

2013

BUDGET

56 14:22 Emba
46 14:47

13:31

Merci d'utiliser le tra



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

Le client

AU CŒUR DE NOS ACTIONS

Sigles et acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
AQTIM	Association québécoise du transport intermunicipal et municipal
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CRT	Conseil régional de transport
IPC	Indice des prix à la consommation
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun
RFU	Richesse foncière uniformisée
RITA	Régie intermunicipale du transport adapté
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTM	Réseau de transport métropolitain
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
STA	Services de transport adapté
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal

Gestion rigoureuse et services élargis pour une mobilité durable

Dans la région métropolitaine de Montréal, la mobilité est depuis plusieurs années une priorité qui s'impose avec force. Les raisons ne manquent pas : une démographie toujours croissante, un pôle économique actif, mais aussi un intense programme de réfection des grandes infrastructures routières. Autant de facteurs qui, conjugués, créent une congestion récurrente qui pèse sur la qualité de vie des habitants et la vitalité de l'économie. Devant cette réalité, un nombre croissant de gens opte pour les transports collectifs. Depuis trois ans, la fréquentation de nos services, trains de banlieue et express confondus, est en constante hausse : 2,4 % en 2010, 7,7 % en 2011, 5 % prévu en 2012. Pour 2013, nous tablons sur une hausse de 3,0 %.

LES CLIENTS EN PRIORITÉ – Nos clients veulent un service étendu, rapide, économique et fiable. Toutes nos actions travaillent en ce sens : nous confirmons les mesures mises en place en 2011 et 2012 pour atténuer la congestion routière, nous proposons des promotions tarifaires attrayantes, nous poursuivons notre processus d'entretien préventif de notre matériel roulant, nous prévoyons l'introduction progressive sur le réseau des nouvelles locomotives bimodes, l'ajout de services sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme et la mise en service de la ligne Mascouche (Train de l'Est), etc.

UN BUDGET EN ÉQUILIBRE – Le budget d'exploitation 2013, en équilibre, totalise 313,5 M\$. Il se base sur le fait que le programme de subvention gouvernementale sur l'amélioration des services devrait s'appliquer en 2013. Par ailleurs, nous distribuerons aux organismes de transport un montant record d'aide financière de 122,1 M\$.

UNE TARIFICATION EN RÉFLEXION – En 2013, nous poursuivrons l'important exercice de réflexion stratégique sur la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine, mené en étroite collaboration avec les organismes de transport et partenaires concernés par cette question. Par ailleurs, nous prévoyons une hausse de 5 % de la vente des titres métropolitains TRAM et TRAIN, avec une indexation des tarifs de 3,0 %.

UNE NOUVELLE APPROCHE EN GESTION – En cohérence avec le nouveau cadre financier du transport collectif métropolitain proposé par les municipalités, en adéquation avec les exigences du Vérificateur général du Québec, et en conformité avec les orientations gouvernementales en matière de tarification des services publics, nous avons commencé une révision de nos processus de gestion, tant sur le plan de nos frais généraux de fonctionnement que des frais communs du réseau de trains de banlieue.

Dans un contexte de ressources financières limitées, la gestion d'un réseau et d'une clientèle en croissance récurrente représente un défi important. Ensemble, nous pouvons le relever.



Nicolas Girard
Président-directeur général

Sommaire

LE BUDGET D'EXPLOITATION 2013, EN BREF	7
BUDGET D'EXPLOITATION.....	9
Sources gouvernementales en provenance des automobilistes.....	11
Revenus perçus.....	11
Utilisation prévue	11
COORDINATION ET FINANCEMENT MÉTROPOLITAINS	13
Système tarifaire métropolitain.....	14
Tarification métropolitaine (TRAM).....	15
Indexation des tarifs TRAM.....	15
Zones tarifaires métropolitaines.....	15
Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM.....	15
Tarification du réseau de trains de banlieue	16
Indexation des tarifs TRAIN.....	16
Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN	16
Accès gratuit au réseau de trains de banlieue	16
Tarification du réseau express métropolitain.....	16
Recettes métropolitaines des titres TRAM.....	17
Prévisions 2012-2013.....	17
Méthode de partage des recettes métropolitaines	18
Subventions aux organismes de transport	22
Aide au réseau de transport métropolitain.....	24
Aide au système tarifaire métropolitain intégré	25
Aide métropolitaine au transport adapté	26
Aide aux organismes de transport.....	27
Information et promotion.....	28
Portrait de la mobilité des personnes	29
Information et service à la clientèle.....	29
Billetteries métropolitaines	29
Programme de fidélisation aux transports collectifs.....	29
Gestion de la demande.....	30
EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS	31
Achalandage AMT	32
Réseau de trains de banlieue	33
Autobus express métropolitains.....	33
Réseau de transport métropolitain par autobus	34
Équipements métropolitains.....	36
Réseau d'autobus express métropolitains	38
Express Chevrier	39
Revenus	39

Dépenses	39
Contributions municipales	39
Réseau de trains de banlieue	41
Réseau de trains de banlieue	43
De nouveaux services	43
Ligne Mascouche (Train de l'Est)	43
Ligne Blainville–Saint-Jérôme	43
Renouvellement de la flotte	43
Une qualité de service à maintenir	43
Revenus	44
Dépenses	44
Contributions municipales aux trains de banlieue	46
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue	48
Ligne Deux-Montagnes	48
Revenus	48
Dépenses	48
Ligne Vaudreuil-Hudson	49
Revenus	49
Dépenses	49
Ligne Blainville–Saint-Jérôme	50
Revenus	50
Dépenses	50
Ligne Mont-Saint-Hilaire	51
Revenus	51
Dépenses	51
Ligne Candiac	52
Revenus	52
Dépenses	52
Ligne Mascouche (Train de l'Est)	53
AUTRES	55
Dépenses de fonctionnement	56
Autres postes budgétaires	56
ANNEXE A ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS	57

Tableaux

TABEAU 1 – Indicateurs de la performance	8
TABEAU 2 – Budget d'exploitation 2013	10
TABEAU 3 – Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2012-2013.....	11
TABEAU 4 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2012-2013	12
TABEAU 5 – Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2013 et comparaison avec les tarifs 2012	15
TABEAU 6 – Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant.....	15
TABEAU 7 – Tarifs des titres mensuels TRAIN pour 2013 et comparaison avec les tarifs 2012	16
TABEAU 8 – Évolution des recettes métropolitaines – 2003-2013.....	17
TABEAU 9 – Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2012-2013	18
TABEAU 10 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2003-2013	19
TABEAU 11 – Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant)	23
TABEAU 12 – Répartition de l'aide au métro – 2012-2013.....	24
TABEAU 13 – Répartition de l'aide aux autobus – 2012-2013.....	24
TABEAU 14 – Répartition de l'aide au rabattement – 2012-2013	24
TABEAU 15 – Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2012-2013	25
TABEAU 16 – Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2012-2013	25
TABEAU 17 – Tarifs locaux de référence – 2012-2013	26
TABEAU 18 – Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2012-2013.....	26
TABEAU 19 – Répartition de l'aide ponctuelle – 2013.....	27
TABEAU 20 – Information et promotion métropolitaine – 2012-2013.....	30
TABEAU 21 – Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2012-2013	36
TABEAU 22 – Dépenses – Équipements métropolitains – 2013	36
TABEAU 23 – Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2012-2013	37
TABEAU 24 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2012-2013	38
TABEAU 25 – Dépenses – Autobus express métropolitains – 2013.....	38
TABEAU 26 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2003-2013.....	38
TABEAU 27 – Contributions municipales – Autobus express métropolitains – 2012-2013	39
TABEAU 28 – Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2003-2013	40
TABEAU 29 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2012-2013	44
TABEAU 30 – Dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2013	45
TABEAU 31 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2003-2013.....	45
TABEAU 32 – Évolution des contributions municipales nettes – 2003-2013.....	46
TABEAU 33 – Contributions municipales nettes – 2012-2013.....	47
TABEAU 34 – Variations des contributions municipales nettes – 2003-2013.....	47
TABEAU 35 – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2012-2013.....	48
TABEAU 36 – Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2003-2013.....	48
TABEAU 37 – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2012-2013	49
TABEAU 38 – Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2003-2013	49
TABEAU 39 – Revenus et dépenses – Ligne Blainville-Saint-Jérôme – 2012-2013.....	50
TABEAU 40 – Indicateurs de performance – Ligne Blainville-Saint-Jérôme – 2003-2013	50
TABEAU 41 – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2012-2013	51
TABEAU 42 – Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2003-2013.....	51
TABEAU 43 – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2012-2013	52
TABEAU 44 – Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2003-2013.....	52
TABEAU 45 – Revenus et dépenses – Ligne de Mascouche – 2013	53
TABEAU 46 – Autres postes budgétaires – 2012-2013.....	56

Figures

FIGURE 1 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2013	12
FIGURE 2 – Évolution des recettes métropolitaines – 2003-2013.....	17
FIGURE 3 – Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2003-2013.....	33
FIGURE 4 – Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2003-2013.....	36
FIGURE 5 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2003-2013.....	40
FIGURE 6 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2003-2013.....	45
FIGURE 7 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2003-2013	48
FIGURE 8 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2003-2013	49
FIGURE 9 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Blainville-Saint-Jérôme – 2003-2013.....	50
FIGURE 10 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2003-2013	51
FIGURE 11 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2003-2013	52

Le budget d'exploitation 2013, en bref

BUDGET 2013

- Budget d'exploitation en équilibre, totalisant 313,5 M\$, en augmentation de 8,2 % par rapport au budget de 2012, et en augmentation de 5,9 % par rapport à la prévision 2012. Il tient compte des mesures mises en place en 2011 et 2012 pour atténuer les problèmes de congestion découlant des travaux effectués sur certains ponts. Il inclut également des ajouts de services sur les lignes Blainville–Saint-Jérôme et Mascouche (Train de l'Est). Le budget prend aussi en compte que le programme de subvention gouvernementale sur l'amélioration des services continuera de s'appliquer en 2013.
- Ajustement de la présentation du Budget d'exploitation en trois grandes sections, coordination et financement métropolitains, exploitation des services et équipements métropolitains, et autres.

COORDINATION ET FINANCEMENT MÉTROPOLITAINS

Tarification

- Indexation des tarifs qui reflète l'inflation, soit une hausse de 3,0 %.
- Poursuite 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.
- Appui aux mesures d'atténuation de la congestion routière due aux grands travaux routiers par le déploiement de mesures et promotions tarifaires, dont des forfaits d'abonnements annuels au transport collectif.
- Valorisation et promotion des forfaits d'abonnement annuel au transport collectif.
- Vente de titres métropolitains TRAM et TRAIN en hausse de 5,0 % par rapport à la prévision 2012, ce qui devrait générer des recettes de 177,1 M\$, dont 116,7 M\$ à redistribuer aux organismes de transport.

Subventions aux organismes de transport

Distribution par l'AMT de 122,1 M\$ en soutien direct aux organismes de transport collectif, soit le plus important montant versé à ce jour et qui comporte notamment :

- 39,7 M\$ d'aide métropolitaine pour le réseau de métro ;
- 11,0 M\$ d'aide métropolitaine pour les autobus ;
- 11,3 M\$ d'aide aux tarifs réduit et étudiant ;
- 8,2 M\$ d'aide à l'intégration tarifaire ;
- 1,7 M\$ d'aide au transport adapté ;
- 47,4 M\$ d'aide aux organismes de transport ;
- 2,8 M\$ d'aide spéciale découlant du surplus affecté.

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.

Dépenses de fonctionnement

- Révision des grands processus d'affaires de l'AMT en préparation à la mise à niveau du cadre financier du transport collectif métropolitain.
- Introduction du principe d'allocation complète des dépenses de fonctionnement aux activités de services de l'AMT et d'une aide ponctuelle permettant d'en amortir les effets en 2013 sur la contribution des municipalités et organismes de transport aux coûts des services et équipements de transport collectif. Raffinement des règles d'allocation des frais communs entre certaines activités.

EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Achalandage

- Croissance de l'achalandage des services métropolitains de transport collectif, avec une hausse évaluée à 3,0 % par rapport à la prévision de 2012.

Trains de banlieue

- Objectif d'achalandage : hausse de 3,0 % par rapport à la prévision 2012. Ratio d'autofinancement : 38,6 %.
- Arrivée progressive des nouvelles locomotives bimodes en 2013.
- Poursuite du nouveau processus d'entretien préventif visant à assurer une fiabilité supérieure de la 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 3,0 % par rapport à la prévision 2012. Ratio d'autofinancement : 71,8 %.

Équipements métropolitains

- Coûts d'exploitation des équipements budgétés pour 2013 estimés à 16,9 M\$, ceux de 2012 étant de 19,3 M\$. Diminution expliquée principalement par la présentation des coûts des billetteries métropolitaines à la rubrique COORDINATION ET FINANCEMENT MÉTROPOLITAINS.

AUTRES

Mesures d'atténuation à la congestion routière

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 dus en partie à la restriction d'accès des ponts Mercier et Champlain à l'été 2011.

Les mesures alternatives mises en place en 2011 et 2012 sont diverses, comme l'ajout de six nouveaux départs sur la ligne de trains de banlieue Candiac, l'augmentation de la capacité dans les différents stationnements incitatifs dans la région ainsi que diverses autres mesures d'atténuation améliorant la fluidité et publicisant l'ajout de services de transport collectif.

Pour l'année 2013, ces mesures sont reconduites pour l'ensemble de l'année. L'AMT est en démarche auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ) afin de confirmer le financement de ces mesures pour les six derniers mois de l'année.

Synthèse de la performance

TABLEAU 1 – Indicateurs de la performance

(en milliers \$)	BUDGET 2013	PRÉVISION 2012	BUDGET 2012
VARIATION DE L'ACHALANDAGE			
Trains de banlieue	3,0%	5,2%	2,2%
Autobus express métropolitains	3,0%	3,0%	4,0%
VARIATION DES VENTES DE TITRES MÉTROPOLITAINS			
TRAM 1	4,0%	42,2%	-25,6%
TRAM 2	4,2%	29,2%	-31,4%
TRAM 3	5,1%	6,1%	-0,2%
TRAM 4 à 8	5,2%	-5,3%	5,7%
TOTAL	5,0%	5,6%	-2,8%
UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS			
Trains de banlieue	83%	80%	83%
Équipements métropolitains	82%	80%	82%
INDICATEURS FINANCIERS			
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	38,6%	41,2%	41,7%
Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains	71,8%	63,2%	65,8%
Coût par passager/km trains de banlieue	0,40 \$	0,36 \$	0,37 \$
Coût par passager/km autobus express métropolitains	0,23 \$	0,25 \$	0,24 \$
Obtention de revenus de sources commerciales et autres	8,1 M\$	9,0 M\$	5,6 M\$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Taux de ponctualité globale des trains de banlieue	96%	96%	96%

BUDGET D'EXPLOITATION

Le budget d'exploitation de l'AMT, en équilibre, totalise 313,5 M\$ en 2013, soit une hausse de 5,9 % par rapport à la prévision 2012 et une hausse de 8,2 % par rapport au budget de 2012.

Le budget 2013 inclut les mesures d'atténuation 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 2013. Le budget considère également la mise en service de la ligne Mascouche (Train de l'Est) pour la fin de l'année 2013 ainsi que des ajouts de services sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme.

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'abonnements.

