



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

BUDGET D'EXPLOITATION 2012

TRAVAILLER ENSEMBLE POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

ADOPTÉ - 11 novembre 2011

LISTE DES ABRÉVIATIONS

| | |
|----------------|---|
| AMT | Agence métropolitaine de transport |
| AOT | Autorité organisatrice de transport |
| AQTIM | Association québécoise du transport intermunicipal et municipal |
| CGD | Centre de gestion des déplacements |
| CIT | Conseil intermunicipal de transport |
| CMM | Communauté métropolitaine de Montréal |
| CN | Canadien National |
| CP | Canadien Pacifique |
| CRT | Conseil régional de transport |
| CUM | Communauté urbaine de Montréal |
| DAT | Distributrice automatique de titres |
| IPC | Indice des prix à la consommation |
| IPT | Indice du prix transport |
| MTQ | Ministère des Transports du Québec |
| PAGASTC | Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun |
| PME | Petite et moyenne entreprise |
| PQTC | Politique québécoise du transport collectif |
| RFU | Richesse foncière uniformisée |
| RTL | Réseau de transport de Longueuil |
| RTM | Réseau de transport métropolitain |
| SAAQ | Société de l'assurance automobile du Québec |
| STA | Service de transport adapté |
| STL | Société de transport de Laval |
| STM | 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

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1. | BUDGET D'EXPLOITATION | 11 |
| 1.1. | SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES | 12 |
| 1.1.1. | Revenus perçus | 12 |
| 1.1.2. | Utilisation prévue | 12 |
| 2. | SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN | 14 |
| 2.1. | TARIFICATION MÉTROPOLITAINE (TRAM)..... | 14 |
| 2.1.1. | Indexation des tarifs TRAM..... | 14 |
| 2.1.2. | Zones tarifaires métropolitaines | 14 |
| 2.1.3. | Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM..... | 15 |
| 2.2. | TARIFICATION DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE | 15 |
| 2.2.1. | Indexation des tarifs TRAIN | 15 |
| 2.2.2. | Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN..... | 15 |
| 2.2.3. | Accès gratuit au réseau de trains de banlieue | 15 |
| 2.3. | TARIFICATION DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN..... | 15 |
| 2.4. | RECETTES MÉTROPOLITAINES DES TITRES TRAM..... | 16 |
| 2.4.1. | Prévisions 2011-2012 | 16 |
| 2.4.2. | Méthode de partage des recettes métropolitaines | 16 |
| 3. | FINANCEMENT DU RÉSEAU DE MÉTRO | 20 |
| 4. | SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT | 22 |
| 4.1. | AIDE AU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN | 23 |
| 4.2. | AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ | 24 |
| 4.3. | AIDE MÉTROPOLITAINE AU TRANSPORT ADAPTÉ | 25 |
| 4.4. | AIDE AUX ORGANISMES DE TRANSPORT | 25 |
| 5. | ACHALANDAGE AMT | 26 |
| 5.1. | RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE..... | 26 |
| 5.2. | AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS..... | 26 |
| 6. | RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS | 27 |
| 6.1. | ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS | 28 |
| 6.2. | RÉSEAU D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS | 30 |
| 6.2.1. | Express Chevrier | 31 |
| 7. | RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE | 33 |
| 7.1. | RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE..... | 34 |
| 7.2. | CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE | 36 |
| 7.3. | REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE | 37 |
| 7.3.1. | Ligne Deux-Montagnes | 37 |
| 7.3.2. | Ligne Vaudreuil-Hudson..... | 38 |
| 7.3.3. | Ligne Blainville-Saint-Jérôme | 39 |
| 7.3.4. | Ligne Mont-Saint-Hilaire | 40 |
| 7.3.5. | Ligne Candiac | 41 |
| 8. | SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF | 42 |
| 9. | DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT | 44 |
| 10. | AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES | 45 |
| | ANNEXE A | 46 |

TABLEAUX

| | | |
|------------|--|----|
| Tableau 1 | Indicateurs de la performance..... | 10 |
| Tableau 2 | Budget d'exploitation 2012 | 11 |
| Tableau 3 | Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2011-2012 | 12 |
| Tableau 4 | Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2011-2012..... | 13 |
| Tableau 5 | Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2012 et comparaison avec les tarifs 2011 | 14 |
| Tableau 6 | Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant | 15 |
| Tableau 7 | Tarifs des titres mensuels TRAIN pour 2012 et comparaison avec les tarifs 2011 | 15 |
| Tableau 8 | Évolution des recettes métropolitaines – 2002-2012 | 16 |
| Tableau 9 | Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2011-2012 | 17 |
| Tableau 10 | Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2002-2012..... | 17 |
| Tableau 11 | Détail des contributions annuelles des municipalités par AOT | 21 |
| Tableau 12 | Subventions totales | 22 |
| Tableau 13 | Répartition de l'aide au métro – 2011-2012 | 23 |
| Tableau 14 | Répartition de l'aide aux autobus – 2011-2012..... | 23 |
| Tableau 15 | Répartition de l'aide au rabatement – 2011-2012 | 23 |
| Tableau 16 | Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2011-2012 | 24 |
| Tableau 17 | Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2011-2012 | 24 |
| Tableau 18 | Tarifs locaux de référence pour 2011 et 2012..... | 24 |
| Tableau 19 | Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2011-2012..... | 25 |
| Tableau 20 | Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2011-2012..... | 28 |
| Tableau 21 | Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2011-2012 | 29 |
| Tableau 22 | Revenus et dépenses des autobus express métropolitains – 2011-2012..... | 30 |
| Tableau 23 | Revenus et dépenses – Express – 2002-2012..... | 30 |
| Tableau 24 | Contributions municipales – Express métropolitains – 2011-2012 | 31 |
| Tableau 25 | Indicateurs de performance -Express Chevrier – 2002-2012..... | 32 |
| Tableau 26 | Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2011-2012 | 35 |
| Tableau 27 | Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2002-2012 | 35 |
| Tableau 28 | Évolution des contributions municipales nettes – 2002-2012..... | 36 |
| Tableau 29 | Contributions municipales nettes – 2011-2012 | 36 |
| Tableau 30 | Variation des contributions municipales nettes – 2002-2012..... | 36 |
| Tableau 31 | Revenus et dépenses - Ligne Deux-Montagnes – 2011-2012..... | 37 |
| Tableau 32 | Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2002-2012 | 37 |
| Tableau 33 | Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2011-2012..... | 38 |
| Tableau 34 | Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2002-2012 | 38 |
| Tableau 35 | Revenus et dépenses – Ligne Blainville-Saint-Jérôme – 2011-2012..... | 39 |
| Tableau 36 | Indicateurs de performance – Ligne Blainville-Saint-Jérôme – 2002-2012..... | 39 |
| Tableau 37 | Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2011-2012..... | 40 |
| Tableau 38 | Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2002-2012..... | 40 |
| Tableau 39 | Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2011-2012 | 41 |
| Tableau 40 | Indicateurs de performance - Ligne Candiac – 2002-2012 | 41 |
| Tableau 41 | Soutien au développement – 2011-2012..... | 43 |
| Tableau 42 | Dépenses de fonctionnement de l'AMT – 2011-2012..... | 44 |
| Tableau 43 | Autres postes budgétaires – 2011-2012..... | 45 |

FIGURES

| | | |
|-----------|--|----|
| Figure 1 | Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2012 | 12 |
| Figure 2 | Évolution des recettes métropolitaines – 2002-2012 | 16 |
| Figure 3 | Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2002-2012 | 26 |
| Figure 4 | Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2002-2012 | 28 |
| Figure 5 | Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2002-2012..... | 32 |
| Figure 6 | Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2002-2012 | 35 |
| Figure 7 | Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2002-2012..... | 37 |
| Figure 8 | Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2002-2012 | 38 |
| Figure 9 | Indicateurs de performance – Ligne Blainville–Saint-Jérôme – 2002-2012 | 39 |
| Figure 10 | Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2002-2012..... | 40 |
| Figure 11 | Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2002-2012..... | 41 |

2012 : une année de grands défis

L'année 2012 sera marquée par d'importants travaux de réfection routière, qui entraveront durablement les portes d'entrée essentielles sur l'île, sans oublier l'échangeur Turcot et la voie cruciale de circulation est-ouest, l'A-720. Dans ce contexte, une solution naturelle s'offre aux citoyens : le recours quotidien aux transports collectifs. C'est pourquoi nous prévoyons une hausse de l'achalandage des transports collectifs de l'ordre de 2,3 % en 2012. Il nous faut par contre répondre à la demande, avec un service de transport collectif fiable, accueillant et surtout ponctuel.

Un accès aux transports collectifs équitable

Selon la période de référence allant de juillet 2010 à juin 2011, la hausse moyenne des indices des prix à la consommation (IPC) et du transport (IPT) enregistre une moyenne de + 3,59 % pour 2012. Fixée à 3,25 %, l'indexation moyenne des tarifs des titres de transport TRAM se place donc légèrement en-dessous.

Un cadre financier métropolitain équitable

Rappelons qu'en 2007, les municipalités de la région métropolitaine de Montréal ont convenu entre elles d'inclure le métro au cadre financier métropolitain en acceptant d'en partager le déficit d'exploitation et d'investissement pour une période de cinq ans. Rappelons aussi que depuis mai 2010, la taxe sur l'essence a été rehaussée de 1,5 ¢ par le gouvernement du Québec, ce qui représente un financement additionnel dédié au transport collectif métropolitain de l'ordre de 47,7 M\$ pour la seule année 2012. Les modalités et conditions de versement de ce montant, administrées par l'AMT, sont régies par décret dans l'attente de modifications conséquentes à la Loi sur l'AMT.

Une qualité de service à maintenir

Notre souci premier, et notre raison d'être, c'est bien sûr d'offrir un service de transport collectif fiable et de qualité. Après avoir renouvelé notre flotte de wagons, nous commencerons en 2012 l'introduction de nouvelles locomotives bimodes. L'entretien du matériel roulant étant une des clés importantes d'un service ponctuel, nous avons doté de nouveaux sites d'entretien chacune des stations de départ des lignes de trains. En parallèle, pour exercer un meilleur contrôle de qualité de la maintenance, nous travaillons aussi à développer nos propres centres d'entretien et sites de garage. Par ailleurs, nous poursuivons le programme de bonus/malus, appliqué aux billetteries métropolitaines en fonction des résultats des sondages effectués auprès de la clientèle sur la qualité de leur service. De plus, la phase de déploiement du système OPUS étant maintenant achevée, nous procéderons aussi à l'évaluation et à l'amélioration de tout le système.

Une clientèle du transport collectif métropolitain à fidéliser

Mis en place en novembre 2010, le programme de fidélisation aux transports collectifs OPUS+ diversifie son offre en 2012. Tout d'abord, l'abonnement ordinaire sera bonifié et étendu à toutes les AOT qui le désirent. Viendra s'ajouter l'OPUS+ étudiant, dont l'objectif est double : fidéliser la clientèle étudiante pendant ses études et diminuer le nombre d'abandons du transport collectif lors du passage d'une personne d'un statut d'étudiant à un statut de travailleur. Et OPUS+ entreprise, offert aux employés des petites et moyennes entreprises, avec l'avantage pour les entreprises participantes d'une gestion allégée par rapport à l'OPUS au boulot.

Une rigueur dans la gestion

Outre ces grands défis à relever, l'AMT poursuivra en 2012 les importants efforts entrepris depuis 2010 pour réviser l'ensemble de ses politiques administratives et financières, processus d'affaires et outils de gestion. Rigueur, transparence et efficacité guideront ces travaux, toujours avec le client comme principale préoccupation.

Une révision attendue de la Loi sur l'AMT

L'AMT a mis sur pied un comité spécial pour l'accompagner dans l'interprétation et l'évaluation des modalités pour l'application de ce décret. Les conclusions sont actuellement examinées par le gouvernement du Québec, avant d'être soumises au Conseil de la CMM pour approbation. Mené en étroite collaboration avec le MTQ et les organismes de transport de la région métropolitaine de Montréal, ce travail représente une étape importante en vue de la mise en œuvre d'un nouveau cadre de gouvernance et de financement du transport collectif dans la région métropolitaine.

Budget d'exploitation 2012

EN BREF

BUDGET 2012

Budget d'exploitation en équilibre, totalisant 289,9 M\$, en diminution de 0,4 % par rapport au budget amendé de 2011, et en augmentation de 0,8 % par rapport à la prévision 2011. Le budget 2012 n'inclut pas les mesures de mitigation mises en place en 2011 pour combler les problèmes de congestion découlant des travaux effectués sur les ponts.

ACHALANDAGE

Croissance de l'achalandage des services métropolitains de transport collectif, avec une hausse évaluée à 2,3 % par rapport à la prévision de 2011.

TARIFICATION

Indexation des tarifs qui reflète l'inflation, soit une hausse de 3,25 %.

Introduction de titres TRAIN dans les zones 1 à 3, ce qui uniformise la tarification du réseau de trains de banlieue dans l'ensemble du territoire desservi par l'AMT.

Réalisation d'un important exercice de réflexion stratégique sur la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine mené en étroite collaboration avec l'ensemble des organismes de transport et partenaires concernés par cette question.

Valorisation et promotion des forfaits d'abonnement annuel au transport collectif.

RECETTES TRAM ET TRAIN

Vente de titres métropolitains TRAM et TRAIN en hausse de 5 % par rapport à la prévision 2011, ce qui devrait générer des recettes de 162,3 M\$, dont 106,1 M\$ à redistribuer aux organismes de transport.

SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

Dans l'attente d'un nouveau cadre financier, maintien à un niveau identique à celui de 2011 des aides financières versées aux organismes de transport pour leur contribution au réseau de transport métropolitain. Distribution par l'AMT de 120,6 M\$ en soutien direct aux organismes de transport collectif, soit notamment :

- 40,5 M\$ d'aide métropolitaine pour le réseau de métro;
- 11,3 M\$ d'aide métropolitaine pour les autobus;
- 10,6 M\$ d'aide aux tarifs réduit et étudiant;
- 7,8 M\$ d'aide à l'intégration tarifaire;
- 1,7 M\$ d'aide au transport adapté;
- 48,7 M\$ d'aide aux organismes de transport.

TRAINS DE BANLIEUE

Objectif d'achalandage : hausse de 2,2 % par rapport à la prévision 2011. Ratio d'autofinancement : 41,7 %.

Arrivée progressive des nouvelles locomotives bimodes en 2012.

Continuité de l'application du nouveau processus d'entretien préventif visant à assurer une fiabilité supérieure de notre flotte de matériel roulant.

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

Poursuite de la croissance de l'achalandage de l'Express Chevrier observée sur cet axe métropolitain important. Objectif d'achalandage : hausse de 4 % par rapport à la prévision 2011. Ratio d'autofinancement : 65,8 %.

ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains budgétés pour 2012 s'élèvent à 19,3 M\$, ceux de 2011 étant de 18,0 M\$. L'augmentation s'explique principalement par l'indexation des coûts de contrats de service, par certaines mesures d'entretien additionnelles, ainsi que par une réallocation des frais de gestion aux activités reliées aux équipements métropolitains.

TRANSPORT ADAPTÉ

Augmentation de la contribution de l'AMT pour la troisième année du nouveau cadre financier en vertu de ses hypothèses d'augmentation de l'inflation.

MESURES DE MITIGATION

L'AMT a reçu comme mandat du ministre des Transports du Québec de mettre tout en œuvre pour améliorer l'efficacité des déplacements dans la grande région métropolitaine à la suite des problèmes de congestion dans la région dues en partie à la restriction d'accès des ponts Mercier et Champlain à l'été 2011.

Les mesures alternatives mises en place en 2011 sont diverses, comme l'ajout de six nouveaux départs sur la ligne de trains de banlieue Cadiac, l'augmentation de la capacité dans les différents stationnements incitatifs dans la région ainsi que diverses autres mesures de mitigation améliorant la fluidité et publicisant l'ajout de services de transport collectif.

Pour l'année 2012, ces mesures et leur financement feront l'objet de discussions entre l'AMT, le MTQ et leurs divers partenaires. En conséquence, l'impact financier éventuel de ces mesures n'est pas intégré au budget actuel.

SYNTHÈSE DE LA PERFORMANCE

TABLEAU 1
Indicateurs de la performance

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 |
|--|--------------|----------------|--------------------|
| VARIATION DE L'ACHALANDAGE | | | |
| Trains de banlieue | 2,2% | 7,9% | 0,5% |
| Autobus express métropolitains | 4,0% | 6,1% | 5,0% |
| VARIATION DES VENTES DE TITRES MÉTROPOLITAINS | | | |
| TRAM 1 | -25,6% | 21,8% | 0,4% |
| TRAM 2 | -31,4% | 9,2% | 0,2% |
| TRAM 3 | -0,2% | 8,2% | 1,7% |
| TRAM 4 à 8 | 5,7% | 13,6% | 1,6% |
| TOTAL | -2,8% | 10,1% | 1,5% |
| UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS | | | |
| Trains de banlieue | 83% | 83% | 77% |
| Équipements métropolitains | 82% | 82% | 81% |
| INDICATEURS FINANCIERS | | | |
| Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue | 41,7% | 41,9% | 38,5% |
| Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains | 65,8% | 66,8% | 51,7% |
| Coût par passager/kilomètre trains de banlieue | 0,37 \$ | 0,36 \$ | 0,39 \$ |
| Coût par passager/kilomètre autobus express métropolitains | 0,48 \$ | 0,40 \$ | 0,40 \$ |
| Obtention de revenus de sources commerciales et autres | 5,6 M\$ | 4,7 M\$ | 5,0 M\$ |
| INDICATEURS ADMINISTRATIFS | | | |
| Taux de ponctualité globale des trains de banlieue | 96% | 97% | 96% |

Le budget 2012 n'inclut pas d'éventuelles mesures de mitigation pour contrer les problèmes de congestion.

1. BUDGET D'EXPLOITATION

Le budget d'exploitation de l'AMT en équilibre totalise 289,9 M\$ en 2012, soit une hausse de 0,8 % par rapport à la prévision 2011 et une baisse de 0,4 % par rapport au budget amendé de 2011. Le budget 2012 n'inclut pas les mesures de mitigation pour contrer les problèmes de congestion. Le budget tient compte des indexations de différents contrats selon l'indice des prix à la consommation (IPC) et de la provision en prévision de l'augmentation des coûts des biens et services en 2012. La priorité est accordée, cette année, 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 ainsi qu'à la fidélisation de la clientèle régionale du transport collectif par la valorisation et la promotion de forfaits annuels d'abonnement.

