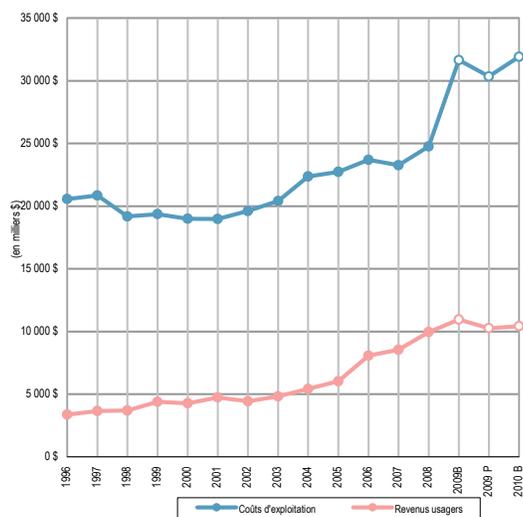
| (en milliers \$)                   | BUDGET 2010   |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009   | ÉCART B2010 - P2009 |              | ÉCART B2010 - B2009 |               |
|------------------------------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------------|--------------|---------------------|---------------|
| <b>REVENUS</b>                     |               |               |                |               |                     |              |                     |               |
| Recettes usagers                   | 10 420        | 41,6%         | 10 263         | 10 950        | 157                 | +1,5%        | (530)               | -4,8%         |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 529           | 2,1%          | 504            | 504           | 25                  | +5,0%        | 25                  | +5,0%         |
| Aide à l'intégration tarifaire     | 8             | 0,0%          | 2              | 2             | -                   | +0,0%        | -                   | +0,0%         |
| Mesure de soutien au plan pétrole  | (723)         | -2,1%         | (753)          | -             | 30                  | -4,0%        | (723)               |               |
| Contributions municipales          | 12 767        | 50,9%         | 12 223         | 12 743        | 544                 | +4,4%        | 24                  | +0,2%         |
| PAGASTC - MTQ                      | 2 058         | 5,9%          | 1 653          | 2 381         | 405                 | +24,5%       | (324)               | -13,6%        |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>25 058</b> | <b>92,6%</b>  | <b>23 892</b>  | <b>26 580</b> | <b>1 166</b>        | <b>+4,9%</b> | <b>(1 522)</b>      | <b>-5,7%</b>  |
| <b>DÉPENSES</b>                    |               |               |                |               |                     |              |                     |               |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 27 236        | 85,3%         | 26 458         | 26 311        | 778                 | +2,9%        | 925                 | +3,5%         |
| Ajout de service                   | 4 115         | 12,9%         | 3 306          | 4 762         | 809                 | +24,5%       | (647)               | -13,6%        |
| Remboursement de la dette          | 566           | 1,8%          | 566            | 566           | 0                   | +0,0%        | 0                   | +0,0%         |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>31 917</b> | <b>100,0%</b> | <b>30 330</b>  | <b>31 639</b> | <b>1 587</b>        | <b>+5,2%</b> | <b>278</b>          | <b>+0,9%</b>  |
| <b>DÉFICIT D'EXPLOITATION</b>      | <b>6 859</b>  | <b>-</b>      | <b>6 438</b>   | <b>5 059</b>  | <b>421</b>          | <b>+6,5%</b> | <b>1 800</b>        | <b>+35,6%</b> |
| Achalandage (milliers)             | 3 488         | -             | 3 488          | 3 767         | -                   | +0,0%        | (279)               | -7,4%         |
| Ratio d'autofinancement            | 32,6%         | -             | 33,8%          | 34,6%         | -1,2%               | -3,5%        | -2,0%               | -5,7%         |

**TABEAU 38**  
**Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud**

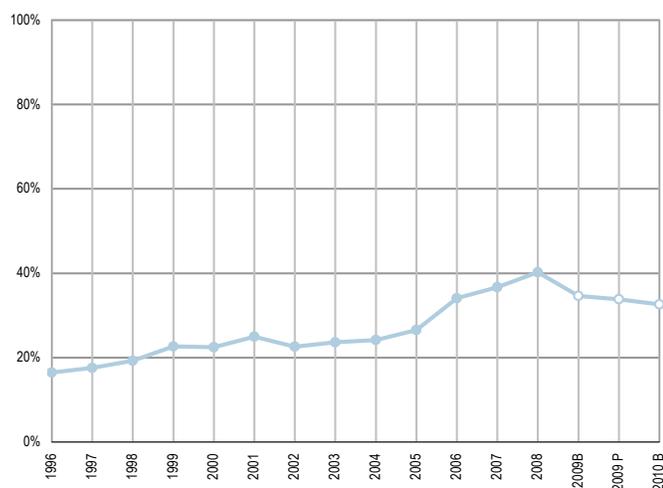
|  | 1996      | 1997      | 1998      | 1999      | 2000      | 2001      | 2002      | 2003      | 2004      | 2005      | 2006      | 2007      | 2008      | 2009B     | 2009 P    | 2010 B    |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>DORION-RIGAUD</b>                   |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |           |
| Coûts d'exploitation (milliers \$)     | 20 564 \$ | 20 843 \$ | 19 184 \$ | 19 358 \$ | 18 990 \$ | 18 976 \$ | 19 603 \$ | 20 410 \$ | 22 364 \$ | 22 736 \$ | 23 696 \$ | 23 264 \$ | 24 757 \$ | 31 639 \$ | 30 330 \$ | 31 917 \$ |
| Revenus usagers nets (milliers \$)     | 3 380 \$  | 3 653 \$  | 3 693 \$  | 4 387 \$  | 4 265 \$  | 4 740 \$  | 4 432 \$  | 4 820 \$  | 5 411 \$  | 6 038 \$  | 8 077 \$  | 8 538 \$  | 9 951 \$  | 10 950 \$ | 10 263 \$ | 10 420 \$ |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 2 907     | 2 908     | 2 932     | 3 045     | 3 030     | 3 137     | 3 039     | 3 093     | 3 074     | 3 076     | 3 166     | 3 268     | 3 565     | 3 767     | 3 488     | 3 488     |
| Ratio d'autofinancement                | 16,4%     | 17,5%     | 19,3%     | 22,7%     | 22,5%     | 25,0%     | 22,6%     | 23,6%     | 24,2%     | 26,6%     | 34,1%     | 36,7%     | 40,2%     | 34,6%     | 33,8%     | 32,6%     |
| Coûts d'exploitation par pass-km       | 0,37 \$   | 0,37 \$   | 0,34 \$   | 0,33 \$   | 0,31 \$   | 0,33 \$   | 0,32 \$   | 0,33 \$   | 0,35 \$   | 0,35 \$   | 0,33 \$   | 0,32 \$   | 0,31 \$   | 0,37 \$   | 0,39 \$   | 0,41 \$   |
| Taux de ponctualité                    | 0,00%     | 0,00%     | 0,00%     | 0,00%     | 0,00%     | 98,60%    | 97,7%     | 94,6%     | 95,2%     | 96,0%     | 97,1%     | 95,0%     | 97,0%     | 96,0%     | 96,0%     | 96,0%     |

**FIGURE 11**  
**Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud**

**REVENUS ET DÉPENSES**



**RATIO D'AUTOFINANCEMENT**



### 8.3.3. Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme

#### Revenus

Les recettes annuelles prévues en 2009 sont évaluées à 8,8 M\$, soit 0,6 M\$ de moins que celles budgétées en 2009.

Pour 2010, les recettes annuelles sont établies à 8,9 M\$, soit une hausse de 0,5 % par rapport à la prévision 2009, ce qui s'explique principalement par :

- une hausse de la grille tarifaire de 1,75 % ;
- un nouveau partage après analyse de l'enquête TRAM compilée en 2009.