TABLEAU 2 – Budget d'exploitation 2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
REVENUS D'EXPLOITATION								
Sources gouvernementales dédiées								
Droit sur l'immatriculation	58 420	18,8%	56 800	57 975	1 620	2,9%	445	0,8%
Taxe sur l'essence	94 760	30,5%	95 432	97 359	(672)	-0,7%	(2 599)	-2,7%
Sous-total	153 180	49,3%	152 232	155 334	948	0,6%	(2 154)	-1,4%
Revenus des trains de banlieue								
Recettes usagers et aides	61 522	19,8%	56 879	57 044	4 643	8,2%	4 478	7,8%
Contributions municipales nettes	60 751	19,6%	52 554	52 382	8 197	15,6%	8 369	16,0%
Sous-total	122 273	39,4%	109 433	109 426	12 840	11,7%	12 847	11,7%
Revenus des autobus express métropolitains								
Recettes usagers et aides	4 548	1,5%	4 273	4 423	275	6,4%	125	2,8%
Contributions municipales nettes	338	0,1%	523	482	(185)	-35,4%	(144)	-29,9%
Sous-total	4 886	1,6%	4 796	4 905	90	1,9%	(19)	-0,4%
Subvention du gouvernement – PAGASTC – MTQ	15 548	5,0%	12 935	6 935	2 613	20,2%	8 613	124,2%
Autres								
Facturation équipements métropolitains	6 776	2,2%	7 719	7 719	(943)	-12,2%	(943)	-12,2%
Autres revenus	8 068	2,6%	8 975	5 550	(907)	-10,1%	2 518	45,4%
Sous-total	14 844	4,8%	16 694	13 269	(1 850)	-11,1%	1 575	11,9%
TOTAL	310 731	100,0%	296 090	289 869	14 641	4,9%	20 862	7,2%
DÉPENSES D'EXPLOITATION								
Coordination et financement métropolitain								
Subventions	119 304	38,1%	119 593	120 557	(289)	-0,2%	(1 253)	-1,0%
Aide spéciale provenant du surplus affecté	2 800	0,9%	-	-	2 800	-	2 800	-
Information et promotion	2 922	0,9%	1 580	1 580	1 342	84,9%	1 342	84,9%
Tarification et vente de titres	5 787	1,8%	1 510	1 510	4 277	283,2%	4 277	283,2%
Frais de fonctionnement	-	-	7 449	7 449	(7 449)	-100,0%	(7 449)	-100,0%
Sous-total	130 813	41,7%	130 132	131 096	681	0,5%	(283)	-0,2%
Exploitation des services et équipements métropolitains								
Trains de banlieue	151 878	48,4%	132 139	130 955	19 739	14,9%	20 923	16,0%
Autobus express métropolitains	5 465	1,7%	5 830	5 830	(365)	-6,3%	(365)	-6,3%
Équipements métropolitains	16 939	5,4%	19 297	19 297	(2 358)	-12,2%	(2 358)	-12,2%
Sous-total	174 282	55,6%	157 266	156 082	17 016	10,8%	18 200	11,7%
Autres								
Réserve pour éventualités	1 000	0,3%	-	500	1 000	-	500	100,0%
Frais de gestion SAAQ et autres	7 436	2,4%	8 692	1 600	(1 256)	-14,5%	5 836	364,8%
Amortissement et intérêts long terme	-	-	-	591	-	-	(591)	-100,0%
Sous-total	8 436	2,7%	8 692	2 691	(256)	-2,9%	5 745	213,5%
TOTAL	313 531	100,0%	296 090	289 869	17 441	5,9%	23 662	8,2%
Résultat de l'exercice	(2 800)	-	-	-	-	-	(2 800)	-
AUTRES REVENUS								
Surplus accumulé au 31 décembre 2011	4 967	-	-	-	4 967	-	4 967	-
Surplus à transférer au Fonds d'immobilisations	(2 167)	-	-	-	(2 167)	-	(2 167)	-
SURPLUS AFFECTÉ AU BUDGET 2013	2 800	-	-	-	2 800	-	2 800	-
TOTAL	-	-	-	-	-	-	-	-
Résultat net de l'exercice	-	-	-	-	-	-	-	-

L'affectation du surplus accumulé est sujet à l'approbation du conseil d'administration de l'AMT.

L'AMT entreprendra des démarches afin d'obtenir l'autorisation du MTQ pour transférer le solde résiduel du surplus accumulé au Fonds d'immobilisations.

Sources gouvernementales 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.

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 2012, passent à 58,4 M\$ en 2013, soit une hausse de 2,9 % par rapport à la prévision 2012.

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec une taxe de 0,030 \$. En 2013, le budget prévoit un montant de 94,8 M\$, soit une diminution de 0,7 % par rapport à la prévision 2012. Cette diminution reflète la tendance constatée au cours des derniers mois.

TABLEAU 3 – Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
Droit sur l'immatriculation	58 420	38,1%	56 800	57 975	1 620	2,9%	445	0,8%
Taxe sur l'essence	94 760	61,9%	95 432	97 359	(672)	-0,7%	(2 599)	-2,7%
Sous-total	153 180	100,0%	152 232	155 334	948	0,6%	(2 154)	-1,4%
Frais de gestion SAAQ*	(1 168)	-0,8%	(1 136)	(1 159)	(32)	2,9%	(10)	0,9%
TOTAL	152 012	99,2%	151 096	154 175	916	0,6%	(2 163)	-1,4%

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

Utilisation prévue

Pour le financement direct de ses activités d'exploitation, l'AMT utilise environ 20,5 % des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes, soit :

- 12,9 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des six lignes du réseau de trains de banlieue ;
- 6,9 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des équipements et des express métropolitains ;
- 1,0 % pour la coordination métropolitaine et autres.

Le solde des sources dédiées en provenance des automobilistes, soit 79,5 % de celles-ci, est utilisé pour la coordination et le financement métropolitain.

- 26,1 % pour le réseau de métro ;
- 21,2 % pour les services d'autobus à vocation métropolitaine ;
- 31,2 % en soutien direct aux organismes de transport (voir p. 22) ;
- 1,0 % pour l'information, la promotion et la vente de titres.

L'AMT versera donc 152,0 M\$ en 2013 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 – 2013



■ Subvention à l'exploitation pour le réseau de métro STM	39 712	26,12%
■ Subvention à l'exploitation pour les différents réseaux d'autobus		
■ Aide métropolitaine réseaux d'autobus et dépenses afférentes	10 978	7,22%
■ Aide aux tarifs réduit et étudiant	11 265	7,41%
■ Aide à l'intégration tarifaire	8 242	5,42%
■ Aide au transport adapté	1 727	1,14%
■ Réseau de trains de banlieue	19 585	12,88%
■ Aide aux organismes de transport et dépenses afférentes	47 380	31,17%
■ Équipements métropolitains et express métropolitains	10 454	6,88%
■ Coordination métropolitaine et autres	2 669	1,76%

TABLEAU 4 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES NETTES								
Droit sur l'immatriculation	58 420	38,4%	56 800	57 975	1 620	2,9%	445	0,8%
Taxe sur l'essence	94 760	62,3%	95 432	97 359	(672)	-0,7%	(2 599)	-2,7%
Frais de gestion SAAQ	(1 168)	-0,8%	(1 136)	(1 159)	(32)	2,9%	(10)	0,9%
Sous-total	152 012	100,0%	151 096	154 175	916	0,6%	(2 163)	-1,4%
SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT								
Aide métropolitaine au réseau de métro STM	39 712	25,7%	40 649	40 533	(937)	-2,3%	(821)	-2,0%
Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes	10 978	7,1%	11 372	11 292	(394)	-3,5%	(314)	-2,8%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	11 265	7,3%	10 205	10 576	1 060	10,4%	689	6,5%
Aide à l'intégration tarifaire	8 242	5,3%	7 971	7 796	271	3,4%	446	5,7%
Aide au transport adapté	1 727	1,1%	1 680	1 680	47	2,8%	47	2,8%
Aide aux organismes de transport et dépenses afférentes	47 380	30,6%	47 716	48 680	(336)	-0,7%	(1 300)	-2,7%
Aide spéciale découlant du surplus affecté	2 800	1,8%	-	-	2 800	-	2 800	-
Sous-total	122 104	78,9%	119 593	120 557	2 511	2,1%	1 547	1,3%
AUTRES								
Déficit trains de banlieue	19 585	12,7%	16 282	15 104	3 303	20,3%	4 481	29,7%
Déficit équipements métropolitains	10 163	6,6%	11 578	11 578	(1 415)	-12,2%	(1 415)	-12,2%
Déficit autobus express métropolitains	291	0,2%	523	414	(232)	-44,4%	(123)	-29,7%
Coordination métropolitaine et autres	1 669	1,1%	3 120	6 022	(1 451)	-46,5%	(4 353)	-72,3%
Réserve pour éventualités	1 000	0,6%	-	500	1 000	-	500	100,0%
Sous-total	32 708	21,1%	31 503	33 618	1 204	3,8%	(909)	-2,7%
TOTAL	154 812	100,0%	151 096	154 175	3 715	2,5%	638	0,4%

Une aide ponctuelle de 2,8 M\$ est accordée afin d'amortir l'effet de l'allocation complète des dépenses de fonctionnement aux activités de services de l'AMT. Cette aide est financée par une affectation du surplus accumulé.

COORDINATION ET FINANCEMENT MÉTROPOLITAINS

- Système tarifaire métropolitain
- Subventions aux organismes de transport
- Information et promotion

Système tarifaire métropolitain

L'année 2013 marque, 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 pour le bénéfice de l'utilisateur.

Cette initiative représente un premier chantier important découlant du Plan stratégique de l'AMT récemment adopté, qui balise les actions menant à la vision 2020 des transports collectifs de la région métropolitaine.

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 97 municipalités.

Indexation des tarifs TRAM

En 2013, les tarifs des titres de transport mensuels TRAM font l'objet d'une indexation moyenne de 3,0 % pour refléter l'inflation.

TABLEAU 5 – Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2013 et comparaison avec les tarifs 2012

ZONE	TITRE	HAUSSE MOYENNE	ORD. 2013	ORD. 2012	ÉTUD. 2013	ÉTUD. 2012	RÉD. 2013	RÉD. 2012
TITRES MENSUELS MÉTROPOLITAINS (TRAM)								
1	TRAM 1	3,0%	87,00 \$	84,50 \$	69,50 \$	67,50 \$	52,00 \$	50,50 \$
2	TRAM 2	3,0%	102,00 \$	99,00 \$	81,50 \$	79,00 \$	61,00 \$	59,50 \$
3	TRAM 3	3,0%	121,00 \$	117,00 \$	97,00 \$	93,50 \$	72,50 \$	70,00 \$
4	TRAM 4	3,0%	131,00 \$	127,00 \$	105,00 \$	102,00 \$	78,50 \$	76,00 \$
5	TRAM 5	3,0%	151,00 \$	147,00 \$	121,00 \$	118,00 \$	90,50 \$	88,00 \$
6	TRAM 6	3,0%	182,00 \$	177,00 \$	146,00 \$	142,00 \$	109,00 \$	106,00 \$
7	TRAM 7	3,0%	209,00 \$	203,00 \$	167,00 \$	162,00 \$	125,00 \$	122,00 \$
8	TRAM 8	3,0%	239,00 \$	232,00 \$	191,00 \$	186,00 \$	143,00 \$	139,00 \$

Zones tarifaires métropolitaines

Implantées 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).

Aucun changement aux zones tarifaires n'est proposé pour 2013.

Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM

Les conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant sont maintenues en 2013. Ces conditions prévoient un rabais tarifaire de 40,0 % 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 20,0 % est aussi offert aux étudiants de 18 à 25 ans.

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%

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.

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 3,0 %.

TABLEAU 7 – Tarifs des titres mensuels TRAIN pour 2013 et comparaison avec les tarifs 2012

ZONE	TITRE	HAUSSE MOYENNE	ORD. 2013	ORD. 2012	ÉTUD. 2013	ÉTUD. 2012	RÉD. 2013	RÉD. 2012
TITRES MENSUELS TRAIN								
1	TRAIN 1	3,0%	74,00 \$	73,00 \$	59,00 \$	58,50 \$	44,50 \$	44,00 \$
2	TRAIN 2	3,0%	86,50 \$	84,00 \$	69,00 \$	67,00 \$	52,00 \$	50,50 \$
3	TRAIN 3	3,0%	103,00 \$	99,00 \$	82,50 \$	79,00 \$	62,00 \$	59,50 \$
4	TRAIN 4	3,0%	117,00 \$	117,00 \$	93,50 \$	93,50 \$	70,00 \$	70,00 \$
5	TRAIN 5	3,0%	128,00 \$	125,00 \$	102,00 \$	100,00 \$	77,00 \$	75,00 \$
6	TRAIN 6	3,0%	155,00 \$	150,00 \$	124,00 \$	120,00 \$	93,00 \$	90,00 \$
7	TRAIN 7	3,0%	178,00 \$	173,00 \$	142,00 \$	138,00 \$	107,00 \$	104,00 \$

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.

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 2013. Cette mesure vise à favoriser l'adoption par les familles de modes de transport durable.

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).

Recettes métropolitaines des titres TRAM

Prévisions 2012-2013

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 huit premiers mois de 2012, les ventes de titres TRAM se sont accrues de 3,4 % par rapport à la même période en 2011. La prévision 2012 est ajustée à 144,5 M\$, en considérant les ventes réelles des premiers mois de l'année 2012. De ce montant, 108,2 M\$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 34,7 M\$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,6 M\$ aux recettes des autobus express métropolitains.

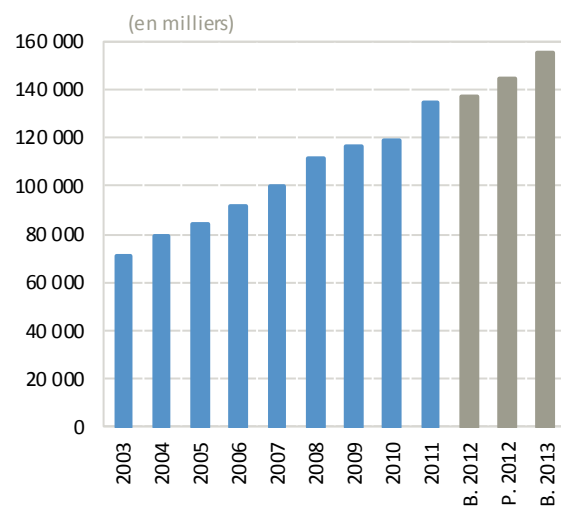
Pour 2013, les recettes métropolitaines totales sont évaluées à 155,8 M\$. De ce montant, 116,7 M\$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 37,3 M\$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,8 M\$ aux recettes des autobus express métropolitains.

TABLEAU 8 – Évolution des recettes métropolitaines – 2003-2013

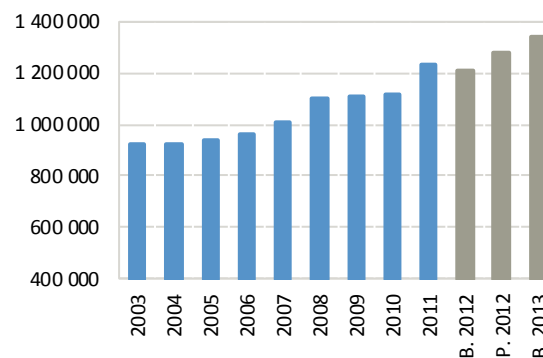
TITRES MENSUELS TRAM	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	B. 2012	P. 2012	B. 2013
Ventes	920 969	923 509	936 278	959 480	1 005 561	1 097 553	1 105 058	1 116 429	1 234 969	1 210 187	1 277 586	1 341 465
Recettes (en milliers \$)	71 074	79 081	84 302	91 372	99 846	112 001	116 284	119 301	134 511	137 688	144 458	155 762

FIGURE 2 – Évolution des recettes métropolitaines – 2003-2013

RECETTES MÉTROPOLITAINES



VENTES DE TITRES MENSUELS



Méthode de partage des recettes métropolitaines

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

- Un premier montant, indexé en 2013 à 22,00 \$ par titre vendu, est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau (passagers) pour chaque zone tarifaire ;
- Le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau (passagers-km).

Le montant à répartir correspond aux recettes tarifaires métropolitaines, desquelles sont déduits les frais de commission accordés aux agences pour la vente de titres (1,0 % pour les titres des zones 1, 2 et 3, le taux réel de commission payée sans excéder 3,0 % pour les titres des zones 4 à 8), aux billetteries métropolitaines et aux abonnements ainsi que les frais de sondage, d'impression, de distribution des titres et les frais du système OPUS.

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 livre le service 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 ;
- un plafond est aussi fixé par organisme de transport et par zone tarifaire afin d'éviter qu'un organisme perçoive une part de recette tarifaire métropolitaine qui soit supérieure au montant qui aurait été reçu de titres locaux équivalents.