TABLEAU 2
Budget d'exploitation 2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B2012 - P 2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|---|----------------|---------------|----------------|--------------------|----------------------|---------------|---------------------|---------------|
| REVENUS D'EXPLOITATION | | | | | | | | |
| Sources gouvernementales dédiées | | | | | | | | |
| Droit sur l'immatriculation | 57 975 | 20,0% | 56 762 | 56 807 | 1213 | 2,1% | 168 | 2,1% |
| Taxe sur l'essence | 97 359 | 33,6% | 94 984 | 102 472 | 2 375 | 2,5% | (5 113) | -5,0% |
| SOUS-TOTAL | 155 334 | 53,6% | 151 746 | 159 279 | 3 588 | 2,4% | (3 945) | -2,5% |
| Revenus des trains de banlieue | | | | | | | | |
| Recettes usagers et aides | 57 044 | 19,7% | 54 002 | 49 786 | 3 042 | 5,6% | 7 258 | 14,6% |
| Contributions municipales nettes | 52 382 | 18,1% | 49 414 | 49 412 | 2 968 | 6,0% | 2 970 | 6,0% |
| SOUS-TOTAL | 109 426 | 37,8% | 103 416 | 99 198 | 6 010 | 5,8% | 10 228 | 10,3% |
| Revenus des autobus express métropolitains | | | | | | | | |
| Recettes usagers et aides | 4 423 | 1,5% | 3 800 | 3 069 | 623 | 16,4% | 1354 | 44,1% |
| Contributions municipales nettes | 482 | 0,2% | 290 | 589 | 192 | 66,2% | (107) | -18,2% |
| SOUS-TOTAL | 4 905 | 1,7% | 4 090 | 3 658 | 815 | 19,9% | 1247 | 34,1% |
| Subvention du gouvernement – PAGASTC – MTQ | 6 935 | 2,4% | 16 129 | 16 859 | (9 194) | -57,0% | (9 924) | -58,9% |
| Autres | | | | | | | | |
| Facturation équipements métropolitains | 7 719 | 2,7% | 7 449 | 7 131 | 270 | 3,6% | 588 | 8,2% |
| Autres revenus | 5 550 | 1,9% | 4 688 | 5 000 | 862 | 18,4% | 550 | 11,0% |
| SOUS-TOTAL | 13 269 | 4,6% | 12 137 | 12 131 | 1 132 | 9,3% | 1 138 | 9,4% |
| TOTAL | 289 869 | 100,0% | 287 518 | 291 125 | 2 351 | 0,8% | (1 256) | -0,4% |
| DÉPENSES D'EXPLOITATION | | | | | | | | |
| Subventions | | | | | | | | |
| Aide métropolitaine et dépenses afférentes | 51825 | 17,9% | 51219 | 51315 | 606 | 12% | 510 | 10% |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 10 576 | 3,6% | 9 601 | 9 782 | 975 | 10,2% | 794 | 8,1% |
| Aide à l'intégration tarifaire | 7 796 | 2,7% | 9 376 | 9 100 | (1580) | -16,9% | (1304) | -14,3% |
| Aides à distribuer aux AOT et/ou municipalités et dépenses afférentes | 48 680 | 16,8% | 47 492 | 50 436 | 1 888 | 2,5% | (1756) | -3,5% |
| SOUS-TOTAL | 118 877 | 41,0% | 117 688 | 120 633 | 1 189 | 1,0% | (1 756) | -1,5% |
| Trains de banlieue | 130 955 | 45,2% | 123 534 | 123 534 | 7 421 | 6,0% | 7 421 | 6,0% |
| SOUS-TOTAL | 130 955 | 45,2% | 123 534 | 123 534 | 7 421 | 6,0% | 7 421 | 6,0% |
| Équipements métropolitains | 19 297 | 6,7% | 18 621 | 17 951 | 676 | 3,6% | 1 346 | 7,5% |
| SOUS-TOTAL | 19 297 | 6,7% | 18 621 | 17 951 | 676 | 3,6% | 1 346 | 7,5% |
| Autobus express métropolitains | 5 830 | 2,0% | 4 871 | 4 871 | 959 | 19,7% | 959 | 19,7% |
| SOUS-TOTAL | 5 830 | 2,0% | 4 871 | 4 871 | 959 | 19,7% | 959 | 19,7% |
| Transport adapté | 1 680 | 0,6% | 1 631 | 1 631 | 49 | 3,0% | 49 | 3,0% |
| Autres | | | | | | | | |
| Soutien au développement | 3 090 | 1,1% | 2 300 | 2 300 | 790 | 34,3% | 790 | 34,3% |
| Dépenses de fonctionnement – AMT | 7 449 | 2,6% | 7 189 | 7 383 | 260 | 3,6% | 66 | 0,9% |
| Réserve pour éventualités | 500 | 0,2% | - | 1 000 | 500 | - | (500) | -50,0% |
| Frais de gestion SAAQ et autres | 1 600 | 0,6% | 1 1684 | 1 1822 | (1 084) | -86,3% | (1 022) | -86,5% |
| Amortissement et intérêts long terme | 591 | 0,2% | - | - | 591 | - | 591 | - |
| SOUS-TOTAL | 13 230 | 4,6% | 21 173 | 22 505 | (7 943) | -37,5% | (9 275) | -41,2% |
| TOTAL | 289 869 | 100,0% | 287 518 | 291 125 | 2 351 | 0,8% | (1 256) | -0,4% |
| Résultat net de l'exercice | - | - | - | - | - | - | - | - |
| AUTRES DÉPENSES ET REVENUS | | | | | | | | |
| Déficit d'exploitation 2009 | - | - | - | (10 343) | - | - | 10 343 | - |
| Déficit d'exploitation anticipé 2010 | - | - | - | (8 076) | - | - | 8 076 | - |
| SOUS-TOTAL | - | - | - | (18 419) | - | - | 18 419 | - |
| Transfert des revenus cumulés du fonds d'immobilisations | - | - | - | 18 419 | - | - | (18 419) | - |
| TOTAL | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Résultat net de l'exercice | - | - | - | - | - | - | - | - |

Le budget 2011 tient compte du déficit de 2009 et du déficit anticipé de 2010, qui seront comblés par un transfert de revenus commerciaux cumulés depuis 1996 dans le fonds d'immobilisations. L'AMT est en démarche pour obtenir l'autorisation gouvernementale relative à ce transfert et ceci en respect de l'article 63 de la loi de l'Agence. Cette démarche vise à éviter de faire assumer les déficits par les partenaires de l'AMT.

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 sur l'immatriculation et de la taxe sur l'essence.

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 sur l'immatriculation de 30 \$. Ces revenus, évalués à 56,8 M\$ en 2011, passent à 58,0 M\$ en 2012, soit une hausse de 2,1 % par rapport à la prévision 2011.

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec une taxe de 0,030 \$. En 2012, le budget prévoit un montant de 97,4 M\$.

TABLEAU 3
Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B2012 - P2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|-----------------------------|----------------|---------------|----------------|--------------------|---------------------|-------------|---------------------|--------------|
| Droit sur l'immatriculation | 57 975 | 37,3% | 56 762 | 56 807 | 1213 | 2,1% | 1 168 | 2,1% |
| Taxe sur l'essence | 97 359 | 62,7% | 94 984 | 102 472 | 2 375 | 2,5% | (5 113) | -5,0% |
| SOUS-TOTAL | 155 334 | 100,0% | 151 746 | 159 279 | 3 588 | 2,4% | (3 945) | -2,5% |
| Frais de gestion SAAQ* | (1 159) | -0,7% | (1 135) | (1 136) | (23) | 2,0% | (22) | 2,0% |
| TOTAL | 154 175 | 99,3% | 150 611 | 158 143 | 3 564 | 2,4% | (3 968) | -2,5% |

* 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 23 % des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes, soit :

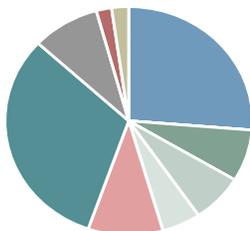
- 10 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des cinq lignes du réseau de trains de banlieue;
- 9 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des équipements, des express métropolitains et du transport adapté;
- 4 % pour la promotion du transport collectif, le soutien au développement et les frais de fonctionnement.

Le solde des sources dédiées en provenance des automobilistes, soit 77 % de celles-ci, est utilisé en soutien au réseau de métro de la STM (26 %), aux différents services d'autobus à vocation métropolitaine et aux organismes de transport selon les directives gouvernementales.

- 26 % pour le réseau de métro;
- 19 % pour les services d'autobus à vocation métropolitaine;
- 32 % en soutien direct aux organismes de transport (voir p. 23).

L'AMT versera donc 122,0 M\$ en 2012 en soutien aux organismes de transport collectif de la région métropolitaine. La répartition de la distribution des sources gouvernementales dédiées se détaille comme suit :

FIGURE 1
Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2012



| | | |
|---|--------|--------|
| ● Subvention à l'exploitation pour le réseau de métro STM | 40 533 | 26,29% |
| ● Subvention à l'exploitation pour les différents réseaux d'autobus | | |
| ● Aide métropolitaine réseaux d'autobus et dépenses afférentes | 11 292 | 7,32% |
| ● Aide aux tarifs réduit et étudiant | 10 576 | 6,86% |
| ● Aide à l'intégration tarifaire | 7 796 | 5,06% |
| ● Réseau de trains de banlieue | 15 104 | 9,80% |
| ● Aides à distribuer aux AOT et dépenses afférentes | 48 680 | 31,57% |
| ● Équipements métropolitains, Express et transport adapté | 13 672 | 8,87% |
| ● Soutien au développement | 3 090 | 2,00% |
| ● Fonctionnement AMT et autres | 3 432 | 2,24% |

TABLEAU 4

Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B2012 - P2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|--|----------------|---------------|----------------|--------------------|---------------------|-------------|---------------------|--------------|
| SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES NETTES | | | | | | | | |
| Droit sur l'immatriculation | 57 975 | 37,6% | 56 762 | 56 807 | 123 | 2,1% | 1 168 | 2,1% |
| Taxe sur l'essence | 97 359 | 63,1% | 94 984 | 102 472 | 2 375 | 2,5% | (5 113) | -5,0% |
| Frais de gestion SAAQ | (1 159) | -0,8% | (1 135) | (1 136) | (23) | 2,0% | (22) | 2,0% |
| SOUS-TOTAL | 154 175 | 100,0% | 150 611 | 158 143 | 3 564 | 2,4% | (3 968) | -2,5% |
| SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT | | | | | | | | |
| Aide métropolitaine au réseau de métro STM | 40 533 | 26,3% | 40 067 | 40 309 | 466 | 12% | 224 | 0,6% |
| Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes | 11 292 | 7,3% | 11 152 | 11 006 | 140 | 1,3% | 286 | 2,6% |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 10 576 | 6,9% | 9 601 | 9 782 | 975 | 10,2% | 794 | 8,1% |
| Aide à l'intégration tarifaire | 7 796 | 5,1% | 9 376 | 9 100 | (1580) | -16,9% | (1304) | -14,3% |
| Aides à distribuer aux AOT et dépenses afférentes | 48 680 | 31,6% | 47 492 | 50 436 | 1 188 | 2,5% | (1757) | -3,5% |
| SOUS-TOTAL | 118 877 | 77,1% | 117 688 | 120 633 | 1 188 | 1,0% | (1 756) | -1,5% |
| AUTRES | | | | | | | | |
| Déficit trains de banlieue | 15 104 | 9,8% | 14 148 | 17 863 | 956 | 6,8% | (2 759) | -15,4% |
| Déficit équipements métropolitains | 11 578 | 7,5% | 11 172 | 10 820 | 406 | 3,6% | 758 | 7,0% |
| Déficit autobus express métropolitains | 414 | 0,3% | 248 | 589 | 166 | - | (175) | -29,8% |
| Transport adapté | 1 680 | 1,1% | 1 631 | 1 631 | 49 | 3,0% | 49 | 3,0% |
| Soutien au développement | 3 090 | 2,0% | 2 300 | 2 300 | 790 | 34,4% | 790 | 34,4% |
| Fonctionnement de l'AMT et autres | 2 932 | 1,9% | 3 424 | 3 307 | (492) | -14,4% | (375) | -11,3% |
| Réserve pour éventualités | 500 | 0,3% | - | 1 000 | 500 | - | (500) | -50,0% |
| SOUS-TOTAL | 35 298 | 22,9% | 32 923 | 37 510 | 2 375 | 7,2% | (2 212) | -5,9% |
| TOTAL | 154 175 | 100,0% | 150 611 | 158 143 | 3 564 | 2,4% | (3 968) | -2,5% |

2. SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN

L'Agence a à cœur d'améliorer les services aux clients liés à la délivrance de ses titres de transport. C'est pourquoi, de concert avec les organismes de transport de la région, elle offre des titres annuels sous forme d'abonnement. Cette offre est progressivement valorisée et diversifiée en fonction des attentes et besoins exprimés par la clientèle. La grille tarifaire 2012 inclut dorénavant ces titres qui rejoignent une clientèle en forte progression, clientèle qui fait du transport collectif son mode de transport privilégié tout au long de l'année.

En 2012, l'AMT prévoit aussi modifier ses distributrices automatiques de titres (DAT) pour qu'elles acceptent les toutes nouvelles cartes de crédit à puce.

L'année 2012 marque aussi, pour l'AMT et ses partenaires, une année de réflexion stratégique sur la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine. Avec, comme objectif central, l'amélioration des pratiques en vue d'une simplification et d'une meilleure intégration de celles-ci entre les différents modes et réseaux de transport collectif du point de vue de l'utilisateur.

2.1. TARIFICATION MÉTROPOLITAINE (TRAM)

La tarification métropolitaine, qui se reflète dans les titres TRAM, donne accès à l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine. Ces services de trains, autobus et métro sont offerts par 15 organismes de transport et desservent plus de 91 municipalités.

2.1.1. Indexation des tarifs TRAM

En 2012, les tarifs des titres de transport mensuels TRAM font l'objet d'une indexation moyenne de 3,25 % pour refléter l'inflation.

La variation moyenne des indices des prix à la consommation (IPC) et du transport (IPT) pour la période de juillet 2010 à juin 2011 est respectivement de + 1,85 % et de + 5,34 % pour une moyenne de + 3,59 %.

En conséquence, une indexation moyenne des tarifs des titres de transport TRAM de 3,25 % est proposée à compter du 1er janvier 2012 pour refléter l'inflation.

TABLEAU 5
Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2012 et comparaison avec les tarifs 2011

| ZONE | TITRE | HAUSSE MOYENNE | ORD. 2012 | ORD. 2011 | ÉTUDIANT 2012 | ÉTUDIANT 2011 | RÉD. 2012 | RÉD. 2011 |
|---------------------------------------|--------|----------------|------------------|-----------|------------------|---------------|------------------|-----------|
| TITRES MENSUELS MÉTROPOLITAINS (TRAM) | | | | | | | | |
| 1 | TRAM 1 | 3,25% | 84,50 \$ | 82,00 \$ | 67,50 \$ | 65,50 \$ | 50,50 \$ | 49,00 \$ |
| 2 | TRAM 2 | 3,25% | 99,00 \$ | 96,00 \$ | 79,00 \$ | 77,00 \$ | 59,50 \$ | 57,50 \$ |
| 3 | TRAM 3 | 3,25% | 117,00 \$ | 113,00 \$ | 93,50 \$ | 90,50 \$ | 70,00 \$ | 68,00 \$ |
| 4 | TRAM 4 | 3,25% | 127,00 \$ | 123,00 \$ | 102,00 \$ | 98,50 \$ | 76,00 \$ | 74,00 \$ |
| 5 | TRAM 5 | 3,25% | 147,00 \$ | 142,00 \$ | 118,00 \$ | 114,00 \$ | 88,00 \$ | 85,00 \$ |
| 6 | TRAM 6 | 3,25% | 177,00 \$ | 171,00 \$ | 142,00 \$ | 137,00 \$ | 106,00 \$ | 102,50 \$ |
| 7 | TRAM 7 | 3,25% | 203,00 \$ | 197,00 \$ | 162,00 \$ | 158,00 \$ | 122,00 \$ | 118,00 \$ |
| 8 | TRAM 8 | 3,25% | 232,00 \$ | 225,00 \$ | 186,00 \$ | 180,00 \$ | 139,00 \$ | 135,00 \$ |

2.1.2. Zones tarifaires métropolitaines

Implantée depuis 1998, les huit zones tarifaires de la région métropolitaine sont concentriques autour du centre-ville de Montréal. La configuration de celles-ci régit les conditions d'équité entre les usagers à l'égard du bénéfice reçu (distance parcourue) et de performance financière du système tarifaire (recettes perçues).

Pour limiter les glissements d'usagers entre les zones, leurs frontières s'arriment habituellement à une démarcation physique du territoire (autoroute, cours d'eau, etc.) et/ou une limite municipale.

La définition fine de ces zones s'est progressivement raffinée depuis 1998 et, bien que des ajustements soient encore nécessaires, aucun changement aux zones tarifaires n'est proposé pour janvier 2012.

2.1.3. Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM

Les conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant sont maintenues en 2012. 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 ou 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 6
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% |

2.2. 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. Auparavant offerts uniquement en zones 4 à 7, les titres TRAIN sont élargis à l'ensemble des zones desservies par le train dès janvier 2012. Cette mesure vient compléter et harmoniser la tarification offerte par le réseau de trains de banlieue en pleine cohérence avec le système tarifaire métropolitain.

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 3,25 %.

TABLEAU 7
Tarifs des titres mensuels TRAIN pour 2012 et comparaison avec les tarifs 2011

| ZONE | TITRE | HAUSSE MOYENNE | ORD. 2012 | ORD. 2011 | ÉTUDIANT 2012 | ÉTUDIANT 2011 | RÉD. 2012 | RÉD. 2011 |
|------------------------------|---------|----------------|-----------|-----------|---------------|---------------|-----------|-----------|
| TITRES MENSUELS TRAIN | | | | | | | | |
| 1 | TRAIN 1 | - | 73,00 \$ | - | 58,50 \$ | - | 44,00 \$ | - |
| 2 | TRAIN 2 | - | 84,00 \$ | - | 67,00 \$ | - | 50,50 \$ | - |
| 3 | TRAIN 3 | - | 99,00 \$ | - | 79,00 \$ | - | 59,50 \$ | - |
| 4 | TRAIN 4 | 3,25% | 117,00 \$ | 113,00 \$ | 93,50 \$ | 90,50 \$ | 70,00 \$ | 68,00 \$ |
| 5 | TRAIN 5 | 3,25% | 125,00 \$ | 121,00 \$ | 100,00 \$ | 97,00 \$ | 75,00 \$ | 72,50 \$ |
| 6 | TRAIN 6 | 3,25% | 150,00 \$ | 145,00 \$ | 120,00 \$ | 116,00 \$ | 90,00 \$ | 87,00 \$ |
| 7 | TRAIN 7 | 3,25% | 173,00 \$ | 167,00 \$ | 138,00 \$ | 134,00 \$ | 104,00 \$ | 100,00 \$ |

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.

2.2.3. Accès gratuit au réseau de trains de banlieue

La gratuité d'accès au réseau de trains de banlieue pour les enfants de 6 à 11 ans accompagnés d'un adulte est maintenue en 2012. Cette mesure vise à favoriser l'adoption par les familles de modes de transport durable.

2.3. TARIFICATION DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

La grille tarifaire des autobus express métropolitains comprend les titres métropolitains TRAM et, pour l'Express Chevrier, 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 2011-2012

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 neuf premiers mois de 2011, les ventes de titres TRAM se sont accrues de 1,4 % par rapport à la même période en 2010. La prévision 2011 est ajustée à 135,7 M\$, en considérant les ventes réelles des premiers mois de l'année 2011. De ce montant, 98,5 M\$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 36,0 M\$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,2 M\$ aux recettes des autobus express métropolitains.

Pour 2012, les recettes métropolitaines totales sont évaluées à 137,7 M\$. De ce montant, 106,1 M\$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 30,0 M\$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,6 M\$ aux recettes des autobus express métropolitains. Cette diminution pour les revenus trains par rapport à 2011 s'explique par un transfert de vente des titres TRAM vers les titres TRAIN des zones 1 à 3.

TABLEAU 8

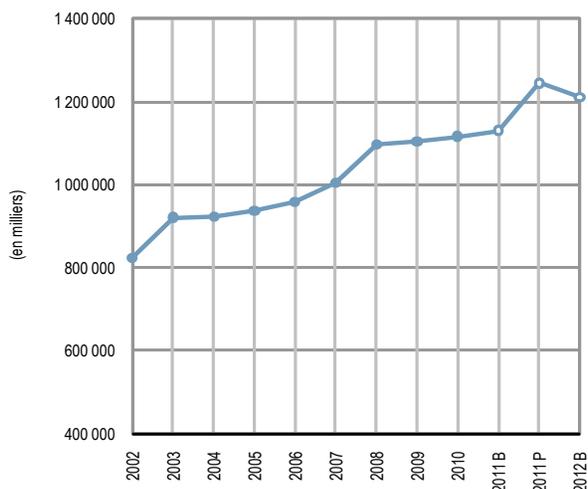
Évolution des recettes métropolitaines – 2002-2012

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 B | 2011 P | 2012 B |
|---------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| TITRES MENSUELS TRAM | | | | | | | | | | | | |
| Ventes | 823 299 | 920 969 | 923 509 | 936 278 | 959 480 | 1005 561 | 1097 553 | 1 105 058 | 1 116 429 | 1 130 661 | 1 244 879 | 1 210 187 |
| Recettes (en milliers \$) | 62 930 | 71 074 | 79 081 | 84 302 | 91 372 | 99 846 | 112 001 | 116 284 | 119 301 | 122 519 | 135 731 | 137 688 |

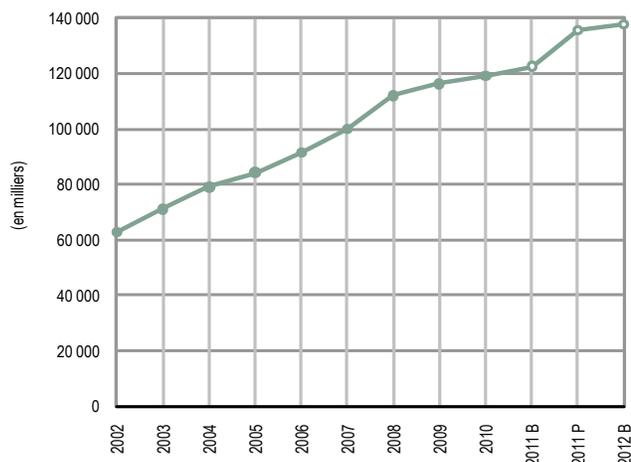
FIGURE 2

Évolution des recettes métropolitaines – 2002-2012

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 2012 à 21,50 \$ 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 détaillée de suivi des ventes mensuelles de ces titres.

