

# BUDGET D'EXPLOITATION 2014

L'AMT TRAVAILLE POUR VOUS



## Sigles et acronymes

|               |                                                                                  |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>AMT</b>    | Agence métropolitaine de transport                                               |
| <b>AOT</b>    | Autorité organisatrice de transport                                              |
| <b>AQTIM</b>  | Association québécoise du transport intermunicipal et municipal                  |
| <b>CMM</b>    | Communauté métropolitaine de Montréal                                            |
| <b>CN</b>     | Canadien National                                                                |
| <b>CP</b>     | Canadien Pacifique                                                               |
| <b>IPC</b>    | Indice des prix à la consommation                                                |
| <b>MAMROT</b> | Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire |
| <b>MTQ</b>    | Ministère des Transports du Québec                                               |
| <b>RFU</b>    | Richesse foncière uniformisée                                                    |
| <b>RTL</b>    | Réseau de transport de Longueuil                                                 |
| <b>RTMA</b>   | Réseau de transport métropolitain par autobus                                    |
| <b>SAAQ</b>   | Société de l'assurance automobile du Québec                                      |
| <b>STA</b>    | Services de transport adapté                                                     |
| <b>STL</b>    | Société de transport de Laval                                                    |
| <b>STM</b>    | Société de transport de Montréal                                                 |

## 2014 : rigueur et saine gestion des fonds publics

Nous l'annonçons depuis plusieurs années déjà, mais la réalité est bien là aujourd'hui. L'AMT doit faire des choix difficiles pour arriver à équilibrer son budget, malgré une gestion rigoureuse.

### **Le paradoxe de l'AMT**

Le mandat de l'AMT est bien connu : planifier, développer et promouvoir les transports collectifs dans la région métropolitaine. D'année en année, nous nous faisons un devoir de renforcer les services aux clients, en ajoutant par exemple des départs de trains, des places de stationnement incitatif, des km de voies réservées, sans compter les améliorations d'envergure, comme l'ajout d'une 6<sup>e</sup> ligne de trains de banlieue, ce qui sera réalité d'ici la fin de 2014, avec la mise en service du Train de l'Est (ligne Mascouche).

Le paradoxe, c'est que plus nous offrons de services, plus ils viennent peser financièrement sur notre budget d'exploitation. Car ce n'est un secret pour personne : dans sa structure financière actuelle, le transport collectif ne s'autofinance jamais, et la portion à la charge de l'AMT augmente donc à chaque ajout de service, ce qui vient peser sur l'équilibre de ses finances.

### **La gestion responsable des fonds publics**

Dans ce contexte de ressources financières limitées, nous avons été dans l'obligation d'appliquer d'importantes compressions d'effectifs, de l'ordre de 5 %, et nous avons procédé à une rationalisation des coûts anticipés de plus de 20,0 M\$. Ce faisant, nous présentons un budget en équilibre, totalisant 269,2 M\$, en augmentation de 2,1 % par rapport au budget 2013, et en augmentation de 1,9 % par rapport à la prévision 2013.

### **Une révision inévitable du cadre financier**

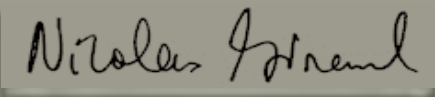
Avec cet exercice difficile, nous marquons notre engagement à exercer une gestion plus serrée et efficace des fonds publics mis à notre disposition. Malgré cela, ce ne sera pas suffisant pour équilibrer notre budget au cours des prochaines années s'il n'y a pas une révision en profondeur du cadre financier du transport collectif métropolitain.

Les Fonds d'exploitation et d'immobilisations de l'AMT sont arrivés à saturation, alors que les besoins en maintien et en développement des services vont sans cesse en augmentant, avec la croissance démographique et l'augmentation de la congestion routière que connaît la région : cette situation convainc de plus en plus d'automobilistes d'abandonner la voiture pour leurs déplacements quotidiens et d'opter pour les transports collectifs.

### **Un contexte favorable au développement des transports collectifs**

Malgré ces écueils financiers, l'avenir des transports collectifs est ouvert : son importance fait consensus, tant de la part du gouvernement du Québec que des instances métropolitaines ou de la société civile. Nous attendons d'ailleurs avec grand intérêt la nouvelle Politique québécoise de mobilité durable dont le gouvernement a annoncé la publication d'ici la fin de l'automne.

Pour notre part, nous sommes prêts à relever le défi de travailler avec engagement et conviction pour faire de Montréal la référence nord-américaine dans le domaine des transports collectifs.



Nicolas Girard

Président-directeur général

# Sommaire

|                                                                                          |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>LE BUDGET D'EXPLOITATION 2014, EN BREF .....</b>                                      | <b>7</b>  |
| <b>BUDGET D'EXPLOITATION.....</b>                                                        | <b>10</b> |
| <b>Sources gouvernementales en provenance des automobilistes.....</b>                    | <b>12</b> |
| Revenus perçus.....                                                                      | 12        |
| Utilisation prévue .....                                                                 | 12        |
| Autres postes budgétaires .....                                                          | 14        |
| <b>COORDINATION MÉTROPOLITAINE.....</b>                                                  | <b>15</b> |
| <b>Système tarifaire métropolitain.....</b>                                              | <b>16</b> |
| <b>Tarification métropolitaine (TRAM).....</b>                                           | <b>17</b> |
| Indexation des tarifs TRAM.....                                                          | 17        |
| Zones tarifaires métropolitaines.....                                                    | 17        |
| Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM.....                       | 17        |
| <b>Tarification du réseau de trains de banlieue .....</b>                                | <b>18</b> |
| Indexation des tarifs TRAIN.....                                                         | 18        |
| Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN ..... | 18        |
| Accès gratuit au réseau de trains de banlieue .....                                      | 18        |
| <b>Tarification du réseau express métropolitain.....</b>                                 | <b>18</b> |
| <b>Tarification des stationnements incitatifs.....</b>                                   | <b>19</b> |
| Tarification du stationnement Montmorency.....                                           | 19        |
| Projet pilote .....                                                                      | 19        |
| <b>Tarification locale de référence .....</b>                                            | <b>19</b> |
| <b>Recettes métropolitaines des titres TRAM.....</b>                                     | <b>20</b> |
| Prévisions 2013-2014.....                                                                | 20        |
| Coûts d'exploitation et de gestion du système tarifaire .....                            | 20        |
| Partage des recettes métropolitaines .....                                               | 21        |
| <b>Recettes des titres TRAIN.....</b>                                                    | <b>22</b> |
| Prévisions 2013-2014.....                                                                | 22        |
| <b>Recettes des titres STATIONNEMENT .....</b>                                           | <b>22</b> |
| Prévisions 2013-2014.....                                                                | 22        |
| <b>Subventions aux organismes de transport .....</b>                                     | <b>25</b> |
| <b>Aide au réseau de transport métropolitain.....</b>                                    | <b>27</b> |
| <b>Aide au système tarifaire métropolitain intégré .....</b>                             | <b>28</b> |
| <b>Aide métropolitaine au transport adapté .....</b>                                     | <b>29</b> |
| <b>Aide aux organismes de transport.....</b>                                             | <b>29</b> |
| <b>Information, promotion et vente de titres .....</b>                                   | <b>30</b> |
| Portrait de la mobilité des personnes .....                                              | 31        |
| Information et service à la clientèle.....                                               | 31        |
| Billetteries métropolitaines .....                                                       | 31        |
| Programme de fidélisation aux transports collectifs.....                                 | 31        |
| Gestion de la demande.....                                                               | 32        |

|                                                                      |           |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS .....</b> | <b>33</b> |
| <b>Achalandage AMT .....</b>                                         | <b>34</b> |
| Réseau de trains de banlieue .....                                   | 35        |
| Autobus express métropolitains.....                                  | 35        |
| <b>Réseau de transport métropolitain par autobus .....</b>           | <b>36</b> |
| Équipements métropolitains .....                                     | 38        |
| Gare d'autocars de Montréal .....                                    | 39        |
| Réseau d'autobus express métropolitains .....                        | 40        |
| Express Chevrier .....                                               | 41        |
| Revenus .....                                                        | 41        |
| Dépenses .....                                                       | 41        |
| Contributions municipales .....                                      | 41        |
| <b>Réseau de trains de banlieue .....</b>                            | <b>43</b> |
| Réseau de trains de banlieue .....                                   | 45        |
| De nouveaux services .....                                           | 45        |
| Renouvellement de la flotte .....                                    | 45        |
| Une qualité de service à maintenir .....                             | 45        |
| Acquisition d'emprise .....                                          | 45        |
| Revenus .....                                                        | 46        |
| Dépenses .....                                                       | 46        |
| Contributions municipales aux trains de banlieue .....               | 48        |
| Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue .....           | 50        |
| Ligne Deux-Montagnes .....                                           | 50        |
| Revenus .....                                                        | 50        |
| Dépenses .....                                                       | 50        |
| Ligne Vaudreuil-Hudson.....                                          | 51        |
| Revenus .....                                                        | 51        |
| Dépenses .....                                                       | 51        |
| Ligne Saint-Jérôme.....                                              | 52        |
| Revenus .....                                                        | 52        |
| Dépenses .....                                                       | 52        |
| Ligne Mont-Saint-Hilaire .....                                       | 53        |
| Revenus .....                                                        | 53        |
| Dépenses .....                                                       | 53        |
| Ligne Candiac.....                                                   | 54        |
| Revenus .....                                                        | 54        |
| Dépenses .....                                                       | 54        |
| Ligne Mascouche (Train de l'Est) .....                               | 55        |
| <b>DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF .....</b>       | <b>56</b> |
| Mesures d'atténuation à la congestion routière .....                 | 57        |
| Réseau de transport métropolitain par autobus .....                  | 57        |
| <b>ANNEXE A ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS.....</b>   | <b>58</b> |

## Tableaux

|                                                                                                                                                  |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| TABEAU 1 – Indicateurs de la performance .....                                                                                                   | 9  |
| TABEAU 2 – Budget d'exploitation 2014 .....                                                                                                      | 11 |
| TABEAU 3 – Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2013-2014.....                                                    | 12 |
| TABEAU 4 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2013-2014 .....                                   | 13 |
| TABEAU 5 – Autres postes budgétaires – 2013-2014.....                                                                                            | 14 |
| TABEAU 6 – Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2014 et comparaison avec les tarifs 2013 .....                                                   | 17 |
| TABEAU 7 – Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant.....                                                                         | 17 |
| TABEAU 8 – Tarifs des titres TRAIN pour 2014 et comparaison avec les tarifs 2013.....                                                            | 18 |
| TABEAU 9 – Tarifs des titres du stationnement Montmorency pour 2014 et comparaison avec les titres 2013 .....                                    | 19 |
| TABEAU 10 – Tarifs locaux de référence – 2013-2014 .....                                                                                         | 19 |
| TABEAU 11 – Évolution des recettes métropolitaines – 2004-2014.....                                                                              | 20 |
| TABEAU 12 – Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2013-2014 .....                                                           | 21 |
| TABEAU 13 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2004-2014 .....                                                           | 21 |
| TABEAU 14 – Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant..... | 26 |
| TABEAU 15 – Répartition de l'aide au métro – 2013-2014.....                                                                                      | 27 |
| TABEAU 16 – Répartition de l'aide aux autobus – 2013-2014.....                                                                                   | 27 |
| TABEAU 17 – Répartition de l'aide au rabattement – 2013-2014 .....                                                                               | 27 |
| TABEAU 18 – Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2013-2014 .....                                                                | 28 |
| TABEAU 19 – Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2013-2014 .....                                                                    | 28 |
| TABEAU 20 – Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2013-2014.....                                                            | 29 |
| TABEAU 21 – Information, promotion et vente de titres – 2013-2014 .....                                                                          | 32 |
| TABEAU 22 – Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2013-2014 .....                                                                 | 38 |
| TABEAU 23 – Dépenses – Équipements métropolitains – 2013-2014.....                                                                               | 38 |
| TABEAU 24 – Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2013-2014 .....                                    | 39 |
| TABEAU 25 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2013-2014 .....                                                               | 40 |
| TABEAU 26 – Dépenses – Autobus express métropolitains – 2013-2014.....                                                                           | 40 |
| TABEAU 27 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2004-2014.....                                                                | 40 |
| TABEAU 28 – Contributions municipales – Autobus express métropolitains – 2013-2014 .....                                                         | 41 |
| TABEAU 29 – Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2004-2014 .....                                                                      | 42 |
| TABEAU 30 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2013-2014 .....                                                               | 46 |
| TABEAU 31 – Dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2013-2014.....                                                                             | 47 |
| TABEAU 32 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2004-2014.....                                                                  | 47 |
| TABEAU 33 – Évolution des contributions municipales nettes – 2004-2014.....                                                                      | 48 |
| TABEAU 34 – Contributions municipales nettes – 2013-2014.....                                                                                    | 49 |
| TABEAU 35 – Variations des contributions municipales nettes – 2004-2014.....                                                                     | 49 |
| TABEAU 36 – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2013-2014.....                                                                          | 50 |
| TABEAU 37 – Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2004-2014.....                                                                   | 50 |
| TABEAU 38 – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2013-2014 .....                                                                       | 51 |
| TABEAU 39 – Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2004-2014 .....                                                                | 51 |
| TABEAU 40 – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2013-2014.....                                                                            | 52 |
| TABEAU 41 – Indicateurs de performance – Ligne Saint-Jérôme – 2004-2014 .....                                                                    | 52 |
| TABEAU 42 – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2013-2014 .....                                                                     | 53 |
| TABEAU 43 – Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2004-2014.....                                                               | 53 |
| TABEAU 44 – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2013-2014 .....                                                                                | 54 |
| TABEAU 45 – Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2004-2014.....                                                                          | 54 |
| TABEAU 46 – Revenus et dépenses – Ligne Mascouche – 2013-2014.....                                                                               | 55 |

## Figures

|                                                                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| FIGURE 1 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2014 .....                    | 13 |
| FIGURE 2 – Évolution des recettes métropolitaines – 2004-2014.....                                                           | 20 |
| FIGURE 3 – Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2004-2014..... | 35 |
| FIGURE 4 – Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2004-2014.....                                               | 38 |
| FIGURE 5 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2004-2014.....                              | 42 |
| FIGURE 6 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2004-2014.....                                               | 47 |
| FIGURE 7 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2004-2014 .....                         | 50 |
| FIGURE 8 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2004-2014.....                        | 51 |
| FIGURE 9 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2004-2014.....                            | 52 |
| FIGURE 10 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2004-2014 .....                    | 53 |
| FIGURE 11 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2004-2014 .....                               | 54 |

# Le budget d'exploitation 2014, en bref

## UN BUDGET DE RIGUEUR, FAISANT PREUVE DE TRANSPARENCE, MAIS QUI A NÉCESSITÉ DES CHOIX DIFFICILES

### Un contexte de ressources financières limitées :

- Application d'importantes compressions d'effectifs et rationalisation des coûts anticipés de 20,0 M\$ ;
- Saturation annoncée des Fonds d'exploitation et d'immobilisations ;
- Besoin important de maintien des actifs ;
- Effort d'optimisation des sources actuelles de financement ;
- En attente de nouvelles sources de financement.

### Un contexte favorable au développement des transports collectifs :

- Volonté gouvernementale et métropolitaine de développement des services de transport collectif.

### Un contexte de transition :

- En attente de l'adoption annoncée d'une Politique québécoise de mobilité durable ;
- En attente du renouvellement du décret 23-2013 sur 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'Agence métropolitaine de transport (AMT).

**Budget d'exploitation en équilibre, totalisant 269,2 M\$, en augmentation de 2,1 % par rapport au budget 2013, et en augmentation de 1,9 % par rapport à la prévision 2013 :**

- Il inclut des ajouts de services sur les lignes Saint-Jérôme et Mascouche (Train de l'Est) ;
- Il tient compte des mesures mises en place pour atténuer les problèmes de congestion découlant des travaux effectués sur certains ponts ;
- Il prend en compte que le Programme de subvention gouvernementale sur l'amélioration des services continuera de s'appliquer en 2014.

### Poursuite de la mise à niveau des processus d'affaires et de reddition de compte :

- Séparation des revenus et dépenses selon trois grands mandats : Coordination métropolitaine, Exploitation des services et équipements métropolitains, et Développement du transport collectif métropolitain ;
- Clarification des dépenses prises en charge par les Fonds d'exploitation et d'immobilisations ;
- Arrimage aux orientations gouvernementales en matière de financement du transport collectif et de tarification des services publics ;
- Prise en compte des propositions de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en matière de financement métropolitain du transport collectif.

## COORDINATION MÉTROPOLITAINE

### Tarification

- Indexation des tarifs de 3,0 %, soit équivalente à l'an dernier ;
- Vente de titres métropolitains TRAM et TRAIN respectivement en hausse de 1,6 % et 4,0 % par rapport à la prévision 2013, ce qui devrait générer des recettes de 181,2 M\$, dont 119,5 M\$ à redistribuer aux organismes de transport ;
- Élaboration d'un projet pilote de tarification des stationnements incitatifs et arrimage des tarifs du stationnement Montmorency à ceux du stationnement de Longueuil ;
- 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 ;
- Conclusion de l'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.

## Subventions aux organismes de transport

Distribution par l'AMT de 122,4 M\$ en soutien direct aux organismes de transport collectif et qui comporte notamment :

- 50,5 M\$ d'aide aux organismes de transport ;
- 38,7 M\$ d'aide métropolitaine pour le réseau de métro ;
- 10,9 M\$ d'aide métropolitaine pour les autobus ;
- 11,7 M\$ d'aide aux tarifs réduit et étudiant ;
- 8,4 M\$ d'aide à l'intégration tarifaire ;
- 2,2 M\$ d'aide au transport adapté.

## EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

### Achalandage

- Croissance de l'achalandage des services métropolitains de transport collectif, avec une hausse évaluée à 2,2 % par rapport à la prévision de 2013.

### Trains de banlieue

- Objectif d'achalandage : hausse de 2,2 % par rapport à la prévision 2013 ;
- Ratio d'autofinancement : 39,1 % ;
- Mise en service de la ligne Mascouche (Train de l'Est) ;
- Amélioration du service sur la ligne Saint-Jérôme ;
- Poursuite des initiatives de réduction de coûts (déploiement dynamique des voitures, changement de potences, etc.).

### 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 2,0 % par rapport à la prévision 2013 ;
- Ratio d'autofinancement : 75,8 %.

### Équipements métropolitains

- Coûts d'exploitation des équipements budgétés pour 2014 estimés à 17,6 M\$, ceux de 2013 étant de 16,9 M\$ ;
- Prise en charge de la Gare d'autocars de Montréal.

## DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN

### Mesures d'atténuation à la congestion routière

- L'AMT a reçu comme mandat du ministre des Transport du Québec de mettre tout en œuvre pour améliorer l'efficacité des déplacements dans la grande région métropolitaine ;
- Ces mesures relatives à des services additionnels représentent 5,3 M\$ en 2014 et sont subventionnées à 100 % par le gouvernement du Québec.



## Synthèse de la performance

TABLEAU 1 – Indicateurs de la performance

| (en milliers \$)                                           | BUDGET 2014 | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 |
|------------------------------------------------------------|-------------|----------------|-------------|
| <b>VARIATION DE L'ACHALANDAGE</b>                          |             |                |             |
| Trains de banlieue                                         | 2,2%        | -0,5%          | 3,0%        |
| Autobus express métropolitains                             | 2,0%        | 3,5%           | 3,0%        |
| <b>VARIATION DES VENTES DE TITRES MÉTROPOLITAINS</b>       |             |                |             |
| TRAM 1                                                     | 1,8%        | -3,5%          | 4,0%        |
| TRAM 2                                                     | 1,7%        | -11,5%         | 4,2%        |
| TRAM 3                                                     | 1,5%        | 1,0%           | 5,1%        |
| TRAM 4 à 8                                                 | 1,6%        | 7,2%           | 5,2%        |
| <b>TOTAL</b>                                               | <b>1,6%</b> | <b>1,4%</b>    | <b>5,0%</b> |
| <b>UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS</b>           |             |                |             |
| Trains de banlieue                                         | 76%         | 76%            | 83%         |
| Équipements métropolitains                                 | 78%         | 78%            | 82%         |
| <b>INDICATEURS FINANCIERS</b>                              |             |                |             |
| Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue         | 39,1%       | 37,4%          | 38,6%       |
| Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains | 75,8%       | 73,5%          | 71,8%       |
| Coût par passager/km trains de banlieue                    | 0,42 \$     | 0,42 \$        | 0,40 \$     |
| Coût par passager/km autobus express métropolitains        | 0,21 \$     | 0,21 \$        | 0,23 \$     |
| Obtention de revenus de sources commerciales et autres     | 7,8 M\$     | 12,5 M\$       | 9,2 M\$     |
| <b>INDICATEURS ADMINISTRATIFS</b>                          |             |                |             |
| Taux de ponctualité globale des trains de banlieue         | 95%         | 95%            | 96%         |

# BUDGET D'EXPLOITATION

Le budget d'exploitation de l'AMT, en équilibre, totalise 269,2 M\$ en 2014, soit une hausse de 1,9 % par rapport à la prévision 2013 et une hausse de 2,1 % par rapport au budget de 2013.

Répondant aux attentes de la clientèle et des partenaires métropolitains, l'AMT augmente encore en 2014 l'offre de services de trains de banlieue ; elle maintient aussi l'aide financière versée aux organismes de transport. Pour y arriver, elle doit cependant appliquer d'importantes compressions d'effectifs et rationaliser les coûts anticipés en 2014 de plus de 20,0 M\$.

Le budget 2014 inclut les mesures d'atténuation pour contrer les problèmes de congestion. Il 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 2014. Le budget prend également en compte la mise en service de la ligne Mascouche (Train de l'Est) pour la fin de l'année 2014 ainsi que l'impact des ajouts de services sur la ligne Saint-Jérôme sur une année complète.

## UN CADRE FINANCIER PRÉCAIRE

Le budget d'exploitation de l'AMT, déjà aux prises avec un cadre financier précaire depuis 2010, fait face à des choix difficiles en 2014.

La révision de la Politique québécoise du transport collectif, maintenant annoncée en tant que Politique québécoise de la mobilité durable, se fait attendre depuis 2011. Beaucoup de mesures ont dû être prises par l'AMT pour préserver le développement des services de transport collectif malgré un cadre financier rendu précaire et qui tarde à se renouveler.

TABLEAU 2 – Budget d'exploitation 2014

| (en milliers \$)                                        | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |         | B. 2014 - B. 2013 |         |
|---------------------------------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|---------|-------------------|---------|
| REVENUS D'EXPLOITATION                                  |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Sources gouvernementales dédiées                        |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Droit sur l'immatriculation                             | 56 342      | 21,6%  | 56 825         | 58 420      | (483)             | -0,8%   | (2 078)           | -3,6%   |
| Taxe sur l'essence                                      | 100 982     | 38,8%  | 100 699        | 94 760      | 283               | 0,3%    | 6 222             | 6,6%    |
| Taxe sur l'essence à distribuer                         | (50 491)    | -19,4% | (50 350)       | (47 380)    | (141)             | 0,3%    | (3 111)           | 6,6%    |
| Sous-total                                              | 106 833     | 41,0%  | 107 175        | 105 800     | (341)             | -0,3%   | 1 033             | 1,0%    |
| Revenus des trains de banlieue                          |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Recettes usagers                                        | 60 012      | 23,1%  | 56 696         | 58 605      | 3 317             | 5,9%    | 1 407             | 2,4%    |
| Contributions municipales nettes                        | 61 425      | 23,6%  | 60 586         | 60 751      | 839               | 1,4%    | 674               | 1,1%    |
| Sous-total                                              | 121 437     | 46,7%  | 117 282        | 119 356     | 4 156             | 3,5%    | 2 081             | 1,7%    |
| Revenus des autobus express métropolitains              |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Recettes usagers                                        | 3 937       | 1,5%   | 3 778          | 3 925       | 159               | 4,2%    | 12                | 0,3%    |
| Contributions municipales nettes                        | 97          | -      | 132            | 338         | (35)              | -26,5%  | (241)             | -71,3%  |
| Sous-total                                              | 4 034       | 1,5%   | 3 910          | 4 263       | 124               | 3,2%    | (229)             | -5,4%   |
| Subvention du gouvernement – PAGASTC – MTQ              | 13 300      | 5,1%   | 13 641         | 15 548      | (341)             | -2,5%   | (2 248)           | -14,5%  |
| Autres                                                  |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Facturation équipements métropolitains                  | 6 844       | 2,6%   | 5 413          | 6 776       | 1 431             | 26,4%   | 68                | 1,0%    |
| Autres revenus                                          | 7 828       | 3,0%   | 12 470         | 9 179       | (4 642)           | -37,2%  | (1 351)           | -14,7%  |
| Sous-total                                              | 14 672      | 5,6%   | 17 883         | 15 955      | (3 211)           | -18,0%  | (1 283)           | -8,0%   |
| TOTAL                                                   | 260 277     | 100,0% | 259 890        | 260 921     | 387               | 0,1%    | (644)             | -0,2%   |
| DÉPENSES D'EXPLOITATION                                 |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Coordination métropolitaine                             |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Subventions                                             | 68 184      | 25,3%  | 68 326         | 68 382      | (142)             | -0,2%   | (198)             | -0,3%   |
| Aide spéciale provenant du surplus affecté              | -           | -      | 2 800          | 2 800       | (2 800)           | -100,0% | (2 800)           | -100,0% |
| Information et promotion                                | 5 357       | 2,0%   | 4 584          | 4 034       | 773               | 16,9%   | 1 323             | 32,8%   |
| Tarification et vente de titres                         | 9 676       | 3,6%   | 8 515          | 5 787       | 1 161             | 13,6%   | 3 889             | 67,2%   |
| Sous-total                                              | 83 217      | 30,9%  | 84 225         | 81 003      | (1 008)           | -1,2%   | 2 214             | 2,7%    |
| Exploitation des services et équipements métropolitains |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Trains de banlieue                                      | 153 560     | 57,1%  | 151 468        | 151 878     | 2 092             | 1,4%    | 1 682             | 1,1%    |
| Autobus express métropolitains                          | 5 191       | 1,9%   | 5 138          | 5 465       | 53                | 1,0%    | (274)             | -5,0%   |
| Équipements métropolitains                              | 17 550      | 6,5%   | 15 466         | 16 939      | 2 084             | 13,5%   | 611               | 3,6%    |
| Sous-total                                              | 176 301     | 65,5%  | 172 072        | 174 282     | 4 229             | 2,5%    | 2 019             | 1,2%    |
| Développement                                           | 5 300       | 2,0%   | 5 975          | 5 240       | (675)             | -11,3%  | 60                | 1,1%    |
| Autres                                                  |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Réserve pour éventualités                               | 1 000       | 0,4%   | -              | 1 000       | 1 000             | -       | -                 | -       |
| Frais de gestion SAAQ et autres                         | 3 334       | 1,2%   | 1 742          | 2 196       | 1 592             | 91,4%   | 1 138             | 51,8%   |
| Sous-total                                              | 4 334       | 1,6%   | 1 742          | 3 196       | 2 592             | 148,8%  | 1 138             | 35,6%   |
| TOTAL                                                   | 269 152     | 100,0% | 264 014        | 263 721     | 5 138             | 1,9%    | 5 431             | 2,1%    |
| Résultat de l'exercice                                  | (8 875)     | -      | (4 124)        | (2 800)     | (4 751)           | 115,2%  | (6 075)           | 217,0%  |
| AUTRES REVENUS                                          |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Surplus affectés aux résultats de l'exercice            | 8 875       | -      | 4 124          | 2 800       | 4 751             | -       | -                 | -       |
| Résultat net de l'exercice                              | -           | -      | -              | -           | -                 | -       | -                 | -       |
| Solde du surplus                                        |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Surplus accumulé au début de l'exercice                 | 8 875       | -      | 12 999         | 4 967       | -                 | -       | -                 | -       |
| Surplus affecté aux résultats de l'exercice             | (8 875)     | -      | (4 124)        | (2 800)     | -                 | -       | -                 | -       |
| Surplus accumulé à la fin de l'exercice                 | -           | -      | 8 875          | 2 167       | -                 | -       | -                 | -       |

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

Des modifications ont été apportées à la présentation du budget afin de le rendre conforme à la présentation des états financiers de l'AMT. Les modifications consistent au retrait de la taxe additionnelle sur l'essence qui est perçue et redistribuée ainsi que des aides attribuées à l'AMT en tant qu'exploitant de trains de banlieue et d'autobus express métropolitains.

Ces modifications n'affectent que la présentation du tableau sommaire du budget d'exploitation (Tableau 2) mais n'affectent en rien les montants redistribués aux organismes de transport sous forme d'aides financières ou recettes tarifaires métropolitaines décrites aux pages qui suivent.

# 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 2013, passent à 56,3 M\$ en 2014, soit une diminution de 0,8 % par rapport à la prévision 2013.

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec une taxe de 0,030 \$. Une première moitié de cette taxe est redistribuée directement aux autorités organisatrices de transport (AOT) en vertu d'un décret gouvernemental. Une seconde moitié est incluse aux revenus d'exploitation du budget de l'AMT. En 2014, l'AMT prévoit pour chacune un montant de 50,5 M\$, soit une augmentation de 0,3 % par rapport à la prévision 2013. Cette augmentation reflète la tendance constatée au cours des derniers mois.

TABLEAU 3 – Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2013-2014

| (en milliers \$)                | BUDGET 2014    |               | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013    | B. 2014 - P. 2013 |              | B. 2014 - B. 2013 |             |
|---------------------------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-------------------|--------------|-------------------|-------------|
| Droit sur l'immatriculation     | 56 342         | 52,7%         | 56 825         | 58 420         | (483)             | -0,8%        | (2 078)           | -3,6%       |
| Taxe sur l'essence              | 100 982        | 94,5%         | 100 699        | 94 760         | 283               | 0,3%         | 6 222             | 6,6%        |
| Taxe sur l'essence à distribuer | (50 491)       | -47,3%        | (50 350)       | (47 380)       | (141)             | 0,3%         | (3 111)           | 6,6%        |
| Sous-total                      | <b>106 833</b> | <b>147,3%</b> | <b>107 175</b> | <b>105 800</b> | <b>(341)</b>      | <b>-0,3%</b> | <b>1 033</b>      | <b>1,0%</b> |
| Frais de gestion SAAQ*          | (1 127)        | -1,1%         | (1 137)        | (1 168)        | 10                | -0,8%        | 42                | -3,6%       |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>105 707</b> | <b>98,9%</b>  | <b>106 038</b> | <b>104 632</b> | <b>(332)</b>      | <b>-0,3%</b> | <b>1 075</b>      | <b>1,0%</b> |

\* 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 40,5 % des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes, soit :

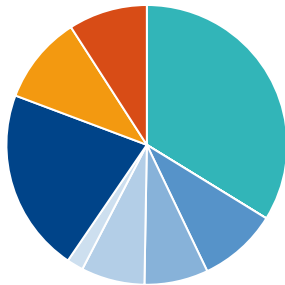
- 21,2 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des six lignes du réseau de trains de banlieue ;
- 10,2 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des équipements et des express métropolitains ;
- 9,1 % pour la coordination métropolitaine et autres.

Le solde des sources dédiées en provenance des automobilistes, soit 59,5 % de celles-ci, est utilisé pour la coordination et le financement métropolitain.

- 33,8 % pour le réseau de métro ;
- 25,7 % pour les services d'autobus à vocation métropolitaine.

L'AMT versera donc 114,6 M\$ en 2014 en soutien aux organismes de transport collectif de la région métropolitaine. Les sources gouvernementales dédiées n'étant pas suffisantes pour couvrir ce montant, le surplus accumulé de l'AMT est utilisé. La répartition de ce montant se détaille comme suit :

FIGURE 1 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2014



|                                                                   |                |                |
|-------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| ● Subvention à l'exploitation pour le réseau de métro STM         | 38 733         | 33,80%         |
| Subvention à l'exploitation pour les différents réseaux d'autobus |                |                |
| ● Aide métropolitaine réseaux d'autobus et dépenses afférentes    | 10 447         | 9,12%          |
| ● Aide aux tarifs réduit et étudiant                              | 8 426          | 7,35%          |
| ● Aide à l'intégration tarifaire                                  | 8 391          | 7,32%          |
| ● Aide au transport adapté                                        | 2 187          | 1,91%          |
| ● Réseau de trains de banlieue                                    | 24 321         | 21,23%         |
| ● Équipements métropolitains et express métropolitains            | 11 663         | 10,18%         |
| ● Coordination métropolitaine et autres                           | 10 413         | 9,09%          |
| <b>Total</b>                                                      | <b>114 581</b> | <b>100,00%</b> |

TABLEAU 4 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2013-2014

| (en milliers \$)                                   | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |         | B. 2014 - B. 2013 |         |
|----------------------------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|---------|-------------------|---------|
| SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES NETTES            |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Droit sur l'immatriculation                        | 56 342      | 53,3%  | 56 825         | 58 420      | (483)             | -0,8%   | (2 078)           | -3,6%   |
| Taxe sur l'essence                                 | 100 982     | 95,5%  | 100 699        | 94 760      | 283               | 0,3%    | 6 222             | 6,6%    |
| Taxe sur l'essence à distribuer                    | (50 491)    | -47,8% | (50 350)       | (47 380)    | (141)             | 0,3%    | (3 111)           | 6,6%    |
| Frais de gestion SAAQ                              | (1 127)     | -1,1%  | (1 137)        | (1 168)     | 10                | -0,8%   | 42                | -3,6%   |
| Sous-total                                         | 105 707     | 100,0% | 106 038        | 104 632     | (332)             | -0,3%   | 1 075             | 1,0%    |
| SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT            |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Aide métropolitaine au réseau de métro STM         | 38 733      | 33,8%  | 39 146         | 39 712      | (413)             | -1,1%   | (979)             | -2,5%   |
| Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes | 10 447      | 9,1%   | 11 182         | 10 528      | (735)             | -6,6%   | (81)              | -0,8%   |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant                 | 8 426       | 7,4%   | 8 184          | 8 191       | 242               | 3,0%    | 235               | 2,9%    |
| Aide à l'intégration tarifaire                     | 8 391       | 7,3%   | 8 088          | 8 224       | 303               | 3,7%    | 167               | 2,0%    |
| Aide au transport adapté                           | 2 187       | 1,9%   | 1 727          | 1 727       | 460               | 26,6%   | 460               | 26,6%   |
| Aide spéciale découlant du surplus affecté         | -           | -      | 2 800          | 2 800       | (2 800)           | -100,0% | (2 800)           | -100,0% |
| Sous-total                                         | 68 184      | 59,5%  | 71 126         | 71 182      | (2 942)           | -4,1%   | (2 998)           | -4,2%   |
| AUTRES                                             |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Déficit trains de banlieue                         | 24 321      | 21,2%  | 26 386         | 22 504      | (2 065)           | -7,8%   | 1 818             | 8,1%    |
| Déficit équipements métropolitains                 | 10 706      | 9,3%   | 10 053         | 10 163      | 653               | 6,5%    | 543               | 5,3%    |
| Déficit autobus express métropolitains             | 957         | 0,8%   | 1 028          | 914         | (71)              | -7,0%   | 42                | 4,6%    |
| Coordination métropolitaine et autres              | 9 412       | 8,2%   | 1 569          | 1 669       | 7 843             | 500,1%  | 7 743             | 464,1%  |
| Réserve pour éventualités                          | 1 000       | 0,9%   | -              | 1 000       | 1 000             | -       | -                 | -       |
| Sous-total                                         | 46 397      | 40,5%  | 39 036         | 36 249      | 7 360             | 18,9%   | 10 148            | 28,0%   |
| TOTAL                                              | 114 581     | 100,0% | 110 162        | 107 431     | 4 418             | 4,0%    | 7 150             | 6,7%    |

## Autres postes budgétaires

Les dépenses sont constituées des frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), des intérêts ainsi que des frais bancaires. Les dépenses incluent également le coût d'entretien des infrastructures de la ligne Mascouche (Train de l'Est) qui doivent être encourues avant la date de mise en service. La réserve pour éventualités est budgétée à 1,0 M\$.