#### Dépenses

Pour 2009, les coûts d'exploitation et de gestion annuels sont projetés à 17,9 M\$. En 2010, ils sont estimés à 18,8 M\$, soit une augmentation de 5,3 % par rapport à la prévision 2009, qui tient notamment compte des hausses contractuelles (clauses d'indexation du CP). L'augmentation est également expliquée par l'accroissement des équipements requis pour assurer la fiabilité sur le réseau et de l'augmentation des dépenses d'entretien de ces nouveaux équipements.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 47,2 % en 2010, par rapport à 49,5 % pour la prévision 2009.

TABLEAU 39  
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme – 2009-2010

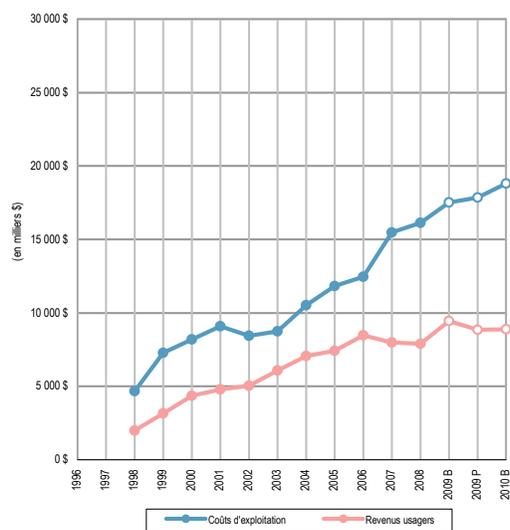
| (en milliers \$)                   | BUDGET 2010   |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009   | ÉCART B2010 - P2009 |                | ÉCART B2010 - B2009 |                |
|------------------------------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
| <b>REVENUS</b>                     |               |               |                |               |                     |                |                     |                |
| Recettes usagers                   | 8 886         | 48,0%         | 8 846          | 9 439         | 40                  | +0,5%          | (553)               | -5,9%          |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 705           | 3,8%          | 685            | 685           | 20                  | +2,9%          | 20                  | +2,9%          |
| Aide à l'intégration tarifaire     | 7             | 0,0%          | 1              | 1             | 6                   |                | 6                   |                |
| Contributions municipales          | 7 524         | 40,7%         | 7 142          | 7 011         | 382                 | +5,3%          | 513                 | +7,3%          |
| PAGASTC - MTQ                      | 1 375         | 7,4%          | 1 240          | 1 285         | 135                 |                | 90                  |                |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>18 497</b> | <b>100,0%</b> | <b>17 914</b>  | <b>18 421</b> | <b>583</b>          | <b>+3,3%</b>   | <b>76</b>           | <b>+0,4%</b>   |
| <b>DÉPENSES</b>                    |               |               |                |               |                     |                |                     |                |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 16 059        | 85,4%         | 15 374         | 14 858        | 685                 | +4,5%          | 1 201               | +8,1%          |
| Ajout de service Saint-Jérôme      | 2 750         | 14,6%         | 2 480          | 2 670         | 270                 | +10,9%         | 80                  | +3,0%          |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>18 809</b> | <b>100,0%</b> | <b>17 854</b>  | <b>17 528</b> | <b>955</b>          | <b>+5,3%</b>   | <b>1 281</b>        | <b>+7,3%</b>   |
| <b>DÉFICIT D'EXPLOITATION</b>      | <b>312</b>    | <b>-</b>      | <b>(60)</b>    | <b>(893)</b>  | <b>372</b>          | <b>-620,8%</b> | <b>1 205</b>        | <b>-135,0%</b> |
| Achalandage (milliers)             | 2 123         | -             | 2 123          | 2 297         | -                   | +0,0%          | (174)               | -7,6%          |
| Ratio d'autofinancement            | 47,2%         |               | 49,5%          | 53,9%         | -2,3%               | -4,6%          | -6,6%               | -12,3%         |

TABLEAU 40  
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme

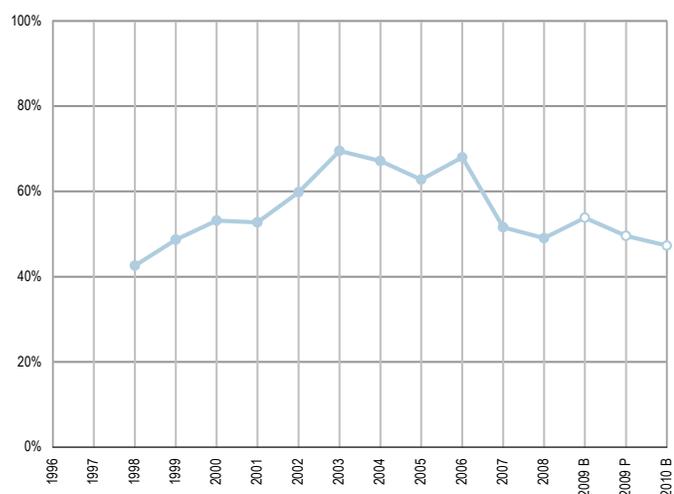
|  | 1996 | 1997 | 1998     | 1999     | 2000     | 2001     | 2002     | 2003     | 2004      | 2005      | 2006      | 2007      | 2008      | 2009 B    | 2009 P    | 2010 B    |
|--|------|------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>BLAINVILLE-SAINTE-JÉRÔME</b>        |      |      |          |          |          |          |          |          |           |           |           |           |           |           |           |           |
| Coûts d'exploitation (milliers \$)     |      |      | 4 666 \$ | 7 283 \$ | 8 188 \$ | 9 089 \$ | 8 445 \$ | 8 735 \$ | 10 520 \$ | 11 825 \$ | 12 467 \$ | 15 473 \$ | 16 122 \$ | 17 528 \$ | 17 854 \$ | 18 809 \$ |
| Revenus usagers nets (milliers \$)     |      |      | 1 986 \$ | 3 153 \$ | 4 354 \$ | 4 793 \$ | 5 048 \$ | 6 073 \$ | 7 064 \$  | 7 419 \$  | 8 476 \$  | 7 980 \$  | 7 903 \$  | 9 439 \$  | 8 846 \$  | 8 886 \$  |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) |      |      | 790      | 1 205    | 1 611    | 1 716    | 1 723    | 1 955    | 1 982     | 1 978     | 2 134     | 2 115     | 2 231     | 2 297     | 2 123     | 2 123     |
| Ratio d'autofinancement                |      |      | 42,6%    | 48,7%    | 53,2%    | 52,7%    | 59,8%    | 69,5%    | 67,1%     | 62,7%     | 68,0%     | 51,6%     | 49,0%     | 53,9%     | 49,5%     | 47,2%     |
| Coûts d'exploitation par pass-km       |      |      | -        | 0,31 \$  | 0,20 \$  | 0,19 \$  | 0,20 \$  | 0,19 \$  | 0,21 \$   | 0,26 \$   | 0,24 \$   | 0,30 \$   | 0,30 \$   | 0,31 \$   | 0,34 \$   | 0,36 \$   |
| Taux de ponctualité                    |      |      | 0,00%    | 0,00%    | 0,00%    | 86,1%    | 97,3%    | 97,8%    | 91,8%     | 95,2%     | 96,2%     | 95,3%     | 96,0%     | 96,0%     | 96,0%     | 96,0%     |

FIGURE 12  
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme

REVENUS ET DÉPENSES



RATIO D'AUTOFINANCEMENT



### 8.3.4. Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

Plusieurs gares, sur cette ligne, bénéficient de modifications majeures en 2009 et 2010, dont, notamment, la permanence de la gare Saint-Hubert, comme entendu avec l'agglomération de Longueuil.