En 2012, les données des enquêtes sur l'usage des titres de 2010 seront utilisées pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

TABLEAU 9
Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B2012 - P2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|-------------------------------------|----------------|---------------|----------------|--------------------|---------------------|---------------|---------------------|--------------|
| RECETTES MÉTROPOLITAINES AOT | | | | | | | | |
| STM | 54 486 | 39,6% | 49 901 | 45 230 | 4 585 | 9,2% | 9 256 | 20,5% |
| RTL | 22 207 | 16,1% | 20 287 | 18 381 | 1 920 | 9,5% | 3 826 | 20,8% |
| STL | 10 665 | 7,7% | 10 762 | 10 812 | (97) | -0,9% | (147) | -1,4% |
| CIT Laurentides | 2 268 | 1,6% | 1 826 | 1 412 | 442 | 24,2% | 856 | 60,6% |
| CRT de Lanaudière | 4 562 | 3,3% | 4 124 | 3 642 | 438 | 10,6% | 920 | 25,3% |
| CIT La Presqu'île | 590 | 0,4% | 564 | 449 | 26 | 4,6% | 141 | 31,4% |
| CIT Sorel-Varennes | 2 158 | 1,6% | 2 136 | 2 015 | 22 | 1,0% | 143 | 7,1% |
| Ville de Sainte-Julie | 906 | 0,7% | 938 | 1 035 | (32) | -3,4% | (129) | -12,5% |
| CIT de la Vallée du Richelieu | 2 423 | 1,8% | 2 322 | 2 135 | 101 | 4,3% | 288 | 13,5% |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 1 164 | 0,8% | 1 173 | 1 180 | (9) | -0,8% | (16) | -1,4% |
| CIT Le Richelain | 1 221 | 0,9% | 1 178 | 1 084 | 43 | 3,7% | 137 | 12,6% |
| CIT Roussillon | 913 | 0,7% | 871 | 721 | 42 | 4,8% | 192 | 26,6% |
| CIT du Haut-Saint-Laurent | 297 | 0,2% | 337 | 383 | (40) | -11,9% | (86) | -22,5% |
| CIT Sud-Ouest | 2 255 | 1,6% | 2 068 | 1 835 | 187 | 9,0% | 420 | 22,9% |
| SOUS-TOTAL | 106 115 | 77,1% | 98 487 | 90 314 | 7 628 | 7,7% | 15 801 | 17,5% |
| RECETTES MÉTROPOLITAINES AMT | | | | | | | | |
| Trains de banlieue | 29 968 | 2,18% | 36 040 | 31 317 | (6 072) | -16,8% | (1349) | -4,3% |
| Autobus express métropolitains | 1 605 | 1,2% | 1 204 | 888 | 401 | 33,3% | 717 | 80,6% |
| SOUS-TOTAL | 31 573 | 22,9% | 37 244 | 32 205 | (5 671) | -15,2% | (632) | -2,0% |
| TOTAL | 137 688 | 100,0% | 135 731 | 122 519 | 1 958 | 1,4% | 15 169 | 12,4% |

TABLEAU 10
Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2002-2012

| (en milliers \$) | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 B | 2011 P | 2012 B |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| RECETTES MÉTROPOLITAINES PAR AOT | | | | | | | | | | | | |
| STM | 20 978 | 23 069 | 24 538 | 25 858 | 27 854 | 33 530 | 39 982 | 42 502 | 43 964 | 45 230 | 49 901 | 54 486 |
| RTL | 12 181 | 12 524 | 13 901 | 14 406 | 15 151 | 15 844 | 16 987 | 17 556 | 17 801 | 18 381 | 20 287 | 22 207 |
| STL | 6 865 | 7 130 | 7 429 | 8 214 | 9 222 | 9 339 | 9 999 | 9 999 | 10 516 | 10 812 | 10 762 | 10 665 |
| CIT/CRT/M unicépalité | 7 814 | 8 284 | 8 624 | 9 941 | 11 510 | 12 982 | 14 998 | 15 476 | 15 323 | 15 891 | 17 537 | 18 757 |
| AMT | 15 092 | 20 067 | 24 589 | 25 883 | 27 635 | 28 151 | 30 035 | 30 831 | 31 698 | 32 205 | 37 244 | 31 573 |
| TOTAL | 62 930 | 71 074 | 79 081 | 84 302 | 91 372 | 99 846 | 112 001 | 116 284 | 119 301 | 122 519 | 135 731 | 137 688 |

GRILLE TARIFAIRE 2012 DES TITRES DE TRANSPORT TRAM ET TRAIN

| TITRES ET TARIFS (\$) | TITRES TRAM | | | TITRES TRAIN | | |
|-----------------------|-------------|----------|----------|--------------|----------|----------|
| | ORDINAIRE | ÉTUDIANT | RÉDUIT | ORDINAIRE | ÉTUDIANT | RÉDUIT |
| Zone 1 | | | | | | |
| Forfait annuel | 929,50 | 742,50 | 555,50 | 803,00 | 643,50 | 484,00 |
| Forfait mensuel | 84,50 | 67,50 | 50,50 | 73,00 | 58,50 | 44,00 |
| Carnet de 6 billets | 17,00 | - | 10,00 | 14,50 | - | 8,50 |
| Billet à l'unité | 4,25 | - | 2,50 | 3,75 | - | 2,25 |
| Zone 2 | | | | | | |
| Forfait annuel | 1 089,00 | 869,00 | 654,50 | 924,00 | 737,00 | 555,50 |
| Forfait mensuel | 99,00 | 79,00 | 59,50 | 84,00 | 67,00 | 50,50 |
| Carnet de 6 billets | 20,00 | - | 12,00 | 17,00 | - | 10,00 |
| Billet à l'unité | 5,00 | - | 3,00 | 4,25 | - | 2,50 |
| Zone 3 | | | | | | |
| Forfait annuel | 1 287,00 | 1 028,50 | 770,00 | 1 089,00 | 869,00 | 654,50 |
| Forfait mensuel | 117,00 | 93,50 | 70,00 | 99,00 | 79,00 | 59,50 |
| Carnet de 6 billets | 23,50 | - | 14,00 | 20,00 | - | 12,00 |
| Billet à l'unité | 5,75 | - | 3,50 | 5,00 | - | 3,00 |
| Zone 4 | | | | | | |
| Forfait annuel | 1 397,00 | 1 116,50 | 836,00 | 1 287,00 | 1 028,5 | 770,00 |
| Forfait mensuel | 127,00 | 102,00 | 76,00 | 117,00 | 93,50 | 70,00 |
| Carnet de 6 billets | - | - | - | 24,00 | - | 14,50 |
| Billet à l'unité | - | - | - | 6,00 | - | 3,50 |
| Zone 5 | | | | | | |
| Forfait annuel | 1 617,00 | 1 298,00 | 968,00 | 1 375,00 | 1 100,00 | 825,00 |
| Forfait mensuel | 147,00 | 118,00 | 88,00 | 125,00 | 100,00 | 75,00 |
| Carnet de 6 billets | - | - | - | 28,00 | - | 17,00 |
| Billet à l'unité | - | - | - | 7,00 | - | 4,25 |
| Zone 6 | | | | | | |
| Forfait annuel | 1 947,00 | 1 562,00 | 1 166,00 | 1 650,00 | 1 320,00 | 990,00 |
| Forfait mensuel | 177,00 | 142,00 | 106,00 | 150,00 | 120,00 | 90,00 |
| Carnet de 6 billets | - | - | - | 33,50 | - | 20,00 |
| Billet à l'unité | - | - | - | 8,50 | - | 5,00 |
| Zone 7 | | | | | | |
| Forfait annuel | 2 233,00 | 1 782,00 | 1 342,00 | 1 903,00 | 1 518,00 | 1 144,00 |
| Forfait mensuel | 203,00 | 162,00 | 122,00 | 173,00 | 138,00 | 104,00 |
| Carnet de 6 billets | - | - | - | 39,00 | - | 23,50 |
| Billet à l'unité | - | - | - | 9,75 | - | 5,75 |
| Zone 8 | | | | | | |
| Forfait annuel | 2 552,00 | 2 046,00 | 1 529,00 | - | - | - |
| Forfait mensuel | 232,00 | 186,00 | 139,00 | - | - | - |
| Carnet de 6 billets | - | - | - | - | - | - |
| Billet à l'unité | - | - | - | - | - | - |

CLASSIFICATION

0 à 5 ans

Gratuit

6 à 11 ans

Gratuit sur le réseau de trains de banlieue si accompagné d'un adulte muni d'un titre de transport valide.

Avec carte OPUS avec photo :

6 à 17 ans

Tarif réduit

18 à 25 ans

Tarif étudiant

65 ans et +

Tarif réduit



INTÉGRATION TARIFAIRE

Zones tarifaires pour les titres mensuels métropolitains

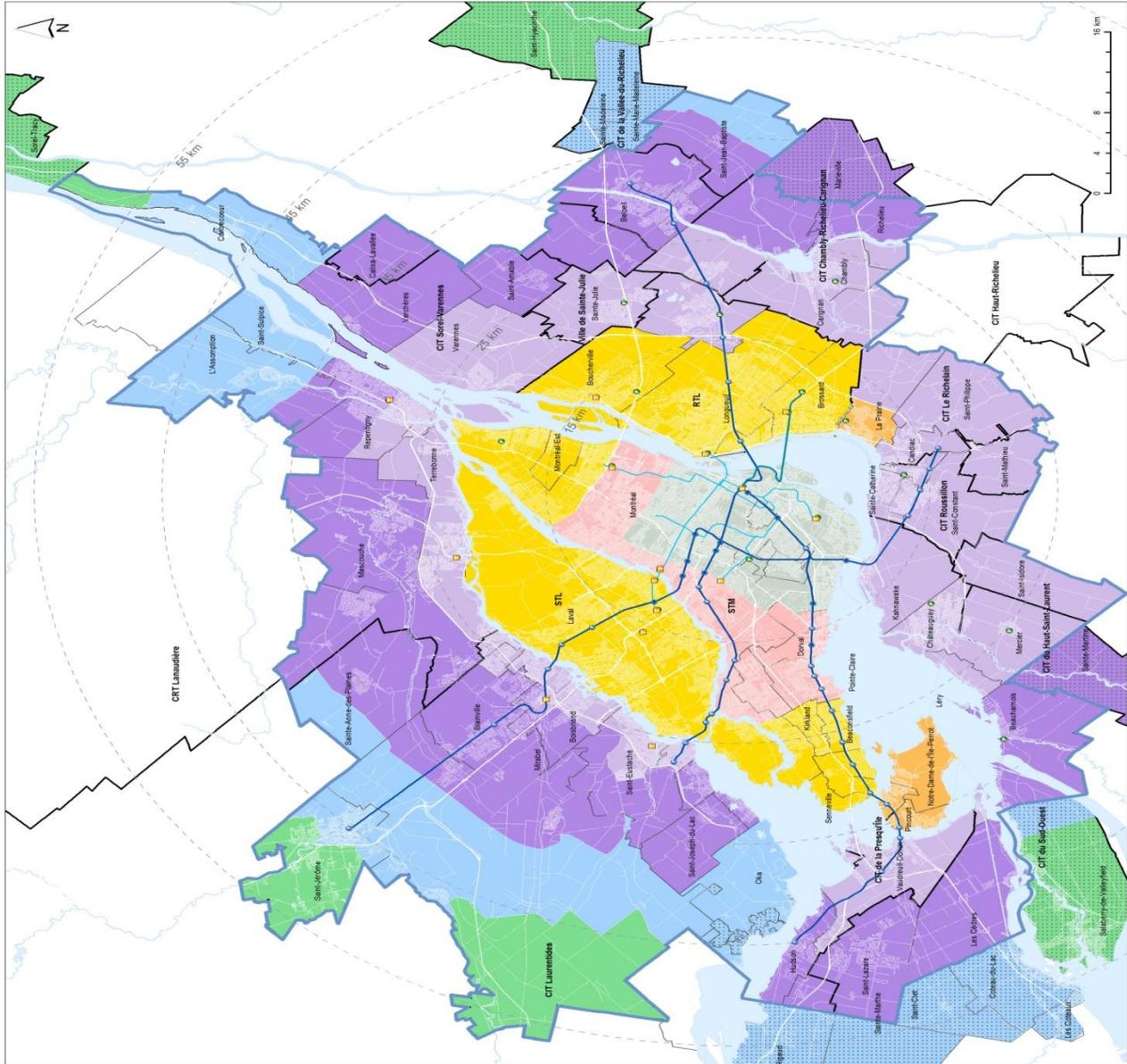
Tarifs 2012

| Titre exige | Tarif ordinaire | Tarif étudiant ¹ | Tarif réduit ² |
|---------------|-----------------|-----------------------------|---------------------------|
| Zone 1 TRAM 1 | 84,50\$ | 67,50\$ | 50,50\$ |
| Zone 2 TRAM 2 | 99,00\$ | 79,00\$ | 59,50\$ |
| Zone 3 TRAM 3 | 117,00\$ | 93,50\$ | 70,00\$ |
| Zone 4 TRAM 4 | 127,00\$ | 102,00\$ | 76,00\$ |
| Zone 5 TRAM 5 | 147,00\$ | 118,00\$ | 88,00\$ |
| Zone 6 TRAM 6 | 177,00\$ | 142,00\$ | 106,00\$ |
| Zone 7 TRAM 7 | 203,00\$ | 162,00\$ | 122,00\$ |
| Zone 8 TRAM 8 | 232,00\$ | 186,00\$ | 139,00\$ |

¹ Étudiant de 18 à 25 ans
² 65 ans ou plus, étudiants de moins de 18 ans

Note : Les tarifs, réduit et étudiant, métropolitains sont offerts sur carte OPUS avec photo. Étudiants : âge au 31 octobre de l'année en cours.

- Express métropolitain
- Trains de banlieue
- Métro
- Territoire des organismes de transport
- Limites des municipalités
- Limites de l'AMT
- Intégration tarifaire hors-territoire



3. FINANCEMENT DU RÉSEAU DE MÉTRO

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

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

Cette entente se terminait en 2011. L'AMT reproduit à titre indicatif le tableau des contributions versées de 2007 à 2011.

Le nouveau cadre financier proposé par la CMM prévoit un partage du déficit métro.

TABLEAU 11
Détail des contributions annuelles des municipalités par AOT
(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-Filions | 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 \$ | |
| | | SOUS-TOTAL | | | 0,360 \$ | - \$ | 0,329 \$ | 0,394 \$ | 0,501 \$ |
| | 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 \$ | |
| | SOUS-TOTAL | | | 0,206 \$ | - \$ | 0,189 \$ | 0,226 \$ | 0,287 \$ | 0,330 \$ |
| | 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-Sulice | | 0,001 \$ | - \$ | 0,001 \$ | 0,001 \$ | 0,002 \$ | 0,002 \$ | | |
| SOUS-TOTAL | | | 0,270 \$ | - \$ | 0,247 \$ | 0,296 \$ | 0,375 \$ | 0,431 \$ | |
| SOUS-TOTAL | | | 0,836 \$ | - \$ | 0,764 \$ | 0,916 \$ | 1,162 \$ | 1,337 \$ | |
| Couronne ouest | CIT La 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 \$ | |
| | SOUS-TOTAL | | | 0,050 \$ | - \$ | 0,046 \$ | 0,055 \$ | 0,069 \$ | 0,080 \$ |
| | 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 \$ | |
| Vaudreuil-sur-le-Lac | | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ | | |
| SOUS-TOTAL | | | 0,025 \$ | - \$ | 0,023 \$ | 0,028 \$ | 0,035 \$ | 0,040 \$ | |
| SOUS-TOTAL | | | 0,075 \$ | - \$ | 0,069 \$ | 0,082 \$ | 0,104 \$ | 0,120 \$ | |
| 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 | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ | |
| | SOUS-TOTAL | | | 0,008 \$ | - \$ | 0,007 \$ | 0,008 \$ | 0,010 \$ | 0,012 \$ |
| | SOUS-TOTAL | | | 0,164 \$ | - \$ | 0,150 \$ | 0,179 \$ | 0,228 \$ | 0,262 \$ |
| | CIT du Haut-Saint-Laurent | Mercier | 0,020 \$ | - \$ | 0,018 \$ | 0,022 \$ | 0,027 \$ | 0,031 \$ | |
| | | SOUS-TOTAL | | | 0,020 \$ | - \$ | 0,018 \$ | 0,022 \$ | 0,027 \$ |
| | 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 \$ | |
| | SOUS-TOTAL | | | 0,092 \$ | - \$ | 0,084 \$ | 0,101 \$ | 0,128 \$ | 0,148 \$ |
| | 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 \$ | |
| | SOUS-TOTAL | | | 0,091 \$ | - \$ | 0,083 \$ | 0,099 \$ | 0,126 \$ | 0,145 \$ |
| | 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 \$ | |
| | SOUS-TOTAL | | | 0,059 \$ | - \$ | 0,054 \$ | 0,065 \$ | 0,082 \$ | 0,094 \$ |
| | CIT de la 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 \$ | | |
| SOUS-TOTAL | | | 0,134 \$ | - \$ | 0,123 \$ | 0,147 \$ | 0,187 \$ | 0,215 \$ | |
| Ville de Sainte-Julie | Sainte-Julie | 0,060 \$ | - \$ | 0,055 \$ | 0,066 \$ | 0,083 \$ | 0,096 \$ | | |
| | SOUS-TOTAL | | | 0,060 \$ | - \$ | 0,055 \$ | 0,066 \$ | 0,083 \$ | 0,096 \$ |
| 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 \$ | | |
| SOUS-TOTAL | | | 0,097 \$ | - \$ | 0,089 \$ | 0,107 \$ | 0,136 \$ | 0,156 \$ | |
| 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 | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ | | |
| SOUS-TOTAL | | | 0,012 \$ | - \$ | 0,011 \$ | 0,014 \$ | 0,018 \$ | 0,020 \$ | |
| SOUS-TOTAL | | | 0,721 \$ | - \$ | 0,656 \$ | 0,786 \$ | 0,998 \$ | 1,166 \$ | |
| 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 \$ | |
| TOTAL | | | 30,949 \$ | - \$ | 26,802 \$ | 35,220 \$ | 42,458 \$ | 50,263 \$ | |

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 à 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 depuis 2007 et atteint 87,0 M\$ pour 2012.

Bien que le plafond de 69,8 M\$ fixé pour ces aides est maintenu en 2012, 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.

L'AMT attribue aussi une nouvelle aide financière aux organismes de transport depuis mai 2010. Cette aide est financée par une majoration de 1,5 ¢ de la taxe sur l'essence. Elle représente 47,7 M\$ en 2012. L'augmentation des dépenses afférentes provient de l'addition de ressources internes et externes pour réviser les processus d'affaires relatifs au nouveau cadre financier, ainsi que pour maintenir le cadre financier actuel, et assurer un suivi adéquat sur le cadre financier de transition.

Enfin, l'AMT verse une aide financière aux services de transport adapté. Cette aide représente 1,7 M\$ en 2012.

TABLEAU 12

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

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B2012 - P 2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|--------------------------------------|----------------|---------------|----------------|--------------------|----------------------|--------------|---------------------|--------------|
| AIDE MÉTRO | | | | | | | | |
| STM | 40 533 | - | 40 067 | 40 309 | 466 | 1,2% | 224 | 0,6% |
| SOUS-TOTAL | 40 533 | 100% | 40 067 | 40 309 | 466 | 1,2% | 224 | 0,6% |
| AUTRES AIDES AUX AOT | | | | | | | | |
| STM | 12 129 | 41,4% | 12 586 | 11 997 | (457) | -3,6% | 131 | 1,1% |
| RTL | 4 843 | 16,6% | 4 734 | 4 966 | 109 | 2,3% | (122) | -2,5% |
| STL | 4 718 | 16,1% | 4 971 | 5 085 | (253) | -5,1% | (367) | -7,2% |
| AMT - Autobus express métropolitains | 590 | 2,0% | 546 | 552 | 44 | 8,1% | 38 | 6,9% |
| AMT - Trains de banlieue | 2 489 | 8,5% | 2 270 | 2 277 | 219 | 9,7% | 212 | 9,3% |
| CIT Laurentides | 897 | 3,1% | 1 146 | 1 206 | (249) | -21,7% | (309) | -25,6% |
| CRT de Lanaudière | 851 | 2,9% | 793 | 789 | 58 | 7,3% | 62 | 7,9% |
| CIT La Presqu'île | 272 | 0,9% | 263 | 148 | 8 | 3,2% | 124 | 83,8% |
| CIT Sorel-Varenes | 236 | 0,8% | 229 | 238 | 7 | 2,9% | (2) | -0,8% |
| Ville de Sainte-Julie | 214 | 0,7% | 215 | 230 | (1) | -0,3% | (15) | -6,6% |
| CIT de la Vallée du Richelieu | 400 | 1,4% | 394 | 407 | 6 | 1,5% | (8) | -1,9% |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 368 | 1,3% | 359 | 337 | 9 | 2,5% | 30 | 9,0% |
| CIT Le Richelien | 385 | 1,3% | 375 | 372 | - | - | 13 | 3,4% |
| CIT Roussillon | 260 | 0,9% | 252 | 234 | 8 | 3,0% | 26 | 10,0% |
| CIT du Haut-Saint-Laurent | 75 | 0,3% | 77 | 95 | (2) | -2,5% | (20) | -21,2% |
| CIT Sud-Ouest | 537 | 1,8% | 518 | 554 | 19 | 3,7% | (17) | -3,1% |
| SOUS-TOTAL | 29 264 | 100,0% | 29 728 | 29 489 | (464) | -1,6% | (225) | -0,8% |
| Aides à distribuer aux AOT | 47 680 | - | 47 492 | 50 436 | 188 | 0,4% | (2 757) | -5,5% |
| TOTAL | 117 477 | - | 117 287 | 120 234 | 190 | 0,2% | (2 757) | -2,3% |
| Dépenses afférentes | 1 400 | - | 400 | 400 | 1 000 | 250,0% | 1 000 | 250,0% |
| TOTAL SUBVENTIONS | 118 877 | - | 117 687 | 120 634 | 1 190 | 1,0% | (1 757) | -1,5% |

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.