Le budget 2014 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 6,1 M\$ et sont alloués en fonction des principes d'allocation des coûts.

En 2014, les dépenses en immobilisations additionnelles inscrites au budget sont de 2,5 M\$.

TABLEAU 5 – Autres postes budgétaires – 2013-2014

| (en milliers \$)                         | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |        | B. 2014 - B. 2013 |        |
|------------------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| REVENUS                                  |             |        |                |             |                   |        |                   |        |
| Revenus                                  | 7 828       | 100,0% | 12 470         | 9 179       | (4 642)           | -37,2% | (1 351)           | -14,7% |
| TOTAL                                    | 7 828       | 100,0% | 12 470         | 9 179       | (4 642)           | -37,2% | (1 351)           | -14,7% |
| DÉPENSES                                 |             |        |                |             |                   |        |                   |        |
| Réserve pour éventualités                | 1 000       | 23,1%  | -              | 1 000       | 1 000             | -      | -                 | -      |
| Frais de gestion SAAQ et autres dépenses | 3 334       | 76,9%  | 1 742          | 2 196       | 1 592             | 91,4%  | 1 138             | 51,8%  |
| TOTAL                                    | 4 334       | 100,0% | 1 742          | 3 196       | 2 592             | 148,8% | 1 138             | 35,6%  |
| ÉCART                                    | 3 494       | -      | 10 728         | 5 983       | (7 234)           | -67,4% | (2 489)           | -41,6% |

## COORDINATION MÉTROPOLITAINE

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

# Système tarifaire métropolitain

L'année 2014 marque, pour l'AMT et ses partenaires, le dépôt de recommandations découlant de l'exercice de réflexion stratégique sur la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine. Ces recommandations viseront 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 chantier important découlant du Plan stratégique de l'AMT, qui balise les actions menant à la vision 2020 des transports collectifs de la région métropolitaine.

L'année 2014 fera aussi l'objet d'un projet pilote de tarification de stationnements incitatifs.



# 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 99 municipalités.

## Indexation des tarifs TRAM

En 2014, les tarifs des titres de transport mensuels TRAM font l'objet d'une indexation moyenne de 3,0 %, soit le même taux qu'en 2013. Cette hausse, légèrement supérieure à l'inflation, a pour objectif de maintenir le niveau de contribution relative des clients au financement des transports collectifs dans le contexte actuel d'amélioration des services.

TABLEAU 6 – Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2014 et comparaison avec les tarifs 2013

| ZONE                                         | TITRE  | HAUSSE MOYENNE | ORD. 2014 | ORD. 2013 | ÉTUD. 2014 | ÉTUD. 2013 | RÉD. 2014 | RÉD. 2013 |
|----------------------------------------------|--------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|-----------|
| <b>TITRES MENSUELS MÉTROPOLITAINS (TRAM)</b> |        |                |           |           |            |            |           |           |
| 1                                            | TRAM 1 | 3,0%           | 89,50 \$  | 87,00 \$  | 71,50 \$   | 69,50 \$   | 53,50 \$  | 52,00 \$  |
| 2                                            | TRAM 2 | 3,0%           | 105,00 \$ | 102,00 \$ | 84,00 \$   | 81,50 \$   | 63,00 \$  | 61,00 \$  |
| 3                                            | TRAM 3 | 3,0%           | 125,00 \$ | 121,00 \$ | 100,00 \$  | 97,00 \$   | 75,00 \$  | 72,50 \$  |
| 4                                            | TRAM 4 | 3,0%           | 135,00 \$ | 131,00 \$ | 108,00 \$  | 105,00 \$  | 81,00 \$  | 78,50 \$  |
| 5                                            | TRAM 5 | 3,0%           | 156,00 \$ | 151,00 \$ | 125,00 \$  | 121,00 \$  | 93,50 \$  | 90,50 \$  |
| 6                                            | TRAM 6 | 3,0%           | 187,00 \$ | 182,00 \$ | 150,00 \$  | 146,00 \$  | 112,00 \$ | 109,00 \$ |
| 7                                            | TRAM 7 | 3,0%           | 215,00 \$ | 209,00 \$ | 172,00 \$  | 167,00 \$  | 129,00 \$ | 125,00 \$ |
| 8                                            | TRAM 8 | 3,0%           | 246,00 \$ | 239,00 \$ | 197,00 \$  | 191,00 \$  | 148,00 \$ | 143,00 \$ |

## Zones tarifaires métropolitaines

Aucun changement aux zones tarifaires n'est proposé pour 2014. 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).

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

Les conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant sont maintenues en 2014. 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 7 – Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant

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

# 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 8 – Tarifs des titres TRAIN pour 2014 et comparaison avec les tarifs 2013

| ZONE                         | TITRE   | HAUSSE MOYENNE | ORD. 2014 | ORD. 2013 | ÉTUD. 2014 | ÉTUD. 2013 | RÉD. 2014 | RÉD. 2013 |
|------------------------------|---------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|-----------|
| <b>TITRES MENSUELS TRAIN</b> |         |                |           |           |            |            |           |           |
| 1                            | TRAIN 1 | 3,0%           | 76,00 \$  | 74,00 \$  | 61,00 \$   | 59,00 \$   | 45,50 \$  | 44,50 \$  |
| 2                            | TRAIN 2 | 3,0%           | 89,50 \$  | 86,50 \$  | 71,50 \$   | 69,00 \$   | 53,50 \$  | 52,00 \$  |
| 3                            | TRAIN 3 | 3,0%           | 106,00 \$ | 103,00 \$ | 85,00 \$   | 82,50 \$   | 63,50 \$  | 62,00 \$  |
| 4                            | TRAIN 4 | 3,0%           | 117,00 \$ | 117,00 \$ | 93,50 \$   | 93,50 \$   | 70,00 \$  | 70,00 \$  |
| 5                            | TRAIN 5 | 3,0%           | 133,00 \$ | 128,00 \$ | 106,00 \$  | 102,00 \$  | 80,00 \$  | 77,00 \$  |
| 6                            | TRAIN 6 | 3,0%           | 159,00 \$ | 155,00 \$ | 127,00 \$  | 124,00 \$  | 95,50 \$  | 93,00 \$  |
| 7                            | TRAIN 7 | 3,0%           | 183,00 \$ | 178,00 \$ | 146,00 \$  | 142,00 \$  | 110,00 \$ | 107,00 \$ |

## 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 2014. 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).

# Tarification des stationnements incitatifs

L'AMT propose plus de 30 000 places de stationnements incitatifs, dont 719 sont tarifées, soit la portion étagée du stationnement Montmorency.

## Tarification du stationnement Montmorency

En 2013, la tarification du stationnement Montmorency était de 110 \$ par mois ou 7 \$ par jour. Ces tarifs étaient gelés depuis 2012.

Pour 2014, les tarifs sont arrimés à ceux du stationnement Longueuil, soit 119 \$ par mois ou 7,50 \$ par jour, après indexation. Cet ajustement représente une augmentation de 8,2 % pour le tarif mensuel et de 7,1 % pour le tarif journalier.

Au-delà de 2014, l'indexation des tarifs de stationnement sera arrimée à celle des titres TRAM et TRAIN.

TABLEAU 9 – Tarifs des titres du stationnement Montmorency pour 2014 et comparaison avec les titres 2013

| TITRE            | HAUSSE | 2014      | 2013      |
|------------------|--------|-----------|-----------|
| Forfait mensuel  | 8,2%   | 119,00 \$ | 110,00 \$ |
| Billet à l'unité | 7,1%   | 7,50 \$   | 7,00 \$   |

## Projet pilote

Un projet pilote de tarification des stationnements incitatifs sera réalisé en 2014 afin d'évaluer la capacité d'une telle mesure à gérer la saturation observée dans plusieurs stationnements, à favoriser l'utilisation des modes actifs et collectifs ainsi qu'à contribuer au financement des transports collectifs tout en préservant l'attractivité et l'accessibilité de ceux-ci.

Ce projet pilote tiendra compte des besoins et de la motivation de la clientèle des services de transport collectifs offerts par l'AMT et ses partenaires.

# Tarification locale de référence

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 10 – Tarifs locaux de référence – 2013-2014

| ZONE | 2014      | 2013      | ÉTUD. 2014 | ÉTUD. 2013 | RÉD. 2014 | RÉD. 2013 |
|------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|-----------|
| 1    | 77,50 \$  | 75,00 \$  | 62,00 \$   | 60,00 \$   | 46,50 \$  | 45,00 \$  |
| 2    | 83,00 \$  | 80,50 \$  | 66,50 \$   | 64,50 \$   | 49,75 \$  | 48,50 \$  |
| 3    | 86,50 \$  | 84,00 \$  | 69,00 \$   | 67,00 \$   | 52,00 \$  | 50,50 \$  |
| 4    | 99,50 \$  | 96,50 \$  | 79,50 \$   | 77,00 \$   | 59,50 \$  | 58,00 \$  |
| 5    | 112,00 \$ | 109,00 \$ | 89,50 \$   | 87,00 \$   | 67,00 \$  | 65,50 \$  |
| 6    | 141,00 \$ | 137,00 \$ | 113,00 \$  | 110,00 \$  | 84,50 \$  | 82,00 \$  |
| 7    | 177,00 \$ | 172,00 \$ | 142,00 \$  | 138,00 \$  | 106,00 \$ | 103,00 \$ |
| 8    | 212,00 \$ | 206,00 \$ | 170,00 \$  | 165,00 \$  | 127,00 \$ | 124,00 \$ |

# Recettes métropolitaines des titres TRAM

## Prévisions 2013-2014

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 2013, les ventes de titres TRAM se sont accrues de 1,4 % par rapport à la même période en 2012. La prévision 2013 est ajustée à 151,4 M\$, en considérant les ventes réelles des premiers mois de l'année 2013. De ce montant, 114,3 M\$ sont redistribués aux autorités organisatrices de la région, 35,5 M\$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,6 M\$ aux recettes des autobus express métropolitains.

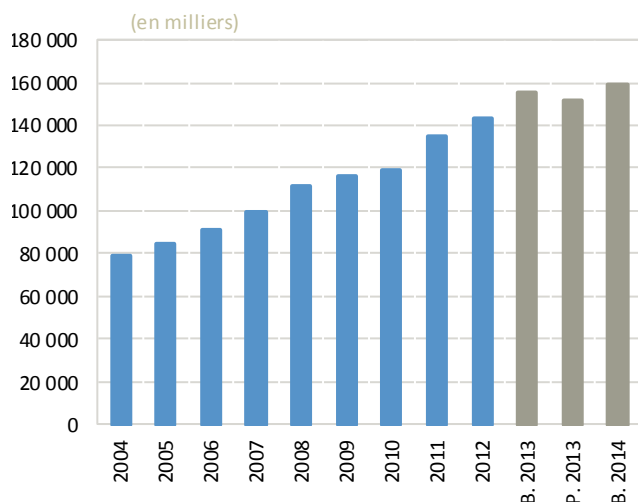
Pour 2014, les recettes métropolitaines totales sont évaluées à 158,8 M\$. De ce montant, 119,5 M\$ sont redistribués aux autorités organisatrices de la région, 37,6 M\$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,7 M\$ aux recettes des autobus express métropolitains.

TABLEAU 11 – Évolution des recettes métropolitaines – 2004-2014

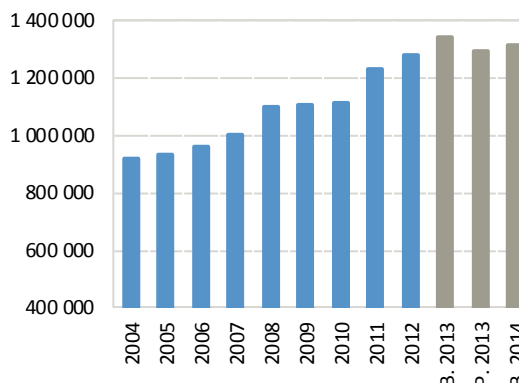
| TITRES MENSUELS TRAM      | 2004    | 2005    | 2006    | 2007      | 2008      | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | B. 2013   | P. 2013   | B. 2014   |
|---------------------------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ventes                    | 923 509 | 936 278 | 959 480 | 1 005 561 | 1 097 553 | 1 105 058 | 1 116 429 | 1 234 969 | 1 280 139 | 1 341 465 | 1 297 526 | 1 318 123 |
| Recettes (en milliers \$) | 79 081  | 84 302  | 91 372  | 99 846    | 112 001   | 116 284   | 119 301   | 134 511   | 143 486   | 155 762   | 151 420   | 158 768   |

FIGURE 2 – Évolution des recettes métropolitaines – 2004-2014

### RECETTES MÉTROPOLITAINES



### VENTES DE TITRES MENSUELS



## Coûts d'exploitation et de gestion du système tarifaire

Les coûts d'exploitation et de gestion du système tarifaire métropolitain correspondent aux frais de commission accordés aux agences, aux billetteries métropolitaines et aux abonnements pour la vente de titres ainsi qu'aux frais du système OPUS. Ces coûts regroupent aussi les coûts encourus pour la gestion des ventes de titres et le partage des recettes, notamment les frais de personnel et de sondage.

## 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 2014 à 23,00 \$ 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).

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 2014, les données des enquêtes sur l'usage des titres de 2010 seront utilisées pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

Une nouvelle enquête sur l'usage des titres est prévue durant l'automne 2014 afin d'actualiser les données sur l'usage des titres. Elle permettra de prendre en compte l'introduction récente du titre TRAM à la station de métro Longueuil-Université de Sherbrooke et des titres TRAIN en zones 1, 2 et 3.

TABLEAU 12 – Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2013-2014

| (en milliers \$)               | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |      | B. 2014 - B. 2013 |       |
|--------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|------|-------------------|-------|
| RECETTES MÉTROPOLITAINES AOT   |             |        |                |             |                   |      |                   |       |
| STM                            | 63 487      | 40,0%  | 60 675         | 62 076      | 2 812             | 4,6% | 1 411             | 2,3%  |
| RTL                            | 22 811      | 14,4%  | 21 743         | 23 624      | 1 068             | 4,9% | (813)             | -3,4% |
| STL                            | 11 929      | 7,5%   | 11 361         | 11 675      | 568               | 5,0% | 254               | 2,2%  |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 1 416       | 0,9%   | 1 350          | 1 206       | 66                | 4,9% | 210               | 17,4% |
| CIT de la Vallée-du-Richelieu  | 2 647       | 1,7%   | 2 556          | 2 430       | 91                | 3,6% | 217               | 8,9%  |
| CIT du Sud-Ouest               | 2 298       | 1,4%   | 2 197          | 2 170       | 101               | 4,6% | 128               | 5,9%  |
| CIT Haut-Saint-Laurent         | 303         | 0,2%   | 292            | 267         | 11                | 3,8% | 36                | 13,5% |
| CIT La Presqu'île              | 789         | 0,5%   | 749            | 672         | 40                | 5,3% | 117               | 17,4% |
| CIT Laurentides                | 2 752       | 1,7%   | 2 620          | 2 434       | 132               | 5,0% | 318               | 13,1% |
| CIT Le Richelain               | 1 309       | 0,8%   | 1 242          | 1 242       | 67                | 5,4% | 67                | 5,4%  |
| CIT Roussillon                 | 1 108       | 0,7%   | 1 057          | 989         | 51                | 4,8% | 119               | 12,0% |
| CIT Sorel-Varennes             | 2 546       | 1,6%   | 2 446          | 2 174       | 100               | 4,1% | 372               | 17,1% |
| CRT de Lanaudière              | 5 034       | 3,2%   | 4 948          | 4 701       | 86                | 1,7% | 333               | 7,1%  |
| Ville de Sainte-Julie          | 1 034       | 0,7%   | 986            | 1 049       | 48                | 4,9% | (15)              | -1,4% |
| Autres                         | 67          | -      | 65             | -           | 2                 | -    | 67                | -     |
| Sous-total                     | 119 530     | 75,2%  | 114 287        | 116 709     | 5 243             | 4,6% | 2 821             | 2,4%  |
| RECETTES MÉTROPOLITAINES AMT   |             |        |                |             |                   |      |                   |       |
| Trains de banlieue             | 37 563      | 23,7%  | 35 535         | 37 304      | 2 028             | 5,7% | 259               | 0,7%  |
| Autobus express métropolitains | 1 675       | 1,1%   | 1 598          | 1 749       | 77                | 4,8% | (74)              | -4,2% |
| Sous-total                     | 39 238      | 24,7%  | 37 133         | 39 053      | 2 105             | 5,7% | 185               | 0,5%  |
| TOTAL                          | 158 768     | 100,0% | 151 420        | 155 762     | 7 348             | 4,9% | 3 006             | 1,9%  |

TABLEAU 13 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2004-2014

| (en milliers \$)                        | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008           | 2009           | 2010           | 2011           | 2012           | B. 2013        | P. 2013        | B. 2014        |
|-----------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>RECETTES MÉTROPOLITAINES PAR AOT</b> |               |               |               |               |                |                |                |                |                |                |                |                |
| STM                                     | 24 538        | 25 858        | 27 854        | 33 530        | 39 982         | 42 502         | 43 964         | 49 587         | 57 253         | 62 076         | 60 675         | 63 487         |
| RTL                                     | 13 901        | 14 406        | 15 151        | 15 844        | 16 987         | 17 556         | 17 801         | 20 074         | 20 959         | 23 624         | 21 743         | 22 811         |
| STL                                     | 7 429         | 8 214         | 9 222         | 9 339         | 9 999          | 9 919          | 10 516         | 10 840         | 10 602         | 11 675         | 11 361         | 11 929         |
| CIT/CRT/Municipalité                    | 8 624         | 9 941         | 11 510        | 12 982        | 14 998         | 15 476         | 15 323         | 17 398         | 18 336         | 19 334         | 20 508         | 21 303         |
| AMT                                     | 24 589        | 25 883        | 27 635        | 28 151        | 30 035         | 30 831         | 31 698         | 36 612         | 36 336         | 39 053         | 37 133         | 39 238         |
| <b>TOTAL</b>                            | <b>79 081</b> | <b>84 302</b> | <b>91 372</b> | <b>99 846</b> | <b>112 001</b> | <b>116 284</b> | <b>119 301</b> | <b>134 511</b> | <b>143 486</b> | <b>155 762</b> | <b>151 420</b> | <b>158 768</b> |

# Recettes des titres TRAIN

## Prévisions 2013-2014

Les recettes des titres TRAIN correspondent aux revenus des ventes de titres à l'unité, en carnet, mensuels et annuels TRAIN.