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 2013, 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 – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
RECETTES MÉTROPOLITAINES AOT								
STM	62 076	39,9%	57 651	54 486	4 425	7,7%	7 590	13,9%
RTL	23 624	15,2%	21 784	22 207	1 840	8,4%	1 417	6,4%
STL	11 675	7,5%	10 767	10 665	908	8,4%	1 010	9,5%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	1 206	0,8%	1 122	1 164	84	7,5%	42	3,6%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	2 430	1,6%	2 254	2 423	176	7,8%	7	0,3%
CIT du Sud-Ouest	2 170	1,4%	2 023	2 255	147	7,3%	(85)	-3,8%
CIT Haut-Saint-Laurent	267	0,2%	248	297	19	7,7%	(30)	-10,1%
CIT La Presqu'île	672	0,4%	618	590	54	8,7%	82	13,9%
CIT Laurentides	2 434	1,6%	2 279	2 268	155	6,8%	166	7,3%
CIT Le Richelain	1 242	0,8%	1 140	1 221	102	8,9%	21	1,7%
CIT Roussillon	989	0,6%	922	913	67	7,3%	76	8,3%
CIT Sorel-Varennes	2 174	1,4%	2 009	2 158	165	8,2%	16	0,7%
CRT de Lanaudière	4 701	3,0%	4 380	4 562	321	7,3%	139	3,0%
Ville de Sainte-Julie	1 049	0,7%	973	906	76	7,8%	143	15,8%
Sous-total	116 709	74,9%	108 170	106 115	8 539	7,9%	10 594	10,0%
RECETTES MÉTROPOLITAINES AMT								
Trains de banlieue	37 304	23,9%	34 676	29 968	2 628	7,6%	7 336	24,5%
Autobus express métropolitains	1 749	1,1%	1 612	1 605	137	8,5%	144	9,0%
Sous-total	39 053	25,1%	36 288	31 573	2 765	7,6%	7 480	23,7%
TOTAL	155 762	100,0%	144 458	137 688	11 305	7,8%	18 075	13,1%

TABLEAU 10 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2003-2013

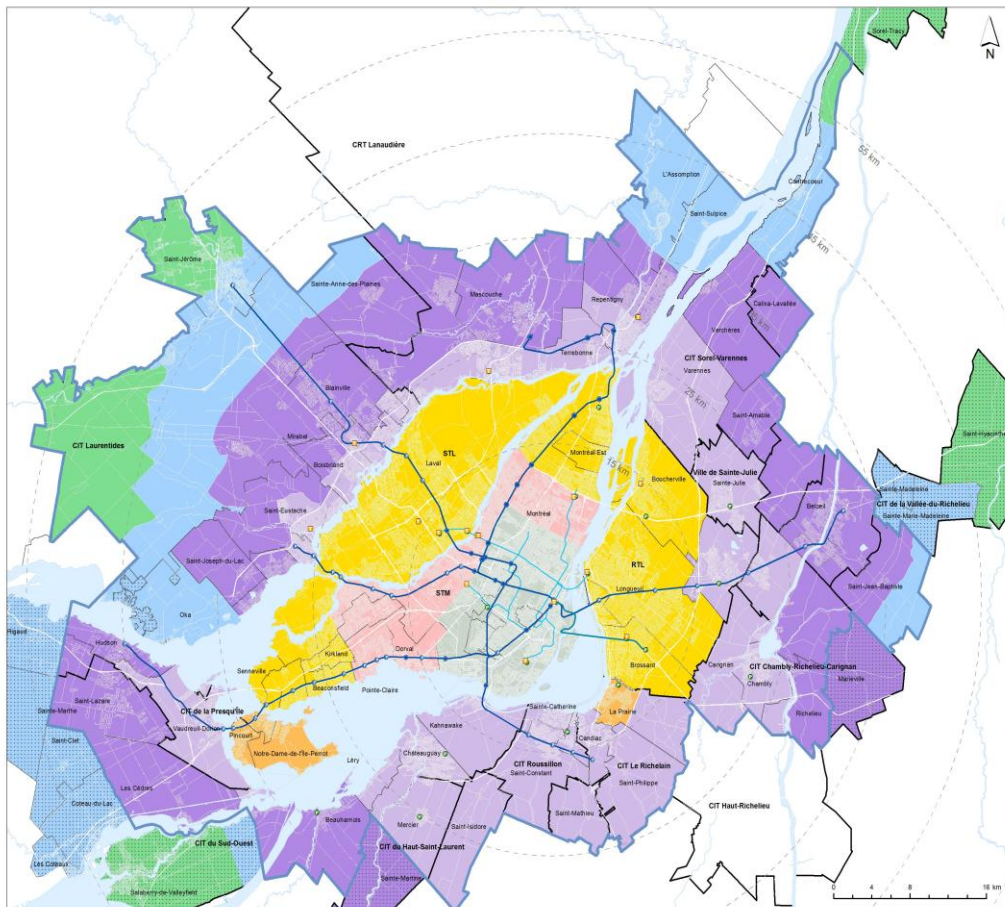
(en milliers \$)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	B. 2012	P. 2012	B. 2013
RECETTES MÉTROPOLITAINES PAR AOT												
STM	23 069	24 538	25 858	27 854	33 530	39 982	42 502	43 964	49 587	54 486	57 651	62 076
RTL	12 524	13 901	14 406	15 151	15 844	16 987	17 556	17 801	20 074	22 207	21 784	23 624
STL	7 130	7 429	8 214	9 222	9 339	9 999	9 919	10 516	10 840	10 665	10 767	11 675
CIT/CRT/Municipalité	8 284	8 624	9 941	11 510	12 982	14 998	15 476	15 323	17 398	18 757	17 968	19 334
AMT	20 067	24 589	25 883	27 635	28 151	30 035	30 831	31 698	36 612	31 573	36 288	39 053
TOTAL	71 074	79 081	84 302	91 372	99 846	112 001	116 284	119 301	134 511	137 688	144 458	155 762

Grille tarifaire 2013 des titres de transport TRAM et TRAIN

TITRES ET TARIFS (\$)	TITRES TRAM			TITRES TRAIN		
	ORDINAIRE	ÉTUDIANT	RÉDUIT	ORDINAIRE	ÉTUDIANT	RÉDUIT
Zone 1						
Forfait annuel	957,00	764,50	572,00	814,00	649,00	489,50
Forfait mensuel	87,00	69,50	52,00	74,00	59,00	44,50
Carnet de 6 billets	17,50	-	10,50	15,00	-	9,00
Billet à l'unité	4,25	-	2,50	3,75	-	2,25
Zone 2						
Forfait annuel	1 122,00	896,50	671,00	951,50	759,00	572,00
Forfait mensuel	102,00	81,50	61,00	86,50	69,00	52,00
Carnet de 6 billets	20,50	-	12,50	17,50	-	10,50
Billet à l'unité	5,00	-	3,00	4,25	-	2,50
Zone 3						
Forfait annuel	1 331,00	1 067,00	797,50	1 133,00	907,50	682,00
Forfait mensuel	121,00	97,00	72,50	103,00	82,50	62,00
Carnet de 6 billets	24,00	-	14,50	20,50	-	12,50
Billet à l'unité	6,00	-	3,50	5,25	-	3,25
Zone 4						
Forfait annuel	1 441,00	1 155,00	863,50	1 287,00	1 028,50	770,00
Forfait mensuel	131,00	105,00	78,50	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	1 661,00	1 331,00	995,50	1 408,00	1 122,00	847,00
Forfait mensuel	151,00	121,00	90,50	128,00	102,00	77,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	28,00	-	17,00
Billet à l'unité	-	-	-	7,00	-	4,25
Zone 6						
Forfait annuel	2 002,00	1 606,00	1 199,00	1 705,00	1 364,00	1 023,00
Forfait mensuel	182,00	146,00	109,00	155,00	124,00	93,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	33,50	-	20,00
Billet à l'unité	-	-	-	8,50	-	5,00
Zone 7						
Forfait annuel	2 299,00	1 837,00	1 375,00	1 958,00	1 562,00	1 177,00
Forfait mensuel	209,00	167,00	125,00	178,00	142,00	107,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	39,00	-	23,50
Billet à l'unité	-	-	-	9,75	-	5,75
Zone 8						
Forfait annuel	2 629,00	2 101,00	1 573,00	-	-	-
Forfait mensuel	239,00	191,00	143,00	-	-	-
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 2013

	Titre exigé	Tarif ordinaire	Tarif étudiant ¹	Tarif réduit ¹
Zone 1	TRAM 1	87,00\$	69,50\$	52,00\$
Zone 2	TRAM 2	102,00\$	81,50\$	61,00\$
Zone 3	TRAM 3	121,00\$	97,00\$	72,50\$
Zone 4	TRAM 4	131,00\$	105,00\$	78,50\$
Zone 5	TRAM 5	151,00\$	121,00\$	90,50\$
Zone 6	TRAM 6	182,00\$	146,00\$	109,00\$
Zone 7	TRAM 7	209,00\$	167,00\$	125,00\$
Zone 8	TRAM 8	239,00\$	191,00\$	143,00\$

¹ Étudiant de 18 à 25 ans
65 ans ou plus, étudiant 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

Octobre 2012

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 au réseau de métro. Elle consacre ainsi, depuis 1996, près de 66,0 % 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, elle atteint 89,0 M\$ pour 2013.

Bien que le plafond de 69,8 M\$ fixé pour ces aides soit maintenu en 2013, une nouvelle aide financière aux organismes de transport est attribuée par l'AMT depuis mai 2010. Cette aide est financée par une majoration de 1,5 ¢ de la taxe sur l'essence. Elle représente 46,4 M\$ en 2013. Les dépenses afférentes proviennent de ressources internes et externes pour réviser les processus d'affaires relatifs au nouveau cadre financier, en parallèle au cadre financier actuel, et assurer un suivi adéquat sur le cadre financier de transition.

De plus, l'AMT verse une aide financière aux services de transport adapté. Cette aide représente 1,7 M\$ en 2013.

Enfin, afin d'amortir l'impact de l'introduction du principe d'allocation complète des frais de fonctionnement aux activités, l'AMT introduit une aide ponctuelle de 2,8 M\$.

TABLEAU 11 – Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant)

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
AIDE MÉTRO								
STM	39 712	-	40 649	40 533	(937)	-2,3%	(821)	-2,0%
Sous-total	39 712	100%	40 649	40 533	(937)	-2,3%	(821)	-2,0%
AUTRES AIDES AUX AOT								
STM	11 568	38,5%	11 374	12 129	194	1,7%	(561)	-4,6%
RTL	4 948	16,4%	4 839	4 843	109	2,3%	105	2,2%
STL	5 285	17,6%	5 039	4 718	246	4,9%	567	12,0%
AMT – Autobus express métropolitains	624	2,1%	625	590	(1)	-0,2%	34	5,8%
AMT – Trains de banlieue	2 918	9,7%	2 644	2 489	274	10,4%	429	17,2%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	340	1,1%	337	368	3	0,9%	(28)	-7,6%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	451	1,5%	439	400	12	2,7%	51	12,8%
CIT du Sud-Ouest	533	1,8%	532	537	1	0,2%	(4)	-0,7%
CIT Haut-Saint-Laurent	83	0,3%	83	75	-	-	8	10,7%
CIT La Presqu'île	284	0,9%	274	272	10	3,6%	12	4,5%
CIT Laurentides	1 102	3,7%	1 049	897	53	5,1%	205	22,9%
CIT Le Richelain	367	1,2%	367	385	-	-	(18)	-4,7%
CIT Roussillon	260	0,9%	259	260	1	0,4%	-	-
CIT Sorel-Varennes	215	0,7%	205	236	10	4,9%	(21)	-8,9%
CRT de Lanaudière	892	3,0%	872	851	20	2,3%	41	4,8%
Ville de Sainte-Julie	214	0,7%	210	214	4	1,9%	-	-
Sous-total	30 084	100,0%	29 148	29 264	936	3,2%	820	2,8%
Aide aux organismes de transport	46 380	-	46 716	47 680	(336)	-0,7%	(1 300)	-2,7%
Aide spéciale provenant du surplus affecté	2 800	-	-	-	2 800	-	2 800	-
TOTAL	118 976	-	116 513	117 477	2 463	2,1%	1 499	1,3%
Dépenses afférentes	1 400	-	1 400	1 400	-	-	-	-
TOTAL SUBVENTIONS	120 376	-	117 913	118 877	-	-	-	-

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 12 – Répartition de l'aide au métro – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013	PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012	B. 2013 - B. 2012
AIDE MÉTRO					
STM	39 712	40 649	40 533	(937) -2,3%	(821) -2,0%
TOTAL	39 712	40 649	40 533	(937) -2,3%	(821) -2,0%

TABLEAU 13 – Répartition de l'aide aux autobus – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013	PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012	B. 2013 - B. 2012
AIDE AUTOBUS					
STM	4 527	4 702	4 781	(175) -3,7%	(254) -5,3%
RTL	2 502	2 599	2 527	(97) -3,7%	(25) -1,0%
STL	555	576	580	(21) -3,6%	(25) -4,3%
AMT – Autobus express métropolitain	450	467	434	(17) -3,6%	16 3,7%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	214	223	232	(9) -4,0%	(18) -7,8%
CIT de la Vallée du Richelieu	126	131	132	(5) -3,8%	(6) -4,5%
CIT du Sud-Ouest	369	383	361	(14) -3,7%	8 2,2%
CIT Haut-Saint-Laurent	58	61	52	(3) -4,9%	6 11,5%
CIT Laurentides	10	11	10	(1) -9,1%	-
CIT Le Richelain	258	268	273	(10) -3,7%	(15) -5,5%
CIT Roussillon	158	164	167	(6) -3,7%	(9) -5,4%
CIT Sorel-Varennes	82	85	92	(3) -3,5%	(10) -10,9%
CRT de Lanaudière	458	476	448	(18) -3,8%	10 2,2%
Ville de Sainte-Julie	118	123	125	(5) -4,1%	(7) -5,6%
TOTAL	9 885	10 269	10 214	(384) -3,7%	(329) -3,2%

TABLEAU 14 – Répartition de l'aide au rabattement – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013	PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012	B. 2013 - B. 2012
AIDE AUTOBUS RABATTEMENT AUX TRAINS					
STM	264	272	256	(8) -2,9%	8 3,1%
RTL	27	27	27	-	-
STL	67	67	73	-	(6) -8,2%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	82	82	85	-	(3) -3,5%
CIT La Presqu'île	74	78	82	(4) -5,1%	(8) -9,8%
CIT Laurentides	156	154	137	2 1,3%	19 13,9%
CIT Le Richelain	1	1	3	-	(2) -66,7%
CIT Roussillon	22	22	15	-	7 46,7%
TOTAL	693	703	678	(10) -1,4%	15 2,2%

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 (40,0 %) et étudiant (20,0 %) 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 15 – Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
STM	3 851	34,2%	3 488	3 732	363	10,4%	119	3,2%
RTL	1 948	17,3%	1 763	1 848	185	10,5%	100	5,4%
STL	895	7,9%	810	825	85	10,5%	70	8,5%
AMT – Autobus express métropolitain	156	1,4%	141	144	15	10,6%	12	8,3%
AMT – Trains de banlieue	2 918	25,9%	2 644	2 489	274	10,4%	429	17,2%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	126	1,1%	114	135	12	10,5%	(9)	-6,7%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	172	1,5%	156	183	16	10,3%	(11)	-6,0%
CIT du Sud-Ouest	164	1,5%	149	176	15	10,1%	(12)	-6,8%
CIT Haut-Saint-Laurent	16	0,1%	15	22	1	6,7%	(6)	-27,3%
CIT La Presqu'île	54	0,5%	49	50	5	10,2%	4	8,0%
CIT Laurentides	176	1,6%	160	169	16	10,0%	7	4,1%
CIT Le Richelain	108	1,0%	98	112	10	10,2%	(4)	-3,6%
CIT Roussillon	80	0,7%	73	78	7	9,6%	2	2,6%
CIT Sorel-Varennes	133	1,2%	120	144	13	10,8%	(11)	-7,6%
CRT de Lanaudière	372	3,3%	338	380	34	10,1%	(8)	-2,1%
Ville de Sainte-Julie	96	0,9%	87	89	9	10,3%	7	7,9%
TOTAL	11 265	100,0%	10 205	10 576	1 060	10,4%	689	6,5%

TABLEAU 16 – Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
STM	2 927	35,5%	2 912	3 358	15	0,5%	(431)	-12,8%
RTL	471	5,7%	450	440	21	4,7%	31	6,9%
STL	3 768	45,7%	3 586	3 241	182	5,1%	527	16,3%
AMT – Express métropolitains	18	0,2%	17	12	1	5,9%	6	55,6%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	71	0,9%	70	-	1	1,4%	71	-
CIT La Presqu'île	156	1,9%	147	140	9	6,1%	16	11,6%
CIT Laurentides	760	9,2%	724	581	36	5,0%	179	30,8%
CIT Haut-Saint-Laurent	9	0,1%	7	1	2	28,6%	8	800,0%
CRT de Lanaudière	62	0,8%	58	23	4	6,9%	39	166,4%
TOTAL	8 242	100,0%	7 971	7 796	271	3,4%	446	5,7%

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 (20,0 % pour le tarif étudiant, 40,0 % 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 17 – Tarifs locaux de référence – 2012-2013

ZONE	ORD. 2013	ORD. 2012	ÉTUD. 2013	ÉTUD. 2012	RÉD. 2013	RÉD. 2012
1	75,00 \$	73,00 \$	60,00 \$	58,50 \$	45,00 \$	44,00 \$
2	80,50 \$	78,00 \$	64,50 \$	62,50 \$	48,50 \$	47,00 \$
3	84,00 \$	81,50 \$	67,00 \$	65,00 \$	50,50 \$	49,00 \$
4	96,50 \$	93,50 \$	77,00 \$	75,00 \$	58,00 \$	56,00 \$
5	109,00 \$	105,50 \$	87,00 \$	84,00 \$	65,50 \$	63,00 \$
6	137,00 \$	133,00 \$	110,00 \$	106,00 \$	82,00 \$	80,00 \$
7	172,00 \$	167,00 \$	138,00 \$	134,00 \$	103,00 \$	100,00 \$
8	206,00 \$	200,00 \$	165,00 \$	160,00 \$	124,00 \$	120,00 \$

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 2013, la contribution globale de l'AMT pour le transport adapté est augmentée par rapport à celle de 2012 et totalise 1,7 M\$.