#### Revenus

Pour 2009, les recettes des usagers sont projetées à 6,2 M\$, soit l'équivalent à celles budgétées pour 2009.

En 2010, les recettes usagers sont établies à 6,4 M\$, soit une hausse de 0,2 M\$ par rapport à la prévision 2009, ce qui s'explique principalement par :

- une hausse de la grille tarifaire de 1,75 % ;
- un nouveau partage suite à l'analyse de l'enquête TRAM compilée en 2009.

#### Dépenses

Les coûts de gestion et d'exploitation prévus sont de 18,9 \$ en 2009 et de 19,9 M\$ en 2010. Fait à souligner, les premières nouvelles voitures bimodes seront déployées sur cette ligne dès l'automne 2009 et feront l'objet d'une toute nouvelle technique d'entretien.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 32,1 %; celui de 2002 était de 19,1 %.

TABLEAU 41  
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire – 2009-2010

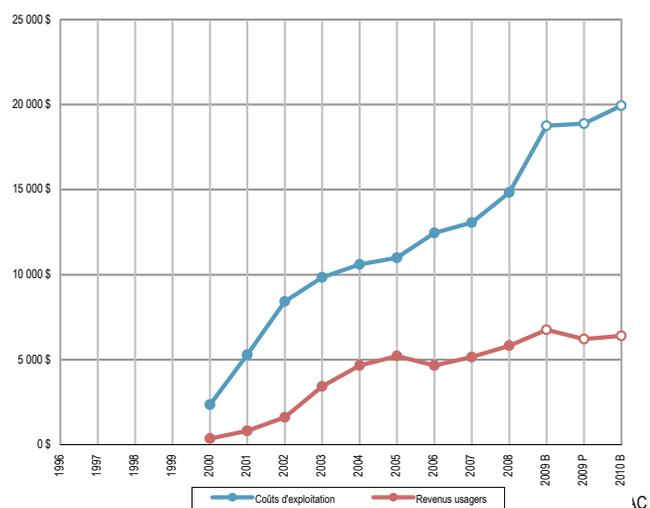
| (en milliers \$)                   | BUDGET 2010   |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009   | ÉCART B2010 - P2009 |              | ÉCART B2010 - B2009 |               |
|------------------------------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------------|--------------|---------------------|---------------|
| <b>REVENUS</b>                     |               |               |                |               |                     |              |                     |               |
| Recettes usagers                   | 6 404         | 38,6%         | 6 209          | 6 625         | 195                 | +3,1%        | (221)               | -3,3%         |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 184           | 1,1%          | 169            | 169           | 15                  | +8,9%        | 15                  | +8,9%         |
| Aide à l'intégration tarifaire     | 3             | 0,0%          | -              | -             | 3                   |              | 3                   |               |
| Mesure de soutien au plan pétrole  | (211)         | -0,6%         | (444)          | 0             | 233                 | -52,5%       | (211)               |               |
| Contributions municipales          | 7 979         | 48,0%         | 7 551          | 7 504         | 428                 | +5,7%        | 475                 | +6,3%         |
| PAGASTC - MTQ                      | 2 252         | 12,2%         | 1 962          | 2 574         | 290                 |              | (322)               |               |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>16 611</b> | <b>87,1%</b>  | <b>15 447</b>  | <b>16 872</b> | <b>1 164</b>        | <b>+7,5%</b> | <b>(260)</b>        | <b>-1,5%</b>  |
| <b>DÉPENSES</b>                    |               |               |                |               |                     |              |                     |               |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 15 444        | 77%           | 14 953         | 13 613        | 491                 | +3,3%        | 1 831               | +13,4%        |
| Ajout de service                   | 4 504         | 23%           | 3 924          | 5 147         | 580                 | +14,8%       | (643)               |               |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>19 947</b> | <b>100,0%</b> | <b>18 877</b>  | <b>18 760</b> | <b>1 070</b>        | <b>+5,7%</b> | <b>1 187</b>        | <b>+6,3%</b>  |
| <b>DÉFICIT D'EXPLOITATION</b>      | <b>3 336</b>  | <b>-</b>      | <b>3 430</b>   | <b>1 889</b>  | <b>(94)</b>         | <b>-2,7%</b> | <b>1 448</b>        | <b>+76,7%</b> |
| Achalandage (milliers)             | 1 751         | -             | 1 700          | 1 740         | 51                  | +3,0%        | 11                  | +0,6%         |
| Ratio d'autofinancement            | 32,1%         |               | 32,9%          | 35,3%         | -0,8%               | -2,4%        | -3,2%               | -9,1%         |

TABLEAU 42  
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

|  | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000     | 2001     | 2002     | 2003     | 2004      | 2005      | 2006      | 2007      | 2008      | 2009 B    | 2009 P    | 2010 B    |
|--|------|------|------|------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| MONT-SAINT-HILAIRE                     |      |      |      |      |          |          |          |          |           |           |           |           |           |           |           |           |
| Coûts d'exploitation (milliers \$)     |      |      |      |      | 2 353 \$ | 5 294 \$ | 8 421 \$ | 9 839 \$ | 10 599 \$ | 10 984 \$ | 12 446 \$ | 13 053 \$ | 14 840 \$ | 18 760 \$ | 18 877 \$ | 19 947 \$ |
| Revenus usagers nets (milliers \$)     |      |      |      |      | 363 \$   | 808 \$   | 1 610 \$ | 3 422 \$ | 4 661 \$  | 5 218 \$  | 4 651 \$  | 5 153 \$  | 5 816 \$  | 6 754 \$  | 6 209 \$  | 6 404 \$  |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) |      |      |      |      | 132      | 263      | 657      | 1 041    | 1 287     | 1 358     | 1 399     | 1 504     | 1 592     | 1 740     | 1 700     | 1 751     |
| Ratio d'autofinancement                |      |      |      |      | 15,4%    | 15,3%    | 19,1%    | 34,8%    | 44,0%     | 47,5%     | 37,4%     | 39,5%     | 39,2%     | 36,0%     | 32,9%     | 32,1%     |
| Coûts d'exploitation par pass-km       |      |      |      |      | -        | -        | 0,68 \$  | 0,45 \$  | 0,39 \$   | 0,37 \$   | 0,41 \$   | 0,40 \$   | 0,43 \$   | 0,49 \$   | 0,51 \$   | 0,52 \$   |

FIGURE 13  
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

## REVENUS ET DÉPENSES



## RATIO D'AUTOFINANCEMENT



### 8.3.5. Ligne Montréal/Delson-Candiac

La ligne Montréal/Delson-Candiac a acquis le statut de ligne permanente le 1<sup>er</sup> juillet 2009. En conséquence, les nouvelles infrastructures des gares seront aménagées graduellement de manière permanente.

#### Revenus

Pour 2009, les recettes usagers sont évaluées 2,5 M\$, soit un montant inférieur de 0,2 M\$ à celui budgété en 2009.

En 2010, les recettes usagers sont établies à 2,6 M\$, soit une hausse de 1,9 % par rapport à la prévision 2009, qui s'explique principalement par :

- une hausse de la grille tarifaire de 1,75 % ;
- un nouveau partage suite à l'analyse de l'enquête TRAM compilée en 2009.

#### Dépenses

Les coûts d'exploitation et de gestion du service de trains sont évalués à 9,2 M\$ en 2009 et 9,6 M\$ en 2010.

Le ratio d'autofinancement est de 26,7 % en 2010 ; il était de 22,8 % en 2002.