Pour les huit premiers mois de 2013, les ventes de titres TRAIN se sont accrues de 19,5 % par rapport à la même période en 2012 ; hausse qui s'explique par la mise en place récente (2012) des titres TRAIN en zones 1-2-3. La prévision 2013 est ajustée à 56,7 M\$, en considérant les ventes réelles des premiers mois de l'année 2013 ainsi que l'impact de l'amélioration des services déployée en août sur la ligne Saint-Jérôme.

Pour 2014, les recettes TRAIN sont évaluées à 60,0 M\$, soit une hausse de 5,9 % par rapport à la prévision 2013, hausse tenant compte de la mise en service de la ligne Mascouche (Train de l'Est).

# Recettes des titres STATIONNEMENT

## Prévisions 2013-2014

Les recettes des titres STATIONNEMENT correspondent aux revenus des ventes de billets quotidiens et d'abonnements mensuels au stationnement Montmorency.

Pour les huit premiers mois de 2013, les revenus de STATIONNEMENT se sont accrus de 12,4 % par rapport à la même période en 2012. La prévision 2013 est ajustée à 1,2 M\$, en considérant les revenus réels des premiers mois de l'année 2013.

Pour 2014, les revenus STATIONNEMENTS sont évalués à 1,3 M\$.

**Grille tarifaire 2014 des titres de transport TRAM et TRAIN**

| TITRES ET TARIFS (\$) | TITRES TRAM |          |          | TITRES TRAIN |          |          |
|-----------------------|-------------|----------|----------|--------------|----------|----------|
|                       | ORDINAIRE   | ÉTUDIANT | RÉDUIT   | ORDINAIRE    | ÉTUDIANT | RÉDUIT   |
| <b>Zone 1</b>         |             |          |          |              |          |          |
| Forfait annuel        | 984,50      | 786,50   | 588,50   | 836,00       | 671,00   | 500,50   |
| Forfait mensuel       | 89,50       | 71,50    | 53,50    | 76,00        | 61,00    | 45,50    |
| Carnet de 6 billets   | 18,00       | -        | 10,75    | 15,25        | -        | 9,25     |
| Billet à l'unité      | 4,50        | -        | 2,75     | 3,75         | -        | 2,25     |
| <b>Zone 2</b>         |             |          |          |              |          |          |
| Forfait annuel        | 1 155,00    | 924,00   | 693,00   | 984,50       | 786,50   | 588,50   |
| Forfait mensuel       | 105,00      | 84,00    | 63,00    | 89,50        | 71,50    | 53,50    |
| Carnet de 6 billets   | 21,00       | -        | 12,50    | 18,00        | -        | 10,75    |
| Billet à l'unité      | 5,25        | -        | 3,25     | 4,50         | -        | 2,75     |
| <b>Zone 3</b>         |             |          |          |              |          |          |
| Forfait annuel        | 1 375,00    | 1 100,00 | 825,00   | 1 166,00     | 935,00   | 698,50   |
| Forfait mensuel       | 125,00      | 100,00   | 75,00    | 106,00       | 85,00    | 63,50    |
| Carnet de 6 billets   | 25,00       | -        | 15,00    | 21,25        | -        | 12,75    |
| Billet à l'unité      | 6,25        | -        | 3,75     | 5,25         | -        | 3,25     |
| <b>Zone 4</b>         |             |          |          |              |          |          |
| Forfait annuel        | 1 485,00    | 1 188,00 | 891,00   | 1 287,00     | 1 028,50 | 770,00   |
| Forfait mensuel       | 135,00      | 108,00   | 81,00    | 117,00       | 93,50    | 70,00    |
| Carnet de 6 billets   | -           | -        | -        | 24,00        | -        | 14,50    |
| Billet à l'unité      | -           | -        | -        | 6,00         | -        | 3,50     |
| <b>Zone 5</b>         |             |          |          |              |          |          |
| Forfait annuel        | 1 716,00    | 1 375,00 | 1 028,50 | 1 463,00     | 1 166,00 | 880,00   |
| Forfait mensuel       | 156,00      | 125,00   | 93,50    | 133,00       | 106,00   | 80,00    |
| Carnet de 6 billets   | -           | -        | -        | 28,00        | -        | 17,00    |
| Billet à l'unité      | -           | -        | -        | 7,00         | -        | 4,25     |
| <b>Zone 6</b>         |             |          |          |              |          |          |
| Forfait annuel        | 2 057,00    | 1 650,00 | 1 232,00 | 1 749,00     | 1 397,00 | 1 050,50 |
| Forfait mensuel       | 187,00      | 150,00   | 112,00   | 159,00       | 127,00   | 95,50    |
| Carnet de 6 billets   | -           | -        | -        | 33,50        | -        | 20,00    |
| Billet à l'unité      | -           | -        | -        | 8,50         | -        | 5,00     |
| <b>Zone 7</b>         |             |          |          |              |          |          |
| Forfait annuel        | 2 365,00    | 1 892,00 | 1 419,00 | 2 013,00     | 1 606,00 | 1 210,00 |
| Forfait mensuel       | 215,00      | 172,00   | 129,00   | 183,00       | 146,00   | 110,00   |
| Carnet de 6 billets   | -           | -        | -        | 39,00        | -        | 23,50    |
| Billet à l'unité      | -           | -        | -        | 9,75         | -        | 5,75     |
| <b>Zone 8</b>         |             |          |          |              |          |          |
| Forfait annuel        | 2 706,00    | 2 167,00 | 1 628,00 | -            | -        | -        |
| Forfait mensuel       | 246,00      | 197,00   | 148,00   | -            | -        | -        |
| 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 2014

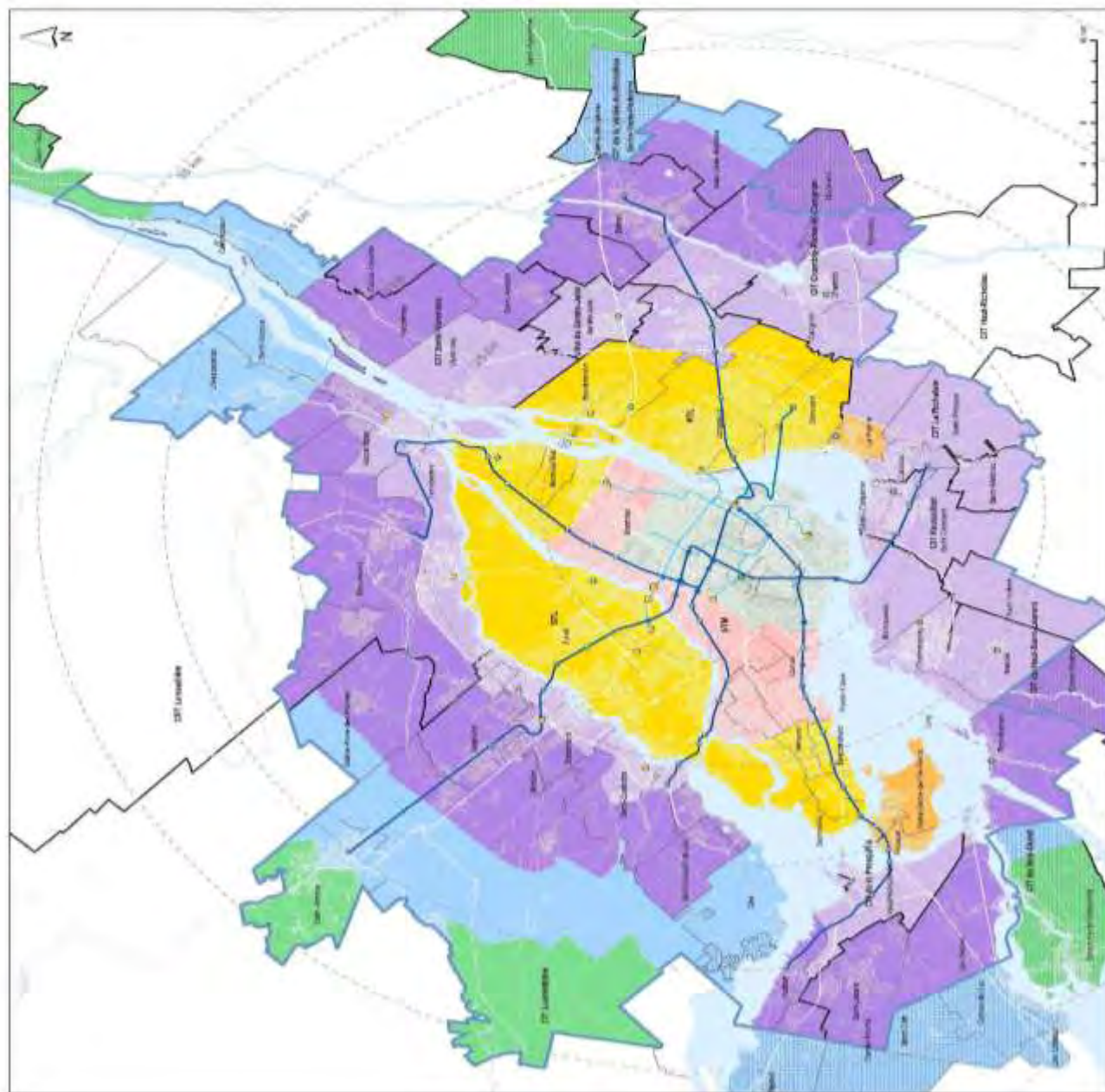
|        | Taxe<br>égale | Tarif<br>actuel<br>archaïque | Tarif<br>nouveau |
|--------|---------------|------------------------------|------------------|
| Zone 1 | 75,000        | 88,500                       | 71,500           |
| Zone 2 | 75,000        | 105,000                      | 84,000           |
| Zone 3 | 75,000        | 125,000                      | 100,000          |
| Zone 4 | 75,000        | 135,000                      | 108,000          |
| Zone 5 | 75,000        | 150,000                      | 125,000          |
| Zone 6 | 75,000        | 187,000                      | 150,000          |
| Zone 7 | 75,000        | 215,000                      | 172,000          |
| Zone 8 | 75,000        | 248,000                      | 197,000          |

1. Calculé à 10 % de plus  
2. Sur la base des tarifs de 2013

Note : Les tarifs, valables en électricité, métropolitains sont affixes sur carte OMA avec photo. Exigence : être au 31 octobre de l'année en cours.

- Express métropolitain
- Train de banlieue
- Métro
- Territoire des organismes de transport
- Limites des municipalités
- Limites de l'AMT
- Intégration tarifaire non-territoriale

Octobre 2013





# Subventions aux organismes de transport

L'AMT attribue plus de 122,0 M\$ en aide financière aux organismes de transport de la région métropolitaine.

Un premier montant est versé et représente l'entière du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur le territoire de l'AMT, soit environ 50,5 M\$ en 2014.

Un second montant de 71,5 M\$ est aussi versé afin de compenser l'apport des organismes de transport au réseau de transport métropolitain. Ce montant représente près de 62,8 % de la contribution reçue des automobilistes pour le financement des activités de l'AMT.

L'incapacité des sources de financement à faire face à la croissance des services a forcé l'AMT à plafonner ce montant depuis 2010.

Les aides financières métropolitaines sont versées aux organismes de transport pour compenser leur apport au réseau de transport métropolitain par autobus et au réseau de métro. Ces aides sont 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 aux effets du développement du train, du métro et 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 92,6 M\$ pour 2014.

En raison de la non-indexation de ses sources de financement, l'AMT est contrainte de plafonner à 69,8 M\$ les montants consentis pour ces aides depuis 2010. En plus de ce montant, l'AMT verse une aide financière aux services de transport adapté qui représente 1,7 M\$ en 2013.

En 2014, l'aide relative au transport adapté est incluse dans le calcul du plafonnement uniforme des cibles.

Afin de respecter la conformité de présentation des états financiers de l'AMT, les aides attribuées à l'AMT en tant qu'exploitant de réseau de trains de banlieue et d'autobus express métropolitain ne sont pas incluses dans le Tableau 2 de la page 11 présentant le sommaire du budget.

Une nouvelle aide financière aux organismes de transport est cependant attribuée par l'AMT depuis mai 2010, à la suite de la majoration de 1,5 ¢ de la taxe sur l'essence. Elle représente 50,5 M\$ en 2014.

Les dépenses afférentes proviennent de ressources déployées pour l'évaluation des aides.

TABLEAU 14 – Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant

| (en milliers \$)                           | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |         | B. 2014 - B. 2013 |         |
|--------------------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|---------|-------------------|---------|
| AIDE MÉTRO                                 |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| STM                                        | 38 733      | -      | 39 146         | 39 712      | (413)             | -1,1%   | (979)             | -2,5%   |
| Sous-total                                 | 38 733      | 100%   | 39 146         | 39 712      | (413)             | -1,1%   | (979)             | -2,5%   |
| AUTRES AIDES AUX AOT                       |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| STM                                        | 11 806      | 38,6%  | 11 940         | 11 571      | (134)             | -1,1%   | 235               | 2,0%    |
| RTL                                        | 4 916       | 16,1%  | 4 966          | 4 949       | (50)              | -1,0%   | (33)              | -0,7%   |
| STL                                        | 5 191       | 17,0%  | 5 147          | 5 284       | 44                | 0,9%    | (93)              | -1,8%   |
| AMT – Autobus express métropolitains       | 618         | 2,0%   | 634            | 624         | (16)              | -2,5%   | (6)               | -1,0%   |
| AMT – Trains de banlieue                   | 3 119       | 10,2%  | 2 962          | 2 918       | 157               | 5,3%    | 201               | 6,9%    |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan             | 379         | 1,2%   | 396            | 341         | (17)              | -4,4%   | 38                | 11,1%   |
| CIT de la Vallée-du-Richelieu              | 459         | 1,5%   | 465            | 451         | (6)               | -1,3%   | 8                 | 1,8%    |
| CIT du Sud-Ouest                           | 567         | 1,9%   | 565            | 533         | 2                 | 0,4%    | 34                | 6,4%    |
| CIT Haut-Saint-Laurent                     | 81          | 0,3%   | 81             | 83          | -                 | -       | (2)               | -2,4%   |
| CIT La Presqu'Île                          | 307         | 1,0%   | 301            | 284         | 6                 | 1,9%    | 23                | 8,1%    |
| CIT Laurentides                            | 1 088       | 3,6%   | 1 050          | 1 102       | 38                | 3,6%    | (14)              | -1,3%   |
| CIT Le Richelain                           | 394         | 1,3%   | 399            | 367         | (5)               | -1,2%   | 27                | 7,4%    |
| CIT Roussillon                             | 285         | 0,9%   | 282            | 260         | 3                 | 1,2%    | 25                | 9,6%    |
| CIT Sorel-Varennes                         | 272         | 0,9%   | 283            | 215         | (11)              | -3,7%   | 57                | 26,5%   |
| CRT de Lanaudière                          | 894         | 2,9%   | 961            | 892         | (67)              | -7,0%   | 2                 | 0,2%    |
| Ville de Sainte-Julie                      | 225         | 0,7%   | 219            | 214         | 6                 | 2,9%    | 11                | 5,1%    |
| Sous-total                                 | 30 601      | 100,0% | 30 650         | 30 088      | (49)              | -0,2%   | 513               | 1,7%    |
| Aide aux organismes de transport           | 50 491      | -      | 50 350         | 46 380      | 141               | 0,3%    | 4 111             | 8,9%    |
| Services de transport adapté               | 2 187       | -      | -              | -           | 2 187             | -       | 2 187             | -       |
| Aide spéciale provenant du surplus affecté | -           | -      | 2 800          | 2 800       | (2 800)           | -100,0% | (2 800)           | -100,0% |
| TOTAL                                      | 122 012     | -      | 122 946        | 118 980     | (934)             | -0,8%   | 3 032             | 2,5%    |
| Dépenses afférentes                        | 400         | -      | 400            | 1 400       | -                 | -       | (1 000)           | -71,4%  |
| TOTAL SUBVENTIONS                          | 122 412     | -      | 123 346        | 120 380     | -                 | -       | -                 | -       |