TABLEAU 13
Répartition de l'aide au métro – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B 2012 - P 2011 | ÉCART B 2012 - B 2011 | | |
|-------------------------|---------------|----------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|------------|-------------|
| AIDE MÉTRO | | | | | | | |
| STM | 40 533 | 40 067 | 40 309 | 466 | 1,2% | 224 | 0,6% |
| Total aide métro | 40 533 | 40 067 | 40 309 | 466 | 1,2% | 224 | 0,6% |

TABLEAU 14
Répartition de l'aide aux autobus – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B 2012 - P 2011 | ÉCART B 2012 - B 2011 | | |
|--------------------------------------|---------------|----------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|------------|-------------|
| AIDE AUTOBUS | | | | | | | |
| STM | 4 781 | 4 726 | 4 394 | 55 | 1,2% | 387 | 8,8% |
| RTL | 2 527 | 2 498 | 2 670 | 29 | 1,2% | (143) | -5,4% |
| STL | 580 | 573 | 592 | 7 | 1,2% | (12) | -2,1% |
| AMT - Autobus express métropolitains | 434 | 429 | 436 | 5 | 1,2% | (2) | -0,5% |
| CIT Laurentides | 10 | 10 | 12 | - | - | (2) | -19,0% |
| CRT de Lanaudière | 448 | 443 | 438 | 5 | 1,2% | 10 | 2,3% |
| CIT Sorel-Varennes | 92 | 91 | 86 | 1 | 0,7% | 5 | 6,2% |
| Ville de Sainte-Julie | 125 | 124 | 124 | 1 | 1,0% | 2 | 1,4% |
| CIT de la Vallée du Richelieu | 132 | 131 | 140 | 1 | 0,8% | (8) | -5,8% |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 232 | 230 | 216 | 2 | 1,0% | 16 | 7,4% |
| CIT Le Richelain | 273 | 270 | 266 | 3 | 1,2% | 7 | 2,6% |
| CIT Roussillon | 167 | 165 | 148 | 2 | 1,4% | 19 | 12,7% |
| CIT du Haut-Saint-Laurent | 52 | 51 | 63 | 1 | 1,6% | (11) | -17,8% |
| CIT Sud-Ouest | 361 | 356 | 385 | 5 | 1,3% | (25) | -6,4% |
| Total aide autobus | 10 214 | 10 097 | 9 970 | 117 | 1,2% | 244 | 2,5% |

TABLEAU 15
Répartition de l'aide au rabattement – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B 2012 - P 2011 | ÉCART B 2012 - B 2011 | | |
|--|-------------|----------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------|-------------|
| AIDE AUTOBUS RABATTEMENT AUX TRAINS | | | | | | | |
| STM | 256 | 250 | 240 | 6 | 2,4% | 16 | 6,6% |
| RTL | 27 | 25 | 27 | 2 | 8,0% | - | - |
| STL | 73 | 71 | 69 | 2 | 2,3% | 4 | 5,7% |
| CIT Laurentides | 137 | 133 | 139 | 4 | 2,9% | (2) | -1,6% |
| CIT de la Vallée du Richelieu | 85 | 80 | 73 | 5 | 6,7% | 12 | 17,2% |
| CIT Roussillon | 15 | 14 | 14 | 1 | 7,1% | - | - |
| CIT Le Richelain | 3 | 3 | 3 | - | - | - | - |
| CIT La Presqu'île | 82 | 79 | 71 | 3 | 3,7% | 12 | 16,4% |
| Total aide rabattement aux tra | 678 | 655 | 636 | 23 | 3,5% | 42 | 6,6% |

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 16

Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | | BUDGET AMENDÉ 2011 | | ÉCART B2012 - P2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|--------------------------------------|---------------|---------------|----------------|--|--------------------|--|---------------------|--------------|---------------------|-------------|
| STM | 3 732 | 35,3% | 3 414 | | 3 506 | | 318 | 9,3% | 227 | 6,5% |
| RTL | 1 848 | 17,5% | 1 625 | | 1 599 | | 223 | 13,7% | 249 | 15,6% |
| STL | 825 | 7,8% | 807 | | 891 | | 18 | 2,2% | (67) | -7,5% |
| AMT - Trains de banlieue | 2 489 | 23,5% | 2 237 | | 2 258 | | 252 | 11,3% | 231 | 10,2% |
| AMT - Autobus express métropolitains | 144 | 1,4% | 105 | | 87 | | 39 | 37,5% | 57 | 65,8% |
| CIT Laurentides | 169 | 1,6% | 134 | | 118 | | 35 | 26,4% | 51 | 43,6% |
| CRT de Lanaudière | 380 | 3,6% | 341 | | 349 | | 39 | 11,3% | 31 | 8,8% |
| CIT La Presqu'île | 50 | 0,5% | 44 | | 40 | | 6 | 13,0% | 10 | 24,7% |
| CIT Sorel-Varennes | 144 | 1,4% | 138 | | 151 | | 6 | 4,4% | (7) | -4,8% |
| Ville de Sainte-Julie | 89 | 0,8% | 90 | | 104 | | (1) | -0,9% | (15) | -14,4% |
| CIT de la Vallée du Richelieu | 183 | 1,7% | 175 | | 186 | | 8 | 4,3% | (4) | -2,0% |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 135 | 1,3% | 125 | | 117 | | 10 | 8,4% | 19 | 16,0% |
| CIT Le Richelain | 112 | 1,1% | 105 | | 106 | | 7 | 6,5% | 6 | 5,4% |
| CIT Roussillon | 78 | 0,7% | 73 | | 71 | | 5 | 6,2% | 6 | 9,0% |
| CIT du Haut-Saint-Laurent | 22 | 0,2% | 26 | | 32 | | (4) | -15,8% | (10) | -31,1% |
| CIT Sud-Ouest | 176 | 1,7% | 162 | | 167 | | 14 | 8,9% | 10 | 5,9% |
| TOTAL | 10 576 | 100,0% | 9 601 | | 9 782 | | 975 | 10,2% | 794 | 8,1% |

TABLEAU 17

Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | | BUDGET AMENDÉ 2011 | | ÉCART B2012 - P2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|--------------------------------|--------------|---------------|----------------|--|--------------------|--|---------------------|---------------|---------------------|---------------|
| STM | 3 358 | 43,1% | 4 195 | | 3 858 | | (837) | -20,0% | (500) | -13,0% |
| RTL | 440 | 5,6% | 585 | | 670 | | (145) | -24,7% | (230) | -34,3% |
| STL | 3 241 | 41,6% | 3 520 | | 3 533 | | (279) | -7,9% | (292) | -8,3% |
| AMT - Express métropolitains | 12 | 0,1% | 12 | | 29 | | - | - | (17) | -59,6% |
| AMT - Trains de banlieue | - | - | 33 | | 17 | | (33) | -100,0% | (17) | -100,0% |
| CIT Laurentides | 581 | 7,5% | 869 | | 937 | | (288) | -33,2% | (356) | -38,0% |
| Ville de Sainte-Julie | - | - | 1 | | 2 | | (1) | -100,0% | (2) | -100,0% |
| CRT de Lanaudière | 23 | 0,3% | 9 | | 2 | | 14 | 155,6% | 21 | 1063,5% |
| CIT de la Vallée-du-Richelieu | - | - | 8 | | 8 | | (8) | -100,0% | (8) | -100,0% |
| CIT La Presqu'île | 140 | 1,8% | 140 | | 37 | | - | - | 102 | 274,7% |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | - | - | 4 | | 4 | | (4) | -100,0% | (4) | -100,0% |
| CIT du Haut-Saint-Laurent | 1 | - | - | | - | | 1 | - | 1 | - |
| CIT Sud-Ouest | - | - | - | | 3 | | - | - | (3) | -100,0% |
| TOTAL | 7 796 | 100,0% | 9 376 | | 9 100 | | (1 580) | -16,9% | (1 304) | -14,3% |

Les tarifs locaux de référence sont proposés par l'AMT aux organismes de transport de la région métropolitaine comme balises 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'évaluation de l'aide à l'intégration tarifaire.

TABLEAU 18

Tarifs locaux de référence pour 2011 et 2012

| ZONE | ORDINAIRE | | ÉTUDIANT | | RÉDUIT | |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2012 | 2011 | 2012 | 2011 | 2012 | 2011 |
| 1 | 73,00 \$ | 70,50 \$ | 58,50 \$ | 56,50 \$ | 44,00 \$ | 42,50 \$ |
| 2 | 78,00 \$ | 75,50 \$ | 62,50 \$ | 60,50 \$ | 47,00 \$ | 45,50 \$ |
| 3 | 81,50 \$ | 79,00 \$ | 65,00 \$ | 63,00 \$ | 49,00 \$ | 47,50 \$ |
| 4 | 93,50 \$ | 90,50 \$ | 75,00 \$ | 72,50 \$ | 56,00 \$ | 54,50 \$ |
| 5 | 105,50 \$ | 102,00 \$ | 84,00 \$ | 81,50 \$ | 63,00 \$ | 61,00 \$ |
| 6 | 133,00 \$ | 129,00 \$ | 106,00 \$ | 103,00 \$ | 80,00 \$ | 77,50 \$ |
| 7 | 167,00 \$ | 162,00 \$ | 134,00 \$ | 130,00 \$ | 100,00 \$ | 97,00 \$ |
| 8 | 200,00 \$ | 194,00 \$ | 160,00 \$ | 155,00 \$ | 120,00 \$ | 116,00 \$ |

4.3. AIDE MÉTROPOLITAINE AU TRANSPORT ADAPTÉ

L'AMT attribue une aide financière aux Services de transport adapté (STA) afin de soutenir et de favoriser l'intégration des services qu'ils offrent, via le Programme d'aide métropolitaine.

Cette aide finance les déplacements métropolitains en transport adapté à hauteur de 10 \$ par déplacement éligible. Révisées en 2010, les modalités de cette aide sont étroitement liées à celles du Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées du MTQ.

En 2012, la contribution globale de l'AMT pour le transport adapté est augmentée par rapport à celle de 2011 et totalise 1,68 M \$.

Un plafond est fixé par STA sur la base de l'indexation de 3 % du budget consacré à cette aide, de l'achalandage 2011 et de la prévision 2012.

En 2013, pour fins de cohérence avec les autres aides financières versées par l'AMT et d'équité entre les STA impliqués, la règle de plafonnement sera révisée et un plafonnement uniforme sera appliqué. En conséquence, le plafond établi par Service en 2012 tient aussi compte de cette transition vers un plafonnement uniforme.

TABLEAU 19
Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | | BUDGET AMENDÉ 2011 | | ÉCART B2012 - P2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|--------------------------------|--------------|---------------|----------------|--------------|--------------------|-------------|---------------------|-------------|---------------------|--|
| STM | 217 | 12,9% | 207 | 207 | 11 | 5,2% | 11 | 5,3% | | |
| STL | 532 | 31,7% | 532 | 532 | - | - | - | - | | |
| RTL | 487 | 29,0% | 477 | 477 | 10 | 2,1% | 10 | 2,1% | | |
| Ville de Candiac | 79 | 4,7% | 45 | 45 | 35 | 77,0% | 35 | 77,0% | | |
| Ville de Chambly | 40 | 2,4% | 40 | 64 | - | - | (24) | -38,1% | | |
| Ville de Châteauguay | 9 | 0,6% | 8 | 8 | 2 | 20,2% | 2 | 20,2% | | |
| MRC Les Moulins | 31 | 1,8% | 31 | 31 | - | - | - | - | | |
| MRC de Marguerite-D'Youville | 110 | 6,5% | 110 | 110 | - | - | - | - | | |
| MRC de L'Assomption | 75 | 4,4% | 61 | 61 | 13 | 21,8% | 13 | 21,8% | | |
| Ville de Vaudreuil-Dorion | 16 | 1,0% | 11 | 13 | 5 | 49,3% | 3 | 21,7% | | |
| RITA de la Vallée du Richelieu | 15 | 0,9% | 12 | 22 | 3 | 25,9% | (7) | -33,3% | | |
| CIT Laurentides | 19 | 1,1% | 17 | 17 | 2 | 13,9% | 2 | 13,9% | | |
| Autres | 50 | 3,0% | 80 | 44 | (30) | -37,4% | 6 | 14,1% | | |
| TOTAL | 1 680 | 100,0% | 1 631 | 1 631 | 49 | 3,0% | 49 | 3,0% | | |

4.4. AIDE AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

Le gouvernement du Québec a adopté le décret n°1183-2010 concernant les modalités et conditions des versements de la partie du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur le territoire de l'AMT.

Pour l'application de ce décret, l'AMT a mis sur pied un comité spécial pour l'accompagner dans l'interprétation et l'évaluation des modalités prévues par ce décret, dont l'objet est de distribuer entre les organismes de transport une aide de 48,7 M\$ (incluant dépenses afférentes).

Ces travaux ont permis de verser l'ensemble des montants provisoires prévus en 2010 et 2011 par le décret ainsi que de vérifier les conditions posées par le décret.

Dès réception d'un avis gouvernemental quant à la conformité de l'application des modalités et conditions du décret, l'AMT soumettra au Conseil de la CMM, pour approbation, un état définitif de la distribution 2010 du produit de la majoration de la taxe sur l'essence et informera les organismes de transport des montants à prévoir pour 2011 et 2012.

Ce travail mené en étroite collaboration avec le MTQ et des organismes de transport représente une étape additionnelle importante en vue de la mise en œuvre d'un nouveau cadre de gouvernance et de financement du transport collectif dans la région métropolitaine.

Les montants distribués représentent un apport significatif au financement des services et équipements de transport collectif métropolitain en 2010, 2011 et 2012.

5. ACHALANDAGE AMT

5.1. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Pour l'année 2011, la prévision budgétaire d'achalandage du réseau de trains de banlieue, après les sept premiers mois d'exercice, est évaluée à 16 695 300 passagers annuels.

Pour l'année 2012, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 2,2 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2011; l'achalandage est ainsi évalué à 17 058 200 passagers annuels.

La mise en service des nouvelles voitures multiniveaux afin d'accroître la capacité d'accueil des trains de banlieue (qui était saturée depuis les dernières années) est notamment responsable de cette croissance.

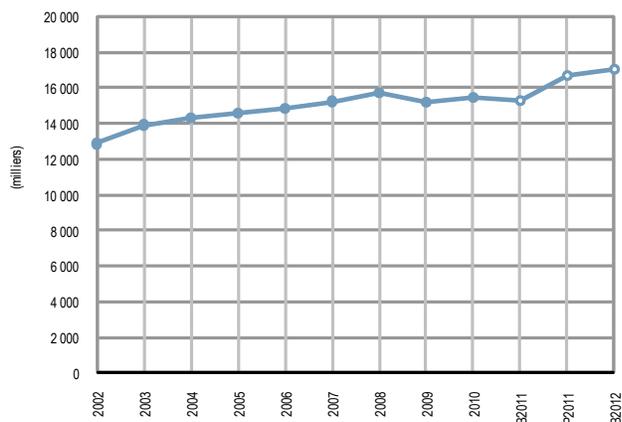
5.2. AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

Pour l'année 2011, la prévision budgétaire d'achalandage des autobus express métropolitains, après les sept premiers mois d'exercice, est évaluée à 1 527 000 passagers annuels.

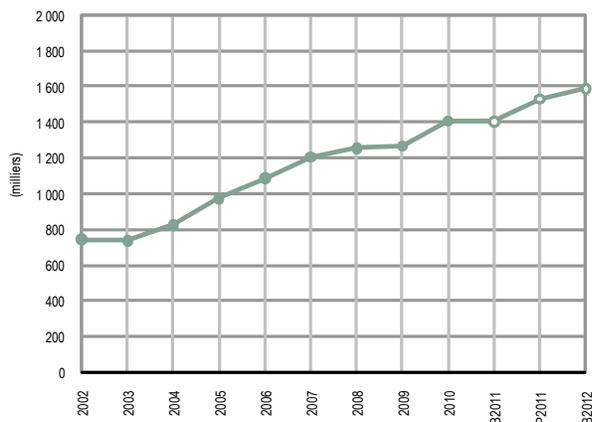
Pour l'année 2012, le budget d'exploitation est établi avec une hausse d'achalandage de 4,0 % par rapport à la prévision 2011 pour l'Express Chevrier; son achalandage est évalué à 1 588 000 passagers annuels.

FIGURE 3
Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2002-2012

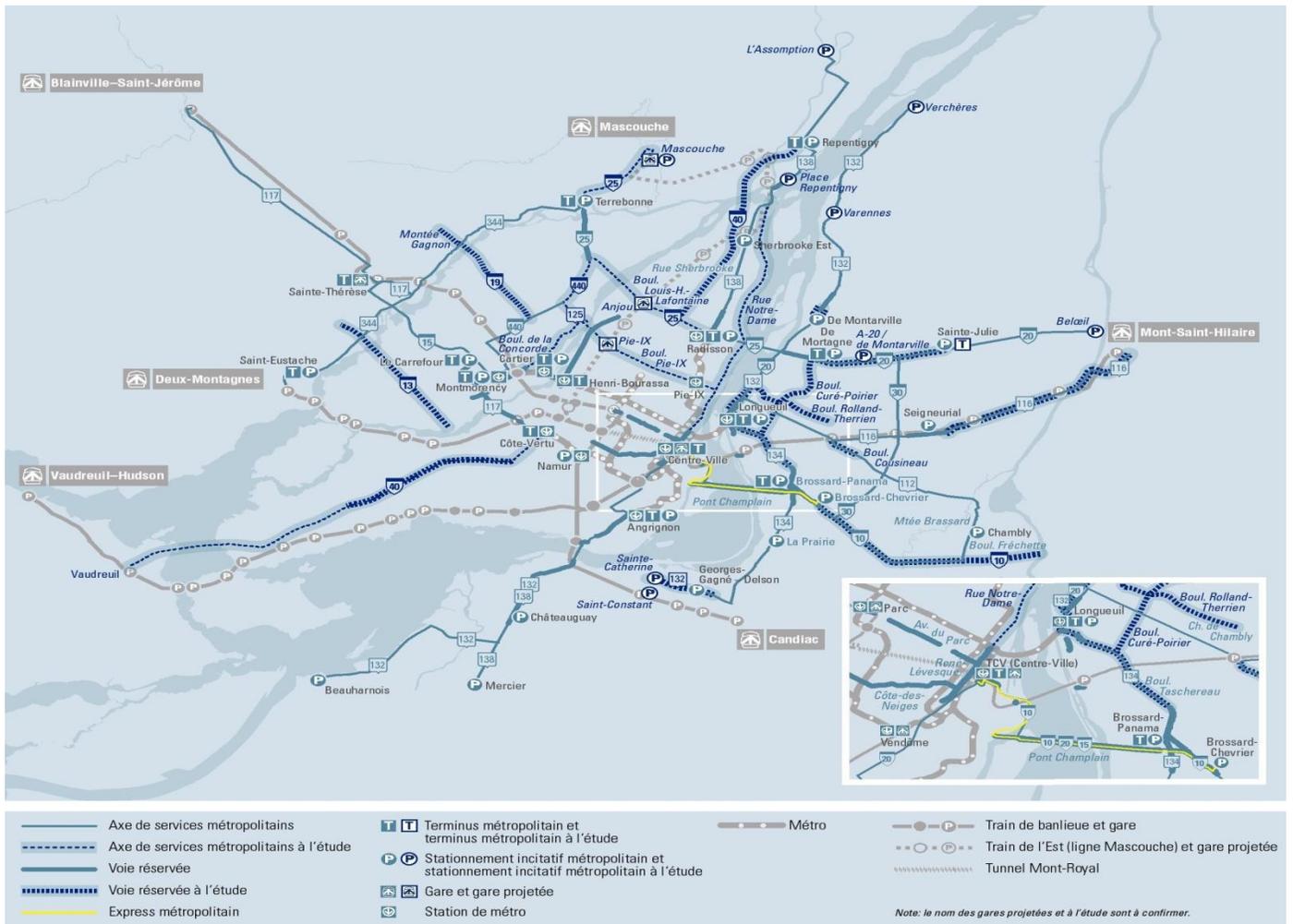
TRAINS DE BANLIEUE



AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS



6. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS



| | CARACTÉRISTIQUES | 1997 | 2010 | PRÉVISION 2011 ¹ | OBJECTIF 2012 |
|----------------------------------|---------------------------|---------|---------|-----------------------------|---------------|
| TERMINUS | Nombre de terminus | 6 | 16 | 16 | 16 |
| | Nombre de quais | 118 | 219 | 219 | 219 |
| | Achalandage annuel | 40,7 M | 71,3 M | 71,6 M | 71,6 M |
| STATIONNEMENTS INCITATIFS | Nombre de stationnements | 10 | 23 | 23 | 23 |
| | Nombre de places offertes | 4 600 | 13 370 | 13 653 | 13 653 |
| | Achalandage annuel | 0,6 M | 2,7 M | 2,8 M | 2,8 M |
| | Taux d'utilisation | 63% | 80% | 0% | 0% |
| VOIES RÉSERVÉES | Nombre de voies réservées | 9 | 31 | 31 | 31 |
| | Longueur pointe du matin | 41,2 km | 85,2 km | 85,2 km | 85,2 km |
| | Longueur pointe du soir | 37,3 km | 73,5 km | 73,5 km | 73,5 km |
| | Achalandage annuel | 16,0 M | 23,9 M | 23,9 M | 23,9 M |
| EXPRESS MÉTROPOLITAINS | Express Chevrier | - | 1,405 M | 1,527 M | 1,588 M |

¹ Estimation de l'achalandage annuel 2011: prévision annuelle basée sur sept mois d'achalandage

6.1. ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Les équipements métropolitains se composeront, en 2012, de 16 terminus et de diverses mesures préférentielles, dont 31 voies réservées, et 23 stationnements incitatifs. Tous ces équipements sont situés sur le territoire de l'AMT et contribuent à l'amélioration du transport collectif.