TABLEAU 43

#### Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Delson-Candiac – 2009-2010

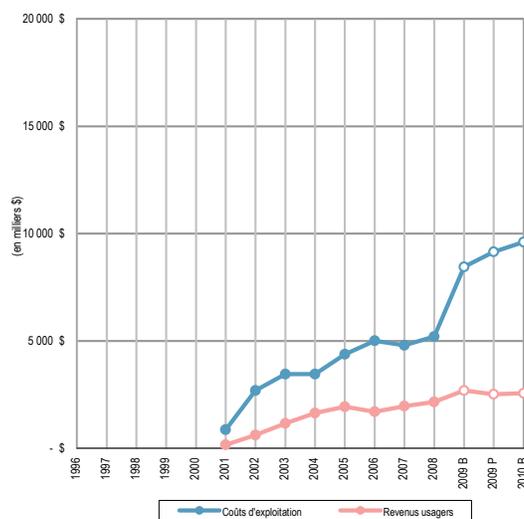
| (en milliers \$)                   | BUDGET 2010  |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009  | ÉCART B2010 - P2009 |              | ÉCART B2010 - B2009 |               |
|------------------------------------|--------------|---------------|----------------|--------------|---------------------|--------------|---------------------|---------------|
| <b>REVENUS</b>                     |              |               |                |              |                     |              |                     |               |
| Recettes usagers                   | 2 568        | 34,4%         | 2 519          | 2 688        | 49                  | +1,9%        | (120)               | -4,5%         |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 95           | 1,3%          | 84             | 84           | 11                  | +13,1%       | 11                  | +13,1%        |
| Aide à l'intégration tarifaire     | 1            | 0,0%          | -              | -            | 1                   |              | 1                   |               |
| Mesure de soutien au plan pétrole  | (643)        | -1,8%         | (663)          | 0            | 20                  | -3,1%        | (643)               |               |
| Contributions municipales          | 3 843        | 51,4%         | 3 660          | 3 241        | 183                 | +5,0%        | 602                 | +18,6%        |
| Ristourne aux municipalités        | -            | 0,0%          | (345)          | (316)        | 345                 | -100,0%      | 316                 | -100,0%       |
| PAGASTC - MTQ                      | 1 606        | 8,7%          | 1 630          | 1 332        | (24)                | -1,4%        | 274                 | +20,6%        |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>7 471</b> | <b>85,3%</b>  | <b>6 885</b>   | <b>7 029</b> | <b>586</b>          | <b>+8,5%</b> | <b>442</b>          | <b>+6,3%</b>  |
| <b>DÉPENSES</b>                    |              |               |                |              |                     |              |                     |               |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 6 396        | 67%           | 5 890          | 5 580        | 506                 | +8,6%        | 816                 | +14,6%        |
| Ajout de service                   | 3 213        | 33%           | 3 260          | 2 865        | (47)                | -1,4%        | 348                 | +12,1%        |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>9 609</b> | <b>100,0%</b> | <b>9 150</b>   | <b>8 445</b> | <b>459</b>          | <b>+5,0%</b> | <b>1 164</b>        | <b>+13,8%</b> |
| <b>DÉFICIT D'EXPLOITATION</b>      | <b>2 137</b> | <b>-</b>      | <b>2 265</b>   | <b>1 416</b> | <b>(128)</b>        | <b>-5,6%</b> | <b>721</b>          | <b>+50,9%</b> |
| Achalandage (milliers)             | 683          | -             | 663            | 706          | 19,900              | +3,0%        | (23)                | -3,3%         |
| Ratio d'autofinancement            | 26,7%        |               | 27,5%          | 31,8%        | -0,8%               | -2,9%        | -5,1%               | -16,0%        |

TABLEAU 44  
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delton-Candiac

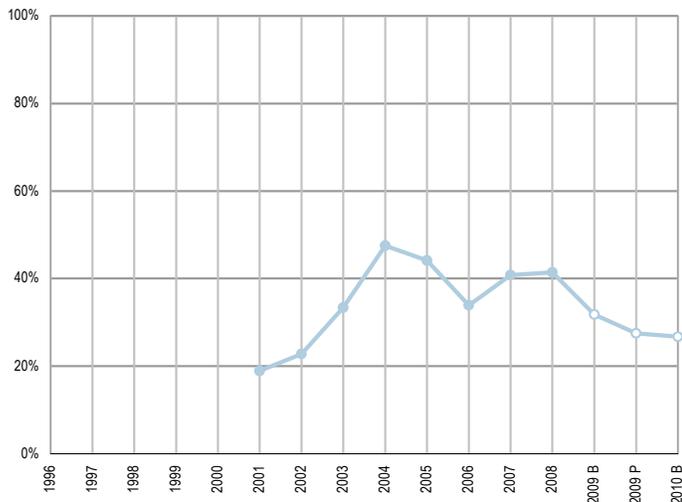
|  | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001  | 2002     | 2003     | 2004     | 2005     | 2006     | 2007     | 2008     | 2009 B   | 2009 P   | 2010 B   |
|--|------|------|------|------|------|-------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| DELSON-CANDIAC                         |      |      |      |      |      |       |          |          |          |          |          |          |          |          |          |          |
| Coûts d'exploitation (milliers \$)     |      |      |      |      |      | 866   | 2 692 \$ | 3 455 \$ | 3 455 \$ | 4 379 \$ | 5 004 \$ | 4 798 \$ | 5 208 \$ | 8 445 \$ | 9 150 \$ | 9 609 \$ |
| Revenus usagers nets (milliers \$)     |      |      |      |      |      | 164   | 613 \$   | 1 154 \$ | 1 641 \$ | 1 934 \$ | 1 697 \$ | 1 959 \$ | 2 156 \$ | 2 688 \$ | 2 519 \$ | 2 568 \$ |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) |      |      |      |      |      | 56,3  | 227      | 367      | 471      | 523      | 538      | 591      | 624      | 706      | 663      | 683      |
| Ratio d'autofinancement                |      |      |      |      |      | 18,9% | 22,8%    | 33,4%    | 47,5%    | 44,2%    | 33,9%    | 40,8%    | 41,4%    | 31,8%    | 27,5%    | 26,7%    |
| Coûts d'exploitation par pass-km       |      |      |      |      |      | -     | 0,76 \$  | 0,57 \$  | 0,44 \$  | 0,52 \$  | 0,54 \$  | 0,46 \$  | 0,48 \$  | 0,86 \$  | 0,79 \$  | 0,98 \$  |

FIGURE 14  
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delton-Candiac

REVENUS ET DÉPENSES



RATIO D'AUTOFINANCEMENT



## 9. SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF

Pour 2010, le soutien au développement et la promotion du transport collectif totalisent 2,75 M\$, soit un montant inférieur de 0,250 M\$ par rapport au budget 2009 (TABLEAU 45). Cette aide finance plusieurs projets, dont ceux cités ci-après.

### Information et service à la clientèle

Les services métropolitains d'information et de service à la clientèle convergent autour du portail Internet de l'AMT, du système téléphonique Allo-TRAM 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 2010, les actions planifiées portent sur la consolidation de ces services et sur leur arrimage avec ceux des autres organismes de transport.

### Programme de fidélisation aux transports collectifs

**Abonnement mensuel aux transports collectifs** : Ce programme permet à un usager d'acheter des cartes mensuelles TRAM ou TRAIN par virement bancaire ou par carte de crédit et de les recevoir par courrier postal. Avec l'arrivée de l'Abonnement annuel aux transports collectifs en novembre 2006, plus des trois quarts des abonnés mensuels ont transféré vers ce nouveau programme plus avantageux. Comme il répond encore au besoin d'une partie de la clientèle, ce programme se poursuit en 2010.

**OPUS à domicile** : Ce nouveau programme a été mis en place par l'AMT, en novembre 2007, en partenariat avec la STL et le CIT de Sorel-Varenes. Il permet à un usager d'acheter un abonnement annuel aux transports collectifs au rabais, de payer par carte de crédit ou virement bancaire, et de recevoir par courrier postal votre carte OPUS contenant des titres mensuels TRAM, TRAIN, CAL ou Sorel-Varenes. Le paiement se fait en 11 versements mensuels, alors que le 12<sup>e</sup> titre est gratuit, ce qui correspond à un rabais tarifaire de 8,33 % par an. Comme sa clientèle est en croissance, il se poursuit en 2010.