# 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 15 – Répartition de l'aide au métro – 2013-2014

| (en milliers \$) | BUDGET 2014 | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |       | B. 2014 - B. 2013 |       |
|------------------|-------------|----------------|-------------|-------------------|-------|-------------------|-------|
| AIDE MÉTRO       |             |                |             |                   |       |                   |       |
| STM              | 38 733      | 39 146         | 39 712      | (413)             | -1,1% | (979)             | -2,5% |
| TOTAL            | 38 733      | 39 146         | 39 712      | (413)             | -1.1% | (979)             | -2.5% |

TABLEAU 16 – Répartition de l'aide aux autobus – 2013-2014

| (en milliers \$)                     | BUDGET 2014 | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |        | B. 2014 - B. 2013 |       |
|--------------------------------------|-------------|----------------|-------------|-------------------|--------|-------------------|-------|
| AIDE AUTOBUS                         |             |                |             |                   |        |                   |       |
| STM                                  | 4 508       | 4 903          | 4 527       | (395)             | -8,1%  | (19)              | -0,4% |
| RTL                                  | 2 466       | 2 594          | 2 502       | (128)             | -4,9%  | (36)              | -1,4% |
| STL                                  | 542         | 634            | 555         | (92)              | -14,6% | (13)              | -2,3% |
| AMT – Autobus express métropolitains | 457         | 478            | 450         | (21)              | -4,4%  | 7                 | 1,6%  |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan       | 218         | 239            | 214         | (21)              | -8,8%  | 4                 | 1,9%  |
| CIT de la Vallée du Richelieu        | 135         | 152            | 126         | (17)              | -11,0% | 9                 | 7,1%  |
| CIT du Sud-Ouest                     | 382         | 387            | 369         | (5)               | -1,3%  | 13                | 3,5%  |
| CIT Haut-Saint-Laurent               | 57          | 57             | 58          | -                 | -      | (1)               | -1,7% |
| CIT Laurentides                      | 11          | 11             | 10          | -                 | -      | 1                 | 10,0% |
| CIT Le Richelain                     | 273         | 281            | 258         | (8)               | -2,8%  | 15                | 5,8%  |
| CIT Roussillon                       | 174         | 173            | 158         | 1                 | 0,3%   | 16                | 10,1% |
| CIT Sorel-Varennes                   | 90          | 104            | 82          | (14)              | -13,7% | 8                 | 9,8%  |
| CRT de Lanaudière                    | 448         | 515            | 458         | (67)              | -13,0% | (10)              | -2,2% |
| Ville de Sainte-Julie                | 122         | 118            | 118         | 4                 | 3,7%   | 4                 | 3,4%  |
| TOTAL                                | 9 883       | 10 647         | 9 885       | (764)             | -7,2%  | (2)               | -     |

TABLEAU 17 – Répartition de l'aide au rabattement – 2013-2014

| (en milliers \$)                    | BUDGET 2014 | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |       | B. 2014 - B. 2013 |        |
|-------------------------------------|-------------|----------------|-------------|-------------------|-------|-------------------|--------|
| AIDE AUTOBUS RABATTEMENT AUX TRAINS |             |                |             |                   |       |                   |        |
| STM                                 | 249         | 250            | 264         | (1)               | -0,4% | (15)              | -5,7%  |
| RTL                                 | 45          | 44             | 27          | 1                 | 3,0%  | 18                | 66,7%  |
| STL                                 | 62          | 61             | 67          | 1                 | 2,1%  | (5)               | -7,5%  |
| CIT de la Vallée-du-Richelieu       | 56          | 55             | 82          | 1                 | 1,7%  | (26)              | -31,7% |
| CIT La Presqu'île                   | 60          | 59             | 74          | 1                 | 1,4%  | (14)              | -18,9% |
| CIT Laurentides                     | 132         | 127            | 156         | 5                 | 3,8%  | (24)              | -15,4% |
| CIT Le Richelain                    | 1           | 1              | 1           | -                 | -     | -                 | -      |
| CIT Roussillon                      | 16          | 15             | 22          | 1                 | 3,5%  | (6)               | -27,3% |
| TOTAL                               | 621         | 612            | 693         | 9                 | 1,4%  | (72)              | -10,4% |

# 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 18 – Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2013-2014

| (en milliers \$)                     | BUDGET 2014   |               | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013   | B. 2014 - P. 2013 |             | B. 2014 - B. 2013 |             |
|--------------------------------------|---------------|---------------|----------------|---------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|
| STM                                  | 3 893         | 33,3%         | 3 770          | 3 851         | 123               | 3,3%        | 42                | 1,1%        |
| RTL                                  | 1 847         | 15,8%         | 1 787          | 1 948         | 60                | 3,3%        | (101)             | -5,2%       |
| STL                                  | 898           | 7,7%          | 869            | 895           | 29                | 3,3%        | 3                 | 0,3%        |
| AMT – Autobus express métropolitains | 147           | 1,3%          | 142            | 156           | 5                 | 3,3%        | (9)               | -5,8%       |
| AMT – Trains de banlieue             | 3 119         | 26,7%         | 2 962          | 2 918         | 157               | 5,3%        | 201               | 6,9%        |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan       | 161           | 1,4%          | 158            | 126           | 3                 | 2,2%        | 35                | 27,8%       |
| CIT de la Vallée-du-Richelieu        | 208           | 1,8%          | 202            | 172           | 6                 | 3,1%        | 36                | 20,9%       |
| CIT du Sud-Ouest                     | 185           | 1,6%          | 178            | 164           | 7                 | 3,9%        | 21                | 12,8%       |
| CIT Haut-Saint-Laurent               | 20            | 0,2%          | 20             | 16            | -                 | -           | 4                 | 25,0%       |
| CIT La Presqu'Île                    | 64            | 0,5%          | 63             | 54            | 1                 | 1,7%        | 10                | 18,5%       |
| CIT Laurentides                      | 215           | 1,8%          | 207            | 176           | 8                 | 4,0%        | 39                | 22,2%       |
| CIT Le Richelain                     | 120           | 1,0%          | 117            | 108           | 3                 | 2,8%        | 12                | 11,1%       |
| CIT Roussillon                       | 95            | 0,8%          | 93             | 80            | 2                 | 2,3%        | 15                | 18,8%       |
| CIT Sorel-Varennes                   | 182           | 1,6%          | 178            | 133           | 4                 | 2,1%        | 49                | 36,8%       |
| CRT de Lanaudière                    | 435           | 3,7%          | 442            | 372           | (7)               | -1,5%       | 63                | 16,9%       |
| Ville de Sainte-Julie                | 103           | 0,9%          | 101            | 96            | 2                 | 2,0%        | 7                 | 7,3%        |
| <b>TOTAL</b>                         | <b>11 692</b> | <b>100,0%</b> | <b>11 289</b>  | <b>11 265</b> | <b>403</b>        | <b>3,6%</b> | <b>427</b>        | <b>3,8%</b> |

TABLEAU 19 – Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2013-2014

| (en milliers \$)              | BUDGET 2014  |               | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013  | B. 2014 - P. 2013 |             | B. 2014 - B. 2013 |             |
|-------------------------------|--------------|---------------|----------------|--------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|
| STM                           | 3 156        | 37,5%         | 3 016          | 2 927        | 140               | 4,6%        | 229               | 7,8%        |
| RTL                           | 558          | 6,6%          | 541            | 471          | 17                | 3,2%        | 87                | 18,5%       |
| STL                           | 3 689        | 43,9%         | 3 583          | 3 768        | 106               | 3,0%        | (79)              | -2,1%       |
| AMT – Express métropolitains  | 14           | 0,2%          | 14             | 18           | -                 | -           | (4)               | -22,2%      |
| CIT de la Vallée-du-Richelieu | 60           | 0,7%          | 56             | 71           | 4                 | 6,4%        | (11)              | -15,5%      |
| CIT La Presqu'Île             | 183          | 2,2%          | 179            | 156          | 4                 | 2,2%        | 27                | 17,3%       |
| CIT Laurentides               | 730          | 8,7%          | 705            | 760          | 25                | 3,5%        | (30)              | -3,9%       |
| CIT Haut-Saint-Laurent        | 4            | -             | 4              | 9            | -                 | -           | (5)               | -55,6%      |
| CRT de Lanaudière             | 11           | 0,1%          | 5              | 62           | 6                 | 141,2%      | (51)              | -82,3%      |
| <b>TOTAL</b>                  | <b>8 405</b> | <b>100,0%</b> | <b>8 102</b>   | <b>8 242</b> | <b>303</b>        | <b>3,7%</b> | <b>163</b>        | <b>2,0%</b> |

# 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 finançait 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 Ministère des Transports du Québec (MTQ).

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 a été révisée et un plafonnement uniforme s'est appliqué.

En 2014, la contribution globale de l'AMT pour le transport adapté est augmentée par rapport à celle de 2013 et totalise 2,2 M\$.

TABLEAU 20 – Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2013-2014

| (en milliers \$)               | BUDGET 2014  |               | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013  | B. 2014 - P. 2013 |              | B. 2014 - B. 2013 |              |
|--------------------------------|--------------|---------------|----------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|
| STM                            | 373          | 17,1%         | 287            | 243          | 86                | 30,0%        | 130               | 53,5%        |
| STL                            | 548          | 25,1%         | 433            | 521          | 115               | 26,6%        | 27                | 5,2%         |
| RTL                            | 559          | 25,6%         | 457            | 529          | 102               | 22,3%        | 30                | 5,7%         |
| CIT Laurentides                | 27           | 1,2%          | 22             | 23           | 5                 | 22,7%        | 4                 | 17,4%        |
| MRC de L'Assomption            | 103          | 4,7%          | 78             | 92           | 25                | 32,1%        | 11                | 12,0%        |
| MRC de Marguerite-D'Youville   | 328          | 15,0%         | 261            | 76           | 67                | 25,7%        | 252               | 331,6%       |
| MRC Les Moulins                | 33           | 1,5%          | 25             | 30           | 8                 | 32,0%        | 3                 | 10,0%        |
| RITA de la Vallée-du-Richelieu | 24           | 1,1%          | 19             | 11           | 5                 | 26,3%        | 13                | 118,2%       |
| Ville de Candiac               | 127          | 5,8%          | 96             | 123          | 31                | 32,3%        | 4                 | 3,3%         |
| Ville de Chambly               | 33           | 1,5%          | 26             | 34           | 7                 | 26,9%        | (1)               | -2,9%        |
| Ville de Châteauguay           | 15           | 0,7%          | 12             | 12           | 3                 | 25,0%        | 3                 | 25,0%        |
| Ville de Vaudreuil-Dorion      | 17           | 0,8%          | 11             | 17           | 6                 | 54,5%        | -                 | -            |
| Autres                         | -            | -             | -              | 16           | -                 | -            | (16)              | -100,0%      |
| <b>TOTAL</b>                   | <b>2 187</b> | <b>100,0%</b> | <b>1 727</b>   | <b>1 727</b> | <b>460</b>        | <b>26,6%</b> | <b>460</b>        | <b>26,6%</b> |

## Aide aux organismes de transport

Le gouvernement du Québec a adopté les décrets n<sup>os</sup> 1183-2010 et 23-2013 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 ces décrets, l'AMT a mis sur pied un comité spécial pour l'accompagner dans l'interprétation et l'évaluation des modalités prévues.

Ces travaux ont permis de verser l'ensemble des montants provisoires et/ou finaux prévus pour les années 2010 à 2013. Ce travail mené en étroite collaboration avec le MTQ et les 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.

L'AMT, qui recommande une mise à jour de la Loi sur l'AMT pour intégrer les modalités et conditions d'utilisation du produit de la majoration de la taxe sur l'essence, est en attente des modalités et conditions de versement pour l'année 2014 et les années ultérieures.

## Information, promotion et vente de titres

En 2014, l'AMT va poursuivre ses efforts d'information et de promotion du transport collectif, par la diffusion d'information en temps réel sur l'état du service, la refonte complète de son site Internet et la mise en place d'un outil de personnalisation de la relation client. Elle continuera aussi de déployer d'importants efforts pour maintenir et bonifier la qualité du service offert par les billetteries métropolitaines et les programmes d'abonnement annuels aux transports collectifs.

## Portrait de la mobilité des personnes

L'AMT a réalisé en 2013, en étroite collaboration avec ses partenaires, la plus récente enquête Origine-Destination (OD) ; 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 Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), la Société de transport de Montréal (STM), le RTL, la Société de transport de Laval (STL), l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM) et la CMM sont partenaires de l'AMT pour la réalisation et le financement de ces enquêtes.

À la phase de collecte des données, réalisée en 2013 au coût de 2,0 M\$, dont 0,7 M\$ assumés par l'AMT, succède en 2014 la phase de traitement et d'analyse dont les premiers résultats seront publiés au début 2015.

## 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 2014, 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 2014, 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<sup>e</sup> titre consécutif est gratuit. Les abonnés reçoivent à domicile une carte OPUS chargée du titre souhaité et celui-ci est valide pour une 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-Varennnes, MRC Les Moulins, CIT du Sud-Ouest, CIT Haut-Saint-Laurent, CIT Laurentides, MRC L'Assomption et Ville de Sainte-Julie.

**OPUS+ étudiant** : Lancé en 2011, ce programme propose aux étudiants, pour chaque période d'abonnement de huit 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** : C'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<sup>e</sup> 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.

## 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 2014, l'AMT va poursuivre le développement de solutions destinées à encourager l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs.

**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 2014, 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 2014 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 21 – Information, promotion et vente de titres – 2013-2014

| (en milliers \$)                | BUDGET 2014   |               | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013  | B. 2014 - P. 2013 |              | B. 2014 - B. 2013 |              |
|---------------------------------|---------------|---------------|----------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|
| Information et promotion        | 5 357         | 35,6%         | 4 584          | 4 034        | 773               | 16,9%        | 1 323             | 32,8%        |
| Tarification et vente de titres | 9 676         | 64,4%         | 8 515          | 5 787        | 1 161             | 13,6%        | 3 889             | 67,2%        |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>15 033</b> | <b>100,0%</b> | <b>13 099</b>  | <b>9 821</b> | <b>1 934</b>      | <b>14,8%</b> | <b>5 212</b>      | <b>53,1%</b> |

Les dépenses d'information et promotion ainsi que de tarification et vente de titres font l'objet d'une hausse de coûts de l'ordre de 15 % par rapport à la prévision 2013. Cette hausse s'explique essentiellement par les reclassements comptables suivants :

- le regroupement du coût de l'ensemble des billetteries métropolitaines sous l'activité « tarification et vente de titres » plutôt qu'il soit imputé aux activités « tarification et vente de titres » et « trains de banlieue » ;
- le reclassement de frais généraux auparavant affectés au Fonds d'immobilisations et non liés à l'activité « trains de banlieue » vers l'activité « Coordination ».



## EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

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

# Achalandage AMT

# Réseau de trains de banlieue

Pour l'année 2013, la prévision budgétaire d'achalandage du réseau de trains de banlieue, après les six premiers mois d'exercice, est évaluée à 17 360 400 passagers annuels.

Pour l'année 2014, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 2,2 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2013 ; l'achalandage est ainsi évalué à 17 742 200 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 ainsi que l'ajout de nouveaux services sur les lignes Saint-Jérôme et Mascouche (Train de l'Est).

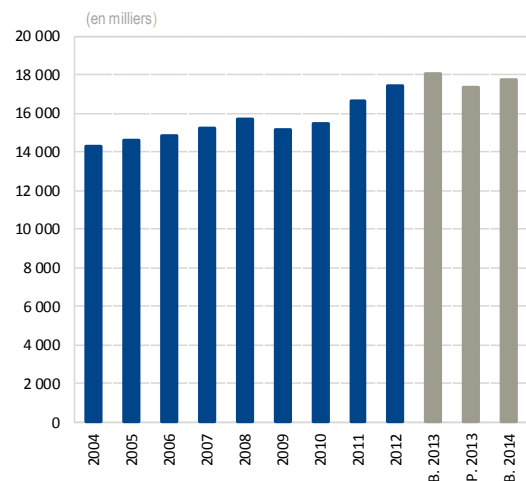
# Autobus express métropolitains

Pour l'année 2013, la prévision budgétaire d'achalandage des autobus express métropolitains, après les six premiers mois d'exercice, est évaluée à 1 623 800 passagers annuels.

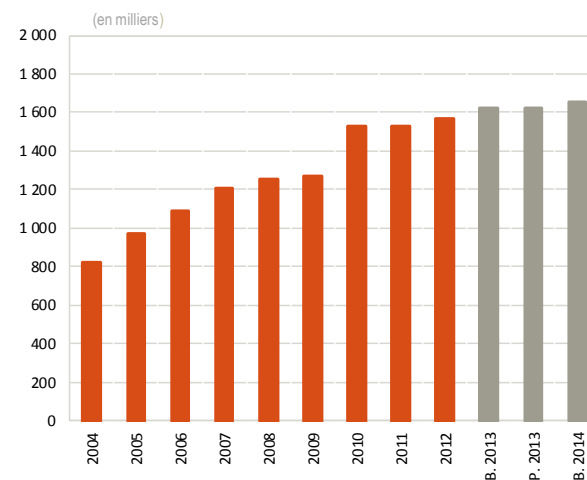
Pour l'année 2014, le budget d'exploitation est établi avec une hausse d'achalandage de 2,0 % par rapport à la prévision 2013 pour l'Express Chevrier ; son achalandage est évalué à 1 656 300 passagers annuels.