La diminution des coûts de stationnements s'explique par la réallocation des coûts de location au fonds d'immobilisations. L'Agence s'est appliquée à repositionner son réseau de billetteries depuis 2010 et cette restructuration se complétera en 2012 avec la révision des contrats de gestion de nos deux billetteries situées sur le territoire de Laval. Les billetteries des stations de métro Angrignon et Cartier ont dû être déménagées pour offrir une meilleure accessibilité et une meilleure conformité au nouveau système de carte à puce. Ce repositionnement a aussi permis d'augmenter les revenus de commercialisation du site Cartier.

Un programme de bonus/malus est maintenant appliqué aux billetteries métropolitaines en fonction des résultats des sondages effectués auprès de la clientèle sur la qualité de leur service. De plus, la phase de déploiement du système OPUS étant maintenant achevée, l'AMT procédera aussi à l'évaluation et à l'amélioration de tout le système.

En cohérence avec les contributions municipales du réseau de trains de banlieue, les organismes de transport contribuent à 40,0 % du coût de ces équipements et l'AMT en assume les 60 % résiduels.

TABLEAU 20
Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B2012 - P2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|--|---------------|-------------|----------------|--------------------|---------------------|-------------|---------------------|-------------|
| REVENUS | | | | | | | | |
| Facturation des coûts aux organismes de transport | 7 719 | 100% | 7 449 | 7 131 | 270 | 3,6% | 588 | 8,2% |
| TOTAL | 7 719 | 100% | 7 449 | 7 131 | 270 | 3,6% | 588 | 8,2% |
| DÉPENSES | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation et de gestion – Terminus | 11763 | 61,0% | 10791 | 10791 | 972 | 9,0% | 972 | 9,0% |
| Coûts d'exploitation et de gestion – Voies réservées | 2 886 | 15,0% | 3 009 | 2 701 | (123) | -4,1% | 185 | 6,8% |
| Coûts d'exploitation et de gestion – Stationnements | 1919 | 9,9% | 2 454 | 2 092 | (535) | -21,8% | (173) | -8,3% |
| Coûts d'exploitation et de gestion – Billetteries | 2 728 | 14,1% | 2 367 | 2 367 | 361 | 15,2% | 361 | 15,2% |
| TOTAL | 19 297 | 100% | 18 621 | 17 951 | 676 | 3,6% | 1 346 | 7,5% |
| DÉFICIT D'EXPLOITATION | 11 578 | - | 11 172 | 10 820 | 406 | 3,6% | 758 | 7,0% |

FIGURE 4
Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2002-2012

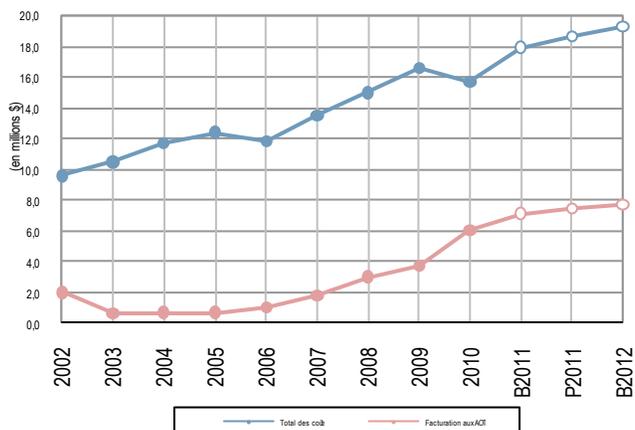


TABLEAU 21

Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B 2012 - P 2011 | | ÉCART B 2012 - B 2011 | |
|--------------------------------|--------------|---------------|----------------|--------------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|
| STM | 1558 | 20,2% | 1615 | 1544 | (57) | -3,5% | 14 | 0,9% |
| RTL | 2 060 | 26,7% | 2 080 | 1991 | (20) | -1,0% | 69 | 3,4% |
| STL | 1808 | 23,4% | 1621 | 1552 | 187 | 11,6% | 257 | 16,5% |
| AMT | 169 | 2,2% | 166 | 159 | 2 | 1,2% | 10 | 6,3% |
| CIT Roussillon | 126 | 1,6% | 124 | 118 | 2 | 1,8% | 7 | 6,3% |
| CIT du Haut-Saint-Laurent | 34 | 0,4% | 37 | 36 | (4) | -9,7% | (2) | -5,7% |
| CIT Sud-Ouest | 203 | 2,6% | 182 | 174 | 21 | 11,7% | 29 | 16,7% |
| CIT de la Vallée du Richelieu | 46 | 0,6% | 42 | 40 | 4 | 10,4% | 6 | 15,3% |
| CIT Le Richelain | 214 | 2,8% | 206 | 198 | 8 | 3,9% | 17 | 8,5% |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 169 | 2,2% | 164 | 157 | 5 | 3,0% | 12 | 7,6% |
| Ville de Sainte-Julie | 66 | 0,9% | 72 | 69 | (6) | -7,8% | (3) | -3,7% |
| CIT Laurentides | 353 | 4,6% | 295 | 283 | 58 | 19,7% | 71 | 25,0% |
| CRT de Lanaudière | 413 | 5,4% | 375 | 359 | 38 | 10,2% | 54 | 15,1% |
| CIT Sorel-Varennes | 68 | 0,9% | 68 | 65 | - | - | 3 | 4,7% |
| CIT du Haut-Richelieu | 386 | 5,0% | 394 | 378 | (8) | -2,0% | 9 | 2,3% |
| Autres | 46 | 0,6% | 8 | 8 | 38 | 455,0% | 38 | 479,7% |
| TOTAL | 7 719 | 100,0% | 7 449 | 7 131 | 270 | 3,6% | 591 | 8,3% |

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 2012 totalisent 5,8 M\$, comparativement à 4,9 M\$ dans la prévision 2011. Les recettes prévues en 2012 sont de 3,8 M\$. Le ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains se situe à 65,8 % au budget de 2012, par rapport à 51,7 % au budget de 2011.

En 2012, le déficit d'exploitation inscrit au budget, assumé à 50 % par l'AMT, s'élève à 0,4 M\$. Les municipalités assument l'autre moitié du déficit d'exploitation.

TABLEAU 22
Revenus et dépenses des autobus express métropolitains – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B2012 - P2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|------------------------------------|--------------|---------------|----------------|--------------------|---------------------|--------------|---------------------|---------------|
| REVENUS | | | | | | | | |
| Revenus usagers | 3 833 | 70,8% | 3 254 | 2 517 | 579 | 17,8% | 1316 | 52,3% |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 144 | 2,7% | 105 | 87 | 39 | 37,5% | 57 | 66,0% |
| Aide à l'intégration tarifaire | 12 | 0,2% | 12 | 29 | - | - | (17) | -60,1% |
| PAGASTC – MTQ | 511 | 9,4% | 533 | 624 | (22) | -4,2% | (113) | -18,1% |
| Contributions municipales | 482 | 8,9% | 290 | 589 | 192 | 66,3% | (107) | -18,1% |
| Aide métropolitaine | 434 | 8,0% | 429 | 436 | 5 | 12% | (2) | -0,4% |
| TOTAL REVENUS | 5 416 | 100,0% | 4 623 | 4 282 | 793 | 17,2% | 1 134 | 26,5% |
| DÉPENSES | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 5 830 | 100,0% | 4 871 | 4 871 | 959 | 19,7% | 959 | 19,7% |
| TOTAL DÉPENSES | 5 830 | 100,0% | 4 871 | 4 871 | 959 | 19,7% | 959 | 19,7% |
| DÉFICIT | 414 | - | 248 | 589 | 166 | 66,8% | (175) | -29,8% |
| Achalandage (milliers) | 1588 | - | 1527 | 1439 | 61 | 4,0% | 149 | 10,4% |
| Ratio d'autofinancement (%) | 65,8 | - | 66,8 | 51,7 | (1) | -16% | 14 | 27,2% |

TABLEAU 23
Revenus et dépenses – Express – 2002-2012

| (en milliers \$) | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 B | 2011 P | 2012 B |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| REVENUS | | | | | | | | | | | | |
| Recettes usagers | 1 005 | 1 072 | 1 308 | 1 443 | 1 681 | 2 295 | 2 373 | 2 595 | 2 579 | 2 517 | 3 254 | 3 833 |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 23 | 38 | 45 | 43 | 56 | 58 | 49 | - | - | 87 | 105 | 144 |
| Aide métropolitaine | 258 | 277 | 299 | 360 | 414 | - | 354 | - | - | 436 | 429 | 434 |
| Aide à l'intégration tarifaire | - | - | - | 64 | 87 | 8 | 59 | - | - | 29 | 12 | 12 |
| Contributions municipales | 222 | 167 | 170 | 180 | 432 | 374 | 29 | 706 | 453 | 589 | 290 | 482 |
| Autres contributions | - | - | - | - | - | - | - | 45 | - | - | - | - |
| PAGASTC – MTQ | - | - | - | - | - | - | 40 | 210 | 115 | 624 | 533 | 511 |
| TOTAL | 1 508 | 1 554 | 1 822 | 2 090 | 2 670 | 2 735 | 2 904 | 3 556 | 3 147 | 4 282 | 4 623 | 5 416 |
| DÉPENSES | | | | | | | | | | | | |
| Dépenses | 2 338 | 2 205 | 2 420 | 2 749 | 3 013 | 3 449 | 3 556 | 4 412 | 4 571 | 4 871 | 4 871 | 5 830 |
| TOTAL | 2 338 | 2 205 | 2 420 | 2 749 | 3 013 | 3 449 | 3 556 | 4 412 | 4 571 | 4 871 | 4 871 | 5 830 |
| INDICATEURS | | | | | | | | | | | | |
| Achalandage (milliers) | 745 | 765 | 891 | 973 | 1 149 | 1 269 | 1 269 | 1 268 | 1 405 | 1 439 | 1 527 | 1 588 |
| Ratio d'autofinancement (%) | 43,0 | 48,6 | 54,0 | 52,5 | 55,8 | 66,5 | 66,7 | 58,8 | 56,4 | 51,7 | 66,8 | 65,8 |

6.2.1. Express Chevrier

Le service d'autobus de l'Express Chevrier est offert entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville situé sous le 1000, rue De La Gauchetière, à Montréal. Les municipalités desservies par ce service assument 50 % du déficit d'exploitation, lequel est réparti entre ces dernières selon le lieu de résidence des usagers.

Revenus

En 2012, les recettes prévues en provenance des usagers sont évaluées à 3,8 M\$, soit une augmentation de 17,8 % par rapport à la prévision 2011.

Dépenses

Pour 2011 et 2012, les dépenses prévues sont respectivement de 4,9 M\$ et 5,8 M\$, soit une augmentation en 2012 de 0,9 M\$ par rapport à la prévision 2011.

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 0,5 M\$ en 2012.

Le ratio d'autofinancement est de 65,8 % en 2012.

TABLEAU 24

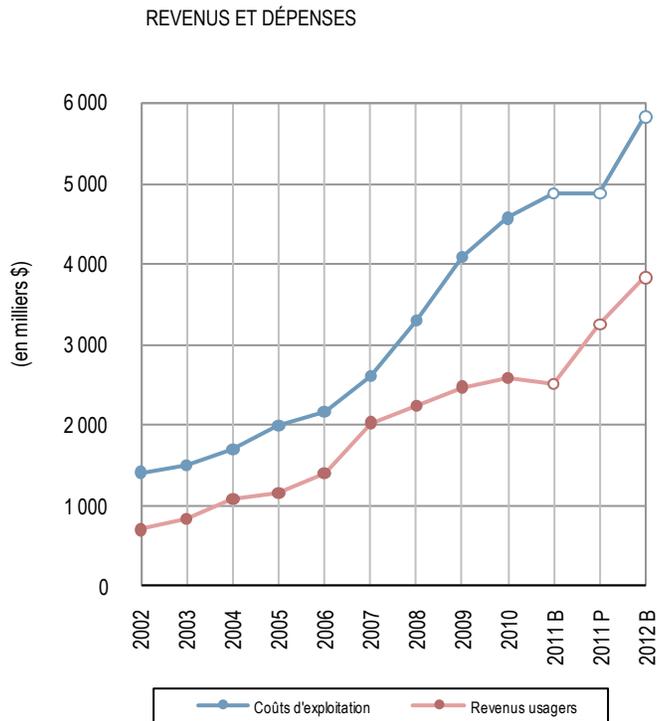
Contributions municipales – Express métropolitains – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B 2012 - P 2011 | | ÉCART B 2012 - B 2011 | |
|-----------------------------------|-------------|---------------|----------------|--------------------|-----------------------|--------------|-----------------------|---------------|
| EXPRESS CHEVRIER | | | | | | | | |
| RTL | 281 | 58,5% | 169 | 285 | 111 | 65,9% | (4) | -12% |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 68 | 14,1% | 41 | 92 | 27 | 65,3% | (24) | -26,0% |
| CIT Le Richelain | 53 | 11,0% | 32 | 71 | 21 | 65,2% | (18) | -25,8% |
| CIT Rousillon | 6 | 1,2% | 4 | 10 | 2 | 50,0% | (4) | -41,7% |
| CIT de la Vallée du Richelieu | 6 | 1,2% | 3 | 14 | 3 | 100,0% | (8) | -58,3% |
| Ville de Sainte-Julie | - | - | - | 10 | - | - | (10) | -100,0% |
| Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu | 68 | 14,0% | 41 | 107 | 27 | 64,8% | (40) | -37,1% |
| TOTAL | 482 | 100,0% | 290 | 589 | 191 | 65,7% | (107) | -18,1% |

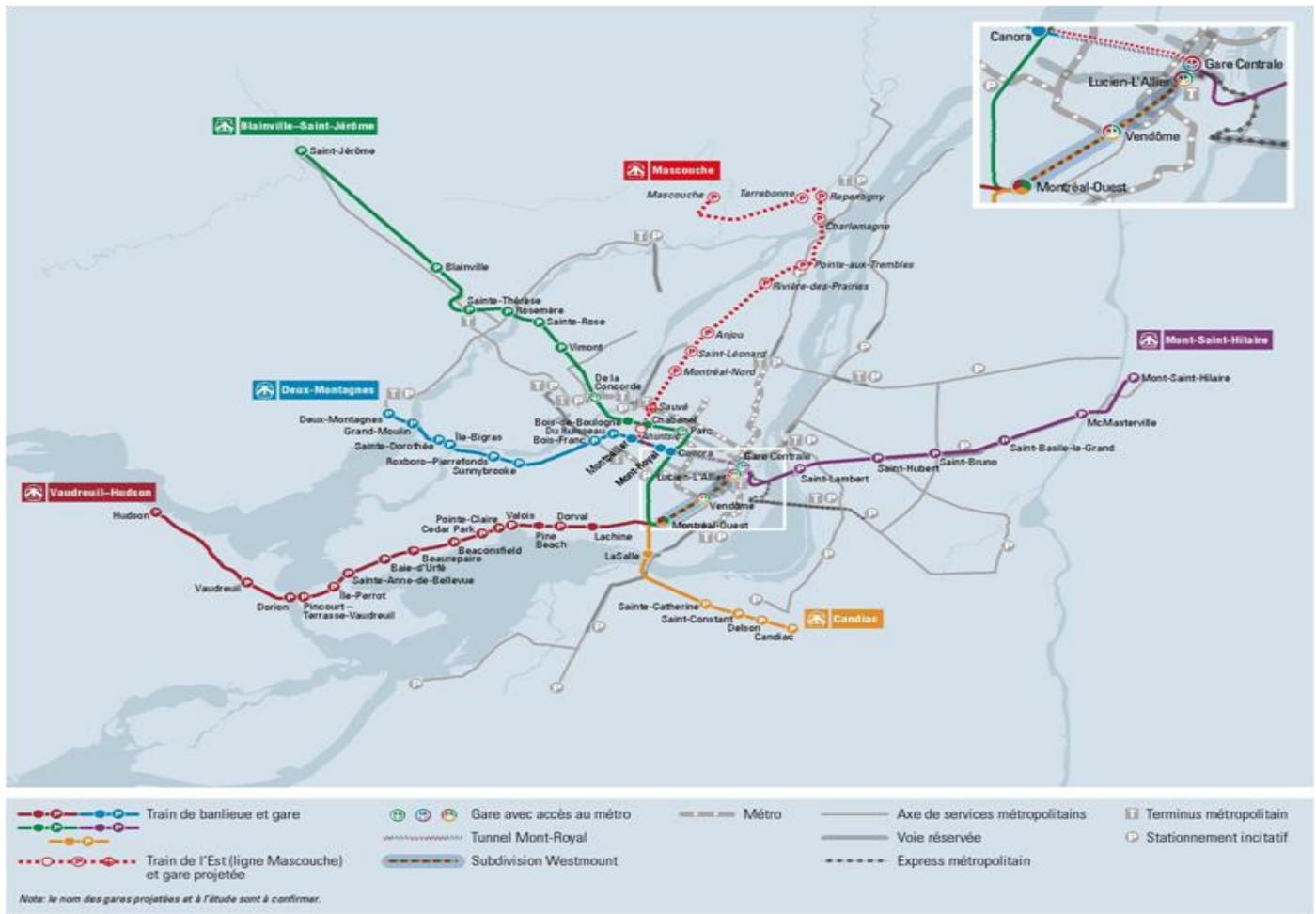
TABLEAU 25
Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2002-2012

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 B | 2011 P | 2012 B |
|--|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| EXPRESS CHEVRIER | | | | | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation (milliers \$) | 1412 | 1503 | 1697 | 1986 | 2 169 | 2 605 | 3 305 | 4 081 | 4 571 | 4 871 | 4 871 | 5 830 |
| Revenus usagers nets (milliers \$) | 703 | 838 | 1088 | 1 167 | 1399 | 2 027 | 2 232 | 2 471 | 2 579 | 2 517 | 3 254 | 3 833 |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 457 | 521 | 590 | 716 | 870 | 1049 | 1269 | 1268 | 1405 | 1439 | 1527 | 1588 |
| Ratio d'auto financement (%) | 49,7 | 55,8 | 64,1 | 58,3 | 64,5 | 77,8 | 67,5 | 60,5 | 56,4 | 51,7 | 66,8 | 65,8 |
| Coûts d'exploitation par pass-km (\$) | 0,18 | 0,19 | 0,23 | 0,18 | 0,17 | 0,17 | 0,27 | 0,33 | 0,37 | 0,40 | 0,40 | 0,48 |

FIGURE 5
Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2002-2012



7. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE



| LIGNE | DEUX-MONTAGNES | VAUDREUIL-HUDSON | BLAINVILLE-SAINTE-JÉRÔME | MONT-SAINT-HILAIRE | CANDIAC | TOTAL |
|---|-------------------------------|---------------------------|---|--------------------------|---|------------|
| Années de service | 1918 à ce jour | 1889 à ce jour | 1882 à 1981 | 1859 à 1988 | 1887 à 1980 | |
| | Électrification : 1992 à 1995 | Rénovations : 1982 à 1989 | Remise en service : 1997 Prolongement : 2006 | Remise en service : 2000 | Remise en service : 2001 Prolongement : 2005 | |
| Opérateur en impartition | 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 | 51,2 | 62,8 | 34,9 | 25,6 | 204,4 |
| Départs/jour | 49 | 27 | 20 | 14 | 12 | 122 |
| Départs/semaine | 279 | 149 | 100 | 70 | 60 | 658 |
| Gares | 12 | 18 | 10 (+3) ¹ | 6 (+1) ² | 5 (+3) ¹ | 51 |
| Stationnements incitatifs | 8 | 14 | 6 | 6 | 4 | 38 |
| Places de stationnement 2010 | 5 961 | 3 606 | 3 069 | 2 849 | 876 | 16 361 |
| Achalandage 2010 | 7 347 200 | 3 421 700 | 2 196 000 | 1 833 900 | 672 900 | 15 471 700 |
| Prévision achalandage 2011 ³ | 7 505 700 | 3 802 500 | 2 481 100 | 2 120 000 | 786 000 | 16 695 300 |
| Objectif achalandage 2012 | 7 505 700 | 3 916 600 | 2 555 500 | 2 247 200 | 833 200 | 17 058 200 |

¹ Trois gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac

² Une gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire

³ Estimation de l'achalandage annuel 2011: prévision annuelle basée sur sept mois d'achalandage

7.1. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Renouvellement de la flotte

Les nouvelles voitures multiniveaux ont été complètement déployées sur notre réseau et nous avons reçu, en juin dernier, notre première locomotive bimode. Nous commencerons en 2012 le déploiement de ces nouvelles locomotives.