En 2013, aux fins de cohérence avec les autres aides financières versées par l'AMT et d'équité entre les STA impliqués, la règle de plafonnement est révisée et un plafonnement uniforme est appliqué.

TABLEAU 18 – Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
STM	243	14,1%	217	217	26	12,0%	26	12,0%
STL	521	30,2%	532	532	(11)	-2,1%	(11)	-2,1%
RTL	529	30,6%	487	487	42	8,6%	42	8,6%
CIT Laurentides	23	1,3%	19	19	4	21,1%	4	21,1%
MRC de L'Assomption	92	5,3%	75	75	17	22,7%	17	22,7%
MRC de Marguerite-D'Youville	76	4,4%	110	110	(34)	-30,9%	(34)	-30,9%
MRC Les Moulins	30	1,7%	31	31	(1)	-3,2%	(1)	-3,2%
RITA de la Vallée-du-Richelieu	11	0,6%	12	15	(1)	-8,3%	(4)	-26,7%
Ville de Candiac	123	7,1%	79	79	44	55,7%	44	55,7%
Ville de Chambly	34	2,0%	45	40	(11)	-24,4%	(6)	-15,0%
Ville de Châteauguay	12	0,7%	9	9	3	33,3%	3	33,3%
Ville de Vaudreuil-Dorion	17	1,0%	16	16	1	6,3%	1	6,3%
Autres	16	0,9%	48	50	(32)	-66,7%	(34)	-67,7%
TOTAL	1 727	100,0%	1 680	1 680	47	2,8%	47	2,8%

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 47,4 M\$ (incluant les 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.

L'AMT a aussi soumis, pour approbation, un état définitif de la distribution 2010 du produit de la majoration de la taxe sur l'essence. Pour 2012 et 2013, l'AMT est en attente d'un nouveau décret gouvernemental.

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, 2012 et 2013.

Par ailleurs, une aide ponctuelle de 2,8 M\$ est introduite pour l'année 2013 afin d'amortir l'impact de l'allocation complète des frais de fonctionnement aux activités.

TABLEAU 19 – Répartition de l'aide ponctuelle – 2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013	
STM	1 464	52,3%
RTL	211	7,5%
STL	274	9,8%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	211	7,5%
CIT La Presqu'île	106	3,8%
CIT Laurentides	300	10,7%
CIT Le Richelain	41	1,4%
CIT Roussillon	137	4,9%
CRT de Lanaudière	24	0,9%
Autres	32	1,1%
TOTAL	2 800	100,0%

Information et promotion

Pour 2013, les activités d'information, de promotion et de vente de titres totalisent 8,7 M\$, soit un montant inférieur de 1,8 M\$ par rapport au budget 2012. Ces activités regroupent plusieurs projets, dont la réalisation de la 10^e grande enquête Origine-Destination qui vise à dresser un portrait détaillé de la mobilité de personnes de la région métropolitaine ainsi que les nombreuses initiatives visant à augmenter et fidéliser la clientèle des transports collectifs de la région.

Portrait de la mobilité des personnes

L'AMT réalisera en 2013, en étroite collaboration avec ses partenaires, la prochaine grande enquête-ménage Origine-Destination ; ces enquêtes sont réalisées environ tous les cinq ans dans la région métropolitaine de Montréal depuis 1970.

Elles ont pour objectif de rassembler une connaissance de la structure et des caractéristiques des déplacements des personnes. Elles décrivent à cette fin l'ensemble des déplacements d'une journée moyenne de semaine des personnes membres d'un échantillon de l'ordre de 4,5 % des ménages de la région métropolitaine de Montréal. Cet échantillon est constitué de près de 160 000 personnes appartenant à 60 000 ménages qui déclarent effectuer un total d'environ 400 000 déplacements lors d'une journée moyenne de semaine. Les données et résultats de ces enquêtes sont nécessaires à la réalisation des grandes études de transport réalisées dans la région métropolitaine et à la clarification des enjeux qui y sont associés.

L'AMT assume la responsabilité de ces enquêtes. Tous les contrats pour la préparation ou la réalisation de l'enquête sont octroyés par l'AMT. L'AMT maintient aussi le secrétariat à l'enquête Origine-Destination qui assure entre autres la permanence de l'accès à l'information par des tiers et coordonne les travaux de production et la diffusion des données et des résultats.

Comme la réalisation de telles enquêtes est une opération de grande envergure qui rejoint les intérêts de plusieurs acteurs en matière d'aménagement du territoire et de transport des personnes, le MTQ, le MAMROT, la STM, le RTL, la STL, l'AQTIM et la CMM sont partenaires de l'AMT pour la réalisation et le financement de ces enquêtes.

Les coûts de ce projet sont de 2 000 000 \$ et la contribution de l'AMT est de 700 000 \$.

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, du centre d'appels de l'AMT et des afficheurs dynamiques. En 2013, l'AMT va poursuivre le développement de projets liés à la diffusion d'information en temps réel et va travailler à la refonte complète de son site Internet et la mise en place d'un outil de gestion de la relation client.

Billetteries métropolitaines

L'Agence s'est appliquée à repositionner son réseau de billetteries depuis 2010 et cette restructuration s'est achevée en 2012 avec la révision des contrats de gestion de deux billetteries sur le territoire de Laval.

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. En 2013, l'AMT continuera d'axer ses efforts sur l'amélioration de la qualité du service.

Programme de fidélisation aux transports collectifs

OPUS+ : Mis en place par l'AMT en novembre 2010, OPUS+ est un programme d'abonnement à un titre de transport dont le 12^e titre consécutif est gratuit. Les abonnés reçoivent à domicile une carte OPUS chargée du titre souhaité et celui-ci est valide pour une période à durée indéterminée. Le paiement s'effectue mensuellement via un virement bancaire pré-autorisé ou par carte de crédit. Les titres TRAM et TRAIN de l'AMT sont offerts dans le cadre de l'abonnement, de même que la majorité des titres locaux des organismes de transport : STL, RTL, CIT Rousillon, CIT Le Richelain, CIT Chambly-Richelieu-Carignan, CIT Sorel-Varennes, MRC Les Moulins, CIT du Sud-Ouest, CIT Haut-Saint-Laurent, CIT Laurentides, MRC L'Assomption et Ville de Sainte-Julie.

OPUS+ étudiant : L'AMT et ses partenaires innovent avec le programme OPUS+ étudiant. Lancé en 2011, ce programme propose 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 les étudiants 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+ entreprise : OPUS+ entreprise est un programme d'abonnement aux transports collectifs destiné aux employés des entreprises participantes de la région métropolitaine de Montréal. L'abonnement offre une série d'avantages, dont un rabais mensuel de 8,33 % (équivalent du 12^e titre gratuit) sur les titres de transport TRAM et TRAIN de l'AMT ainsi que sur la majorité des titres locaux des organismes de transport. Avec ce programme, l'employeur a aussi la liberté de bonifier ce rabais.

Duo auto+bus : Ce programme fait suite à un partenariat entre l'AMT et la STL avec Communauto. Il permet de jumeler un abonnement annuel aux transports collectifs et un abonnement annuel à Communauto. L'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 : L'entente Allégo a pris fin le 31 décembre 2011. S'appuyant sur des groupes de recherche auprès d'employeurs, l'AMT continuera toutefois d'offrir les volets de ce programme qui suscitent le plus grand intérêt et qui s'inscrivent directement dans sa mission. Les trois volets suivants seront encore offerts : OPUS+ entreprise, Titres à l'essai et covoiturage.

Politique d'intermodalité vélo/transport collectif : En 2013, l'AMT va poursuivre le développement de solutions destinées à encourager l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs : mise à jour de la politique d'accès des vélos à bord des trains de banlieue et promotion de l'utilisation du vélo comme mode d'accès aux équipements métropolitains, notamment grâce au lancement de la première Vélostation AMT.

Politique d'intermodalité auto/transport collectif : La popularité des stationnements incitatifs de l'AMT amène à chercher des solutions pour optimiser les places disponibles. En 2013, l'AMT va poursuivre la promotion du programme Covoiturage AMT, permettant aux inscrits de profiter de places réservées proches des accès aux transports collectifs. Elle va aussi poursuivre sa participation à Circuit Électrique et promouvoir ainsi l'usage des voitures électriques en installant des bornes de rechargement dans plusieurs stationnements incitatifs.

Promotion des transports collectifs : L'AMT va renouveler en 2013 les campagnes de publicité destinées à encourager l'utilisation des transports collectifs par toutes les clientèles : promotion des services de transport collectif (autobus express métropolitains, trains de banlieue), promotion de la tarification métropolitaine (gratuité à bord des trains pour les enfants âgés de moins de 12 ans, titre TRAM) et sensibilisation au respect des voies réservées.

TABLEAU 20 – Information et promotion métropolitaine – 2012–2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
Information et promotion	2 922	33,6%	1 580	1 580	1 342	84,9%	1 342	84,9%
Tarification et vente de titres	5 787	66,4%	1 510	1 510	4 277	283,2%	4 277	283,2%
Frais de fonctionnement	-	-	7 449	7 449	(7 449)	-100,0%	(7 449)	-100,0%
TOTAL	8 709	100,0%	10 539	10 539	(1 830)	-17,4%	(1 830)	-17,4%

EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

- Achalandage
- Réseau de transport métropolitain par autobus
- Réseau de trains de banlieue

Achalandage AMT

Réseau de trains de banlieue

Pour l'année 2012, la prévision budgétaire d'achalandage du réseau de trains de banlieue, après les neuf premiers mois d'exercice, est évaluée à 17 514 900 passagers annuels.

Pour l'année 2013, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 3,0 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2012 ; l'achalandage est ainsi évalué à 18 044 600 passagers annuels.

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

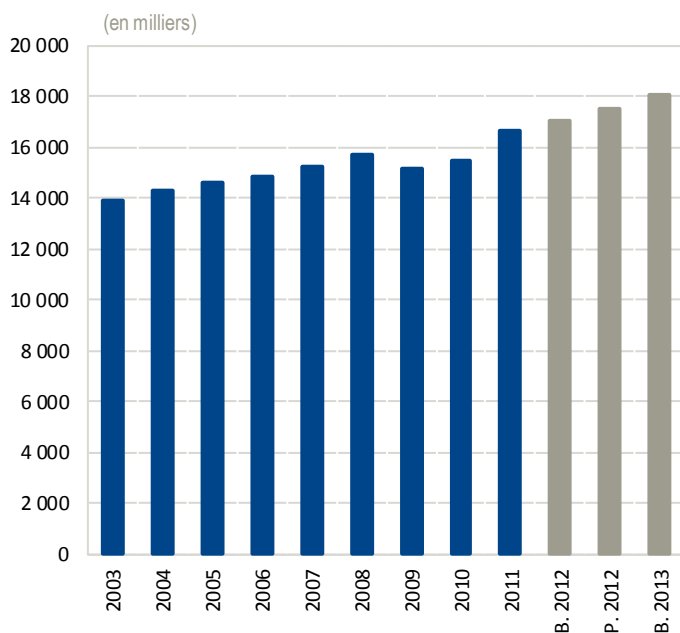
Autobus express métropolitains

Pour l'année 2012, la prévision budgétaire d'achalandage des autobus express métropolitains, après les neuf premiers mois d'exercice, est évaluée à 1 574 300 passagers annuels.

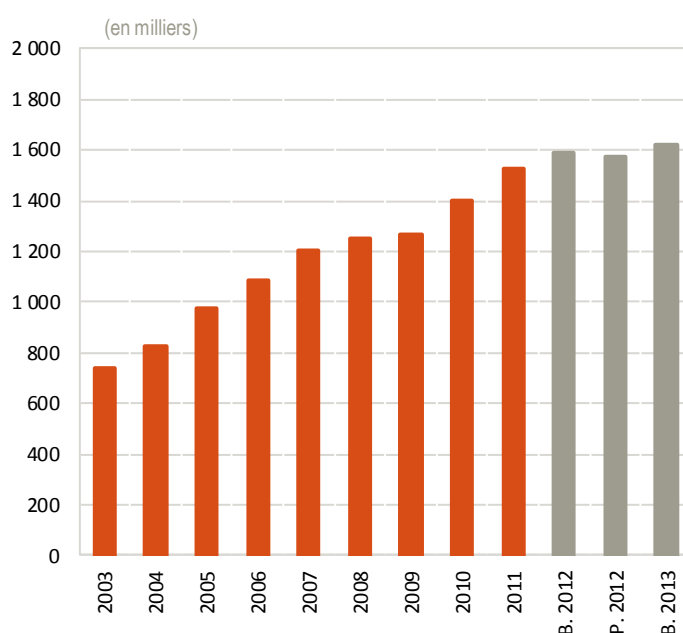
Pour l'année 2013, le budget d'exploitation est établi avec une hausse d'achalandage de 3,0 % par rapport à la prévision 2012 pour l'Express Chevrier ; son achalandage est évalué à 1 621 500 passagers annuels.

FIGURE 3 – Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2003-2013

TRAINS DE BANLIEUE



AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS



Réseau de transport métropolitain par autobus



	CARACTÉRISTIQUES	1997	2011	PRÉVISION 2012	OBJECTIF 2013
TERMINUS	Nombre de terminus	6	16	16	17
	Nombre de quais	118	225	236	236
	Achalandage annuel	40,7 M	73,0 M	73,4 M	74,1 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS	Nombre de stationnements	10	23	23	24
	Nombre de places offertes	4 600	13 958	13 953	14 314
	Achalandage annuel	0,6 M	2,9 M	2,8 M	2,8 M
	Taux d'utilisation	63%	83%	80%	83%
VOIES RÉSERVÉES	Nombre de voies réservées	9	31	31	31
	Longueur pointe du matin	41,2 km	85,2 km	85,2 km	87,3 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	73,5 km	73,5 km	75,4 km
	Achalandage annuel	16,0 M	23,9 M	24,0 M	24,2 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS	Achalandage annuel	-	1,528 M	1,574 M	1,622 M

¹ Estimation de l'achalandage annuel 2012 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage

Équipements métropolitains

Les équipements métropolitains se composeront, en 2013, de 16 terminus, de 31 voies réservées et de 23 stationnements incitatifs. Tous ces équipements sont situés sur le territoire de l'AMT et contribuent à l'amélioration du transport collectif.

Pour 2013, l'AMT a revu la présentation du document budgétaire ; les billetteries métropolitaines ne sont plus présentées avec les équipements métropolitains. Leurs coûts sont présentés à la rubrique Information et promotion.