**OPUS au boulot** : Depuis novembre 2006, le projet pilote d'abonnement annuel aux transports collectifs avec les employés du MTQ s'est étendu à d'autres employeurs de la région métropolitaine de Montréal, grâce à un partenariat entre l'AMT, l'Association des CIT, la STL, la STM et le RTL. Il était jusqu'à récemment connu sous l'appellation d'Accès annuel allégo aux transports collectifs. L'AMT agit comme gestionnaire et s'est engagée auprès de ses partenaires à rembourser toute perte résultant de la vente de titres mensuels au rabais.

**Duo auto+bus** : Ce programme fait suite à un partenariat entre l'AMT et la STL avec Communauto. Il permet de jumeler un abonnement annuel aux transports collectifs et un abonnement annuel à Communauto. L'utilisateur a le choix parmi les deux options suivantes :

- en souscrivant à un abonnement annuel aux transports collectifs, il bénéficie d'une inscription gratuite à Communauto, ce qui représente une exonération des frais d'inscription habituels de 537 \$ (option offerte depuis octobre 2005) ;
- en souscrivant à Communauto et à un abonnement annuel aux transports collectifs, il bénéficie d'un rabais mensuel de 8,33 % sur son abonnement aux transports collectifs, ce qui correspond à un 12<sup>e</sup> mois gratuit (option disponible depuis novembre 2006).

Communauto gère le programme, en fait la promotion et reçoit un montant de 8 \$ par titre mensuel CAL ou TRAM 3 vendus. La STL assure les relations avec Communauto, notamment quant à la livraison des CAL et des TRAM 3 et à la perception des recettes. L'AMT rembourse à la STL une commission de 8 \$ payable à Communauto pour chaque titre mensuel CAL ou TRAM 3 vendus. En contrepartie, le produit de la vente provenant du 12<sup>e</sup> titre mensuel CAL ou TRAM 3 est conservé par l'AMT. Ce programme se poursuit en 2010, alors que des négociations sont en cours afin de transférer la gestion du programme à l'AMT et intégrer à l'entente originale la deuxième option rendue disponible depuis novembre 2006.

### Gestion de la demande

**Programme allégo** : Dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC), le gouvernement a annoncé son intention de soutenir les alternatives à l'automobile en solo, à l'exemple de la démarche allégo pilotée par l'AMT depuis 2000. À cet effet, le nouveau Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes offre des subventions :

- aux employeurs désireux de rendre accessibles aux employés des formes de transport autres que l'automobile en solo (transport en commun, covoiturage, vélo, marche et télétravail) ;
- aux centres de gestion des déplacements (CGD).

**Politique d'intermodalité vélo/transport collectif** : L'AMT poursuit le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs, notamment par l'augmentation du nombre de stationnements pour vélos dans les équipements métropolitains, de supports à vélo sur les autobus, 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 de promotion des transports collectifs** : 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 2010 en soulignant notamment l'arrivée de la carte à puce et la nouvelle PQTC.

**Campagnes de publicité ciblées pour les services offerts par l'AMT** : En 2010, des campagnes de publicité sont prévues afin notamment de sensibiliser les utilisateurs au respect des voies réservées et de promouvoir les stationnements incitatifs pour covoitureurs, les autobus express métropolitains et les trains de banlieue ainsi que la vente des titres mensuel TRAM et des abonnements annuels dans le cadre du programme de fidélisation, en appui avec les mesures fiscales annoncées par le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada.

TABLEAU 45

### Soutien au développement – 2009-2010

| (en milliers \$)         | BUDGET 2010 |        | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009 | ÉCART B2010 - P2009 |       | ÉCART B2010 - B2009 |       |
|--------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|---------------------|-------|---------------------|-------|
| Soutien au développement | 2 750       | 100,0% | 3 000          | 3 000       | (250)               | -8,3% | (250)               | -8,3% |

## 10. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Pour 2010, les dépenses de fonctionnement de l'AMT sont estimées à 7,7 M\$, soit 1,7 % de moins que les prévisions 2009 (TABLEAU 46). Ce montant tient compte de la location d'espaces de bureau supplémentaires et des augmentations salariales pour 2010, représentant une baisse des coûts de 0,1 M\$ par rapport à la prévision 2009. La baisse est expliquée par la volonté de créer un fonds de roulement dans lequel seront imputées les dépenses amortissables sur plus d'une année, comme l'achat de mobilier et d'équipement informatique ainsi que les améliorations locatives ou autres équipements amortissables à moyen terme et non subventionnés. Les dépenses de fonctionnement représentent 3,4 % du budget global d'exploitation de l'AMT, soit un niveau inférieur à la moyenne de l'industrie (14,9 %)\*.

Depuis 2008 et pour les années 2009 et 2010, l'AMT prévoit investir pour la mise en place d'un nouveau système informatique et le déploiement de logiciels plus performants, en remplacement du système informatique actuel et de ses accessoires, lesquels ont atteint une désuétude ne permettant plus de soutenir nos réseaux de communication et de technologies de l'information nécessaires aux performances requises pour un service à la clientèle de qualité.

TABLEAU 46  
Dépenses de fonctionnement de l'AMT – 2009-2010

| (en milliers \$)                                   | BUDGET 2010  |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009  | ÉCART B2010 - P2009 |               | ÉCART B2010 - B2009 |               |
|--|--------------|---------------|----------------|--------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|
| <b>Rémunération et avantages sociaux</b>           | 5 221        | 68,2%         | 4 820          | 4 937        | 401                 | +8,3%         | 284                 | +5,8%         |
| <b>Autres dépenses de fonctionnement</b>           |              |               |                |              |                     |               |                     |               |
| Honoraires professionnels                          | 600          | 7,8%          | 770            | 654          | (170)               | -22,1%        | (54)                | -8,3%         |
| Amélioration locative                              | -            | 0,0%          | 150            | 150          | (150)               | +0,0%         | (150)               | +0,0%         |
| Promotion, publicité et information à la clientèle | 400          | 5,2%          | 430            | 400          | (30)                | -7,0%         | -                   | +0,0%         |
| Loyer  | 850          | 11,1%         | 750            | 750          | 100                 | +13,3%        | 100                 | +13,3%        |
| Immobilisations (mobilier et équipements)          | -            | 0,0%          | 300            | 314          | (300)               | -100,0%       | (314)               | -100,0%       |
| Fournitures de bureau                              | 200          | 2,6%          | 250            | 300          | (50)                | -20,0%        | (100)               | -33,3%        |
| Autres dépenses                                    | 381          | 5,0%          | 311            | 276          | 70                  | +22,5%        | 105                 | +38,0%        |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                                  | <b>2 431</b> | <b>31,8%</b>  | <b>2 961</b>   | <b>2 844</b> | <b>(530)</b>        | <b>-17,9%</b> | <b>(413)</b>        | <b>-14,5%</b> |
| <b>TOTAL</b>                                       | <b>7 652</b> | <b>100,0%</b> | <b>7 781</b>   | <b>7 781</b> | <b>(129)</b>        | <b>-1,7%</b>  | <b>(129)</b>        | <b>-1,7%</b>  |

\* Données de l'ACTU (Association canadienne du transport urbain)

## 11. AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES

Les autres postes budgétaires comprennent les revenus d'intérêts, de constats d'infraction et de vente des documents d'appels d'offres, ainsi que des dépenses comme les frais d'administration de la SAAQ. (TABLEAU 47).