Cette nouvelle flotte permettra d'augmenter la fiabilité du service, d'accroître la capacité d'accueil et d'offrir le confort à une clientèle toujours croissante.

Une qualité de service à maintenir

Entre-temps, nous devons composer avec la flotte de locomotives existante et nous avons pris tous les moyens à notre disposition pour éviter à notre clientèle les tracas occasionnés par des défaillances. Par exemple, nous avons investi dans des locomotives supplémentaires afin d'éviter les problèmes de fiabilité.

Le budget 2012 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. De plus, de nouveaux sites d'entretien associés aux nouvelles voitures 3000 sont maintenant en fonction à chacune des stations de départ des lignes de trains.

En parallèle, pour exercer un meilleur contrôle de qualité de la maintenance, nous travaillons aussi à développer nos propres centres d'entretien et sites de garage. Le MTQ nous a ainsi autorisés, en septembre 2010, à construire le centre d'entretien Lachine pour les trains qui circulent sur le réseau du CP. Nous travaillons aussi à un scénario pour construire le centre d'entretien Pointe-Saint-Charles pour les trains qui circulent sur le réseau du CN.

Par ailleurs, l'AMT a investi dans les réseaux de communication à la clientèle pour une mise à niveau du réseau et une amélioration de ce service.

De plus, afin de faciliter l'accessibilité au réseau, nous prévoyons l'ajout de places de stationnement aux gares Vimont, Saint-Hubert et Mont-Saint-Hilaire.

Finalement, afin de répondre à la demande de certains de nos partenaires municipaux et, afin d'avoir une cohérence opérationnelle entre chacune de nos lignes, le budget 2012 prévoit que les coûts d'entretien des stationnements de neuf gares de la ligne Vaudreuil-Hudson seront assumés par l'AMT, et non plus par les municipalités.

Revenus

Les revenus du réseau de trains de banlieue se composent principalement des recettes d'usagers (47,1 %) et des contributions municipales (45,2 %). 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 2012, les recettes des usagers totalisent 54,6 M\$, par rapport à 51,7 M\$ pour la prévision 2011, soit une hausse de 5,5 % en raison de l'effet combiné de l'augmentation des tarifs, de l'achalandage et des effets liés à la redistribution des titres régionaux TRAM.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation et de gestion pour 2012 totalisent 131,0 M\$, en augmentation de 6,0 % par rapport à la prévision 2011. Cette augmentation des coûts est expliquée par l'augmentation des coûts d'entretien préventif des voitures 3000 et des nouvelles locomotives, et l'augmentation des coûts des contrats d'exploitation. Par ailleurs, nous prévoyons des coûts d'entretien additionnel pour certaines infrastructures. De plus, compte tenu de l'homogénéité de la flotte, les répartitions des coûts d'entretien s'effectuent globalement entre les lignes et non plus de manière spécifique. Le déficit d'exploitation budgétisé pour 2012 est de 15,1 M\$, en hausse de 6,8 % par rapport à la prévision de 2011.

TABLEAU 26

Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B 2012 - P 2011 | | ÉCART B 2012 - B 2011 | |
|------------------------------------|----------------|---------------|----------------|--------------------|-----------------------|-------------|-----------------------|---------------|
| REVENUS | | | | | | | | |
| Recettes usagers | 54 554 | 47,1% | 51732 | 47 513 | 2 822 | 5,5% | 7 041 | 14,8% |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 2 489 | 2,1% | 2 237 | 2 256 | 252 | 11,3% | 233 | 10,3% |
| Aide à l'intégration tarifaire | - | - | 33 | 17 | (33) | -100,0% | (17) | -100,0% |
| Contributions municipales nettes | 52 382 | 45,2% | 49 414 | 49 412 | 2 968 | 6,0% | 2 970 | 6,0% |
| PAGASTC – MTQ | 6 426 | 5,5% | 5 970 | 6 473 | 456 | 7,6% | (47) | -0,7% |
| TOTAL | 115 851 | 100,0% | 109 386 | 105 671 | 6 465 | 5,9% | 10 180 | 10% |
| DÉPENSES | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 130 955 | 100,0% | 123 534 | 123 534 | 7 421 | 6,0% | 7 421 | 6,0% |
| TOTAL | 130 955 | 100,0% | 123 534 | 123 534 | 7 421 | 6,0% | 7 421 | 6,0% |
| DÉFICIT D'EXPLOITATION | | | | | | | | |
| Deux-Montagnes | 2 490 | 16,5% | 2 226 | 3 010 | 264 | 11,9% | (520) | -17,3% |
| Vaudreuil-Hudson | 9 180 | 60,8% | 8 585 | 8 759 | 595 | 6,9% | 421 | 4,8% |
| Blainville–Saint-Jérôme | 211 | 1,4% | (319) | 1208 | 530 | -166,1% | (997) | -82,5% |
| Mont-Saint-Hilaire | 917 | 6,1% | 1424 | 2 712 | (507) | -35,6% | (1795) | -66,2% |
| Candiac | 2 306 | 15,3% | 2 232 | 2 174 | 74 | 3,3% | 132 | 6,1% |
| TOTAL | 15 104 | 100% | 14 148 | 17 863 | 956 | 6,8% | (2 759) | -15,4% |
| Achalandage (milliers) | 17 058 | - | 16 695 | 15 376 | 363 | 2,2% | 1 682 | 10,9% |
| Ratio d'autofinancement (%) | 41,7 | - | 41,9 | 38,5 | - | - | 3 | 8,3% |

TABLEAU 27

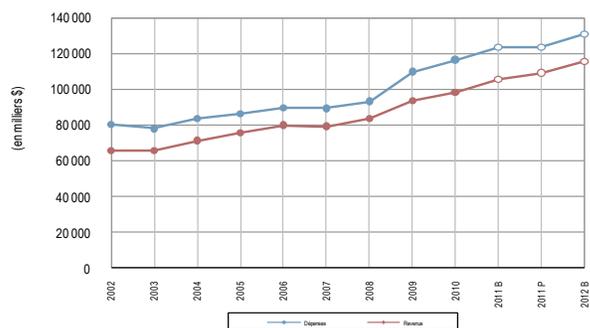
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2002-2012

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 B | 2011 P | 2012 B |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| REVENUS (en milliers \$) | | | | | | | | | | | | |
| Recettes usagers | 23 965 | 28 396 | 34 575 | 37 617 | 41 128 | 42 299 | 44 457 | 44 055 | 45 848 | 47 513 | 51 732 | 54 554 |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 930 | 1 380 | 1 457 | 1 463 | 1 696 | 1 686 | 1 847 | 1 946 | - | 2 256 | 2 237 | 2 489 |
| Aide à l'intégration tarifaire | - | - | - | 28 | 85 | 11 | 47 | 31 | - | 17 | 33 | - |
| Contributions municipales nettes | 24 358 | 27 176 | 28 278 | 29 520 | 31 524 | 33 384 | 36 134 | 42 414 | 46 582 | 49 412 | 49 414 | 52 382 |
| PAGASTC – MTQ | - | - | - | - | - | - | 1 429 | 5 374 | 6 025 | 6 473 | 5 970 | 6 426 |
| Contributions MTQ | 2 497 | 267 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Dette – subvention MTQ | 14 221 | 8 624 | 7 125 | 7 122 | 5 636 | 2 066 | - | - | - | - | - | - |
| TOTAL | 65 971 | 65 843 | 71 435 | 75 750 | 80 069 | 79 446 | 83 974 | 93 820 | 98 454 | 105 671 | 109 386 | 115 851 |
| DÉPENSES (en milliers \$) | | | | | | | | | | | | |
| Dette – subvention MTQ | 14 221 | 8 624 | 7 125 | 7 122 | 5 636 | 2 066 | - | - | - | - | - | - |
| Dépenses | 66 477 | 69 593 | 76 687 | 79 567 | 84 175 | 87 436 | 93 447 | 109 999 | 116 741 | 123 534 | 123 534 | 130 955 |
| TOTAL | 80 698 | 78 217 | 83 812 | 86 689 | 89 811 | 89 502 | 93 447 | 109 999 | 116 741 | 123 534 | 123 534 | 130 955 |
| Déficit résiduel | 14 727 | 12 374 | 12 377 | 10 939 | 9 742 | 10 056 | 9 473 | 16 179 | 18 287 | 17 863 | 14 148 | 15 104 |
| INDICATEURS | | | | | | | | | | | | |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 12 879 | 13 911 | 14 323 | 14 584 | 15 046 | 15 478 | 15 316 | 15 191 | 15 472 | 15 376 | 16 695 | 17 058 |
| Coûts d'exploitation par pass-km (\$) | 0,27 | 0,26 | 0,28 | 0,28 | 0,29 | 0,28 | 0,29 | 0,35 | 0,37 | 0,39 | 0,39 | 0,41 |
| Taux de ponctualité (%) | 98 | 98 | 97 | 97 | 97 | 98 | 96 | 96 | 97 | 96 | 97 | 96 |
| Ratio d'autofinancement (%) | 36,1 | 40,8 | 45,1 | 47,3 | 48,9 | 48,4 | 47,6 | 40,1 | 39,3 | 38,5 | 41,9 | 41,7 |

FIGURE 6

Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2002-2012

REVENUS ET DÉPENSES



7.2. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE

Comme le prévoit sa Loi constitutive, l'AMT 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 Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson (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 2011 et 2012, 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 Vaudreuil-Hudson : pour 2011 et 2012, la proportion est de 81,3 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 18,7 % pour le tronçon Hudson.

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

- Ligne Blainville-Saint-Jérôme : pour 2011 et 2012, 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 2011 et 2012, la proportion est de 50 % pour le conseil de l'agglomération de Longueuil et 50 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire;
- Ligne Candiac : pour 2011 et 2012, la proportion des départs à chaque gare est de 20 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 80 % pour le tronçon Candiac.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 6,0 % par rapport au budget 2011, une augmentation due à la hausse des coûts liés à l'entretien de nos nouveaux équipements.

TABLEAU 28
Évolution des contributions municipales nettes – 2002-2012

| (en milliers \$) | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | B2011 | P2011 | B2012 |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Deux-Montagnes | 10 927 | 10 862 | 11 899 | 11 857 | 12 225 | 12 339 | 13 008 | 14 001 | 14 092 | 15 449 | 15 450 | 16 253 |
| Vaudreuil-Hudson | 8 104 | 8 426 | 9 014 | 9 178 | 9 565 | 9 393 | 9 903 | 11 653 | 13 225 | 14 127 | 14 127 | 15 113 |
| Blainville-Saint-Jérôme | 3 372 | 3 494 | 3 456 | 4 412 | 4 142 | 6 189 | 6 444 | 6 837 | 7 561 | 7 563 | 7 563 | 8 404 |
| Mont-Saint-Hilaire | 1 364 | 3 695 | 2 970 | 2 883 | 3 910 | 4 041 | 5 396 | 7 134 | 7 992 | 8 056 | 8 057 | 8 163 |
| Candiac | 591 | 699 | 937 | 1 190 | 1 682 | 1 422 | 1 443 | 2 790 | 3 712 | 4 217 | 4 217 | 4 449 |
| TOTAL | 24 358 | 27 176 | 28 276 | 29 520 | 31 524 | 33 384 | 36 194 | 42 415 | 46 582 | 49 412 | 49 414 | 52 382 |

TABLEAU 29
Contributions municipales nettes – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B2012 - P2011 | ÉCART B2012 - B2011 |
|---------------------------------|---------------|----------------|--------------------|---------------------|---------------------|
| Agglomération de Montréal | 27 987 | 53,4% | 26 310 | 1 677 | 6,4% |
| Laval | 4 753 | 9,1% | 4 374 | 379 | 8,7% |
| Agglomération de Longueuil | 4 081 | 7,8% | 4 028 | 53 | 1,3% |
| Tronçon Blainville-Saint-Jérôme | 3 629 | 6,9% | 3 266 | 363 | 11,1% |
| Tronçon Deux-Montagnes | 1 456 | 2,8% | 1 384 | 72 | 5,2% |
| Tronçon Vaudreuil-Hudson | 2 835 | 5,4% | 2 650 | 185 | 7,0% |
| Tronçon Mont-Saint-Hilaire | 4 081 | 7,8% | 4 028 | 53 | 1,3% |
| Tronçon Candiac | 3 560 | 6,8% | 3 374 | 186 | 5,5% |
| TOTAL | 52 382 | 100,0% | 49 414 | 2 968 | 6,0% |

TABLEAU 30
Variation des contributions municipales nettes – 2002-2012

| (en milliers \$) | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | B2011 | P2011 | B2012 |
|-------------------------|--------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|
| Deux-Montagnes | 5,2% | -0,6% | 9,5% | -0,4% | 3,1% | 0,9% | 5,4% | 7,6% | 0,6% | 9,6% | 9,6% | 5,2% |
| Vaudreuil-Hudson | 3,2% | 4,0% | 7,0% | 1,8% | 4,2% | -1,8% | 5,4% | 17,7% | 13,5% | 6,8% | 6,8% | 7,0% |
| Blainville-Saint-Jérôme | 13,6% | 3,6% | -1,1% | 27,7% | -6,1% | 49,4% | 4,1% | 6,1% | 10,6% | - | - | 11,1% |
| Mont-Saint-Hilaire | 294,2% | 170,9% | -19,6% | -2,9% | 35,6% | 3,4% | 33,5% | 32,2% | 12,0% | 0,8% | 0,8% | 1,3% |
| Candiac | - | 18,3% | 34,0% | 27,0% | 41,3% | -15,5% | 1,5% | 93,3% | 33,0% | 13,6% | 13,6% | 5,5% |
| TOTAL | 13,0% | 11,6% | 4,0% | 4,4% | 6,8% | 5,9% | 8,4% | 17,2% | 9,8% | 16,5% | 16,5% | 6,0% |

7.3. REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE

7.3.1. Ligne Deux-Montagnes

Revenus

Pour 2011, les recettes des usagers sont évaluées à 20,1 M\$; en 2012, elles s'établissent à 21,0 M\$, une légère hausse qui s'explique principalement par une indexation des tarifs et des ventes de titres.

Dépenses

Pour 2011, l'AMT prévoit des dépenses de 38,6 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation; en 2012, les dépenses prévues sont de 40,6 M\$, ou 5,2 % de plus que la prévision 2011. 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 en 2012 est de 51,6 %.

TABLEAU 31
Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2011-2012

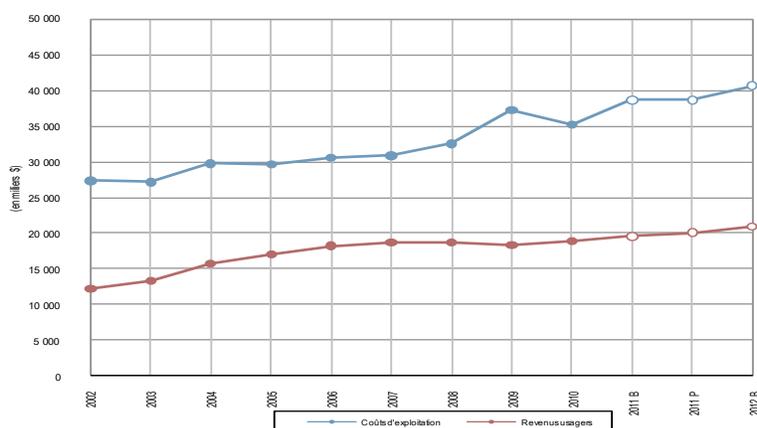
| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B2012 - P2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|------------------------------------|---------------|---------------|----------------|--------------------|---------------------|--------------|---------------------|---------------|
| REVENUS | | | | | | | | |
| Recettes usagers | 20 965 | 55,0% | 20 068 | 19 566 | 897 | 4,5% | 1 399 | 7,2% |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 655 | 1,7% | 589 | 594 | 66 | 11,3% | 61 | 10,3% |
| Aide à l'intégration tarifaire | - | - | 10 | 5 | (10) | -100,0% | (5) | -100,0% |
| Contributions municipales | 16 253 | 42,6% | 15 450 | 15 449 | 803 | 5,2% | 804 | 5,2% |
| PAGASTC – MTQ | 269 | 0,7% | 281 | - | (12) | -4,3% | 269 | - |
| TOTAL | 38 143 | 100,0% | 36 398 | 35 614 | 1 745 | 4,8% | 2 529 | 7,1% |
| DÉPENSES | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 40 632 | 100,0% | 38 624 | 38 624 | 2 008 | 5,2% | 2 008 | 5,2% |
| TOTAL | 40 632 | 100,0% | 38 624 | 38 624 | 2 008 | 5,2% | 2 008 | 5,2% |
| DÉFICIT | 2 490 | - | 2 226 | 3 010 | 264 | 11,9% | (520) | -17,3% |
| Achalandage (milliers) | 7 506 | - | 7 506 | 7 285 | - | - | 221 | 3,0% |
| Ratio d'autofinancement (%) | 51,6 | - | 52,0 | 50,7 | - | - | 1 | 1,9% |

TABLEAU 32
Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2002-2012

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 B | 2011 P | 2012 B |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| DEUX-MONTAGNES | | | | | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation (milliers \$) | 27 318 | 27 154 | 29 749 | 29 643 | 30 562 | 30 848 | 32 520 | 37 275 | 35 229 | 38 624 | 38 624 | 40 632 |
| Revenus usagers nets (milliers \$) | 12 262 | 13 311 | 15 799 | 17 008 | 18 227 | 18 669 | 18 669 | 18 279 | 18 883 | 19 566 | 20 068 | 20 965 |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 7 233 | 7 456 | 7 509 | 7 649 | 7 810 | 7 757 | 7 347 | 7 347 | 7 347 | 7 285 | 7 506 | 7 506 |
| Ratio d'autofinancement (%) | 44,9 | 49,0 | 53,1 | 57,4 | 59,6 | 60,5 | 57,3 | 49,0 | 53,6 | 50,7 | 52,0 | 51,6 |
| Coûts d'exploitation par pass-km (\$) | 0,21 | 0,21 | 0,23 | 0,21 | 0,21 | 0,21 | 0,24 | 0,27 | 0,25 | 0,28 | 0,27 | 0,29 |
| Taux de ponctualité (%) | 99,4 | 99,3 | 99,1 | 98,9 | 99,6 | 98,6 | 97,0 | 97,2 | 98,6 | 98,7 | 97,2 | 96,0 |

FIGURE 7
Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2002-2012

REVENUS ET DÉPENSES



7.3.2. Ligne Vaudreuil-Hudson

Revenus

Pour 2011, les recettes des usagers sont évaluées à 11,1 M\$; en 2012, elles s'établissent à 11,7 M\$.

Dépenses

Pour 2011, l'AMT prévoit des dépenses de 35,3 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation; en 2012, les dépenses prévues sont de 37,8 M\$. L'augmentation de 7,0 % provient principalement de l'application du nouveau plan d'entretien des équipements ainsi que du transfert de responsabilités d'entretien des stationnements de neuf gares, qui seront assumées par l'AMT, et non plus par les municipalités (coût estimé de 0,6 M\$). Le ratio d'autofinancement prévu en 2012 est de 30,9 %.