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 60,0 % résiduels.

TABLEAU 21 – Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
REVENUS								
Facturation des coûts aux organismes de transport	6 776	100%	7 719	7 719	(943)	-12,2%	(943)	-12,2%
TOTAL	6 776	100%	7 719	7 719	(943)	-12,2%	(943)	-12,2%
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion – Terminus	11 898	70,2%	11 764	11 763	134	1,1%	135	1,1%
Coûts d'exploitation et de gestion – Voies réservées	3 045	18,0%	2 886	2 886	159	5,5%	159	5,5%
Coûts d'exploitation et de gestion – Stationnements	1 996	11,8%	1 919	1 919	77	4,0%	77	4,0%
Coûts d'exploitation et de gestion – Billetteries	-	-	2 728	2 728	(2 728)	-100,0%	(2 728)	-100,0%
TOTAL	16 939	100%	19 297	19 297	(2 358)	-12,2%	(2 358)	-12,2%
DÉFICIT D'EXPLOITATION	10 163	-	11 578	11 578	(1 415)	-12,2%	(1 415)	-12,2%

TABLEAU 22 – Dépenses – Équipements métropolitains – 2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013	
DÉPENSES		
Coûts d'exploitation et d'entretien	8 902	52,6%
Sûreté	2 602	15,4%
Frais de gestion	5 435	32,1%
TOTAL	16 939	100,0%

FIGURE 4 – Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2003-2013

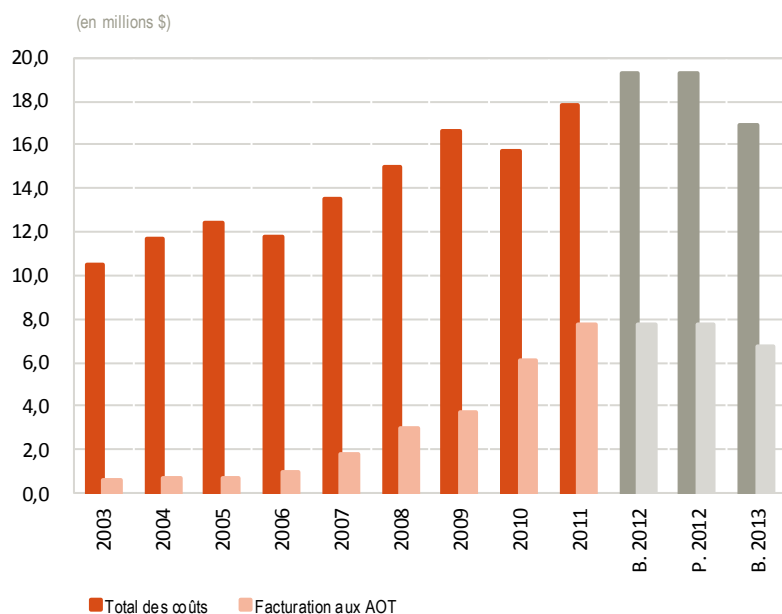


TABLEAU 23 – Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
STM	1 214	17,9%	1 558	1 558	(344)	-22,1%	(344)	-22,1%
RTL	1 882	27,8%	2 060	2 060	(178)	-8,6%	(178)	-8,6%
STL	1 387	20,5%	1 808	1 808	(421)	-23,3%	(421)	-23,3%
AMT	84	1,2%	169	169	(85)	-50,2%	(85)	-50,2%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	147	2,2%	169	169	(22)	-13,2%	(22)	-13,2%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	28	0,4%	46	46	(18)	-39,2%	(18)	-39,2%
CIT du Sud-Ouest	270	4,0%	203	203	67	32,9%	67	32,9%
CIT Haut-Richelieu	291	4,3%	386	386	(95)	-24,7%	(95)	-24,7%
CIT Haut-Saint-Laurent	25	0,4%	34	34	(9)	-25,8%	(9)	-25,8%
CIT Laurentides	524	7,7%	353	353	171	48,3%	171	48,3%
CIT Le Richelain	236	3,5%	214	214	22	10,1%	22	10,1%
CIT Roussillon	124	1,8%	126	126	(2)	-1,6%	(2)	-1,6%
CIT Sorel-Varennes	46	0,7%	68	68	(22)	-32,9%	(22)	-32,9%
CRT de Lanaudière	458	6,8%	413	413	45	10,8%	45	10,8%
Ville de Sainte-Julie	45	0,7%	66	66	(21)	-32,2%	(21)	-32,2%
Autres	16	0,2%	46	46	(30)	-64,7%	(30)	-64,7%
TOTAL	6 776	100,0%	7 719	7 719	(943)	-12,2%	(943)	-12,2%

Réseau d'autobus express métropolitains

L'AMT exploite un service d'autobus express métropolitains : l'Express Chevrier. Les coûts de ce service prévus pour 2013 totalisent 5,5 M\$, comparativement à 5,8 M\$ pour la prévision 2012. Les recettes des usagers prévues en 2013 sont de 3,9 M\$. Le ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains se situe à 71,8 % au budget de 2013, par rapport à 65,8 % au budget de 2012.

En 2013, le déficit d'exploitation inscrit au budget, assumé à 50 % par l'AMT, s'élève à 0,3 M\$. Les municipalités assument l'autre moitié du déficit d'exploitation.

TABLEAU 24 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
REVENUS								
Revenus usagers	3 925	75,9%	3 683	3 833	242	6,6%	92	2,4%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	156	3,0%	144	144	12	8,0%	12	8,0%
Aide à l'intégration tarifaire	17	0,3%	12	12	5	43,2%	5	47,0%
PAGASTC – MTQ	288	5,6%	511	511	(222)	-43,6%	(222)	-43,6%
Contributions municipales	338	6,5%	523	482	(185)	-35,4%	(144)	-29,9%
Aide métropolitaine	450	8,7%	434	434	16	3,7%	16	3,7%
TOTAL	5 174	100,0%	5 307	5 416	(133)	-2,5%	(242)	-4,5%
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	5 465	100,0%	5 830	5 830	(365)	-6,3%	(365)	-6,3%
TOTAL	5 465	100,0%	5 830	5 830	(365)	-6,3%	(365)	-6,3%
DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT	291	-	523	414	(232)	-44,4%	(123)	-29,7%
Achalandage (milliers)	1 622	-	1 574	1 588	47	3,0%	34	2,1%
Ratio d'autofinancement (%)	71,8	-	63,2	65,8	9	13,7%	6	9,2%

TABLEAU 25 – Dépenses – Autobus express métropolitains – 2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013	
DÉPENSES		
Coûts d'exploitation et d'entretien	4 706	86,1%
Frais de gestion	759	13,9%
TOTAL	5 465	100,0%

TABLEAU 26 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2003-2013

(en milliers \$)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	B. 2012	P. 2012	B. 2013
REVENUS												
Recettes usagers	1 072	1 308	1 443	1 681	2 295	2 373	2 595	2 579	3 153	3 833	3 683	3 925
Aide aux tarifs réduit et étudiant	38	45	43	56	58	49	76	79	108	144	144	156
Aide métropolitaine	277	299	360	414	-	354	478	458	463	434	434	450
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	64	87	8	59	11	21	12	12	12	17
Contributions municipales	167	170	180	432	374	29	706	453	137	482	523	338
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	45	-	-	-	-	-
PAGASTC – MTQ	-	-	-	-	-	40	210	115	288	511	511	288
TOTAL	1 554	1 822	2 090	2 670	2 735	2 904	4 121	3 705	4 161	5 416	5 307	5 174
DÉPENSES												
Dépenses	2 205	2 420	2 749	3 013	3 449	3 556	4 412	4 571	4 635	5 830	5 830	5 465
TOTAL	2 205	2 420	2 749	3 013	3 449	3 556	4 412	4 571	4 635	5 830	5 830	5 465
INDICATEURS												
Achalandage (milliers)	765	891	973	1 149	1 269	1 269	1 268	1 405	1 528	1 588	1 574	1 622
Ratio d'autofinancement (%)	48,6	54,0	52,5	55,8	66,5	66,7	58,8	56,4	68,0	65,8	63,2	71,8

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 50,0 % du déficit d'exploitation, lequel est réparti entre ces dernières selon le lieu de résidence des usagers.

Revenus

En 2013, les recettes prévues en provenance des usagers sont évaluées à 3,9 M\$, soit une hausse de 6,6 % par rapport à la prévision 2012.

Dépenses

Pour 2012 et 2013, les dépenses prévues sont respectivement de 5,8 M\$ et 5,5 M\$, soit une diminution en 2013 de 0,4 M\$ par rapport à la prévision 2012. La diminution provient d'un changement dans les règles d'allocation de coûts.

Contributions municipales

Depuis 2005, les municipalités dont le pourcentage d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1,0 % de l'achalandage contribuent à hauteur de 50,0 % du déficit d'exploitation. Les contributions municipales prévues sont de 0,3 M\$ en 2013.

Le ratio d'autofinancement est de 71,8 % en 2013.

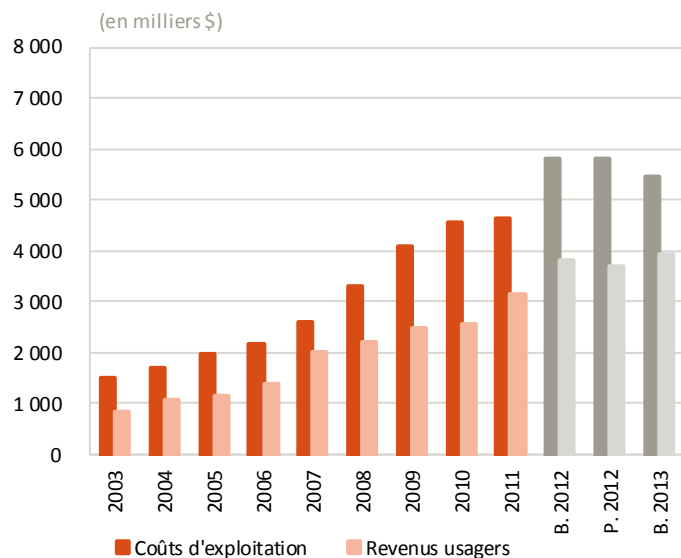
TABLEAU 27 – Contributions municipales – Autobus express métropolitains – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
EXPRESS CHEVRIER								
RTL	206	60,9%	318	281	(113)	-35,5%	(75)	-26,8%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	43	12,7%	66	68	(23)	-34,8%	(25)	-36,6%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	3	0,9%	5	6	(2)	-40,0%	(3)	-50,0%
CIT Le Richelain	36	10,7%	55	53	(19)	(0,3)	(17)	-32,1%
CIT Roussillon	4	1,2%	7	6	(3)	(0,4)	(2)	-33,3%
Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu	46	13,6%	72	68	(26)	-36,1%	(22)	-31,9%
TOTAL	338	100,0%	523	482	(186)	-35,6%	(144)	-29,8%

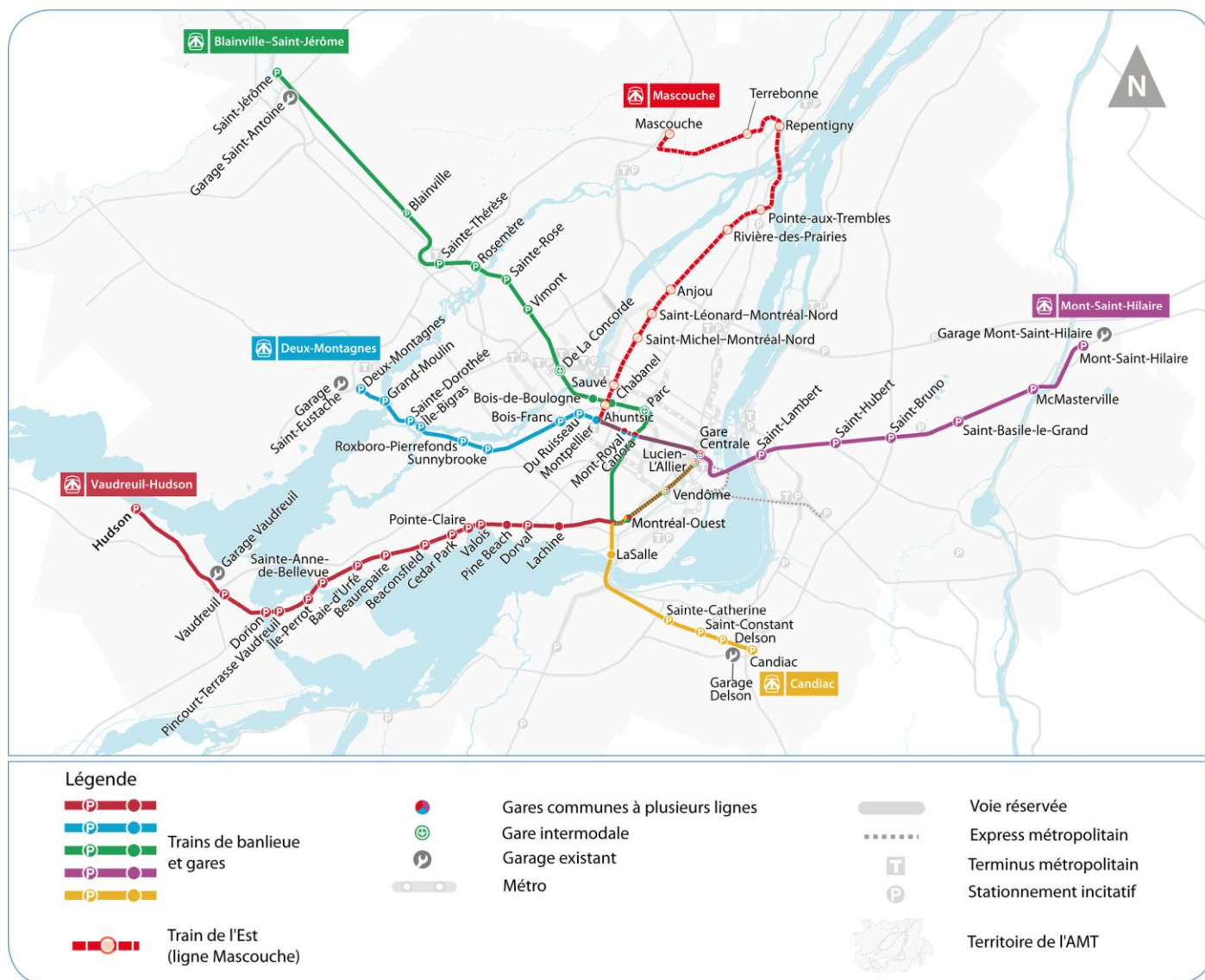
TABLEAU 28 – Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2003-2013

EXPRESS CHEVRIER	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	B. 2012	P. 2012	B. 2013
Coûts d'exploitation (milliers \$)	1 503	1 697	1 986	2 169	2 605	3 305	4 081	4 571	4 635	5 830	5 830	5 465
Revenus usagers nets (milliers \$)	838	1 088	1 157	1 399	2 027	2 232	2 471	2 579	3 153	3 833	3 683	3 925
Achalandage annuel (milliers de pass.)	521	590	716	870	1 049	1 227	1 268	1 405	1 528	1 588	1 574	1 622
Ratio d'autofinancement (%)	55,8	64,1	58,3	64,5	77,8	67,5	60,5	56,4	68,0	65,8	63,2	71,8
Coûts d'exploitation par pass-km (\$)	0,23	0,23	0,22	0,20	0,20	0,18	0,22	0,22	0,21	0,24	0,25	0,23

FIGURE 5 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2003-2013



Réseau de trains de banlieue



LIGNE	DEUX-MONTAGNES	VAUDREUIL-HUDSON	BLAINVILLE-SAINT-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	90	688
Gares	12	18	10 (+3) ¹	6 (+1) ²	5 (+3) ¹	51
Stationnements incitatifs	8	14	6	6	4	38
Places de stationnement 2011	6 041	3 596	3 291	3 071	1 352	17 351
Achalandage 2011	7 543 300	3 759 000	2 409 100	2 071 900	865 500	16 648 800
Prévision achalandage 2012 ³	7 907 000	3 880 400	2 459 500	2 243 800	1 024 200	17 514 900
Objectif achalandage 2013	7 907 000	3 996 800	2 656 300	2 378 400	1 106 100	18 044 600

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 2012 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage

Réseau de trains de banlieue

De nouveaux services

Ligne Mascouche (Train de l'Est)

Cette nouvelle ligne vient combler le manque d'infrastructures permanentes de transport collectif desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine. Ce projet d'envergure comprend, notamment, la construction de dix nouvelles gares. Cette ligne de trains pourra accueillir jusqu'à 11 000 passagers à moyen terme, dont près de 30,0 % qui utilisent actuellement leur automobile. L'AMT prévoit que la mise en service s'effectuera à la fin de l'année 2013.