FIGURE 3 – Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2004-2014

## TRAINS DE BANLIEUE



## AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS



## Réseau de transport métropolitain par autobus



|                           | CARACTÉRISTIQUES          | 1997    | 2012    | PRÉVISION 2013 <sup>1</sup> | OBJECTIF 2014 |
|---------------------------|---------------------------|---------|---------|-----------------------------|---------------|
| TERMINUS                  | Nombre de terminus        | 6       | 16      | 16                          | 16            |
|                           | Nombre de quais           | 118     | 225     | 230                         | 230           |
|                           | Achalandage annuel        | 40,7 M  | 72,8 M  | 72,9 M                      | 72,9 M        |
| STATIONNEMENTS INCITATIFS | Nombre de stationnements  | 10      | 25      | 25                          | 25            |
|                           | Nombre de places offertes | 4 600   | 14 454  | 14 830                      | 15 102        |
|                           | Achalandage annuel        | 0,6 M   | 2,9 M   | 3,7 M                       | 3,7 M         |
|                           | Taux d'utilisation        | 63%     | 80%     | 76%                         | 76%           |
| VOIES RÉSERVÉES           | Nombre de voies réservées | 9       | 31      | 31                          | 31            |
|                           | Longueur pointe du matin  | 41,2 km | 86,2 km | 86,7 km                     | 86,7 km       |
|                           | Longueur pointe du soir   | 37,3 km | 73,5 km | 73,5 km                     | 73,5 km       |
|                           | Achalandage annuel        | 16,0 M  | 25,6 M  | 25,9 M                      | 25,9 M        |
| EXPRESS MÉTROPOLITAINS    | Achalandage annuel        | -       | 1,569 M | 1,624 M                     | 1,656 M       |

<sup>1</sup> Estimation de l'achalandage annuel 2013 : prévision annuelle basée sur six mois d'achalandage

# Équipements métropolitains

Les équipements métropolitains se composeront, en 2014, de 16 terminus, de 31 voies réservées et de 25 stationnements incitatifs. Tous ces équipements sont situés sur le territoire de l'AMT et contribuent à l'amélioration du transport collectif.

TABLEAU 22 – Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2013-2014

| (en milliers \$)                                     | BUDGET 2014 |       | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |        | B. 2014 - B. 2013 |        |
|------------------------------------------------------|-------------|-------|----------------|-------------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| REVENUS                                              |             |       |                |             |                   |        |                   |        |
| Facturation des coûts aux organismes de transport    | 6 844       | 100%  | 5 413          | 6 776       | 1 431             | 26,4%  | 68                | 1,0%   |
| TOTAL                                                | 6 844       | 100%  | 5 413          | 6 776       | 1 431             | 26,4%  | 68                | 1,0%   |
| DÉPENSES                                             |             |       |                |             |                   |        |                   |        |
| Coûts d'exploitation et de gestion – Terminus        | 14 579      | 83,1% | 11 023         | 11 898      | 3 556             | 32,3%  | 2 681             | 22,5%  |
| Coûts d'exploitation et de gestion – Voies réservées | 1 329       | 7,6%  | 2 301          | 3 045       | (972)             | -42,2% | (1 716)           | -56,3% |
| Coûts d'exploitation et de gestion – Stationnements  | 1 642       | 9,4%  | 2 142          | 1 996       | (500)             | -23,3% | (354)             | -17,7% |
| TOTAL                                                | 17 550      | 100%  | 15 466         | 16 939      | 2 084             | 13,5%  | 611               | 3,6%   |
| DÉFICIT D'EXPLOITATION                               | 10 706      | -     | 10 053         | 10 163      | 653               | 6,5%   | 543               | 5,3%   |

TABLEAU 23 – Dépenses – Équipements métropolitains – 2013-2014

| (en milliers \$)                    | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |       | B. 2014 - B. 2013 |        |
|-------------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|-------|-------------------|--------|
| DÉPENSES                            |             |        |                |             |                   |       |                   |        |
| Coûts d'exploitation et d'entretien | 10 569      | 60,2%  | 8 935          | 8 902       | 1 634             | 18,3% | 1 668             | 18,7%  |
| Sûreté                              | 2 889       | 16,5%  | 3 038          | 2 602       | (149)             | -4,9% | 286               | 11,0%  |
| Frais de gestion                    | 4 093       | 23,3%  | 3 493          | 5 435       | 600               | 17,2% | (1 342)           | -24,7% |
| TOTAL                               | 17 550      | 100,0% | 15 466         | 16 939      | 2 084             | 13,5% | 612               | 3,6%   |

FIGURE 4 – Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2004-2014

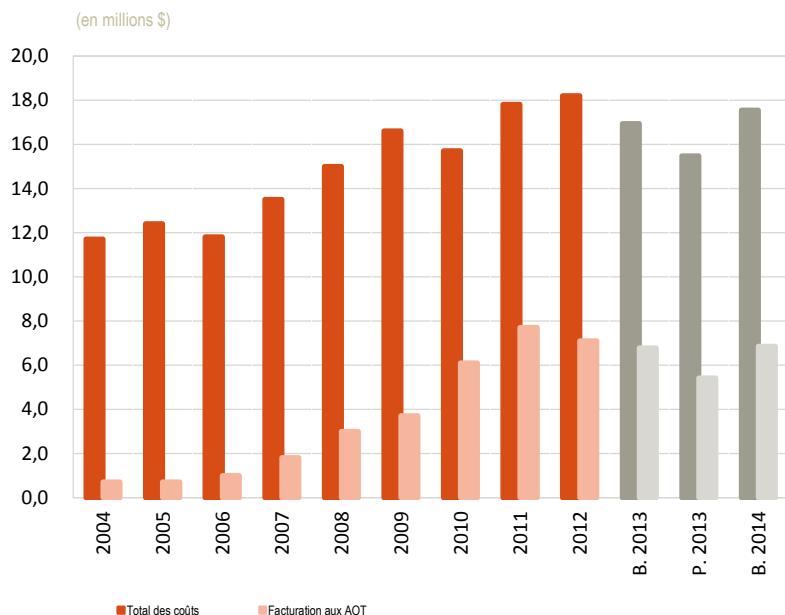


TABLEAU 24 – Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2013-2014

| (en milliers \$)               | BUDGET 2014  |               | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013  | B. 2014 - P. 2013 |              | B. 2014 - B. 2013 |             |
|--------------------------------|--------------|---------------|----------------|--------------|-------------------|--------------|-------------------|-------------|
| STM                            | 1 203        | 17,6%         | 1 074          | 1 214        | 129               | 12,0%        | (11)              | -0,9%       |
| RTL                            | 1 957        | 28,6%         | 1 486          | 1 882        | 471               | 31,7%        | 75                | 4,0%        |
| STL                            | 1 640        | 24,0%         | 1 172          | 1 387        | 468               | 39,9%        | 252               | 18,2%       |
| AMT                            | 91           | 1,3%          | 105            | 84           | (14)              | -13,5%       | 7                 | 8,1%        |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan | 134          | 2,0%          | 134            | 147          | -                 | -            | (13)              | -8,8%       |
| CIT de la Vallée-du-Richelieu  | 36           | 0,5%          | 32             | 28           | 4                 | 11,8%        | 8                 | 30,2%       |
| CIT du Sud-Ouest               | 146          | 2,1%          | 123            | 270          | 23                | 18,8%        | (124)             | -45,8%      |
| CIT Haut-Richelieu             | 333          | 4,9%          | 302            | 291          | 30                | 10,0%        | 42                | 14,3%       |
| CIT Haut-Saint-Laurent         | 24           | 0,4%          | 22             | 25           | 2                 | 11,0%        | (1)               | -3,3%       |
| CIT La Presqu'île              | 12           | 0,2%          | 8              | 6            | 4                 | 57,5%        | 6                 | 102,2%      |
| CIT Laurentides                | 527          | 7,7%          | 347            | 524          | 180               | 51,9%        | 3                 | 0,6%        |
| CIT Le Richelain               | 171          | 2,5%          | 155            | 236          | 16                | 10,3%        | (65)              | -27,5%      |
| CIT Roussillon                 | 105          | 1,5%          | 95             | 124          | 10                | 10,7%        | (19)              | -15,2%      |
| CIT Sorel-Varennes             | 57           | 0,8%          | 38             | 46           | 19                | 49,4%        | 12                | 25,3%       |
| CRT de Lanaudière              | 365          | 5,3%          | 272            | 458          | 94                | 34,5%        | (93)              | -20,2%      |
| Ville de Sainte-Julie          | 39           | 0,6%          | 41             | 45           | (2)               | -4,8%        | (6)               | -12,3%      |
| Autres                         | 4            | 0,1%          | 7              | 10           | (3)               | -42,2%       | (6)               | -62,2%      |
| <b>TOTAL</b>                   | <b>6 844</b> | <b>100,0%</b> | <b>5 413</b>   | <b>6 776</b> | <b>1 431</b>      | <b>26,4%</b> | <b>68</b>         | <b>1,0%</b> |

## Gare d'autocars de Montréal

L'AMT a la responsabilité d'exploiter la Gare d'autocars de Montréal depuis juillet 2013. Ce terminus dispose de 21 quais pour les arrivées et départs ainsi que de 6 points de chargement pour l'Expédibus et accueille 5 transporteurs au Québec et 3 transporteurs hors Québec ainsi que la navette 747 de la STM qui dessert l'aéroport P.-E. Trudeau.

L'ajout de cet équipement représente, pour l'AMT, un complément d'importance à l'arrimage des services de transport collectif urbain et interurbain déjà présent aux terminus Longueuil et Cartier.

Pour les trois premières années d'exploitation, l'AMT bénéficie d'une garantie du gouvernement du Québec sur le financement de tout déficit d'exploitation que pourrait connaître la Gare d'autocars de Montréal.

Aucun montant n'est inscrit au budget 2014 de l'AMT.

# Réseau d'autobus express métropolitains

L'AMT exploite un service d'autobus express métropolitains : l'Express Chevrier. Les coûts de ce service prévus pour 2014 totalisent 5,2 M\$, comparativement à 5,1 M\$ pour la prévision 2013. Les recettes des usagers prévues en 2014 sont de 3,9 M\$. Le ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains se situe à 75,8 % au budget de 2014, par rapport à 71,8 % au budget de 2013.

En 2014, le déficit d'exploitation inscrit au budget, assumé à 50 % par l'AMT, s'élève à 1,0 M\$. Les municipalités assument l'autre moitié du déficit d'exploitation. Le déficit d'exploitation est déterminé en intégrant les aides métropolitaines attribuées au service d'autobus express.

TABLEAU 25 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2013-2014

| (en milliers \$)                   | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |        | B. 2014 - B. 2013 |        |
|------------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| REVENUS                            |             |        |                |             |                   |        |                   |        |
| Revenus usagers                    | 3 937       | 93,0%  | 3 778          | 3 925       | 159               | 4,2%   | 12                | 0,3%   |
| PAGASTC – MTQ                      | 200         | 4,7%   | 200            | 288         | -                 | -      | (88)              | -30,6% |
| Contributions municipales          | 97          | 2,3%   | 132            | 338         | (35)              | -26,5% | (241)             | -71,3% |
| TOTAL                              | 4 234       | 100,0% | 4 110          | 4 551       | 124               | 3,0%   | (317)             | -7,0%  |
| DÉPENSES                           |             |        |                |             |                   |        |                   |        |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 5 191       | 100,0% | 5 138          | 5 465       | 53                | 1,0%   | (274)             | -5,0%  |
| TOTAL                              | 5 191       | 100,0% | 5 138          | 5 465       | 53                | 1,0%   | (274)             | -5,0%  |
| DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT         | 957         | -      | 1 028          | 914         | (71)              | -7,0%  | 42                | 4,6%   |
| Achalandage (milliers)             | 1 656       | -      | 1 624          | 1 622       | 33                | 0,0    | 35                | 2,1%   |
| Ratio d'autofinancement (%)        | 75,8        | -      | 73,5           | 71,8        | 2                 | 3,2%   | 4                 | 5,6%   |

TABLEAU 26 – Dépenses – Autobus express métropolitains – 2013-2014

| (en milliers \$)                    | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |        | B. 2014 - B. 2013 |        |
|-------------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| DÉPENSES                            |             |        |                |             |                   |        |                   |        |
| Coûts d'exploitation et d'entretien | 4 966       | 95,7%  | 4 706          | 4 706       | 260               | 5,5%   | 260               | 5,5%   |
| Frais de gestion                    | 224         | 4,3%   | 432            | 759         | (207)             | -47,9% | (535)             | -70,4% |
| TOTAL                               | 5 191       | 100,0% | 5 138          | 5 465       | 53                | 1,0%   | (274)             | -5,0%  |

TABLEAU 27 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2004-2014

| (en milliers \$)                   | 2004         | 2005         | 2006         | 2007         | 2008         | 2009         | 2010         | 2011         | 2012         | B. 2013      | P. 2013      | B. 2014      |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>REVENUS</b>                     |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Recettes usagers                   | 1 308        | 1 443        | 1 681        | 2 295        | 2 373        | 2 595        | 2 579        | 3 153        | 3 595        | 3 925        | 3 778        | 3 937        |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant | 45           | 43           | 56           | 58           | 49           | 76           | 79           | 108          | -            | -            | -            | -            |
| Aide métropolitaine                | 299          | 360          | 414          | -            | 354          | 478          | 458          | 463          | -            | -            | -            | -            |
| Aide à l'intégration tarifaire     | -            | 64           | 87           | 8            | 59           | 11           | 21           | 12           | -            | -            | -            | -            |
| Contributions municipales          | 170          | 180          | 432          | 374          | 29           | 706          | 453          | 137          | 12           | 338          | 132          | 97           |
| Autres contributions               | -            | -            | -            | -            | -            | 45           | -            | -            | -            | -            | -            | -            |
| PAGASTC – MTQ                      | -            | -            | -            | -            | 40           | 210          | 115          | 288          | 291          | 288          | 200          | 200          |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>1 822</b> | <b>2 090</b> | <b>2 670</b> | <b>2 735</b> | <b>2 904</b> | <b>4 121</b> | <b>3 705</b> | <b>4 161</b> | <b>3 898</b> | <b>4 551</b> | <b>4 110</b> | <b>4 234</b> |
| <b>DÉPENSES</b>                    |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Dépenses                           | 2 420        | 2 749        | 3 013        | 3 449        | 3 556        | 4 412        | 4 571        | 4 635        | 5 012        | 5 465        | 5 138        | 5 191        |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>2 420</b> | <b>2 749</b> | <b>3 013</b> | <b>3 449</b> | <b>3 556</b> | <b>4 412</b> | <b>4 571</b> | <b>4 635</b> | <b>5 012</b> | <b>5 465</b> | <b>5 138</b> | <b>5 191</b> |
| <b>INDICATEURS</b>                 |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Achalandage (milliers)             | 891          | 973          | 1 149        | 1 269        | 1 269        | 1 268        | 1 405        | 1 528        | 1 569        | 1 622        | 1 624        | 1 656        |
| Ratio d'autofinancement (%)        | 54,0         | 52,5         | 55,8         | 66,5         | 66,7         | 58,8         | 56,4         | 68,0         | 71,7         | 71,8         | 73,5         | 75,8         |



# 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 2014, les recettes prévues en provenance des usagers sont évaluées à 3,9 M\$, soit une hausse de 4,2 % par rapport à la prévision 2013.

## Dépenses

Pour 2013 et 2014, les dépenses prévues sont respectivement de 5,1 M\$ et 5,2 M\$, soit une augmentation en 2014 de 0,1 M\$ par rapport à la prévision 2013. L'augmentation 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 0,1 M\$ en 2014.

Le ratio d'autofinancement est de 75,8 % en 2014.