TABLEAU 33
Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2011-2012

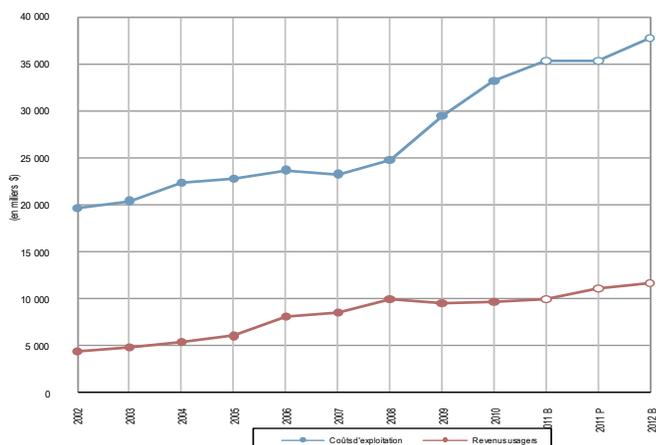
| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B2012 - P 2011 | | ÉCART B2012 - B 2011 | |
|------------------------------------|---------------|---------------|----------------|--------------------|----------------------|-------------|----------------------|-------------|
| REVENUS | | | | | | | | |
| Recettes usagers | 11674 | 40,8% | 11 120 | 9 977 | 554 | 5,0% | 1697 | 17,0% |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 642 | 2,2% | 577 | 582 | 65 | 11,3% | 60 | 10,3% |
| Aide à l'intégration tarifaire | - | - | 9 | 5 | (9) | -100,0% | (5) | -100,0% |
| Contributions municipales | 15 113 | 52,8% | 14 127 | 14 127 | 986 | 7,0% | 986 | 7,0% |
| PAGASTC – MTQ | 1 174 | 4,1% | 899 | 1 867 | 275 | 30,6% | (693) | -37,1% |
| TOTAL | 28 603 | 100,0% | 26 732 | 26 558 | 1 871 | 7,0% | 2 045 | 7,7% |
| DÉPENSES | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 37 783 | 100,0% | 35 317 | 35 317 | 2 466 | 7,0% | 2 466 | 7,0% |
| TOTAL | 37 783 | 100,0% | 35 317 | 35 317 | 2 466 | 7,0% | 2 466 | 7,0% |
| DÉFICIT | 9 180 | - | 8 585 | 8 759 | 595 | 6,9% | 421 | 4,8% |
| Achalandage (milliers) | 3 917 | - | 3 803 | 3 382 | 114 | - | 534 | 15,8% |
| Ratio d'autofinancement (%) | 30,9 | - | 31,5 | 28,2 | (1) | - | 3 | 9,4% |

TABLEAU 34
Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2002-2012

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 B | 2011 P | 2012 B |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| VAUDREUIL-HUDSON | | | | | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation (milliers \$) | 19 603 | 20 410 | 22 364 | 22 736 | 23 696 | 23 264 | 24 757 | 29 471 | 33 140 | 35 317 | 35 317 | 37 783 |
| Revenus usagers nets (milliers \$) | 4 432 | 4 820 | 5 411 | 6 038 | 8 077 | 8 538 | 9 951 | 9 556 | 9 637 | 9 977 | 11 120 | 11 674 |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 3 039 | 3 093 | 3 074 | 3 076 | 3 166 | 3 268 | 3 422 | 3 422 | 3 422 | 3 382 | 3 803 | 3 917 |
| Ratio d'autofinancement (%) | 22,6 | 23,6 | 24,2 | 26,6 | 34,1 | 36,7 | 40,2 | 32,4 | 29,1 | 28,2 | 31,5 | 30,9 |
| Coûts d'exploitation par pass-km (\$) | 0,32 | 0,33 | 0,35 | 0,35 | 0,33 | 0,32 | 0,32 | 0,38 | 0,43 | 0,46 | 0,41 | 0,43 |
| Taux de ponctualité (%) | 97,7 | 94,6 | 95,2 | 96,0 | 97,1 | 95,0 | 97,0 | 93,1 | 94,5 | 94,7 | 96,1 | 96,0 |

FIGURE 8
Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2002-2012

REVENUS ET DÉPENSES



7.3.3. Ligne Blainville–Saint-Jérôme

Revenus

Pour 2011, les recettes des usagers sont évaluées à 9,9 M\$; en 2012, elles s'établissent à 10,4 M\$.

Dépenses

Pour 2011, l'AMT prévoit des dépenses de 18,9 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation; en 2012, les dépenses prévues sont de 21,0 M\$, ou 11,1 % de plus que la prévision 2011, 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 49,4 % en 2012.

TABLEAU 35

Revenus et dépenses – Ligne Blainville–Saint-Jérôme – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B 2012 - P 2011 | | ÉCART B 2012 - B 2011 | |
|------------------------------------|---------------|---------------|----------------|--------------------|-----------------------|----------------|-----------------------|---------------|
| REVENUS | | | | | | | | |
| Recettes usagers | 10 387 | 49,9% | 9 882 | 8 471 | 505 | 5,1% | 1916 | 22,6% |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 855 | 4,1% | 768 | 775 | 87 | 11,3% | 80 | 10,3% |
| Aide à l'intégration tarifaire | - | - | 8 | 4 | (8) | -100,0% | (4) | -100,0% |
| Contributions municipales | 8 404 | 40,4% | 7 563 | 7 563 | 841 | 11,1% | 841 | 11,1% |
| PAGASTC – MTQ | 153 | 5,5% | 1006 | 887 | 147 | 14,6% | 266 | 30,0% |
| TOTAL | 20 799 | 100,0% | 19 227 | 17 700 | 1 572 | 8,2% | 3 099 | 17,5% |
| DÉPENSES | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 21 010 | 100,0% | 18 908 | 18 908 | 2 102 | 11,1% | 2 102 | 11,1% |
| TOTAL | 21 010 | 100,0% | 18 908 | 18 908 | 2 102 | 11,1% | 2 102 | 11,1% |
| DÉFICIT | 211 | - | (319) | 1 208 | 530 | -166,1% | (997) | -82,5% |
| Achalandage (milliers) | 2 556 | - | 2 481 | 2 161 | 74 | - | 395 | 18,3% |
| Ratio d'autofinancement (%) | 49,4 | - | 52,3 | 44,8 | (3) | - | 5 | 10,3% |

TABLEAU 36

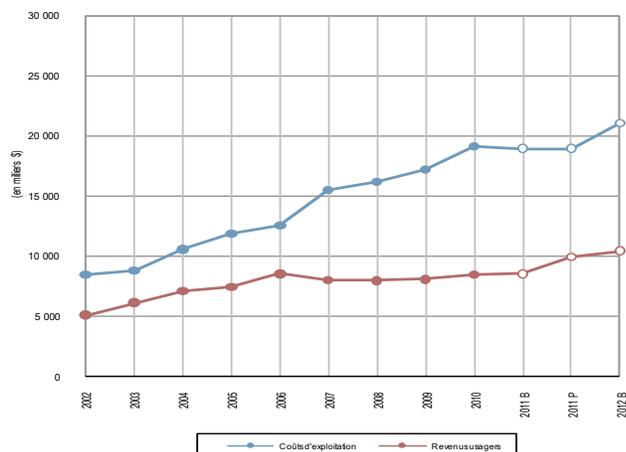
Indicateurs de performance – Ligne Blainville–Saint-Jérôme – 2002-2012

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 B | 2011 P | 2012 B |
|------------------------------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME | | | | | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation (milliers \$) | 8 445 | 8 735 | 10 520 | 11 825 | 12 467 | 15 473 | 16 122 | 17 152 | 19 114 | 18 908 | 18 908 | 21 010 |
| Revenus usagers nets (milliers \$) | 5 048 | 6 073 | 7 064 | 7 419 | 8 476 | 7 980 | 7 903 | 8 015 | 8 436 | 8 471 | 9 882 | 10 387 |
| Achalandage annuel (milliers de p) | 1 723 | 1 955 | 1 982 | 1 978 | 2 134 | 2 115 | 2 196 | 2 196 | 2 196 | 2 161 | 2 481 | 2 556 |
| Ratio d'autofinancement (%) | 59,8 | 69,5 | 67,1 | 62,7 | 68,0 | 51,6 | 49,0 | 46,7 | 44,1 | 44,8 | 52,3 | 49,4 |
| Coûts d'exploitation par pass-km | 0,20 | 0,19 | 0,21 | 0,26 | 0,24 | 0,30 | 0,30 | 0,32 | 0,36 | 0,36 | 0,31 | 0,34 |
| Taux de ponctualité (%) | 97,3 | 97,8 | 91,8 | 95,2 | 96,2 | 95,3 | 96,0 | 97,5 | 96,6 | 97,2 | 96,9 | 96,0 |

FIGURE 9

Indicateurs de performance – Ligne Blainville–Saint-Jérôme – 2002–2012

REVENUS ET DÉPENSES



7.3.4. Ligne Mont-Saint-Hilaire

Revenus

Pour 2011, les recettes des usagers sont évaluées à 7,9 M\$; en 2012, elles s'établissent à 8,5 M\$, soit une hausse de 8,1 % par rapport à la prévision 2011.

Dépenses

Pour 2011, l'AMT prévoit des dépenses de 20,1 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation; en 2012, les dépenses prévues sont de 20,4 M\$, ou 1,3 % de plus que la prévision 2011. Le ratio d'autofinancement prévu en 2012 est de 41,9 %.

TABLEAU 37
Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2011-2012

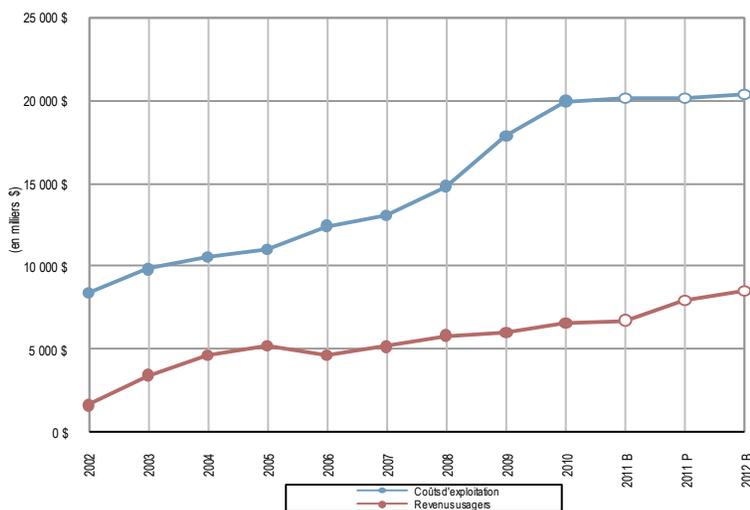
| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B2012 - P2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|------------------------------------|---------------|---------------|----------------|--------------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|
| REVENUS | | | | | | | | |
| Recettes usagers | 8 544 | 43,8% | 7 904 | 6 732 | 640 | 8,1% | 1812 | 26,9% |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 223 | 1,1% | 200 | 202 | 23 | 11,3% | 21 | 10,2% |
| Aide à l'intégration tarifaire | - | - | 4 | 2 | (4) | -100,0% | (2) | -100,0% |
| Contributions municipales | 8 163 | 41,9% | 8 057 | 8 056 | 106 | 1,3% | 107 | 1,3% |
| PAGASTC – MTQ | 2 559 | 13,1% | 2 553 | 2 438 | 6 | 0,3% | 121 | 5,0% |
| TOTAL | 19 489 | 100,0% | 18 718 | 17 430 | 771 | 4,1% | 2 059 | 11,8% |
| DÉPENSES | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 20 406 | 100% | 20 142 | 20 142 | 264 | 1,3% | 264 | 1,3% |
| TOTAL | 20 406 | 100,0% | 20 142 | 20 142 | 264 | 1,3% | 264 | 1,3% |
| DÉFICIT | 917 | - | 1 424 | 2 712 | (507) | -35,6% | (1 795) | -66,2% |
| Achalandage (milliers) | 2 247 | - | 2 120 | 1 865 | 127 | 6,0% | 382 | 20,5% |
| Ratio d'autofinancement (%) | 41,9 | - | 39,2 | 33,4 | 3 | 6,7% | 8 | 25,3% |

TABLEAU 38
Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2002-2012

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 B | 2011 P | 2012 B |
|--|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| MONT-SAINT-HILAIRE | | | | | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation (milliers \$) | 8 421 | 9 839 | 10 599 | 10 984 | 12 446 | 13 053 | 14 840 | 17 881 | 19 980 | 20 142 | 20 142 | 20 406 |
| Revenus usagers nets (milliers \$) | 1610 | 3 422 | 4 661 | 5 218 | 4 651 | 5 153 | 5 816 | 5 977 | 6 597 | 6 732 | 7 904 | 8 544 |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 656,5 | 1041 | 1287 | 1358 | 1399 | 1504 | 1834 | 1834 | 1834 | 1865 | 2 120 | 2 247 |
| Ratio d'auto financement (%) | 19,12 | 34,8 | 44,0 | 47,5 | 37,4 | 39,5 | 39,2 | 33,4 | 33,0 | 33,4 | 39,2 | 41,9 |
| Coûts d'exploitation par pass-km (\$) | 0,7 | 0,45 | 0,39 | 0,37 | 0,41 | 0,40 | 0,37 | 0,45 | 0,50 | 0,49 | 0,43 | 0,41 |
| Taux de ponctualité (%) | 98,2 | 97,7 | 96,5 | 96,4 | 96,8 | 95,0 | 94,2 | 98,1 | 97,9 | 97,8 | 98,8 | 96,0 |

FIGURE 10
Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2002-2012

REVENUS ET DÉPENSES



7.3.5. Ligne Candiatic

Revenus

Pour 2011, les recettes des usagers sont évaluées à 2,8 M\$; en 2012, elles s'établissent à 3,0 M\$.

Dépenses

Pour 2011, l'AMT prévoit des dépenses de 10,5 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation; en 2012, les dépenses prévues sont de 11,1 M\$, ou 5,5 % de plus que la prévision 2011. L'augmentation provient principalement de l'application du programme d'entretien sur nos nouveaux équipements. Le ratio d'autofinancement prévu en 2012 est de 26,8 %.

TABLEAU 39
Revenus et dépenses – Ligne Candiatic – 2011-2012

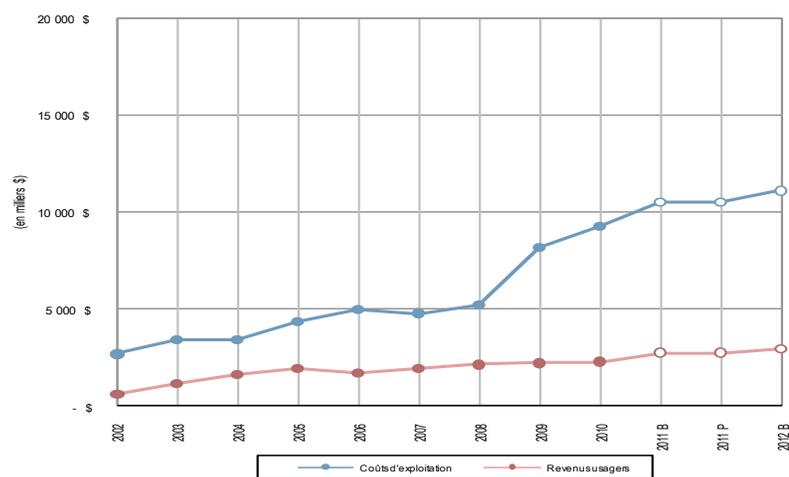
| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B2012 - P 2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|------------------------------------|---------------|---------------|----------------|--------------------|----------------------|-------------|---------------------|-------------|
| REVENUS | | | | | | | | |
| Recettes usagers | 2 984 | 33,8% | 2 758 | 2 767 | 226 | 8,2% | 217 | 7,9% |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 115 | 1,3% | 103 | 103 | 12 | 11,3% | 12 | 11,3% |
| Aide à l'intégration tarifaire | - | - | 2 | 1 | (2) | -100,0% | (1) | -100,0% |
| Contributions municipales | 4 449 | 50,5% | 4 217 | 4 217 | 232 | 5,5% | 232 | 5,5% |
| PAGASTC – MTQ | 1 269 | 14,4% | 1 231 | 1 281 | 38 | 3,1% | (12) | -0,9% |
| TOTAL | 8 817 | 100,0% | 8 311 | 8 369 | 506 | 6,1% | 448 | 5,4% |
| DÉPENSES | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 11 123 | 100% | 10 543 | 10 543 | 580 | 5,5% | 580 | 5,5% |
| TOTAL | 11 123 | 100,0% | 10 543 | 10 543 | 580 | 5,5% | 580 | 5,5% |
| DÉFICIT | 2 306 | - | 2 232 | 2 174 | 74 | 3,3% | 132 | 6,1% |
| Achalandage (milliers) | 833 | - | 786 | 683 | 47 | 6,0% | 151 | 22,0% |
| Ratio d'autofinancement (%) | 26,8 | - | 26,2 | 26,2 | 1 | - | 1 | 2,2% |

TABLEAU 40
Indicateurs de performance – Ligne Candiatic – 2002-2012

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 B | 2011 P | 2012 B |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| CANDIATIC | | | | | | | | | | | | |
| Coûts d'exploitation (milliers \$) | 2 692 | 3 455 | 3 455 | 4 379 | 5 004 | 4 798 | 5 208 | 8 220 | 9 279 | 10 543 | 10 543 | 11 23 |
| Revenus usagers nets (milliers \$) | 613 | 1 154 | 1 641 | 1 934 | 1 697 | 1 959 | 2 156 | 2 228 | 2 294 | 2 767 | 2 758 | 2 984 |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 227 | 367 | 471 | 523 | 538 | 591 | 673 | 673 | 673 | 683 | 786 | 833 |
| Ratio d'autofinancement (%) | 22,8 | 33,4 | 47,5 | 44,2 | 33,9 | 40,8 | 41,4 | 27,1 | 24,7 | 26,2 | 26,2 | 26,8 |
| Coûts d'exploitation par pass-km (\$) | 0,76 | 0,57 | 0,44 | 0,52 | 0,54 | 0,46 | 0,45 | 0,70 | 0,79 | 0,89 | 0,77 | 0,77 |
| Taux de ponctualité (%) | 98,5 | 98,5 | 98,5 | 98,5 | 98,5 | 98,5 | 98,5 | 98,5 | 96,4 | 98,5 | 97,3 | 96,0 |

FIGURE 11
Indicateurs de performance – Ligne Candiatic – 2002-2012

REVENUS ET DÉPENSES



8. SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF

Pour 2012, le soutien au développement et la promotion du transport collectif totalisent 3,1 M\$, soit un montant supérieur de 0,8 M\$ par rapport au budget 2011. 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 2012, 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

OPUS+ : Ce nouveau programme a été mis en place par l'AMT, en novembre 2010, en partenariat avec la STL, le CIT Sorel-Varennes, le CIT Le Richelain et le CIT Roussillon. 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 une carte OPUS contenant des titres mensuels TRAM, TRAIN, CAL, Sorel-Varennes, Le Richelain ou Roussillon. Le paiement se fait en 11 versements mensuels, alors que le 12^e titre est gratuit, ce qui correspond à un rabais tarifaire de 8,33 % par an. Pour 2012, nous allons revoir et bonifier le programme d'abonnement et offrir le service aux autres AOT.

OPUS+ étudiant : L'AMT et ses partenaires innovent en 2012 avec le programme OPUS+ étudiant. Ce programme proposera aux étudiants, pour chaque période d'abonnement de 8 mois, un crédit d'un titre mensuel applicable à la fin de leurs études. Ces crédits sont cumulables jusqu'à un maximum de 12 titres mensuels gratuits et doivent être utilisés dans les 12 mois suivant la fin des études. L'objectif de ce programme est double : fidéliser la clientèle étudiante lors de leurs études en maximisant le nombre de titres mensuels qu'ils achètent et diminuer le nombre d'abandons du transport collectif (décrochage modal) qui est actuellement observé après la fin des études, soit lors du passage d'une personne d'un statut d'étudiant à un statut de travailleur.

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 québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM), 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.

OPUS+ entreprise : Fort de l'expérience acquise avec le programme OPUS+ au boulot, le programme OPUS+ entreprise offre dorénavant une alternative qui simplifie l'accès à ce type de programme pour de petites entreprises. Spécialement conçu pour les petites et moyennes entreprises (PME) en 2011, il offre plusieurs avantages : rabais mensuel de 8,33 % sur les titres de transport, livraison des titres de transport à l'employeur et distribution à ses employés des titres de transport sur les lieux de travail. Les mêmes avantages tarifaires que le programme OPUS+ au boulot sont ainsi offerts aux employés de PME mais avec un effort de gestion très allégé pour les entreprises participantes.