Ligne Blainville–Saint-Jérôme

Afin de mieux desservir la clientèle de la couronne nord, l'AMT prévoit de nouveaux services de trains de banlieue sur la ligne Blainville–Saint-Jérôme à partir de juillet 2013. Ces services seront constitués de six nouveaux départs quotidiens. Ces nouveaux services sont rendus possibles à la suite d'investissements importants dans les infrastructures ferroviaires de cette ligne.

Renouvellement de la flotte

Les nouvelles voitures multinationaux ont été complètement déployées sur le réseau et l'AMT prévoit mettre en service les nouvelles locomotives bimodes sur l'ensemble du réseau en 2013.

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

Les programmes de garantie sur nos voitures 3000 prennent fin graduellement ; le budget 2013 reflète des sommes additionnelles dans les plans d'entretien 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, l'AMT travaille aussi à développer ses propres centres d'entretien et sites de garage. Le MTQ a ainsi autorisé l'AMT, en septembre 2010, à construire le centre d'entretien Lachine pour les trains qui circulent sur le réseau du CP. L'AMT travaille 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 continue d'investir dans les réseaux de communication à la clientèle pour une mise à niveau du réseau et pour une amélioration de ce service.

Finalement, afin de répondre à la demande de certains partenaires municipaux de l'AMT et afin d'avoir une cohérence opérationnelle entre chacune de ces lignes, le budget 2013 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 (44,3 %) et des contributions municipales (45,9 %). Les recettes tarifaires des trains de banlieue proviennent de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue ainsi que de la portion des recettes métropolitaines intégrées TRAM (mensuelles et unitaires) imputées aux trains de banlieue.

En 2013, les recettes des usagers totalisent 58,6 M\$, par rapport à 54,4 M\$ pour la prévision 2012, soit une hausse de 7,8 % 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 2013 totalisent 151,9 M\$, en augmentation de 14,9 % par rapport à la prévision 2012. Cette augmentation des coûts est expliquée d'abord par une augmentation de services sur les lignes Blainville–Saint-Jérôme et Mascouche (Train de l'Est), ainsi que par l'augmentation des coûts d'entretien préventif des voitures 3000 et des nouvelles locomotives, et par l'augmentation des coûts des contrats d'exploitation. Par ailleurs, l'AMT prévoit des coûts d'entretien additionnels pour certaines infrastructures.

De plus, compte tenu de l'homogénéité de la flotte, l'AMT introduit de nouvelles règles d'allocation des coûts entre les lignes de trains qui sont en reflet du niveau de services offerts par chacune d'elles. Alors qu'en 1996, l'AMT exploitait deux lignes de trains relativement indépendantes, l'ajout de nouvelles lignes, le renouvellement des grands contrats d'exploitation ferroviaire multi-lignes et d'entretien du matériel roulant de même que l'usage croissant d'infrastructures communes nécessite dorénavant le recours à un processus de répartition des frais communs entre les lignes du réseau de trains de banlieue. La notion de véhicules-kilomètres est notamment utilisée comme clé de répartition.

Le principe d'allocation complète des dépenses de fonctionnement aux activités de services de l'AMT a également un impact sur l'augmentation des coûts. Afin d'amortir l'impact de cet effet, une aide ponctuelle de 2,8 M\$ sera versée.

Les remises gouvernementales versées au réseau de trains de banlieue pour compenser le déficit résiduel budgétisé pour 2013 est de 19,6 M\$, en hausse de 20,3 % par rapport à la prévision de 2012.

TABLEAU 29 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
REVENUS								
Recettes usagers	58 607	44,3%	54 390	54 554	4 217	7,8%	4 053	7,4%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	2 917	2,2%	2 489	2 489	428	17,2%	428	17,2%
Contributions municipales nettes	60 751	45,9%	52 554	52 382	8 197	15,6%	8 369	16,0%
PAGASTC – MTQ	10 019	7,6%	6 425	6 426	3 595	55,9%	3 594	55,9%
TOTAL	132 294	100,0%	115 858	115 851	16 436	14,2%	16 443	14%
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	151 878	100,0%	132 139	130 955	19 739	14,9%	20 923	16,0%
TOTAL	151 878	100,0%	132 139	130 955	19 739	14,9%	20 923	16,0%
DÉFICIT D'EXPLOITATION								
Deux-Montagnes	2 965	15,1%	1 552	2 490	1 413	91,1%	475	19,1%
Vaudreuil-Hudson	9 911	50,6%	10 357	9 180	(447)	-4,3%	731	8,0%
Blainville–Saint-Jérôme	3 656	18,7%	1 319	211	2 337	177,3%	3 446	1636,5%
Mont-Saint-Hilaire	1 780	9,1%	1 287	917	493	38,3%	863	94,1%
Candiac	975	5,0%	1 766	2 306	(791)	-44,8%	(1 331)	-57,7%
Mascouche (Train de l'Est)	295	1,5%	-	-	295	-	295	-
TOTAL	19 585	100%	16 282	15 104	3 303	20,3%	4 481	29,7%
Achalandage (milliers)	18 045	-	17 515	17 058	530	3,0%	986	5,8%
Ratio d'autofinancement (%)	38,6	-	41,2	41,7	(3,0)	-	(3)	-7,4%

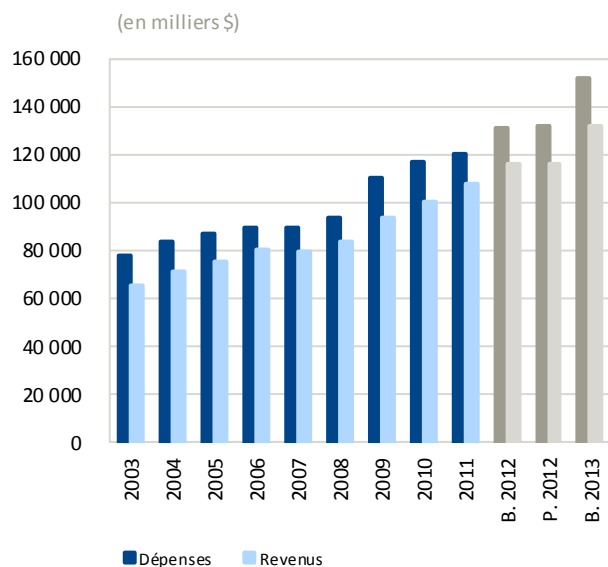
TABLEAU 30 – Dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013	
DÉPENSES		
Exploitation	71 976	47,4%
Entretien matériel roulant	35 106	23,1%
Infrastructure	11 683	7,7%
Billetteries et sûreté	6 985	4,6%
Frais de gestion	26 128	17,2%
TOTAL	151 878	100,0%

TABLEAU 31 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2003-2013

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	B. 2012	P. 2012	B. 2013
REVENUS (en milliers \$)												
Recettes usagers	28 396	34 575	37 617	41 128	42 299	44 457	44 055	45 848	51 577	54 554	54 390	58 607
Aide aux tarifs réduit et étudiant	1 380	1 457	1 463	1 696	1 686	1 847	1 946	2 094	2 251	2 489	2 489	2 917
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	28	85	11	47	31	107	70	-	-	-
Contributions municipales nettes	27 176	28 278	29 520	31 524	33 384	36 194	42 414	46 582	47 730	52 382	52 554	60 751
PAGASTC – MTQ	-	-	-	-	-	1 429	5 374	6 025	6 446	6 426	6 425	10 019
Contributions MTQ	267	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dette – subvention MTQ	8 624	7 125	7 122	5 636	2 066	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	65 843	71 435	75 750	80 069	79 446	83 974	93 820	100 655	108 074	115 851	115 858	132 294
DÉPENSES (en milliers \$)												
Dette – subvention MTQ	8 624	7 125	7 122	5 636	2 066	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	69 593	76 687	79 567	84 175	87 436	93 447	109 999	116 741	120 723	130 955	132 139	151 878
TOTAL	78 217	83 812	86 689	89 811	89 502	93 447	109 999	116 741	120 723	130 955	132 139	151 878
Déficit résiduel	12 374	12 377	10 939	9 742	10 056	9 473	16 179	16 086	12 649	15 104	16 282	19 585
INDICATEURS												
Achalandage annuel (milliers de pass.)	13 911	14 323	14 584	15 046	15 478	15 316	15 191	15 472	16 649	17 058	17 515	18 045
Coûts d'exploitation par pass-km (\$)	0,26	0,27	0,27	0,27	0,28	0,28	0,35	0,36	0,35	0,37	0,36	0,40
Taux de ponctualité (%)	98	97	97	97	98	96	96	97	96	96	96	96
Ratio d'autofinancement (%)	40,8	45,1	47,3	48,9	48,4	47,6	40,1	39,3	42,7	41,7	41,2	38,6

FIGURE 6 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2003-2013



Contributions municipales aux trains de banlieue

Comme le prévoit sa Loi constitutive, l'AMT répartit 40,0 % des coûts d'exploitation et de gestion de chaque ligne de trains, par tronçon, entre les municipalités desservies selon le nombre de trains-km ou de départs à 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 :

- Lignes Deux-Montagnes : pour 2012 et 2013, la proportion est de 79,4 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 11,6 % pour Laval et 9,0 % pour le tronçon Deux-Montagnes ;
- Ligne Vaudreuil-Hudson : pour 2012 et 2013, la proportion est de 81,2 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 18,8 % pour le tronçon Hudson.

Pour les lignes Blainville–Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire, Candiac et Mascouche (Train de l'Est), la méthode de partage se fait selon le critère de départs à chaque gare :

- Ligne Blainville–Saint-Jérôme : pour 2012 et 2013, 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 2012 et 2013, la proportion est de 50,0 % pour le conseil de l'agglomération de Longueuil et 50,0 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire ;
- Ligne Candiac : pour 2012 et 2013, la proportion des départs à chaque gare est de 20,0 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 80,0 % pour le tronçon Candiac ;
- Ligne Mascouche (Train de l'Est) : pour 2013, la proportion estimée des départs à chaque gare est de 70,0 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 30,0 % pour le tronçon Mascouche.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 16,0 % par rapport au budget 2012, une augmentation due à l'ajout de services, à l'application du nouveau principe d'allocation des coûts et à la hausse des coûts liés à l'entretien de nos équipements (fin de garantie).

TABLEAU 32 – Évolution des contributions municipales nettes – 2003-2013

(en milliers \$)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	B. 2012	P. 2012	B. 2013
Deux-Montagnes	10 862	11 899	11 857	12 225	12 339	13 008	14 001	14 092	15 436	16 253	15 926	17 614
Vaudreuil-Hudson	8 426	9 014	9 178	9 565	9 393	9 903	11 653	13 225	13 766	15 113	15 013	15 994
Blainville–Saint-Jérôme	3 494	3 456	4 412	4 142	6 189	6 444	6 837	7 561	7 841	8 404	8 604	11 418
Mont-Saint-Hilaire	3 695	2 970	2 883	3 910	4 041	5 396	7 134	7 992	6 805	8 163	8 362	9 141
Candiac	699	937	1 190	1 682	1 422	1 443	2 790	3 712	3 882	4 449	4 649	4 827
Mascouche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 757
TOTAL	27 176	28 276	29 520	31 524	33 384	36 194	42 415	46 582	47 730	52 382	52 554	60 751

TABLEAU 33 – Contributions municipales nettes – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
Agglomération de Montréal	31 773	52,3%	27 673	28 006	4 100	14,8%	3 768	13,5%
Laval	5 939	9,8%	4 783	4 751	1 155	24,2%	1 188	25,0%
Agglomération de Longueuil	4 571	7,5%	4 181	4 081	389	9,3%	489	12,0%
Tronçon Deux-Montagnes	1 578	2,6%	1 427	1 446	151	10,6%	132	9,1%
Tronçon Vaudreuil-Hudson	3 001	4,9%	2 873	2 826	128	4,4%	174	6,2%
Tronçon Blainville-Saint-Jérôme	4 931	8,1%	3 715	3 631	1 215	32,7%	1 300	35,8%
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	4 571	7,5%	4 181	4 081	389	9,3%	489	12,0%
Tronçon Candiac	3 861	6,4%	3 720	3 560	142	3,8%	302	8,5%
Tronçon Mascouche	527	0,9%	-	-	527	-	527	-
TOTAL	60 751	100,0%	52 554	52 382	8 197	15,6%	8 369	16,0%

TABLEAU 34 – Variations des contributions municipales nettes – 2003-2013

(en milliers \$)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	B. 2012	P. 2012	B. 2013
Deux-Montagnes	-0,6%	9,5%	-0,4%	3,1%	0,9%	5,4%	7,6%	0,6%	9,5%	5,3%	-2,0%	10,6%
Vaudreuil-Hudson	4,0%	7,0%	1,8%	4,2%	-1,8%	5,4%	17,7%	13,5%	4,1%	9,8%	-0,7%	6,5%
Blainville-Saint-Jérôme	3,6%	-1,1%	27,7%	-6,1%	49,4%	4,1%	6,1%	10,6%	3,7%	7,2%	2,4%	32,7%
Mont-Saint-Hilaire	170,9%	-19,6%	-2,9%	35,6%	3,4%	33,5%	32,2%	12,0%	-14,9%	20,0%	2,4%	9,3%
Candiac	18,3%	34,0%	27,0%	41,3%	-15,5%	1,5%	93,3%	33,0%	4,6%	14,6%	4,5%	3,8%
TOTAL	11,6%	4,0%	4,4%	6,8%	5,9%	8,4%	17,2%	9,8%	2,5%	9,7%	0,3%	15,6%

Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue

Ligne Deux-Montagnes

Revenus

Pour 2012, les recettes des usagers sont évaluées à 21,4 M\$; en 2013, elles s'établissent à 22,2 M\$, une légère hausse qui s'explique principalement par une indexation des tarifs et des ventes de titres.

Dépenses

Pour 2012, l'AMT prévoit des dépenses de 39,8 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2013, les dépenses prévues sont de 44,0 M\$, ou 10,6 % de plus que la prévision 2012. L'augmentation provient principalement des principes d'allocation des coûts, 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 2013 est de 50,3 %.

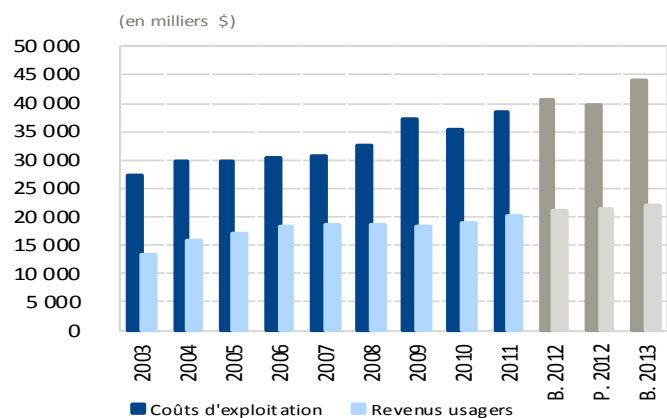
TABLEAU 35 – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
REVENUS								
Recettes usagers	22 150	53,9%	21 414	20 965	736	3,4%	1 185	5,7%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	1 080	2,6%	655	655	425	64,8%	425	64,8%
Contributions municipales	17 614	42,9%	15 926	16 253	1 688	10,6%	1 361	8,4%
PAGASTC – MTQ	225	0,5%	269	269	(44)	-16,4%	(44)	-16,4%
TOTAL	41 069	100,0%	38 264	38 143	2 805	7,3%	2 926	7,7%
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	44 034	100,0%	39 816	40 632	4 218	10,6%	3 402	8,4%
TOTAL	44 034	100,0%	39 816	40 632	4 218	10,6%	3 402	8,4%
DÉFICIT D'EXPLOITATION	2 965	-	1 552	2 490	1 413	91,1%	475	19,1%
Achalandage (milliers)	7 907	-	7 907	7 506	-	0,0%	401	5,3%
Ratio d'autofinancement (%)	50,3	-	53,8	51,6	(3)	-5,6%	(1)	-2,5%

TABLEAU 36 – Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2003-2013

DEUX-MONTAGNES	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	B. 2012	P. 2012	B. 2013
Coûts d'exploitation (milliers \$)	27 154	29 749	29 643	30 562	30 848	32 520	37 275	35 229	38 623	40 632	39 816	44 034
Revenus usagers nets (milliers \$)	13 311	15 799	17 008	18 227	18 669	18 669	18 279	18 883	20 185	20 965	21 414	22 150
Achalandage annuel (milliers de pass.)	7 456	7 509	7 649	7 810	7 621	7 687	7 246	7 347	7 543	7 506	7 907	7 907
Ratio d'autofinancement (%)	49,0	53,1	57,4	59,6	60,5	57,3	49,0	53,6	52,3	51,6	53,8	50,3
Coûts d'exploitation par pass-km (\$)	0,21	0,22	0,21	0,21	0,21	0,22	0,27	0,26	0,27	0,29	0,27	0,30
Taux de ponctualité (%)	99,3	99,1	98,9	99,6	98,6	97,0	97,2	98,6	96,0	96,0	96,0	96,0

FIGURE 7 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2003-2013



Ligne Vaudreuil-Hudson

Revenus

Pour 2012, les recettes des usagers sont évaluées à 11,1 M\$; en 2013, elles s'établissent à 11,4 M\$.