En 2010, les autres revenus sont estimés à 1,6 M\$. La prévision 2009 est de 1,8 M\$ soit 0,3 M\$ de plus que budgétée en 2009 en raison du versement d'intérêts sur des titres en restructuration sur le plan du dossier du papier commercial.

La diminution au budget 2010 provient des faibles taux d'intérêt qui sont estimés, compte tenu des papiers commerciaux qui ont été restructurés, au printemps 2009, dans de nouveaux titres de placements.

TABLEAU 47  
Autres postes budgétaires – 2009-2010

| (en milliers \$)                         | BUDGET 2010    |               | PRÉVISION 2009 | BUDGET 2009    | ÉCART B2010 - P2009 |               | ÉCART B2010 - B2009 |               |
|--|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|
| <b>REVENUS</b>                           |                |               |                |                |                     |               |                     |               |
| Revenus                                  | 1 000          | 100,0%        | 1 644          | 1 300          | (644)               | -39,2%        | (300)               | -23,1%        |
| <b>TOTAL</b>                             | <b>1 000</b>   | <b>100,0%</b> | <b>1 644</b>   | <b>1 300</b>   | <b>(644)</b>        | <b>-39,2%</b> | <b>(300)</b>        | <b>-23,1%</b> |
| <b>DÉPENSES</b>                          |                |               |                |                |                     |               |                     |               |
| Réserve pour éventualités                | -              | 0,0%          | 1 132          | 1 000          | (1 132)             |               | (1 000)             | -100,0%       |
| Frais de gestion SAAQ et autres dépenses | 2 070          | 100,0%        | 1 183          | 2 100          | 887                 | +75,0%        | (30)                | -1,4%         |
| <b>TOTAL</b>                             | <b>2 070</b>   | <b>100,0%</b> | <b>2 315</b>   | <b>3 100</b>   | <b>(245)</b>        | <b>-10,6%</b> | <b>(1 030)</b>      | <b>-33,2%</b> |
| <b>ÉCART</b>                             | <b>(1 070)</b> | <b>0,0%</b>   | <b>(671)</b>   | <b>(1 800)</b> | <b>(399)</b>        | <b>59,5%</b>  | <b>730</b>          | <b>-40,6%</b> |



# ANNEXE A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS  
ACTUELS ET PROPOSÉS

## ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

## RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

| LIGNES MONTRÉAL/                  | GARES     | STATIONNEMENTS INCITATIFS |                      |                      | ACHALANDAGE (passagers train) |                   |                        |
|-----------------------------------|-----------|---------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|-------------------|------------------------|
|                                   |           | STATIONNEMENTS<br>2009    | PLACES VÉLOS<br>2009 | PLACES AUTOS<br>2009 | RÉSULTATS<br>2008             | PRÉVISION<br>2009 | VARIATION<br>2009/2008 |
| Deux-Montagnes                    | 12        | 8                         | 373                  | 6 023                | 7 687 200                     | 7 230 900         | -5,9%                  |
| Dorion-Rigaud                     | 19        | 15                        | 442                  | 3 736                | 3 565 000                     | 3 488 200         | -2,2%                  |
| Blainville–Saint-Jérôme           | 10+3      | 6                         | 279                  | 3 081                | 2 231 200                     | 2 122 500         | -4,9%                  |
| Mont-Saint-Hilaire                | 6+1       | 6                         | 148                  | 2 777                | 1 591 500                     | 1 699 600         | 6,8%                   |
| Delson-Candiac                    | 5+3       | 4                         | 77                   | 891                  | 623 600                       | 662 700           | 6,3%                   |
| <b>TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE</b> | <b>52</b> | <b>39</b>                 | <b>1 319</b>         | <b>16 508</b>        | <b>15 698 500</b>             | <b>15 203 900</b> | <b>-3,2%</b>           |

## LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

| MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES                 | STATIONNEMENTS INCITATIFS |                      |                               |   |            | ACHALANDAGE TRAIN (M+D train) |                   |                        |
|---|---------------------------|----------------------|-------------------------------|---|------------|-------------------------------|-------------------|------------------------|
|   | PLACES VÉLOS<br>2009      | PLACES AUTOS<br>2009 | ACHALANDAGE<br>Rés. auto 2009 | TAUX D'OCCUPATION<br>Rés. 2008 Prév. 2009 |            | RÉSULTATS<br>2008             | PRÉVISION<br>2009 | VARIATION<br>2009/2008 |
| Deux-Montagnes                          | 151                       | 1 250                | 266 400                       | 92%                                       | 85%        | 1 595 300                     | 1 578 000         | -1,1%                  |
| Grand-Moulin                            | 44                        | 275                  | 54 500                        | 83%                                       | 79%        | 475 100                       | 464 300           | -2,3%                  |
| Sainte-Dorothée                         | 21                        | 1 103                | 217 900                       | 91%                                       | 78%        | 998 300                       | 866 800           | -13,2%                 |
| Île-à-Bigras                            | 15                        | 68                   | 16 600                        | 96%                                       | 97%        | 162 700                       | 159 000           | -2,3%                  |
| Roxboro-Pierrefonds                     | 51                        | 959                  | 219 100                       | 100%                                      | 100%       | 1 535 600                     | 1 408 000         | -8,3%                  |
| Sunnybrooke                             | 21                        | 524                  | 113 600                       | 95%                                       | 86%        | 864 400                       | 839 900           | -2,8%                  |
| Bois-Franc                              | 21                        | 754                  | 143 800                       | 84%                                       | 76%        | 729 200                       | 663 700           | -9,0%                  |
| Du Ruisseau                             | 14                        | 1 090                | 190 800                       | 72%                                       | 69%        | 656 600                       | 588 000           | -10,4%                 |
| Montpellier                             | 14                        | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 619 700                       | 625 800           | 1,0%                   |
| Mont-Royal                              | 7                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 633 100                       | 625 100           | -1,3%                  |
| Canora                                  | 14                        | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 348 000                       | 352 800           | 1,4%                   |
| Gare Centrale                           | -                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 6 756 000                     | 6 290 400         | -6,9%                  |
| <b>TOTAL</b>                            | <b>373</b>                | <b>6 023</b>         | <b>1 222 700</b>              | <b>88%</b>                                | <b>82%</b> | <b>15 374 000</b>             | <b>14 461 800</b> | <b>-5,9%</b>           |
| <b>MONTRÉAL/DORION-RIGAUD</b>           |                           |                      |                               |   |            |                               |                   |                        |
| Rigaud                                  | 7                         | 130                  | 1 600                         | 5%  | 5%         | 8 800                         | 13 200            | 50,0%                  |
| Hudson                                  | 7                         | 36                   | 6 600                         | 77%                                       | 73%        | 30 500                        | 30 200            | -1,0%                  |
| Vaudreuil                               | 21                        | 831                  | 115 500                       | 67%                                       | 55%        | 353 100                       | 377 900           | 7,0%                   |
| Dorion                                  | 14                        | 140                  | 19 400                        | 55%                                       | 55%        | 191 400                       | 159 400           | -16,7%                 |
| Pincoirt/Terrasse-Vaudreuil             | 23                        | 184                  | 31 500                        | 94%                                       | 68%        | 218 700                       | 184 500           | -15,6%                 |
| Île-Perrot                              | 23                        | 290                  | 59 700                        | 85%                                       | 82%        | 187 400                       | 235 300           | 25,6%                  |
| Sainte-Anne-de-Bellevue                 | 14                        | 336                  | 31 100                        | 40%                                       | 37%        | 186 200                       | 139 400           | -25,1%                 |
| Baie-d'Urfé                             | 7                         | 72                   | 12 400                        | 71%                                       | 68%        | 69 800                        | 67 900            | -2,7%                  |
| Beaurepaire                             | 38                        | 43                   | 10 100                        | 98%                                       | 93%        | 160 500                       | 170 300           | 6,1%                   |
| Beaconsfield                            | 79                        | 465                  | 107 700                       | 92%                                       | 92%        | 713 600                       | 711 200           | -0,3%                  |
| Cedar Park                              | 23                        | 27                   | 6 800                         | 99%                                       | 100%       | 232 200                       | 223 900           | -3,6%                  |
| Pointe-Claire                           | 31                        | 645                  | 84 200                        | 55%                                       | 52%        | 354 700                       | 342 000           | -3,6%                  |
| Valois                                  | 23                        | 115                  | 25 800                        | 89%                                       | 89%        | 262 700                       | 266 900           | 1,6%                   |
| Pine Beach                              | 23                        | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 134 200                       | 142 400           | 6,1%                   |
| Dorval                                  | 19                        | 402                  | 71 300                        | 73%                                       | 70%        | 251 600                       | 243 300           | -3,3%                  |
| Lachine                                 | 39                        | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 229 000                       | 231 100           | 0,9%                   |
| Montréal-Ouest                          | 14                        | 20                   | 4 100                         | 88%                                       | 81%        | 456 100                       | 451 200           | -1,1%                  |
| Vendôme                                 | 37                        | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 1 305 400                     | 1 215 300         | -6,9%                  |
| Lucien-L'Allier                         | -                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 1 784 100                     | 1 770 700         | -0,8%                  |
| <b>TOTAL</b>                            | <b>442</b>                | <b>3 736</b>         | <b>587 800</b>                | <b>61%</b>                                | <b>62%</b> | <b>7 130 000</b>              | <b>6 976 100</b>  | <b>-2,2%</b>           |
| <b>MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME</b> |                           |                      |                               |   |            |                               |                   |                        |
| Saint-Jérôme                            | 60                        | 378                  | 82 500                        | 92%                                       | 87%        | 248 800                       | 255 500           | 2,7%                   |
| Blainville                              | 28                        | 582                  | 95 400                        | 71%                                       | 65%        | 357 300                       | 324 700           | -9,1%                  |
| Sainte-Thérèse                          | 55                        | 664                  | 139 500                       | 87%                                       | 83%        | 608 600                       | 568 100           | -6,7%                  |
| Rosemère                                | 41                        | 431                  | 75 400                        | 85%                                       | 73%        | 468 400                       | 409 500           | -12,6%                 |
| Sainte-Rose                             | 38                        | 756                  | 86 400                        | 45%                                       | 45%        | 308 900                       | 304 400           | -1,5%                  |
| Vimont                                  | 14                        | 270                  | 40 300                        | 71%                                       | 59%        | 154 700                       | 164 500           | 6,3%                   |
| De la Concorde                          | 29                        | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 536 800                       | 578 200           | 7,7%                   |
| Bois-de-Boulogne                        | 7                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 143 100                       | 134 200           | -6,2%                  |
| Chabanel                                | -                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 59 900                        | 64 300            | 7,3%                   |
| Parc                                    | 7                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 995 800                       | 867 800           | -12,9%                 |
| Montréal-Ouest                          | -                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 74 400                        | 100 500           | 35,1%                  |
| Vendôme                                 | -                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 124 900                       | 124 500           | -0,3%                  |
| Lucien-L'Allier                         | -                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 380 900                       | 348 700           | -8,5%                  |
| <b>TOTAL</b>                            | <b>279</b>                | <b>3 081</b>         | <b>519 500</b>                | <b>71%</b>                                | <b>71%</b> | <b>4 462 500</b>              | <b>4 244 900</b>  | <b>-4,9%</b>           |
| <b>MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE</b>      |                           |                      |                               |   |            |                               |                   |                        |
| Mont-Saint-Hilaire                      | 21                        | 694                  | 106 200                       | 86%                                       | 61%        | 327 600                       | 357 200           | 9,0%                   |
| McMasterville                           | 37                        | 672                  | 71 900                        | 63%                                       | 42%        | 311 800                       | 300 700           | -3,6%                  |
| Saint-Basile-le-Grand                   | 60                        | 374                  | 79 900                        | 84%                                       | 77%        | 316 200                       | 299 900           | -5,2%                  |
| Saint-Bruno                             | 10                        | 555                  | 82 500                        | 53%                                       | 59%        | 264 400                       | 269 900           | 2,1%                   |
| Saint-Hubert                            | 10                        | 225                  | 62 400                        | 100%                                      | 100%       | 191 800                       | 209 400           | 9,2%                   |
| Saint-Lambert                           | 10                        | 257                  | 67 900                        | 100%                                      | 100%       | 186 900                       | 271 500           | 45,3%                  |
| Gare Centrale                           | -                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 1 584 200                     | 1 690 600         | 6,7%                   |
| <b>TOTAL</b>                            | <b>148</b>                | <b>2 777</b>         | <b>470 800</b>                | <b>63%</b>                                | <b>66%</b> | <b>3 182 900</b>              | <b>3 399 200</b>  | <b>6,8%</b>            |
| <b>MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC</b>          |                           |                      |                               |   |            |                               |                   |                        |
| Candiac                                 | 7                         | 110                  | 22 600                        | 70%                                       | 82%        | 54 100                        | 67 300            | 24,4%                  |
| Delson                                  | 14                        | 170                  | 9 000                         | 26%                                       | 21%        | 51 400                        | 46 800            | -8,9%                  |
| Saint-Constant                          | 21                        | 172                  | 22 400                        | 57%                                       | 52%        | 189 300                       | 194 100           | 2,5%                   |
| Sainte-Catherine                        | 28                        | 439                  | 78 200                        | 64%                                       | 71%        | 269 000                       | 265 300           | -1,4%                  |
| LaSalle                                 | 7                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 67 200                        | 82 100            | 22,2%                  |
| Montréal-Ouest                          | -                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 25 100                        | 51 800            | 106,4%                 |
| Vendôme                                 | -                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 274 400                       | 304 200           | 10,9%                  |
| Lucien-L'Allier                         | -                         | -                    | -                             | 0%  | 0%         | 316 900                       | 313 800           | -1,0%                  |
| <b>TOTAL</b>                            | <b>77</b>                 | <b>891</b>           | <b>132 200</b>                | <b>58%</b>                                | <b>59%</b> | <b>1 247 400</b>              | <b>1 325 400</b>  | <b>6,3%</b>            |
| <b>TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE</b>       | <b>1 319</b>              | <b>16 508</b>        | <b>2 933 000</b>              | <b>72%</b>                                | <b>71%</b> | <b>31 396 800</b>             | <b>30 407 400</b> | <b>-3,2%</b>           |

## ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

## AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

|                                       | ARRÊTS   | STATIONNEMENTS INCITATIFS |              |              | ACHALANDAGE (passagers autobus) |                  |             |
|---------------------------------------|----------|---------------------------|--------------|--------------|---------------------------------|------------------|-------------|
|                                       |          | STATIONNEMENTS            | PLACES VÉLOS | PLACES AUTOS | RÉSULTATS                       | PRÉVISION        | VARIATION   |
|                                       |          | 2009                      | 2009         | 2009         | 2008                            | 2009             | 2009/2008   |
| Express Chevrier                      | 3        | 1                         | 22           | 2 326        | 1 216 000                       | 1 270 200        | 4,5%        |
| Express Ile-des-Sœurs                 | 3        |                           |              |              | 6 800                           | 27 540           | -           |
| <b>TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS</b> | <b>6</b> | <b>1</b>                  | <b>22</b>    | <b>2 326</b> | <b>1 222 800</b>                | <b>1 297 740</b> | <b>6,1%</b> |