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'usager a le choix parmi les deux options suivantes :

- en souscrivant à un abonnement annuel aux transports collectifs, il a droit à 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 obtient un rabais mensuel de 8,33 % sur son abonnement aux transports collectifs, ce qui correspond à un 12^e 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 vendu. 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 vendu. En contrepartie, le produit de la vente provenant du 12^e titre mensuel CAL ou TRAM 3 est conservé par l'AMT. Ce programme s'est poursuivi en 2011, alors que des négociations sont en cours afin de transférer la gestion du programme à l'AMT et d'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 solutions de rechange 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 vélos sur les autobus, du transport des vélos à bord de certaines lignes de trains de banlieue, et de parcs de vélos en libre-service. Pour 2012, une révision de la politique d'utilisation des vélos sur les trains et certaines mesures faisant la promotion du vélo en libre-service et de l'autopartage seront mises de l'avant.

Promotion des transports collectifs : Des campagnes de publicité sont prévues en 2012, notamment afin de promouvoir les stationnements incitatifs pour covoitureurs, les autobus express métropolitains, les trains de banlieue ainsi que la vente des titres mensuels TRAM et des abonnements annuels dans le cadre du programme de fidélisation, ainsi que de sensibiliser les utilisateurs au respect des voies réservées.

Projet CLIC : L'AMT et la STL, dans une optique de développement durable, ont mis en place une nouvelle formule de covoiturage offrant à des équipes d'usagers de transport collectif, la possibilité d'utiliser des voitures électriques, pour se déplacer vers et à partir des équipements métropolitains à Laval.

TABLEAU 41

Soutien au développement – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B 2012 - P 2011 | | ÉCART B 2012 - B 2011 | |
|--------------------------|-------------|--------|----------------|--------------------|-----------------------|-------|-----------------------|-------|
| Soutien au développement | 3 090 | 100,0% | 2 300 | 2 300 | 790 | 34,4% | 790 | 34,4% |

9. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Pour les exercices 2010 à 2014, l'Agence est assujettie à certaines dispositions de la Loi 100 qui oblige les organismes ciblés à réduire de 25 % leurs dépenses de formation, de déplacements et de marketing. Cette loi lui demande d'effectuer des choix déchirants quant à la promotion du transport en commun.

Une autre particularité de la loi demande de réduire les dépenses de fonctionnement de 10 % sur quatre ans par rapport à celles encourues en 2009. Cette mesure, combinée à celle exprimée plus haut, force l'Agence à rationaliser encore plus ses dépenses d'exploitation et à imputer chacune de ses activités au centre de coût correspondant, selon les règles du nouveau cadre financier.

Pour 2012, les dépenses de fonctionnement de l'AMT sont évaluées à 7,5 M\$, soit 3,6 % de plus que les prévisions 2011. Les dépenses de fonctionnement représentent 2,6 % du budget global d'exploitation de l'AMT, soit un niveau inférieur à la moyenne de l'industrie (14,9 %)*.

TABLEAU 42
Dépenses de fonctionnement de l'AMT – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B 2012 - P 2011 | | ÉCART B 2012 - B 2011 | |
|--|--------------|---------------|----------------|--------------------|-----------------------|-------------|-----------------------|--------------|
| Rémunération et avantages sociaux | 5 401 | 72,5% | 5 186 | 5 186 | 215 | 4,1% | 215 | 4,1% |
| Autres dépenses de fonctionnement | | | | | | | | |
| Honoraires professionnels | 1241 | 16,7% | 1137 | 719 | 104 | 9,1% | 522 | 72,5% |
| Loyer | 410 | 5,5% | 319 | 319 | 90 | 28,2% | 91 | 28,4% |
| Fournitures de bureau | 45 | 0,6% | 45 | 53 | - | - | (8) | -15,1% |
| Autres dépenses | 353 | 4,7% | 501 | 1106 | (147) | -29,4% | (753) | -68,1% |
| SOUS-TOTAL | 2 048 | 27,5% | 2 002 | 2 197 | 46 | 2,3% | (149) | -6,8% |
| TOTAL | 7 449 | 100,0% | 7 189 | 7 383 | 260 | 3,6% | 66 | 0,9% |

10. AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES

Les autres postes budgétaires comprennent les revenus commerciaux, les revenus d'intérêts, de constats d'infraction et de vente des documents d'appels d'offres.

Ces revenus incluent également ceux du stationnement Montmorency. En 2012, la tarification mensuelle de ce stationnement sera de 110 \$.

Les dépenses sont constituées des frais de gestion de la SAAQ, des intérêts et des frais bancaires.

La réserve pour éventualités est budgétée à 0,5 M\$.

Le budget 2012 inclut la mise en application de la politique d'utilisation des fonds de l'AMT. Selon cette politique, les dépenses en immobilisations des actifs de nature administrative sont capitalisées au fonds d'exploitation. L'amortissement ainsi que les intérêts liés au financement à long terme du Progiciel de gestion intégrée et des améliorations locatives du siège social, sont imputés au fonds d'exploitation.

En 2012, les dépenses en immobilisations additionnelles inscrites au budget sont de 0,7 M\$.

TABLEAU 43

Autres postes budgétaires – 2011-2012

| (en milliers \$) | BUDGET 2012 | | PRÉVISION 2011 | BUDGET AMENDÉ 2011 | ÉCART B2012 - P2011 | | ÉCART B2012 - B2011 | |
|--|--------------|---------------|----------------|--------------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
| REVENUS | | | | | | | | |
| Revenus | 5 550 | 100,0% | 4 688 | 5 000 | 862 | 18,4% | 550 | 11,0% |
| TOTAL | 5 550 | 100,0% | 4 688 | 5 000 | 862 | 18,4% | 550 | 11,0% |
| DÉPENSES | | | | | | | | |
| Réserve pour éventualités | 500 | 18,6% | - | 1000 | 500 | - | (500) | -50,0% |
| Frais de gestion SAAQ et autres dépenses | 1600 | 59,5% | 11684 | 11822 | (10 084) | -86,3% | (10 222) | -86,5% |
| Amortissement et intérêts long terme | 591 | 22,0% | - | - | 591 | - | 591 | - |
| TOTAL | 2 691 | 100,0% | 11 684 | 12 822 | (8 993) | -77,0% | (10 131) | -79,0% |
| ÉCART | 2 859 | - | (6 996) | (7 822) | 9 855 | -140,9% | 10 681 | -136,6% |

ANNEXE A

ACTIFS DE L'AMT

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

| LIGNES | GARES | STATIONNEMENTS INCITATIFS | | | ACHALANDAGE (passagers train) | | |
|-----------------------------------|-----------|---------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|-------------------|------------------------|
| | | STATIONNEMENTS 2011 | PLACES VÉLOS 2011 | PLACES AUTOS 2011 | RÉSULTATS 2010 | PRÉVISION 2011 | VARIATION 2011/2010 |
| Deux-Montagnes | 12 | 8 | 413 | 6 021 | 7 347 200 | 7 505 700 | 2,2% |
| Vaudreuil-Hudson | 18 | 14 | 448 | 3 608 | 3 421 700 | 3 802 500 | 11,1% |
| Blainville-Saint-Jérôme | 10+3 | 6 | 284 | 3 069 | 2 196 000 | 2 481 100 | 13,0% |
| Mont-Saint-Hilaire | 6+1 | 6 | 262 | 2 843 | 1 833 900 | 2 120 000 | 15,6% |
| Candiac | 5+3 | 4 | 93 | 878 | 672 900 | 786 000 | 16,8% |
| TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE | 51 | 38 | 1 500 | 16 419 | 15 471 700 | 16 695 300 | 7,9% |

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

| LIGNES | STATIONNEMENTS INCITATIFS | | | | | ACHALANDAGE TRAIN (M+D train) | | |
|-----------------------------------|---------------------------|----------------------|--------------------------------|-------------------|------------|-------------------------------|-------------------|------------------------|
| | PLACES VÉLOS 2011 | PLACES AUTOS 2011 | ACHALANDAGE Prév. auto 2011 | TAUX D'OCCUPATION | | RÉSULTATS 2010 | PRÉVISION 2011 | VARIATION 2011/2010 |
| | | | | Rés. 2010 | Prév. 2011 | | | |
| DEUX-MONTAGNES | | | | | | | | |
| Deux-Montagnes | 170 | 1 250 | 299 500 | 89% | 95% | 1 584 900 | 1 592 700 | 0,5% |
| Grand-Moulin | 44 | 345 | 80 100 | 83% | 92% | 458 300 | 445 700 | -2,7% |
| Sainte-Dorothée | 21 | 1 103 | 256 400 | 87% | 92% | 909 300 | 985 800 | 8,4% |
| Île-à-Bigras | 15 | 68 | 16 500 | 96% | 96% | 156 600 | 151 700 | -3,1% |
| Roxboro-Pierrefonds | 51 | 887 | 223 200 | 100% | 99% | 1 413 500 | 1 419 000 | 0,4% |
| Sunny brooke | 21 | 524 | 128 700 | 97% | 97% | 833 900 | 784 700 | -5,9% |
| Bois-Franc | 21 | 755 | 189 500 | 86% | 99% | 707 200 | 786 000 | 11,1% |
| Du Ruisseau | 21 | 1 089 | 198 500 | 76% | 72% | 607 300 | 641 200 | 5,6% |
| Montpellier | 14 | - | - | 0% | 0% | 632 200 | 640 600 | 1,3% |
| Mont-Royal | 21 | - | - | 0% | 0% | 620 900 | 610 300 | -1,7% |
| Canora | 14 | - | - | 0% | 0% | 368 800 | 397 100 | 7,7% |
| Gare Centrale | - | - | - | 0% | 0% | 6 401 500 | 6 556 500 | 2,4% |
| TOTAL | 413 | 6 021 | 1 392 400 | 89% | 91% | 14 694 400 | 15 011 300 | 2,2% |
| VAUDREUIL-HUDSON | | | | | | | | |
| Hudson | 7 | 36 | 4 900 | 67% | 54% | 27 500 | 25 300 | -8,0% |
| Vaudreuil | 23 | 831 | 155 200 | 61% | 74% | 378 400 | 413 800 | 9,4% |
| Dorion | 49 | 140 | 19 700 | 53% | 56% | 157 600 | 175 800 | 11,5% |
| Pincourt/Terrasse-Vaudreuil | 13 | 184 | 31 600 | 75% | 68% | 192 400 | 234 500 | 21,9% |
| Île-Perrot | 22 | 290 | 66 500 | 77% | 91% | 230 100 | 254 300 | 10,5% |
| Sainte-Anne-de-Bellevue | 15 | 336 | 42 200 | 45% | 50% | 148 500 | 186 300 | 25,5% |
| Baie-d'Urfé | 15 | 72 | 11 900 | 67% | 65% | 68 700 | 80 000 | 16,4% |
| Beaurepaire | 31 | 43 | 9 600 | 77% | 88% | 172 200 | 200 600 | 16,5% |
| Beaconsfield | 63 | 465 | 110 400 | 93% | 94% | 687 900 | 746 700 | 8,5% |
| Cedar Park | 22 | 27 | 6 800 | 98% | 100% | 219 600 | 243 900 | 11,1% |
| Pointe-Claire | 30 | 645 | 107 800 | 51% | 66% | 328 100 | 351 000 | 7,0% |
| Valois | 23 | 115 | 27 300 | 93% | 94% | 264 300 | 298 300 | 12,9% |
| Pine Beach | 30 | - | - | 0% | 0% | 137 700 | 149 400 | 8,5% |
| Dorval | 14 | 404 | 78 300 | 73% | 77% | 234 400 | 252 700 | 7,8% |
| Lachine | 39 | - | - | 0% | 0% | 219 700 | 231 400 | 5,3% |
| Montréal-Ouest | 15 | 20 | 2 800 | 0% | 55% | 446 700 | 503 700 | 12,8% |
| Vendôme | 37 | - | - | 0% | 0% | 1 225 600 | 1 422 500 | 16,1% |
| Lucien-L'Allier | - | - | - | 0% | 0% | 1 704 200 | 1 834 700 | 7,7% |
| TOTAL | 448 | 3 608 | 675 000 | 65% | 74% | 6 843 600 | 7 604 900 | 11,1% |
| BLAINVILLE-SAINTE-JÉRÔME | | | | | | | | |
| Saint-Jérôme | 30 | 366 | 87 400 | 94% | 94% | 272 200 | 321 000 | 17,9% |
| Blainville | 32 | 582 | 121 800 | 69% | 83% | 346 300 | 409 100 | 18,1% |
| Sainte-Thérèse | 52 | 664 | 158 500 | 87% | 94% | 571 700 | 618 300 | 8,2% |
| Rosemère | 43 | 431 | 83 400 | 71% | 76% | 401 700 | 416 000 | 3,6% |
| Sainte-Rose | 46 | 756 | 117 200 | 51% | 61% | 327 300 | 390 800 | 19,4% |
| Vimont | 14 | 270 | 51 900 | 66% | 76% | 182 900 | 228 400 | 24,9% |
| De la Concorde | 53 | - | - | 0% | 0% | 594 400 | 665 200 | 11,9% |
| Bois-de-Boulogne | 7 | - | - | 0% | 0% | 132 600 | 139 100 | 4,9% |
| Chabanel | - | - | - | 0% | 0% | 65 700 | 73 000 | 11,1% |
| Parc | 7 | - | - | 0% | 0% | 894 100 | 1 003 700 | 12,3% |
| Montréal-Ouest | - | - | - | 0% | 0% | 95 900 | 94 400 | -1,6% |
| Vendôme | - | - | - | 0% | 0% | 132 800 | 156 900 | 18,1% |
| Lucien-L'Allier | - | - | - | 0% | 0% | 374 400 | 446 300 | 19,2% |
| TOTAL | 284 | 3 069 | 620 200 | 71% | 79% | 4 392 000 | 4 962 200 | 13,0% |
| MONT-SAINT-HILAIRE | | | | | | | | |
| Mont-Saint-Hilaire | 29 | 694 | 146 600 | 71% | 83% | 401 600 | 495 700 | 23,4% |
| McMasterville | 37 | 672 | 89 000 | 49% | 52% | 318 000 | 355 000 | 11,6% |
| Saint-Basile-le-Grand | 129 | 443 | 91 300 | 79% | 81% | 321 400 | 367 400 | 14,3% |
| Saint-Bruno | 14 | 555 | 105 800 | 65% | 75% | 278 500 | 297 000 | 6,6% |
| Saint-Hubert | 30 | 223 | 86 300 | 100% | 100% | 225 000 | 258 200 | 14,8% |
| Saint-Lambert | 23 | 256 | 63 000 | 95% | 97% | 298 200 | 354 800 | 19,0% |
| Gare Centrale | - | - | - | 0% | 0% | 1 825 200 | 2 111 900 | 15,7% |
| TOTAL | 262 | 2 843 | 582 000 | 72% | 81% | 3 667 900 | 4 240 000 | 15,6% |
| CANDIAC | | | | | | | | |
| Candiac | 7 | 110 | 35 700 | 79% | 100% | 66 000 | 72 800 | 10,3% |
| Delson | 7 | 170 | 11 500 | 19% | 27% | 48 400 | 58 300 | 20,5% |
| Saint-Constant | 42 | 159 | 37 200 | 63% | 92% | 192 500 | 216 300 | 12,4% |
| Sainte-Catherine | 30 | 439 | 107 000 | 79% | 96% | 277 900 | 340 400 | 22,5% |
| LaSalle | 7 | - | - | 0% | 0% | 79 300 | 85 100 | 7,3% |
| Montréal-Ouest | - | - | - | 0% | 0% | 52 500 | 61 200 | 16,6% |
| Vendôme | - | - | - | 0% | 0% | 311 300 | 368 200 | 18,3% |
| Lucien-L'Allier | - | - | - | 0% | 0% | 317 900 | 369 700 | 16,3% |
| TOTAL | 93 | 878 | 191 400 | 65% | 86% | 1 345 800 | 1 572 000 | 16,8% |
| TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE | 1 500 | 16 419 | 3 461 000 | 76% | 83% | 30 943 700 | 33 390 400 | 7,9% |

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 |
| | | 2011 | 2011 | 2011 | 2011 | 2010 | 2011 | 2011/2010 |
| Express Chevrier | 3 | 1 | 22 | 2 313 | 1 404 600 | 1 526 800 | 8,7% | |
| TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS | 3 | 1 | 22 | 2 313 | 1 404 600 | 1 526 800 | 8,7% | |

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

| | AUTOBUS | | ACHALANDAGE (M+D au terminus) | | |
|---------------------|---------|------------|-------------------------------|-------------|--|
| | RÉSEAUX | LIGNES | RÉSULTATS | VARIATION | |
| | | | 2010 | 2010/2009 | |
| Angrignon | 4 | 25 | 6 630 100 | -1,9% | |
| Brossard | 4 | 41 | 2 390 800 | 4,3% | |
| Cartier | 2 | 24 | 4 876 100 | -1,5% | |
| Côte-Vertu | 3 | 23 | 12 221 800 | 1,4% | |
| De Montarville | 2 | 7 | 224 200 | 10,8% | |
| Henri-Bourassa Nord | 2 | 7 | 1 061 000 | -6,4% | |
| Henri-Bourassa Sud | 1 | 14 | 6 673 700 | 4,6% | |
| Le Carrefour | 2 | 14 | 472 400 | 0,2% | |
| Longueuil | 7 | 68 | 12 382 500 | -3,8% | |
| Montmorency | 3 | 18 | 5 200 300 | 2,3% | |
| Radisson | 5 | 22 | 3 815 300 | -1,7% | |
| Repentigny | 2 | 13 | 335 200 | -0,3% | |
| Centre-Ville | 10 | 75 | 11 866 100 | 4,6% | |
| Saint-Eustache | 1 | 8 | 410 600 | 10,9% | |
| Sainte-Thérèse | 2 | 14 | 952 100 | -8,5% | |
| Terrebonne | 1 | 21 | 1 837 400 | -4,3% | |
| TOTAL | | 394 | 71 349 600 | 0,4% | |

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 |
| TOTAL | | 85,2 | 73,5 |

STATIONNEMENTS INCITATIFS

| | STATIONNEMENTS INCITATIFS | | | | ACHALANDAGE AUTO | | |
|--|---------------------------|---------------|-------------------|------------|------------------|------------------|-------------|
| | PLACES VÉLOS | PLACES AUTOS | TAUX D'OCCUPATION | | RÉSULTATS | PRÉVISION | VARIATION |
| | 2011 | 2011 | Rés. 2010 | Prév. 2011 | 2010 | 2011 | 2011/2010 |
| Angrignon | 90 | 733 | 68% | 71% | 127 000 | 132 400 | 4,3% |
| Beauharnois (ouverture fin juin 2011) | - | 50 | - | - | 300 | 1 500 | - |
| Brossard-Chevrier | 22 | 2 313 | 87% | 93% | 507 700 | 542 100 | 6,8% |
| Brossard-Panama | 76 | 958 | 100% | 100% | 257 200 | 241 300 | -6,2% |
| Cartier | 59 | 601 | 96% | 96% | 145 000 | 145 800 | 0,6% |
| Chambly | 7 | 335 | 94% | 94% | 79 400 | 79 600 | 0,3% |
| Châteauguay | 15 | 348 | 91% | 90% | 80 300 | 85 900 | 7,0% |
| De Montarville | 35 | 307 | 85% | 98% | 66 000 | 76 500 | 15,9% |
| De Montagne | 15 | 125 | 29% | 26% | 9 300 | 8 300 | -10,8% |
| Georges-Gagné | 15 | 432 | 92% | 91% | 100 400 | 100 000 | -0,4% |
| La Prairie | 7 | 559 | 92% | 91% | 117 700 | 130 300 | 10,7% |
| Le Carrefour | 26 | 226 | 19% | 31% | 10 600 | 17 700 | 67,0% |
| Longueuil | 381 | 2 390 | 55% | 57% | 335 400 | 343 000 | 2,3% |
| Mercier | 7 | 33 | 95% | 100% | 7 900 | 8 500 | 7,6% |
| Montmorency | 245 | 1 217 | 92% | 95% | 284 300 | 293 200 | 3,1% |
| Namur | 29 | 428 | 94% | 95% | 101 700 | 102 800 | 1,1% |
| Radisson | 61 | 525 | 96% | 99% | 127 600 | 132 000 | 3,4% |
| Repentigny | 14 | 291 | 66% | 77% | 48 400 | 56 500 | 16,7% |
| Seigneurial | 7 | 125 | 46% | 49% | 14 400 | 15 400 | 6,9% |
| Saint-Eustache | 45 | 20 | 79% | 95% | 4 000 | 4 800 | 20,0% |
| Sainte-Julie | 22 | 300 | 82% | 81% | 61 900 | 61 800 | -0,2% |
| Sherbrooke | - | 250 | 65% | 71% | 41 300 | 44 900 | 8,7% |
| Terrebonne | 68 | 1 032 | 91% | 83% | 197 200 | 214 400 | 8,7% |
| TOTAL | 1 246 | 13 598 | 81% | 82% | 2 725 000 | 2 838 700 | 4,2% |
| TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTM-A) | 2 746 | 30 017 | 78% | 83% | 5 870 300 | 6 299 700 | 7,3% |



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26^e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2
Tél. : 514 287-2464 | Téléc. : 514 287-2460
www.amt.qc.ca