Dépenses

Pour 2012, l'AMT prévoit des dépenses de 38,3 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2013, les dépenses prévues sont de 40,0 M\$. L'augmentation de 4,4 % 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. Le ratio d'autofinancement prévu en 2013 est de 28,5 %.

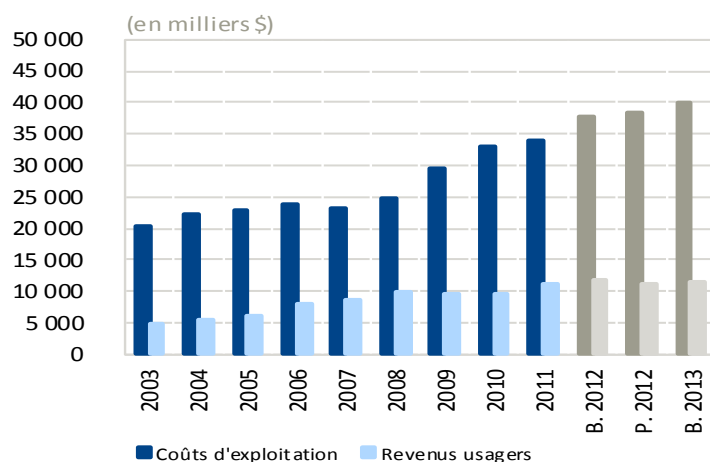
TABLEAU 37 – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
REVENUS								
Recettes usagers	11 409	37,9%	11 098	11 674	311	2,8%	(265)	-2,3%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	756	2,5%	642	642	114	17,7%	114	17,7%
Contributions municipales	15 994	53,2%	15 013	15 113	981	6,5%	881	5,8%
PAGASTC – MTQ	1 916	6,4%	1 173	1 174	744	63,4%	743	63,3%
TOTAL	30 075	100,0%	27 926	28 603	2 150	7,7%	1 472	5,1%
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	39 986	100,0%	38 283	37 783	1 703	4,4%	2 203	5,8%
TOTAL	39 986	100,0%	38 283	37 783	1 703	4,4%	2 203	5,8%
DÉFICIT D'EXPLOITATION	9 911	-	10 357	9 180	(447)	-4,3%	731	8,0%
Achalandage (milliers)	3 997	-	3 880	3 917	116	-	80	2,0%
Ratio d'autofinancement (%)	28,5	-	29,0	30,9	-	-	(2)	-7,7%

TABLEAU 38 – Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2003-2013

VAUDREUIL-HUDSON	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	B. 2012	P. 2012	B. 2013
Coûts d'exploitation (milliers \$)	20 410	22 364	22 736	23 696	23 264	24 757	29 471	33 140	33 863	37 783	38 283	39 986
Revenus usagers nets (milliers \$)	4 820	5 411	6 038	8 077	8 538	9 951	9 556	9 637	11 005	11 674	11 098	11 409
Achalandage annuel (milliers de pass.)	3 093	3 074	3 076	3 166	3 268	3 565	3 463	3 422	3 759	3 917	3 880	3 997
Ratio d'autofinancement (%)	23,6	24,2	26,6	34,1	36,7	40,2	32,4	29,1	32,5	30,9	29,0	28,5
Coûts d'exploitation par pass-km (\$)	0,33	0,36	0,34	0,33	0,31	0,30	0,37	0,42	0,39	0,42	0,43	0,44
Taux de ponctualité (%)	94,6	95,2	96,0	97,1	95,0	97,0	93,1	94,5	96,0	96,0	96,0	96,0

FIGURE 8 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2003-2013



Ligne Blainville–Saint-Jérôme

Revenus

Pour 2012, les recettes des usagers sont évaluées à 9,6 M\$; en 2013, elles s'établissent à 10,9 M\$.

Dépenses

Pour 2012, l'AMT prévoit des dépenses de 21,5 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2013, les dépenses prévues sont de 28,5 M\$, ou 32,7 % de plus que la prévision 2012, qui tient notamment compte des ajouts de services (six départs additionnels à partir de juillet 2013) et des hausses contractuelles (nouveau contrat du CP). L'augmentation est également expliquée par les modifications apportées aux règles d'allocation des coûts. Le ratio d'autofinancement prévu est de 38,1 % en 2013.

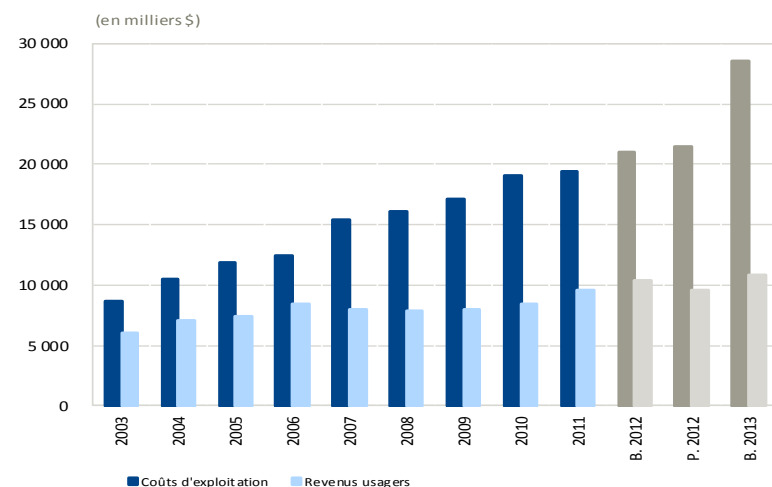
TABLEAU 39 – Revenus et dépenses – Ligne Blainville–Saint-Jérôme – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
REVENUS								
Recettes usagers	10 870	43,7%	9 579	10 387	1 291	13,5%	483	4,7%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	710	2,9%	855	855	(145)	-16,9%	(145)	-16,9%
Contributions municipales	11 418	45,9%	8 604	8 404	2 814	32,7%	3 014	35,9%
PAGASTC – MTQ	1 891	7,6%	1 154	1 153	737	63,9%	738	64,0%
TOTAL	24 889	100,0%	20 191	20 799	4 698	23,3%	4 089	19,7%
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	25 730	90,1%	21 510	21 010	4 220	19,6%	4 720	22,5%
Ajout de service Saint-Jérôme	2 815	9,9%	-	-	2 815	-	2 815	-
TOTAL	28 545	100,0%	21 510	21 010	7 035	32,7%	7 535	35,9%
DÉFICIT D'EXPLOITATION								
	3 656	-	1 319	211	2 337	177,3%	3 446	1636,5%
Achalandage (milliers)	2 656	-	2 460	2 556	197	-	101	3,9%
Ratio d'autofinancement (%)	38,1	-	44,5	49,4	(6)	-	(11)	-23,0%

TABLEAU 40 – Indicateurs de performance – Ligne Blainville–Saint-Jérôme – 2003-2013

BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	B. 2012	P. 2012	B. 2013
Coûts d'exploitation (milliers \$)	8 735	10 520	11 825	12 467	15 473	16 122	17 152	19 114	19 367	21 010	21 510	28 545
Revenus usagers nets (milliers \$)	6 073	7 064	7 419	8 476	7 980	7 903	8 015	8 436	9 609	10 387	9 579	10 870
Achalantage annuel (milliers de pass.)	1 955	1 982	1 978	2 134	2 115	2 231	2 124	2 196	2 409	2 556	2 460	2 656
Ratio d'autofinancement (%)	69,5	67,1	62,7	68,0	51,6	49,0	46,7	44,1	49,6	49,4	44,5	38,1
Coûts d'exploitation par pass-km (\$)	0,19	0,22	0,24	0,24	0,30	0,29	0,33	0,36	0,32	0,34	0,35	0,43
Taux de ponctualité (%)	97,8	91,8	95,2	96,2	95,3	96,0	97,5	96,6	96,0	96,0	96,0	96,0

FIGURE 9 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Blainville–Saint-Jérôme – 2003-2013



Ligne Mont-Saint-Hilaire

Revenus

Pour 2012, les recettes des usagers sont évaluées à 8,5 M\$; en 2013, elles s'établissent à 9,6 M\$, soit une hausse de 12,7 % par rapport à la prévision 2012.

Dépenses

Pour 2012, l'AMT prévoit des dépenses de 20,9 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2013, les dépenses prévues sont de 22,9 M\$, ou 9,3 % de plus que la prévision 2012. La hausse s'explique par les modifications apportées aux règles d'allocation des coûts et par la hausse des coûts d'entretien sur les équipements (fin de garantie). Le ratio d'autofinancement prévu en 2013 est de 41,8 %.

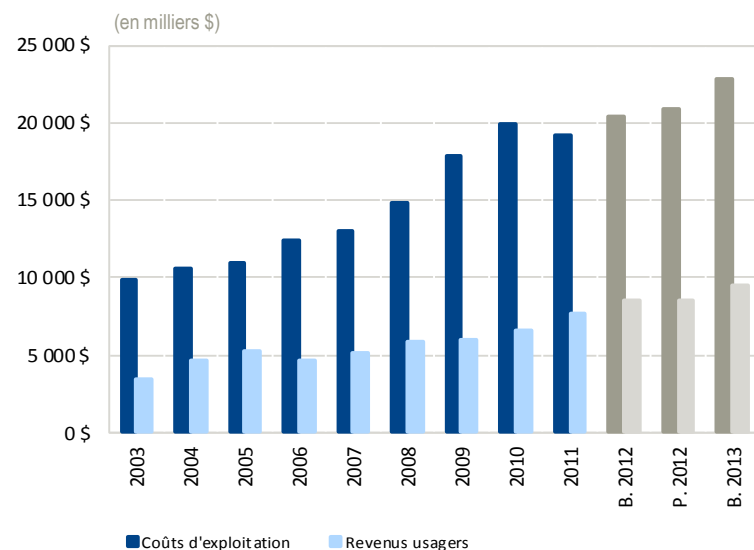
TABLEAU 41 – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
REVENUS								
Recettes usagers	9 553	45,3%	8 474	8 544	1 079	12,7%	1 009	11,8%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	254	1,2%	223	223	31	14,1%	31	14,1%
Contributions municipales	9 141	43,4%	8 362	8 163	779	9,3%	978	12,0%
PAGASTC – MTQ	2 124	10,1%	2 560	2 559	(437)	-17,1%	(436)	-17,0%
TOTAL	21 072	100,0%	19 619	19 489	1 453	7,4%	1 583	8,1%
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	22 853	100,0%	20 906	20 406	1 947	9,3%	2 447	12,0%
TOTAL	22 853	100,0%	20 906	20 406	1 947	9,3%	2 447	12,0%
DÉFICIT D'EXPLOITATION	1 780	-	1 287	917	493	+38,3%	863	+94,1%
Achalandage (milliers)	2 378	-	2 244	2 247	135	6,0%	131	5,8%
Ratio d'autofinancement (%)	41,8	-	40,5	41,9	1	3,1%	-	-

TABLEAU 42 – Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2003-2013

MONT-SAINT-HILAIRE	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	B. 2012	P. 2012	B. 2013
Coûts d'exploitation (milliers \$)	9 839	10 599	10 984	12 446	13 053	14 840	17 881	19 980	19 193	20 406	20 906	22 853
Revenus usagers nets (milliers \$)	3 422	4 661	5 218	4 651	5 153	5 816	5 977	6 597	7 733	8 544	8 474	9 553
Achalandage annuel (milliers de pass.)	1 041	1 287	1 358	1 399	1 504	1 592	1 693	1 834	2 072	2 247	2 244	2 378
Ratio d'autofinancement (%)	34,8	44,0	47,5	37,4	39,5	39,2	33,4	33,0	40,3	41,9	40,5	41,8
Coûts d'exploitation par pass-km (\$)	0,45	0,40	0,38	0,41	0,40	0,43	0,50	0,51	0,44	0,43	0,45	0,46
Taux de ponctualité (%)	97,7	96,5	96,4	96,8	95,0	94,2	98,1	97,9	96,0	96,0	96,0	96,0

FIGURE 10 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2003-2013



Ligne Candiac

Revenus

Pour 2012, les recettes des usagers sont évaluées à 3,8 M\$; en 2013, elles s'établissent à 4,3 M\$.

Dépenses

Pour 2012, l'AMT prévoit des dépenses de 11,6 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2013, les dépenses prévues sont de 12,1 M\$, ou 3,8 % de plus que la prévision 2012. L'augmentation provient principalement des modifications apportées aux règles d'allocation des coûts, du nouveau contrat CP et de la hausse des coûts d'entretien de nos équipements (fin de garantie). Les coûts des services liés aux mesures d'atténuation de 2013 ne sont pas inclus dans les coûts de la ligne. L'AMT est en démarche auprès du MTQ pour prolonger ces mesures pour le reste de l'année 2013. Le ratio d'autofinancement prévu en 2013 est de 35,8 %.

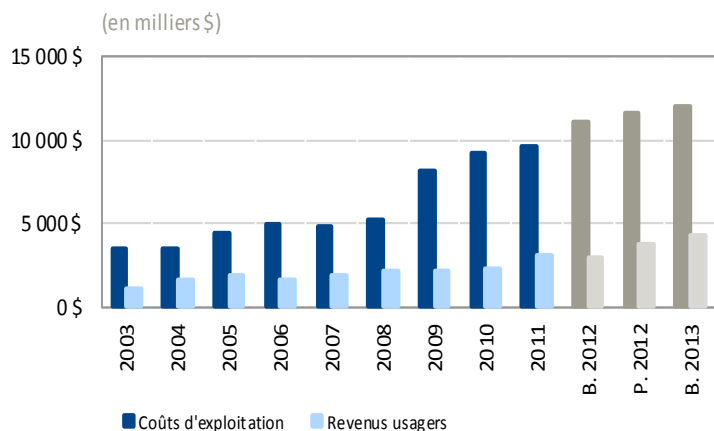
TABLEAU 43 – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
REVENUS								
Recettes usagers	4 325	39,0%	3 825	2 984	500	13,1%	1 341	44,9%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	117	1,1%	115	115	2	2,1%	2	2,1%
Contributions municipales	4 827	43,5%	4 649	4 449	178	3,8%	378	8,5%
PAGASTC – MTQ	1 823	16,4%	1 269	1 269	554	43,6%	554	43,6%
TOTAL	11 092	100,0%	9 858	8 817	1 234	12,5%	2 275	25,8%
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	12 067	100,0%	11 624	11 123	443	3,8%	944	8,5%
TOTAL	12 067	100,0%	11 624	11 123	443	3,8%	944	8,5%
DÉFICIT D'EXPLOITATION	975	-	1 766	2 306	(791)	-44,8%	(1 331)	-57,7%
Achalandage (milliers)	1 106	-	1 024	833	82	8,0%	273	32,8%
Ratio d'autofinancement (%)	35,8	-	32,9	26,8	3	9,1%	9	33,6%

TABLEAU 44 – Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2003-2013

CANDIAC	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	B. 2012	P. 2012	B. 2013
Coûts d'exploitation (milliers \$)	3 455	3 455	4 379	5 004	4 798	5 208	8 220	9 279	9 678	11 123	11 624	12 067
Revenus usagers nets (milliers \$)	1 154	1 641	1 934	1 697	1 959	2 156	2 228	2 294	3 045	2 984	3 825	4 325
Achalandage annuel (milliers de pass.)	367	471	523	538	591	624	665	673	866	833	1 024	1 106
Ratio d'autofinancement (%)	33,4	47,5	44,2	33,9	40,8	41,4	27,1	24,7	31,5	26,8	32,9	35,8
Coûts d'exploitation par pass-km (\$)	0,58	0,44	0,49	0,54	0,46	0,48	0,73	0,81	0,66	0,73	0,67	0,64
Taux de ponctualité (%)	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	96,4	96,0	96,0	96,0	96,0

FIGURE 11 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2003-2013



Ligne Mascouche (Train de l'Est)

L'AMT prévoit la mise en service du Train de l'Est à la fin 2013. Les coûts d'exploitation et de gestion comprennent les dépenses de mobilisation qui sont prévues au contrat avec le CN.