## TERMINUS MÉTROPOLITAINS

|                     | AUTOBUS   |            | ACHALANDAGE (M+D au terminus) |             |
|---------------------|-----------|------------|-------------------------------|-------------|
|                     | RÉSEAUX   | LIGNES     | RÉSULTATS                     | VARIATION   |
|                     |           |            | 2008                          | 2008/2007   |
| Angrignon           | 4         | 25         | 6 815 300                     | -0,2%       |
| Brossard            | 4         | 41         | 2 232 000                     | 1,6%        |
| Cartier             | 2         | 24         | 4 945 300                     | -           |
| Côte-Vertu          | 3         | 23         | 11 778 200                    | 1,0%        |
| De Montarville      | 2         | 7          | 146 200                       | -           |
| Henri-Bourassa Nord | 2         | 7          | 1 248 100                     | -77,1%      |
| Henri-Bourassa Sud  | 1         | 14         | 6 865 500                     | -4,5%       |
| Le Carrefour        | 2         | 15         | 555 600                       | -17,8%      |
| Longueuil           | 7         | 54         | 12 956 900                    | 6,0%        |
| Montmorency         | 3         | 17         | 4 866 400                     | -           |
| Radisson            | 5         | 15         | 3 929 200                     | 7,1%        |
| Repentigny          | 2         | 12         | 332 600                       | 5,2%        |
| Centre-Ville        | 10        | 75         | 11 410 000                    | 2,5%        |
| Saint-Eustache      | 2         | 8          | 308 400                       | 14,5%       |
| Sainte-Thérèse      | 2         | 14         | 931 700                       | -5,2%       |
| Terrebonne          | 1         | 19         | 1 832 300                     | 7,9%        |
| <b>TOTAL</b>        | <b>52</b> | <b>370</b> | <b>71 153 700</b>             | <b>2,0%</b> |

## AXES MÉTROPOLITAINS

|   | MESURES PRÉFÉRENTIELLES | VOIES RÉSERVÉES (KM) |                |
|---|-------------------------|----------------------|----------------|
|   |                         | POINTE DU MATIN      | POINTE DU SOIR |
|   |                         |                      |                |
| A20/Bretelle Tellier                                  | -                       | 1,5                  | 1,5            |
| A25   | -                       | 5,0                  | 5,6            |
| A10/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV | oui                     | 10,7                 | 10,8           |
| Avenue du Parc  | oui                     | 3,5                  | 3,0            |
| Boul. Newman  | -                       | 3,2                  | 3,2            |
| Boul. Pie-IX  | -                       | 8,5                  | 8,5            |
| Boul. Saint-Jean-Baptiste/N132-138/Bretelle Mercier   | oui                     | 6,2                  | 0,1            |
| Boul. Taschereau                                      | oui                     | 5,4                  | 5,4            |
| Bretelle Taschereau                                   | -                       | 0,5                  | -              |
| Côte-des-Neiges                                       | -                       | 5,1                  | 4,8            |
| Henri-Bourassa  | -                       | 8,3                  | 8,3            |
| Le Carrefour/Côte-Vertu                               | oui                     | 7,0                  | 6,1            |
| Pont Viau/Boul. Des Laurentides                       | oui                     | 2,4                  | 1,3            |
| Pont Victoria/Des Irlandais                           | -                       | 0,2                  | 0,1            |
| Route 116   | -                       | 1,2                  | 1,3            |
| Route 132/Montbrun                                    | -                       | 2,0                  | -              |
| René-Lévesque/Notre-Dame                              | oui                     | 8,0                  | 8,0            |
| Rue Sherbrooke Est                                    | -                       | 1,8                  | 2,1            |
| Saint-Charles/Riverside/Lafayette                     | oui                     | 2,2                  | 0,8            |
| Concorde/Notre-Dame                                   | -                       | 2,7                  | 2,7            |
| <b>TOTAL</b>  |                         | <b>85,2</b>          | <b>73,5</b>    |

## STATIONNEMENTS INCITATIFS

|  | STATIONNEMENTS INCITATIFS |               |                   |            | ACHALANDAGE AUTO |                  |              |
|--|---------------------------|---------------|-------------------|------------|------------------|------------------|--------------|
|  | PLACES VÉLOS              | PLACES AUTOS  | TAUX D'OCCUPATION |            | RÉSULTATS        | PRÉVISION        | VARIATION    |
|  | 2009                      | 2009          | Rés. 2008         | Prév. 2009 | 2008             | 2009             | 2009/2008    |
| Angrignon  | 96                        | 733           | 65%               | 67%        | 120 100          | 123 800          | 3,1%         |
| Brossard-Chevrier  | 22                        | 2 326         | 89%               | 91%        | 445 000          | 454 900          | 2,2%         |
| Brossard-Panama  | 76                        | 958           | 100%              | 100%       | 248 800          | 257 500          | 3,5%         |
| Cartier  | 60                        | 465           | 90%               | 90%        | 105 500          | 105 000          | -0,5%        |
| Chambly  | 7                         | 335           | 87%               | 83%        | 62 800           | 70 400           | 12,1%        |
| Châteauguay  | 15                        | 349           | 85%               | 87%        | 74 400           | 76 100           | 2,3%         |
| De Montarville   | 35                        | 307           | 57%               | 90%        | 43 800           | 70 000           | 59,8%        |
| De Montagne  | 15                        | 125           | 41%               | 23%        | 13 000           | 7 300            | -43,8%       |
| Georges-Gagné  | 15                        | 432           | 76%               | 89%        | 82 700           | 96 900           | 17,2%        |
| La Prairie   | 7                         | 507           | 88%               | 83%        | 112 400          | 105 800          | -5,9%        |
| Le Carrefour   | 35                        | 226           | 20%               | 15%        | 11 200           | 8 800            | -21,4%       |
| Longueuil  | 622                       | 2 370         | 65%               | 58%        | 388 000          | 348 500          | -10,2%       |
| Mercier  | 7                         | 33            | 95%               | 97%        | 7 900            | 8 100            | 2,5%         |
| Montmorency  | 263                       | 1 217         | 88%               | 88%        | 270 300          | 269 900          | -0,1%        |
| Namur  | 21                        | 428           | 89%               | 94%        | 96 100           | 101 000          | 5,1%         |
| Radisson   | 39                        | 518           | 96%               | 96%        | 123 800          | 125 400          | 1,3%         |
| Repentigny   | 14                        | 242           | 75%               | 71%        | 45 300           | 43 500           | -4,0%        |
| Seigneurial  | 14                        | 125           | 50%               | 38%        | 15 600           | 11 900           | -23,7%       |
| Saint-Eustache   | 45                        | 20            | 78%               | 81%        | 3 900            | 4 100            | 5,1%         |
| Sainte-Julie   | 30                        | 248           | 100%              | 97%        | 73 000           | 60 800           | -16,7%       |
| Sherbrooke   | -                         | 279           | 56%               | 51%        | 39 400           | 35 900           | -8,9%        |
| Terrebonne   | 71                        | 857           | 91%               | 87%        | 196 800          | 188 100          | -4,4%        |
| <b>TOTAL</b>   | <b>1 509</b>              | <b>13 100</b> | <b>81%</b>        | <b>80%</b> | <b>2 579 800</b> | <b>2 573 700</b> | <b>-0,2%</b> |
| <b>TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTM-A)</b> | <b>2 828</b>              | <b>29 608</b> | <b>76%</b>        | <b>75%</b> | <b>5 490 600</b> | <b>5 506 700</b> | <b>0,3%</b>  |







**Agence métropolitaine de transport**

Agence métropolitaine de transport  
500, Place d'Armes, 25<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H2Y 2W2  
Tél. : 514 287-2464 / Téléc. : 514 287-2460  
[www.amt.qc.ca](http://www.amt.qc.ca)