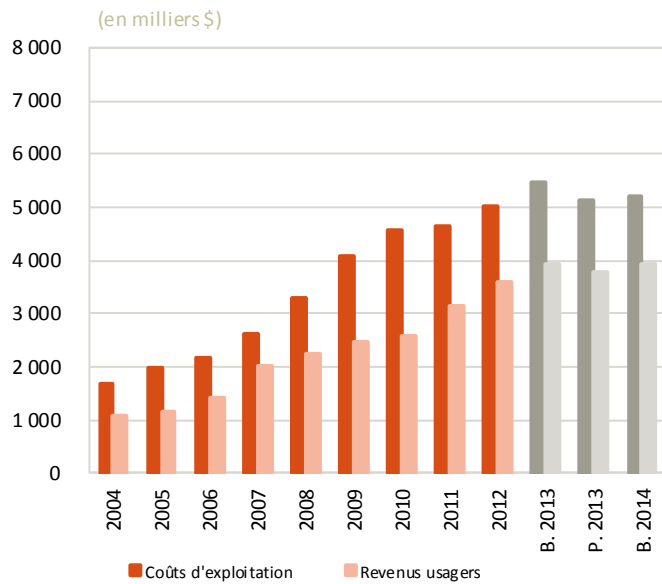
TABLEAU 28 – Contributions municipales – Autobus express métropolitains – 2013-2014

| (en milliers \$)                  | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |        | B. 2014 - B. 2013 |         |
|-----------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|--------|-------------------|---------|
| EXPRESS CHEVRIER                  |             |        |                |             |                   |        |                   |         |
| RTL                               | 59          | 61,4%  | 86             | 206         | (27)              | -31,0% | (147)             | -71,2%  |
| CIT Chambly-Richelieu-Carignan    | 12          | 12,8%  | 17             | 43          | (5)               | -27,2% | (31)              | -71,2%  |
| CIT de la Vallée-du-Richelieu     | -           | -      | -              | 3           | -                 | -      | (3)               | -100,0% |
| CIT Le Richelain                  | 10          | 10,7%  | 13             | 36          | (3)               | -20,3% | (26)              | -71,2%  |
| CIT Roussillon                    | 1           | 1,2%   | 1              | 4           | -                 | -      | (3)               | -70,4%  |
| Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu | 13          | 13,8%  | 15             | 46          | (2)               | -11,1% | (33)              | -71,0%  |
| TOTAL                             | 97          | 100,0% | 132            | 338         | (36)              | -26,9% | (241)             | -71,4%  |

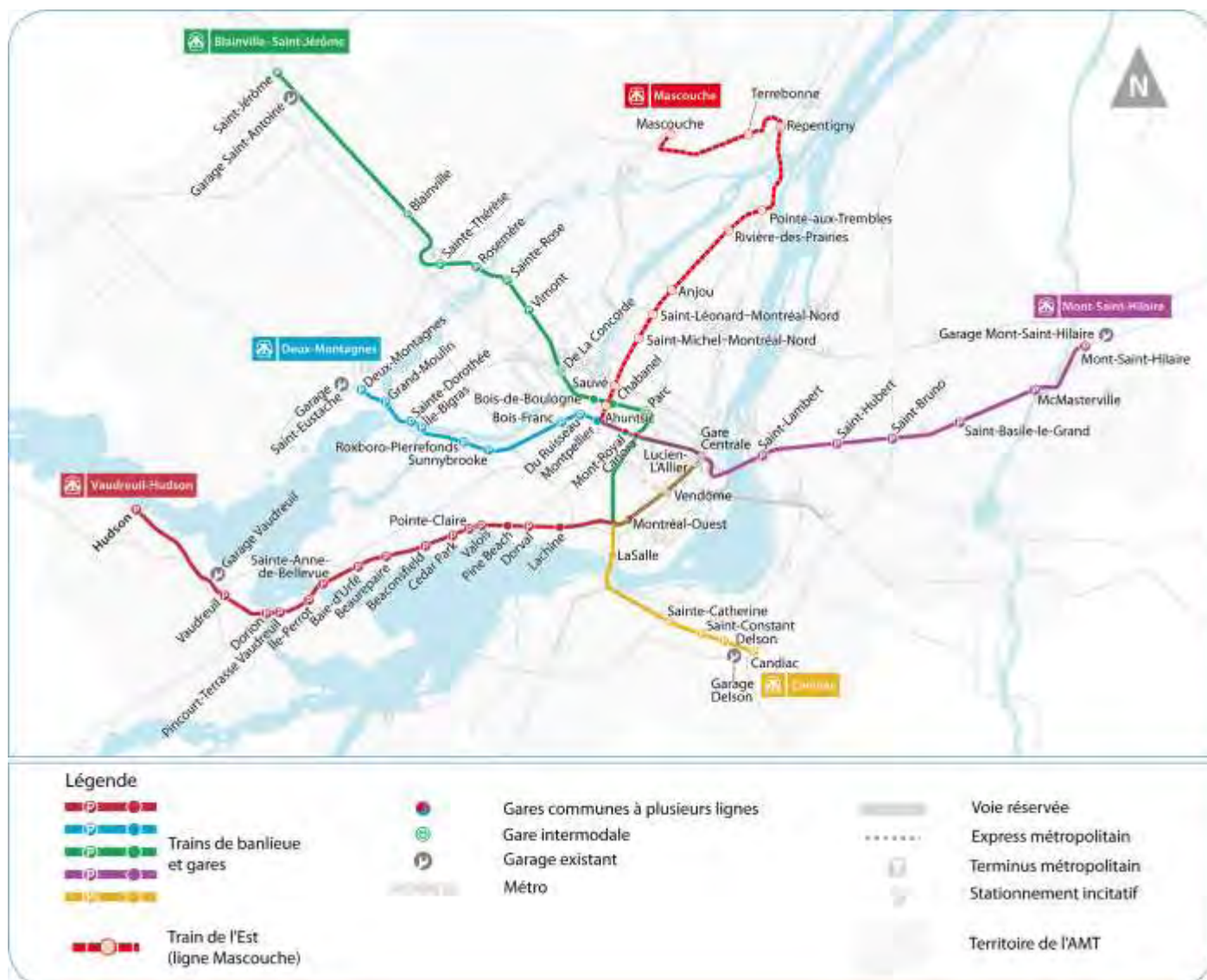
TABLEAU 29 – Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2004-2014

| EXPRESS CHEVRIER                       | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  | B. 2013 | P. 2013 | B. 2014 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|
| Coûts d'exploitation (milliers \$)     | 1 697 | 1 986 | 2 169 | 2 605 | 3 305 | 4 081 | 4 571 | 4 635 | 5 012 | 5 465   | 5 138   | 5 191   |
| Revenus usagers nets (milliers \$)     | 1 088 | 1 157 | 1 399 | 2 027 | 2 232 | 2 471 | 2 579 | 3 153 | 3 595 | 3 925   | 3 778   | 3 937   |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 590   | 716   | 870   | 1 049 | 1 227 | 1 268 | 1 405 | 1 528 | 1 569 | 1 622   | 1 624   | 1 656   |
| Ratio d'autofinancement (%)            | 64,1  | 58,3  | 64,5  | 77,8  | 67,5  | 60,5  | 56,4  | 68,0  | 71,7  | 71,8    | 73,5    | 75,8    |
| Coûts d'exploitation par pass-km (\$)  | 0,23  | 0,22  | 0,20  | 0,20  | 0,18  | 0,22  | 0,22  | 0,21  | 0,22  | 0,23    | 0,21    | 0,21    |

FIGURE 5 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2004-2014



## Réseau de trains de banlieue



| LIGNE                                   | DEUX-MONTAGNES                | VAUDREUIL-HUDSON          | 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<br>Prolongement : 2006 | Remise en service : 2000 | Remise en service : 2001<br>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                        | 26                                              | 14                       | 12                                              | 128        |
| Départs/semaine                         | 279                           | 149                       | 130                                             | 70                       | 60                                              | 688        |
| Gares                                   | 12                            | 18                        | 10 (+3) <sup>1</sup>                            | 6 (+1) <sup>2</sup>      | 5 (+3) <sup>1</sup>                             | 51         |
| Stationnements incitatifs               | 8                             | 14                        | 6                                               | 6                        | 4                                               | 38         |
| Places de stationnement 2012            | 6 041                         | 3 709                     | 3 407                                           | 3 258                    | 1 761                                           | 18 176     |
| Achalandage 2012                        | 7 864 800                     | 3 869 500                 | 2 482 700                                       | 2 233 600                | 996 100                                         | 17 446 700 |
| Prévision achalandage 2013 <sup>3</sup> | 7 679 900                     | 3 873 000                 | 2 549 800                                       | 2 222 400                | 1 035 300                                       | 17 360 400 |
| Objectif achalandage 2014               | 7 679 900                     | 3 942 700                 | 2 753 800                                       | 2 289 100                | 1 076 700                                       | 17 742 200 |

<sup>1</sup> Trois gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac

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

<sup>3</sup> Estimation de l'achalandage annuel 2013 : prévision annuelle basée sur six 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 l'automne 2014.

### Ligne Saint-Jérôme

Afin de mieux desservir la clientèle de la couronne nord, l'AMT a augmenté le nombre de départs quotidiens de la ligne Saint-Jérôme de 20 à 26, en plus d'ajouter 12 départs en fin de semaine. 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 a complété la mise en service des nouvelles locomotives bimodes sur l'ensemble du réseau en 2013. L'AMT complète le déploiement des voitures 700 totalement remises à niveau en 2012 et 2013 selon les normes de qualité.

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

## Une qualité de service à maintenir

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 Canadien Pacifique (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 Canadien National (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 2014 prévoit que les coûts d'entretien des stationnements de certaines gares de la ligne Vaudreuil-Hudson seront assumés par l'AMT, et non plus par les municipalités.

## Acquisition d'emprise

Depuis plusieurs mois, l'AMT et le CN sont en discussions afin que l'AMT puisse acquérir l'emprise ferroviaire de la ligne Deux-Montagnes ainsi que le tunnel Mont-Royal. Ces négociations sont sur le point d'arriver à leur conclusion et le budget 2014 inclut les économies générées par cette acquisition.

## Revenus

Les revenus du réseau de trains de banlieue se composent principalement des recettes d'usagers (46,4 %) et des contributions municipales (47,5 %). 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 2014, les recettes des usagers totalisent 60,0 M\$, par rapport à 56,7 M\$ pour la prévision 2013, soit une hausse de 5,9 % 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 2014 totalisent 153,6 M\$, en augmentation de 1,4 % par rapport à la prévision 2013. Cette augmentation des coûts est expliquée d'abord par une augmentation de services sur les lignes Saint-Jérôme et Mascouche (Train de l'Est), qui représente un coût de 10,6 M\$.

L'écart est compensé par les économies générées par l'acquisition de l'emprise de la ligne Deux-Montagnes, qui représente 5,7 M\$. Des augmentations de coûts résultant de l'indexation des contrats, de la prise en charge de l'entretien de sites additionnels (gares de la ligne Vaudreuil-Hudson) ont été compensées par des mesures d'économie.

De plus, compte tenu de l'homogénéité de la flotte, l'AMT raffine ses 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 nécessitent dorénavant le recours à un processus de répartition des frais communs entre les lignes du réseau de trains de banlieue.

Les remises gouvernementales versées au réseau de trains de banlieue pour compenser le déficit résiduel budgétisé pour 2014 est de 24,3 M\$, en diminution de 7,8 % par rapport à la prévision de 2013.

TABLEAU 30 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2013-2014

| (en milliers \$)                   | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |         | B. 2014 - B. 2013 |         |
|------------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|---------|-------------------|---------|
| REVENUS                            |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Recettes usagers                   | 60 012      | 46,4%  | 56 696         | 58 605      | 3 317             | 5,9%    | 1 407             | 2,4%    |
| Contributions municipales nettes   | 61 425      | 47,5%  | 60 586         | 60 751      | 839               | 1,4%    | 674               | 1,1%    |
| PAGASTC – MTQ                      | 7 800       | 6,0%   | 7 800          | 10 019      | -                 | -       | (2 219)           | -22,2%  |
| TOTAL                              | 129 237     | 100,0% | 125 082        | 129 375     | 4 156             | 3,3%    | (138)             | -       |
| DÉPENSES                           |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Coûts d’exploitation et de gestion | 153 560     | 100,0% | 151 468        | 151 878     | 2 092             | 1,4%    | 1 682             | 1,1%    |
| TOTAL                              | 153 560     | 100,0% | 151 468        | 151 878     | 2 092             | 1,4%    | 1 682             | 1,1%    |
| DÉFICIT D’EXPLOITATION             |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Deux-Montagnes                     | (326)       | -1,3%  | 5 244          | 4 048       | (5 570)           | -106,2% | (4 374)           | -108,0% |
| Vaudreuil-Hudson                   | 9 162       | 37,7%  | 10 635         | 10 666      | (1 473)           | -13,9%  | (1 504)           | -14,1%  |
| Blainville–Saint-Jérôme            | 8 068       | 33,2%  | 5 890          | 4 367       | 2 179             | 37,0%   | 3 701             | 84,7%   |
| Mont-Saint-Hilaire                 | 2 493       | 10,3%  | 2 552          | 2 035       | (59)              | -2,3%   | 458               | 22,5%   |
| Candiac                            | 1 668       | 6,9%   | 2 066          | 1 092       | (398)             | -19,3%  | 575               | 52,7%   |
| Mascouche (Train de l’Est)         | 3 256       | 13,4%  | -              | 295         | 3 256             | -       | 2 961             | 1003,8% |
| TOTAL                              | 24 321      | 100%   | 26 386         | 22 504      | (2 065)           | -7,8%   | 1 818             | 8,1%    |
| Achalandage (milliers)             | 17 742      | -      | 17 360         | 18 045      | 382               | 2,2%    | (302)             | -1,7%   |
| Ratio d'autofinancement (%)        | 39,1        | -      | 37,4           | 38,6        | 2                 | 4,4%    | -                 | -       |

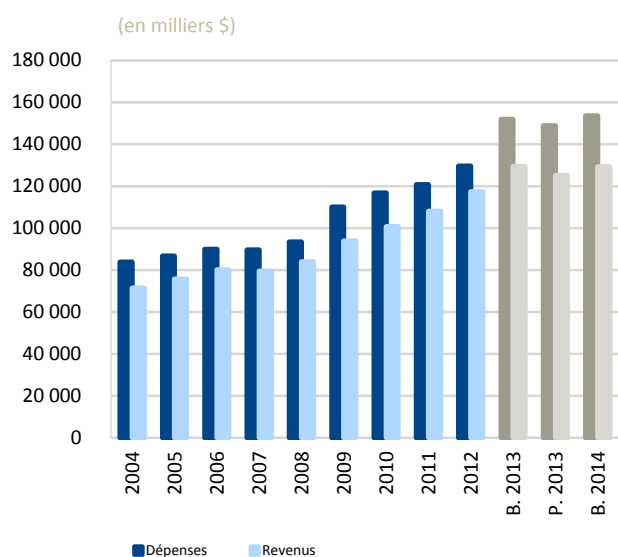
TABLEAU 31 – Dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2013-2014

| (en milliers \$)           | BUDGET 2014    |               | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013    | B. 2014 - P. 2013 |             | B. 2014 - B. 2013 |             |
|----------------------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|
| <b>DÉPENSES</b>            |                |               |                |                |                   |             |                   |             |
| Exploitation               | 54 473         | 35,5%         | 55 313         | 58 670         | (840)             | -1,5%       | (4 197)           | -7,2%       |
| Entretien matériel roulant | 53 195         | 34,6%         | 48 080         | 48 058         | 5 115             | 10,6%       | 5 137             | 10,7%       |
| Infrastructure             | 14 200         | 9,2%          | 10 784         | 11 222         | 3 416             | 31,7%       | 2 978             | 26,5%       |
| Billetterie et Sûreté      | 4 000          | 2,6%          | 6 985          | 6 985          | (2 986)           | -42,7%      | (2 986)           | -42,7%      |
| Frais de gestion           | 27 692         | 18,0%         | 30 306         | 26 943         | (2 614)           | -8,6%       | 749               | 2,8%        |
| <b>TOTAL</b>               | <b>153 560</b> | <b>100,0%</b> | <b>151 468</b> | <b>151 878</b> | <b>2 092</b>      | <b>1,4%</b> | <b>1 682</b>      | <b>1,1%</b> |

TABLEAU 32 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2004-2014

|                                        | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009           | 2010           | 2011           | 2012           | B. 2013        | P. 2013        | B. 2014        |
|----------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>REVENUS (en milliers \$)</b>        |               |               |               |               |               |                |                |                |                |                |                |                |
| Recettes usagers                       | 34 575        | 37 617        | 41 128        | 42 299        | 44 457        | 44 055         | 45 848         | 51 577         | 54 302         | 58 605         | 56 696         | 60 012         |
| Aide aux tarifs réduit et étudiant     | 1 457         | 1 463         | 1 696         | 1 686         | 1 847         | 1 946          | 2 094          | 2 251          | -              | -              | -              | -              |
| Aide à l'intégration tarifaire         | -             | 28            | 85            | 11            | 47            | 31             | 107            | 70             | -              | -              | -              | -              |
| Contributions municipales nettes       | 28 278        | 29 520        | 31 524        | 33 384        | 36 194        | 42 414         | 46 582         | 47 730         | 51 723         | 60 751         | 60 586         | 61 425         |
| PAGASTC – MTQ                          | -             | -             | -             | -             | 1 429         | 5 374          | 6 025          | 6 446          | 11 311         | 10 019         | 7 800          | 7 800          |
| Dette – subvention MTQ                 | 7 125         | 7 122         | 5 636         | 2 066         | -             | -              | -              | -              | -              | -              | -              | -              |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>71 435</b> | <b>75 750</b> | <b>80 069</b> | <b>79 446</b> | <b>83 974</b> | <b>93 820</b>  | <b>100 655</b> | <b>108 074</b> | <b>117 336</b> | <b>129 375</b> | <b>125 082</b> | <b>129 237</b> |
| <b>DÉPENSES (en milliers \$)</b>       |               |               |               |               |               |                |                |                |                |                |                |                |
| Dette – subvention MTQ                 | 7 125         | 7 122         | 5 636         | 2 066         | -             | -              | -              | -              | -              | -              | -              | -              |
| Dépenses                               | 76 687        | 79 567        | 84 175        | 87 436        | 93 447        | 109 999        | 116 741        | 120 723        | 129 539        | 151 878        | 151 468        | 153 560        |
| <b>TOTAL</b>                           | <b>83 812</b> | <b>86 689</b> | <b>89 811</b> | <b>89 502</b> | <b>93 447</b> | <b>109 999</b> | <b>116 741</b> | <b>120 723</b> | <b>129 539</b> | <b>151 878</b> | <b>151 468</b> | <b>153 560</b> |
| Déficit résiduel                       | 12 377        | 10 939        | 9 742         | 10 056        | 9 473         | 16 179         | 16 086         | 12 649         | 12 203         | 22 504         | 26 386         | 24 321         |
| <b>INDICATEURS</b>                     |               |               |               |               |               |                |                |                |                |                |                |                |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 14 323        | 14 584        | 15 046        | 15 478        | 15 316        | 15 191         | 15 472         | 16 649         | 17 447         | 18 045         | 17 360         | 17 742         |
| Coûts d'exploitation par pass-km (\$)  | 0,27          | 0,27          | 0,27          | 0,28          | 0,28          | 0,35           | 0,36           | 0,35           | 0,36           | 0,40           | 0,42           | 0,42           |
| Taux de ponctualité (%)                | 97            | 97            | 97            | 98            | 96            | 96             | 97             | 96             | 96             | 96             | 95             | 95             |
| Ratio d'autofinancement (%)            | 45,1          | 47,3          | 48,9          | 48,4          | 47,6          | 40,1           | 39,3           | 42,7           | 41,9           | 38,6           | 37,4           | 39,1           |

FIGURE 6 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2004-2014



# 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.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 1,4 % par rapport à la prévision 2013, une augmentation due à l'ajout de services, qui est compensé par des mesures importantes d'économies.