TABLEAU 45 – Revenus et dépenses – Ligne de Mascouche – 2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013	
REVENUS		
Recettes usagers	300	7,3%
Contributions municipales	1 757	42,9%
PAGASTC – MTQ	2 041	49,8%
TOTAL	4 098	100,0%
DÉPENSES		
Coûts d'exploitation et de gestion	4 393	100,0%
TOTAL	4 393	100,0%
DÉFICIT D'EXPLOITATION	295	-
Ratio d'autofinancement (%)	6,8	-

AUTRES

Jusqu'en 2012, une portion des dépenses de fonctionnement demeurait dissociée des grandes activités de services de l'AMT, activités qui regroupent celles de coordination, d'exploitation et de développement du transport collectif métropolitain. Ces dépenses représentent 7,5 M\$ selon la prévision 2012.

Les autres postes budgétaires comprennent les revenus commerciaux, les revenus d'intérêts, de constats d'infraction, de vente des documents d'appels d'offres, d'enquêtes Origine-Destination et de commissions de billetteries. Ces revenus incluent également ceux du stationnement Montmorency.

Dépenses de fonctionnement

Le budget d'exploitation 2013 introduit le principe d'allocation complète des dépenses de fonctionnement aux activités de services. Cette allocation est fonction des heures consacrées par le personnel de l'AMT aux différentes activités et projets. Les processus administratifs nécessaires ont été développés et appliqués, dans un premier temps, pour bien quantifier et documenter la séparation des frais de fonctionnement alloués aux Fonds d'exploitation et d'immobilisations.

Ils sont, dans un deuxième temps, pleinement activés en 2013 afin de quantifier et documenter la séparation de ces frais entre les activités de coordination et d'exploitation du Fonds d'exploitation.

Cette mesure demeure conforme aux recommandations contenues dans le cadre financier proposé par les municipalités et cohérentes avec les orientations du gouvernement du Québec en matière de tarification des services publics. Elle s'inscrit aussi dans la mise à niveau des grands processus d'affaires de l'AMT entreprise en 2010.

L'effet financier sur les organismes de transport et les municipalités est quant à lui différé à 2014 afin de bien communiquer aux partenaires de l'AMT tant les objectifs poursuivis, les moyens utilisés que l'impact de cette mesure. À cette fin, une aide ponctuelle de 2,8 M\$ est accordée pour amortir en 2013 l'effet de l'allocation complète des dépenses de fonctionnement aux activités de services de l'AMT sur la contribution des municipalités et organismes de transport aux coûts des services et équipements de transport collectif.

Pour les exercices 2010 à 2014, l'Agence est assujettie à certaines dispositions de la Loi 100 qui oblige les organismes ciblés à plafonner leurs dépenses de formation, de déplacements et de marketing. Cette loi lui demande d'effectuer des choix difficiles quant à la promotion des transports collectifs.

Autres postes budgétaires

Les dépenses sont constituées des frais de gestion de la SAAQ, des intérêts et des frais bancaires ainsi que des coûts liés aux mesures d'atténuation de 2013.

La réserve pour éventualités est budgétée à 1,0 M\$.

Le budget 2013 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. Ces coûts représentent 6,0 M\$ et sont alloués en fonction des principes d'allocation des coûts.

En 2013, les dépenses en immobilisations additionnelles inscrites au budget sont de 2,9 M\$.

TABLEAU 46 – Autres postes budgétaires – 2012-2013

(en milliers \$)	BUDGET 2013		PRÉVISION 2012	BUDGET 2012	B. 2013 - P. 2012		B. 2013 - B. 2012	
REVENUS								
Revenus	8 068	100,0%	8 975	5 550	(907)	-10,1%	2 518	45,4%
TOTAL	8 068	100,0%	8 975	5 550	(907)	-10,1%	2 518	45,4%
DÉPENSES								
Réserve pour éventualités	1 000	11,9%	-	500	1 000	-	500	100,0%
Frais de gestion SAAQ et autres dépenses	7 436	88,1%	8 692	1 600	(1 256)	-14,5%	5 836	364,8%
Amortissement et intérêts long terme	-	-	-	591	-	-	(591)	-100,0%
TOTAL	8 436	100,0%	8 692	2 691	(256)	-2,9%	5 745	213,5%
ÉCART	(368)	-	283	2 859	(651)	-230,0%	(3 227)	-112,9%

ANNEXE A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

EN BREF	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers train)		
		STATIONNEMENTS 2012	PLACES VÉLOS 2012	PLACES AUTOS 2012	RÉSULTATS 2011	PRÉVISION 2012	VARIATION 2012/2011
LIGNES							
Deux-Montagnes	12	8	396	6 041	7 543 300	7 907 000	4,8%
Vaudreuil-Hudson	18	14	525	3 607	3 759 000	3 880 400	3,2%
Blainville-Saint-Jérôme	10+3	6	278	3 307	2 409 100	2 459 500	2,1%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6	295	3 069	2 071 900	2 243 800	8,3%
Candiac	5+3	4	128	1 761	865 500	1 024 200	18,3%
TOTAL	51	38	1 622	17 785	16 648 800	17 514 900	5,2%

EN DÉTAIL	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE TRAIN (M+D train)		
	PLACES VÉLOS 2012	PLACES AUTOS 2012	ACHALANDAGE Prév. auto 2012	TAUX D'OCCUPATION		RÉSULTATS 2011	PRÉVISION 2012	VARIATION 2012/2011
DEUX-MONTAGNES				Rés. 2011	Prév. 2012			
Deux-Montagnes	171	1 270	306 100	95%	96%	1 623 600	1 745 600	7,5%
Grand-Moulin	44	345	72 300	87%	83%	456 200	493 800	8,2%
Sainte-Dorothée	21	1 103	246 800	92%	89%	976 600	996 700	2,1%
Île-Bigras	15	68	16 600	96%	97%	155 300	168 200	8,3%
Roxboro-Pierrefonds	47	887	221 200	98%	99%	1 422 400	1 483 900	4,3%
Sunnybrooke	21	524	126 500	97%	96%	766 700	761 900	-0,6%
Bois-Franc	21	754	180 600	95%	95%	787 800	821 600	4,3%
Du Ruisseau	21	1 090	223 600	70%	81%	645 000	677 100	5,0%
Montpellier	14	-	-	-	-	641 800	668 900	4,2%
Mont-Royal	7	-	-	-	-	604 400	616 500	2,0%
Canora	14	-	-	-	-	408 800	446 800	9,3%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	6 598 100	6 932 900	5,1%
SOUS-TOTAL	396	6 041	1 393 700	90%	92%	15 086 700	15 813 900	4,8%
VAUDREUIL-HUDSON								
Hudson	7	47	4 900	51%	41%	25 800	27 900	8,1%
Vaudreuil	24	831	136 900	69%	65%	409 800	424 200	3,5%
Dorion	54	140	20 900	57%	59%	172 800	176 600	2,2%
Pincoirt-Terrasse-Vaudreuil	13	184	41 000	82%	88%	223 400	215 700	-3,4%
Île-Perrot	37	290	64 000	89%	88%	244 400	240 000	-1,8%
Sainte-Anne-de-Bellevue	15	336	49 200	53%	58%	179 300	176 600	-1,5%
Baie-d'Urfé	15	72	14 600	70%	80%	80 300	85 100	6,0%
Beaurepaire	30	43	8 500	76%	78%	199 200	207 100	4,0%
Beaconsfield	78	465	113 600	97%	97%	747 000	786 700	5,3%
Cedar Park	22	27	6 700	100%	98%	230 900	220 300	-4,6%
Pointe-Claire	61	645	106 600	66%	66%	351 300	370 200	5,4%
Valois	46	115	27 600	95%	95%	291 600	295 400	1,3%
Pine Beach	30	-	-	-	-	145 800	147 200	1,0%
Dorval	32	402	81 300	81%	81%	253 900	269 100	6,0%
Lachine	46	-	-	-	-	238 900	264 400	10,7%
Montréal-Ouest	15	10	2 400	95%	95%	488 400	487 400	-0,2%
Vendôme	-	-	-	-	-	1 405 400	1 449 500	3,1%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	1 829 900	1 917 400	4,8%
SOUS-TOTAL	525	3 607	678 200	75%	75%	7 518 100	7 760 800	3,2%
BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME								
Saint-Jérôme	30	588	109 800	94%	74%	308 900	311 000	0,7%
Blainville	32	582	116 000	79%	79%	394 300	397 800	0,9%
Sainte-Thérèse	53	680	150 800	94%	88%	596 200	601 900	1,0%
Rosemère	43	431	84 300	79%	78%	421 400	458 500	8,8%
Sainte-Rose	46	756	109 200	59%	57%	377 000	380 700	1,0%
Vimont	14	270	52 400	73%	77%	215 100	208 900	-2,9%
De la Concorde	53	-	-	-	-	664 000	707 100	6,5%
Bois-de-Boulogne	7	-	-	-	-	132 800	132 100	-0,5%
Chabanel	-	-	-	-	-	73 200	78 400	7,1%
Parc	-	-	-	-	-	930 500	878 700	-5,6%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	91 700	93 600	2,1%
Vendôme	-	-	-	-	-	161 500	179 800	11,3%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	451 600	490 600	8,6%
SOUS-TOTAL	278	3 307	622 500	79%	80%	4 818 200	4 919 100	2,1%
MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont-Saint-Hilaire	29	694	145 800	83%	83%	473 900	493 100	4,1%
McMasterville	30	672	91 200	53%	54%	339 200	352 800	4,0%
Saint-Basile-le-Grand	148	467	104 700	87%	89%	361 700	396 700	9,7%
Saint-Bruno	35	553	110 100	75%	79%	295 600	330 000	11,6%
Saint-Hubert	30	427	93 300	81%	87%	265 200	311 300	17,4%
Saint-Lambert	23	256	61 900	98%	96%	344 400	368 600	7,0%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	2 064 000	2 235 000	8,3%
SOUS-TOTAL	295	3 069	607 000	77%	78%	4 144 000	4 487 500	8,3%
CANDIAC								
Candiac	7	375	41 700	97%	44%	87 700	116 500	32,8%
Delson	7	170	17 800	32%	42%	63 100	72 800	15,4%
Saint-Constant	47	367	33 100	77%	62%	221 700	234 500	5,8%
Sainte-Catherine	60	849	147 400	78%	69%	391 600	491 700	25,6%
LaSalle	7	-	-	-	-	92 100	106 400	15,5%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	66 600	77 500	16,4%
Vendôme	-	-	-	-	-	398 000	458 600	15,2%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	410 100	490 400	19,6%
SOUS-TOTAL	128	1 761	240 000	73%	59%	1 730 900	2 048 400	18,3%
TOTAL	1 622	17 785	3 541 400	81%	80%	33 297 900	35 029 700	5,2%

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		STATIONNEMENTS	PLACES VÉLOS	PLACES AUTOS	RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
		2012	2012	2012	2011	2012	2012/2011
Express Chevrier	3	1	82	2 313	1 528 300	1 574 300	3,0%
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	3	1	82	2 313	1 528 300	1 574 300	3,0%

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES	RÉSULTATS	VARIATION
		2012	2011	2011/2010
Angrignon	4	22	6 768 100	2,1%
Brossard	4	53	2 256 000	-5,6%
Cartier	2	23	4 884 900	0,2%
Centre-Ville	10	69	12 112 100	2,1%
Côte-Vertu	3	26	12 599 700	3,1%
De Montarville	2	7	237 300	5,8%
Henri-Bourassa Nord	2	7	970 100	-8,6%
Henri-Bourassa Sud	1	14	6 571 600	-1,5%
Le Carrefour	2	12	507 800	7,5%
Longueuil	7	73	12 686 500	2,5%
Montmorency	3	19	5 410 000	4,0%
Radisson	5	21	4 235 700	11,0%
Repentigny	2	11	386 300	15,2%
Saint-Eustache	1	8	400 100	-2,6%
Sainte-Thérèse	2	13	937 000	-1,6%
Terrebonne	1	23	2 030 000	10,5%
TOTAL		401	72 993 200	2,3%

AXES	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/Accès Tellier	-	1,5	1,5
A25	-	5,0	5,6
A10/Pont Champlain/A-Bonaventure/TCV	oui	10,7	10,8
Parc	oui	3,5	3,0
Newman	-	3,2	3,2
Pie-IX	-	8,5	8,5
Saint-Jean-Baptiste/R132-138/Accès Mercier	oui	6,2	0,1
Taschereau	oui	5,4	5,4
Accès Taschereau	-	0,5	-
Concorde/Notre-Dame	-	2,7	2,7
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
R-116	-	1,2	1,3
R-132/Montbrun	-	2,0	-
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	8,0	8,0
Sherbrooke Est	-	1,8	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
TOTAL		85,2	73,5

STATIONNEMENTS INCITATIFS	PLACES		ACHALANDAGE AUTO				
	VÉLOS	AUTOS	TAUX D'OCCUPATION		RÉSULTATS	PRÉVISION	VARIATION
	2012	2012	Rés. 2011	Prév. 2012	2011	2012	2012/2011
Angrignon	89	733	70%	65%	129 900	119 200	-8,2%
Beauharnois	-	50	11%	31%	1 400	3 900	178,6%
Brossard-Chevrier	82	2 313	92%	91%	538 800	529 800	-1,7%
Brossard-Panama	107	958	99%	98%	241 000	236 100	-2,0%
Cartier	59	596	96%	96%	144 700	144 600	-0,1%
Chambly	7	409	94%	89%	83 800	86 200	2,9%
Châteauguay	14	419	95%	98%	91 000	103 200	13,4%
De Montarville	35	307	94%	93%	72 700	72 100	-0,8%
De Montagne	15	125	26%	24%	8 100	7 500	-7,4%
Georges-Gagné	14	432	92%	90%	100 400	97 900	-2,5%
La Prairie	7	567	96%	91%	137 300	130 200	-5,2%
Le Carrefour	37	226	27%	25%	15 200	14 200	-6,6%
Longueuil	383	2 390	58%	55%	349 400	332 200	-4,9%
Mercier	-	33	96%	90%	8 000	7 500	-6,3%
Montmorency	267	1 271	92%	90%	294 400	287 700	-2,3%
Namur	14	428	97%	95%	104 900	102 500	-2,3%
Radisson	18	525	100%	99%	132 400	131 400	-0,8%
Repentigny	12	291	77%	79%	56 900	57 900	1,8%
Seigneurial	14	125	48%	40%	15 100	12 600	-16,6%
Saint-Eustache	45	20	95%	73%	4 800	3 700	-22,9%
Sainte-Julie	22	250	95%	89%	60 200	55 800	-7,3%
Sherbrooke	-	250	66%	56%	41 500	35 300	-14,9%
Terrebonne	69	1 265	87%	75%	227 200	238 900	5,1%
TOTAL	1 310	13 983	83%	80%	2 859 100	2 810 400	-1,7%
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA	2 932	31 768	82%	80%	6 320 500	6 351 800	0,5%



AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26^e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2

amt.qc.ca