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 2013 et 2014, 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 2013 et 2014, la proportion est de 81,2 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 18,8 % pour le tronçon Hudson.

Pour les lignes 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 Saint-Jérôme : pour 2013 et 2014, la proportion est de 22,2 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 33,3 % pour Laval et 44,4 % pour le CIT Laurentides ;
- Ligne Mont-Saint-Hilaire : pour 2013 et 2014, 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 2013 et 2014, 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 2014, 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.

TABLEAU 33 – Évolution des contributions municipales nettes – 2004-2014

| (en milliers \$)   | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011          | 2012          | B. 2013       | P. 2013       | B. 2014       |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Deux-Montagnes     | 11 899        | 11 857        | 12 225        | 12 339        | 13 008        | 14 001        | 14 092        | 15 436        | 16 381        | 17 614        | 18 089        | 15 037        |
| Vaudreuil-Hudson   | 9 014         | 9 178         | 9 565         | 9 393         | 9 903         | 11 653        | 13 225        | 13 766        | 14 516        | 15 994        | 16 426        | 15 769        |
| Saint-Jérôme       | 3 456         | 4 412         | 4 142         | 6 189         | 6 444         | 6 837         | 7 561         | 7 841         | 8 894         | 11 418        | 11 726        | 13 527        |
| Mont-Saint-Hilaire | 2 970         | 2 883         | 3 910         | 4 041         | 5 396         | 7 134         | 7 992         | 6 805         | 7 752         | 9 141         | 9 388         | 9 578         |
| Candiac            | 937           | 1 190         | 1 682         | 1 422         | 1 443         | 2 790         | 3 712         | 3 882         | 4 180         | 4 827         | 4 957         | 4 796         |
| Mascouche          | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | 1 757         | -             | 2 718         |
| <b>TOTAL</b>       | <b>28 276</b> | <b>29 520</b> | <b>31 524</b> | <b>33 384</b> | <b>36 194</b> | <b>42 415</b> | <b>46 582</b> | <b>47 730</b> | <b>51 723</b> | <b>60 751</b> | <b>60 586</b> | <b>61 425</b> |



TABLEAU 34 – Contributions municipales nettes – 2013-2014

| (en milliers \$)           | BUDGET 2014   |               | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013   | B. 2014 - P. 2013 |             | B. 2014 - B. 2013 |             |
|----------------------------|---------------|---------------|----------------|---------------|-------------------|-------------|-------------------|-------------|
| Agglomération de Montréal  | 30 621        | 49,9%         | 31 308         | 31 773        | (687)             | -2,2%       | (1 152)           | -3,6%       |
| Laval                      | 6 256         | 10,2%         | 6 010          | 5 939         | 246               | 4,1%        | 317               | 5,3%        |
| Agglomération de Longueuil | 4 789         | 7,8%          | 4 694          | 4 571         | 95                | 2,0%        | 218               | 4,8%        |
| Tronçon Deux-Montagnes     | 1 348         | 2,2%          | 1 621          | 1 578         | (273)             | -16,8%      | (230)             | -14,6%      |
| Tronçon Vaudreuil-Hudson   | 2 958         | 4,8%          | 3 081          | 3 001         | (123)             | -4,0%       | (43)              | -1,4%       |
| Tronçon Saint-Jérôme       | 6 012         | 9,8%          | 5 212          | 4 931         | 800               | 15,3%       | 1 082             | 21,9%       |
| Tronçon Mont-Saint-Hilaire | 4 789         | 7,8%          | 4 694          | 4 571         | 95                | 2,0%        | 218               | 4,8%        |
| Tronçon Candiac            | 3 837         | 6,2%          | 3 966          | 3 861         | (129)             | -3,3%       | (24)              | -0,6%       |
| Tronçon Mascouche          | 815           | 1,3%          | -              | 527           | 815               | -           | 288               | 54,6%       |
| <b>TOTAL</b>               | <b>61 425</b> | <b>100,0%</b> | <b>60 586</b>  | <b>60 751</b> | <b>839</b>        | <b>1,4%</b> | <b>674</b>        | <b>1,1%</b> |

TABLEAU 35 – Variations des contributions municipales nettes – 2004-2014

| (en milliers \$)           | 2004        | 2005        | 2006        | 2007        | 2008        | 2009         | 2010        | 2011        | 2012        | B. 2013      | P. 2013      | B. 2014     |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|-------------|
| Deux-Montagnes             | 9,5%        | -0,4%       | 3,1%        | 0,9%        | 5,4%        | 7,6%         | 0,6%        | 9,5%        | 6,1%        | 7,5%         | 10,4%        | -16,9%      |
| Vaudreuil-Hudson           | 7,0%        | 1,8%        | 4,2%        | -1,8%       | 5,4%        | 17,7%        | 13,5%       | 4,1%        | 5,4%        | 10,2%        | 13,2%        | -4,0%       |
| Saint-Jérôme               | -1,1%       | 27,7%       | -6,1%       | 49,4%       | 4,1%        | 6,1%         | 10,6%       | 3,7%        | 13,4%       | 28,4%        | 31,8%        | 15,4%       |
| Mont-Saint-Hilaire         | -19,6%      | -2,9%       | 35,6%       | 3,4%        | 33,5%       | 32,2%        | 12,0%       | -14,9%      | 13,9%       | 17,9%        | 21,1%        | 2,0%        |
| Candiac                    | 34,0%       | 27,0%       | 41,3%       | -15,5%      | 1,5%        | 93,3%        | 33,0%       | 4,6%        | 7,7%        | 15,5%        | 18,6%        | -3,2%       |
| Mascouche (Train de l'Est) | -           | -           | -           | -           | -           | -            | -           | -           | -           | -            | -            | -           |
| <b>TOTAL</b>               | <b>4,0%</b> | <b>4,4%</b> | <b>6,8%</b> | <b>5,9%</b> | <b>8,4%</b> | <b>17,2%</b> | <b>9,8%</b> | <b>2,5%</b> | <b>8,4%</b> | <b>17,5%</b> | <b>17,1%</b> | <b>1,4%</b> |

# Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue

## Ligne Deux-Montagnes

### Revenus

Pour 2013, les recettes des usagers sont évaluées à 21,9 M\$ ; en 2014, elles s'établissent à 22,9 M\$, une hausse qui s'explique principalement par une indexation des tarifs et des ventes de titres.

### Dépenses

Pour 2013, l'AMT prévoit des dépenses de 45,2 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2014, les dépenses prévues sont de 37,6 M\$, ou 16,9 % de moins que la prévision 2013 en raison des impacts positifs provenant de l'acquisition de la ligne Deux-Montagnes. Le solde de l'écart favorable provient de mesures d'économies additionnelles ainsi que de certaines modifications dans l'allocation des coûts entre les lignes. Le ratio d'autofinancement prévu en 2014 est de 60,9 %.

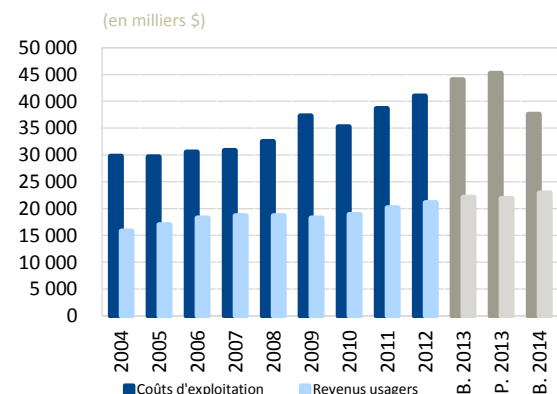
TABLEAU 36 – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2013-2014

| (en milliers \$)                   | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |         | B. 2014 - B. 2013 |         |
|------------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|---------|-------------------|---------|
| REVENUS                            |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Recettes usagers                   | 22 880      | 60,3%  | 21 890         | 22 148      | 990               | 4,5%    | 732               | 3,3%    |
| Contributions municipales          | 15 037      | 39,7%  | 18 089         | 17 614      | (3 052)           | -16,9%  | (2 577)           | -14,6%  |
| PAGASTC – MTQ                      | -           | -      | -              | 225         | -                 | -       | (225)             | -100,0% |
| TOTAL                              | 37 917      | 100,0% | 39 979         | 39 987      | (2 062)           | -5,2%   | (2 069)           | -5,2%   |
| DÉPENSES                           |             |        |                |             |                   |         |                   |         |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 37 592      | 100,0% | 45 223         | 44 034      | (7 632)           | -16,9%  | (6 442)           | -14,6%  |
| TOTAL                              | 37 592      | 100,0% | 45 223         | 44 034      | (7 632)           | -16,9%  | (6 442)           | -14,6%  |
| DÉFICIT D'EXPLOITATION             | (326)       | -      | 5 244          | 4 048       | (5 570)           | -106,2% | (4 374)           | -108,0% |
| Achalandage (milliers)             | 7 680       | -      | 7 680          | 7 907       | -                 | -       | (227)             | -2,9%   |
| Ratio d'autofinancement (%)        | 60,9        | -      | 48,4           | 50,3        | 12                | 24,8%   | 11                | 21,0%   |

TABLEAU 37 – Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2004-2014

| DEUX-MONTAGNES                         | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | B. 2013 | P. 2013 | B. 2014 |
|----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| Coûts d'exploitation (milliers \$)     | 29 749 | 29 643 | 30 562 | 30 848 | 32 520 | 37 275 | 35 229 | 38 623 | 40 951 | 44 034  | 45 223  | 37 592  |
| Revenus usagers nets (milliers \$)     | 15 799 | 17 008 | 18 227 | 18 669 | 18 669 | 18 279 | 18 883 | 20 185 | 21 116 | 22 148  | 21 890  | 22 880  |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 7 509  | 7 649  | 7 810  | 7 621  | 7 687  | 7 246  | 7 347  | 7 543  | 7 865  | 7 907   | 7 680   | 7 680   |
| Ratio d'autofinancement (%)            | 53,1   | 57,4   | 59,6   | 60,5   | 57,3   | 49,0   | 53,6   | 52,3   | 51,6   | 50,3    | 48,4    | 60,9    |
| Coûts d'exploitation par pass-km (\$)  | 0,22   | 0,21   | 0,21   | 0,21   | 0,22   | 0,27   | 0,26   | 0,27   | 0,28   | 0,30    | 0,32    | 0,26    |
| Taux de ponctualité (%)                | 99,1   | 98,9   | 99,6   | 98,6   | 97,0   | 97,2   | 98,6   | 96,0   | 96,0   | 96,0    | 95,0    | 95,0    |

FIGURE 7 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2004-2014



# Ligne Vaudreuil-Hudson

## Revenus

Pour 2013, les recettes des usagers sont évaluées à 11,7 M\$ ; en 2014, elles s'établissent à 12,1 M\$.

## Dépenses

Pour 2013, l'AMT prévoit des dépenses de 41,1 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2014, les dépenses prévues sont de 39,4 M\$. La diminution de 4,0 % provient principalement de mesures d'économies ainsi que de modifications dans l'allocation des coûts. Le ratio d'autofinancement prévu en 2014 est de 30,8 %.

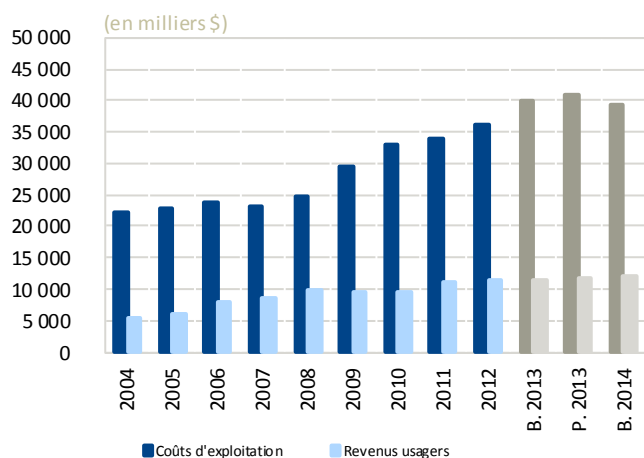
TABLEAU 38 – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2013-2014

| (en milliers \$)                   | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |        | B. 2014 - B. 2013 |        |
|------------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| REVENUS                            |             |        |                |             |                   |        |                   |        |
| Recettes usagers                   | 12 142      | 40,1%  | 11 657         | 11 409      | 486               | 4,2%   | 733               | 6,4%   |
| Contributions municipales          | 15 769      | 52,1%  | 16 426         | 15 994      | (657)             | -4,0%  | (225)             | -1,4%  |
| PAGASTC – MTQ                      | 2 348       | 7,8%   | 2 348          | 1 917       | -                 | -      | 431               | 22,5%  |
| TOTAL                              | 30 259      | 100,0% | 30 431         | 29 320      | (171)             | -0,6%  | 939               | 3,2%   |
| DÉPENSES                           |             |        |                |             |                   |        |                   |        |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 39 421      | 100,0% | 41 066         | 39 986      | (1 645)           | -4,0%  | (565)             | -1,4%  |
| TOTAL                              | 39 421      | 100,0% | 41 066         | 39 986      | (1 645)           | -4,0%  | (565)             | -1,4%  |
| DÉFICIT D'EXPLOITATION             | 9 162       | -      | 10 635         | 10 666      | (1 473)           | -13,9% | (1 504)           | -14,1% |
| Achalandage (milliers)             | 3 943       | -      | 3 873          | 3 997       | 70                | 1,8%   | (54)              | -1,4%  |
| Ratio d'autofinancement (%)        | 30,8        | -      | 28,4           | 28,5        | 2                 | 7,0%   | 2                 | 8,0%   |

TABLEAU 39 – Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2004-2014

| VAUDREUIL-HUDSON                       | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | B. 2013 | P. 2013 | B. 2014 |
|----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| Coûts d'exploitation (milliers \$)     | 22 364 | 22 736 | 23 696 | 23 264 | 24 757 | 29 471 | 33 140 | 33 863 | 36 290 | 39 986  | 41 066  | 39 421  |
| Revenus usagers nets (milliers \$)     | 5 411  | 6 038  | 8 077  | 8 538  | 9 951  | 9 556  | 9 637  | 11 005 | 11 374 | 11 409  | 11 657  | 12 142  |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 3 074  | 3 076  | 3 166  | 3 268  | 3 565  | 3 463  | 3 422  | 3 759  | 3 869  | 3 997   | 3 873   | 3 943   |
| Ratio d'autofinancement (%)            | 24,2   | 26,6   | 34,1   | 36,7   | 40,2   | 32,4   | 29,1   | 32,5   | 31,3   | 28,5    | 28,4    | 30,8    |
| Coûts d'exploitation par pass-km (\$)  | 0,36   | 0,34   | 0,33   | 0,31   | 0,30   | 0,37   | 0,42   | 0,39   | 0,41   | 0,44    | 0,46    | 0,44    |
| Taux de ponctualité (%)                | 95,2   | 96,0   | 97,1   | 95,0   | 97,0   | 93,1   | 94,5   | 96,0   | 96,0   | 96,0    | 95,0    | 95,0    |

FIGURE 8 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2004-2014



# Ligne Saint-Jérôme

## Revenus

Pour 2013, les recettes des usagers sont évaluées à 10,5 M\$ ; en 2014, elles s'établissent à 11,0 M\$.

## Dépenses

Pour 2013, l'AMT prévoit des dépenses de 29,3 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2014, les dépenses prévues sont de 33,8 M\$, ou 15,4 % de plus que la prévision 2013, qui tient notamment compte des ajouts de services pour l'année complète. L'augmentation est également expliquée par les modifications apportées aux règles d'allocation des coûts. Le ratio d'autofinancement prévu est de 32,5 % en 2014.

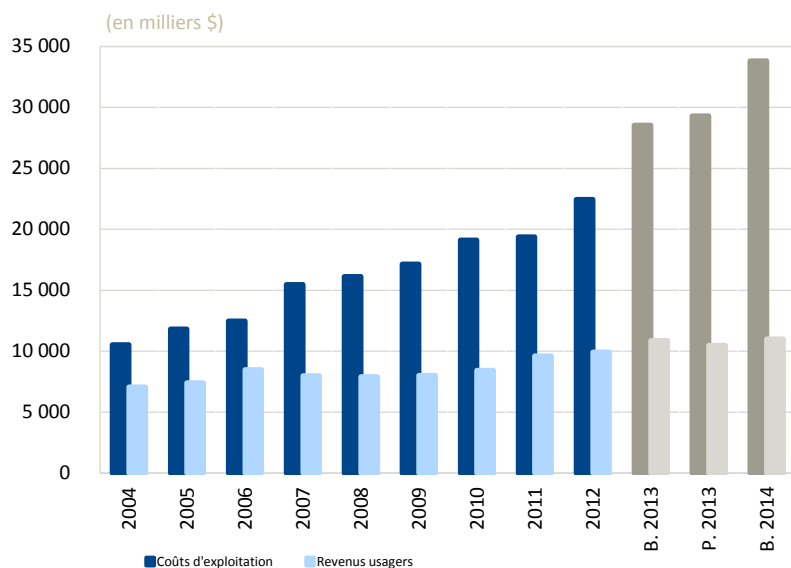
TABLEAU 40 – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2013-2014

| (en milliers \$)                   | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |        | B. 2014 - B. 2013 |        |
|------------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| REVENUS                            |             |        |                |             |                   |        |                   |        |
| Recettes usagers                   | 10 992      | 42,7%  | 10 470         | 10 870      | 521               | 5,0%   | 122               | 1,1%   |
| Contributions municipales          | 13 527      | 52,5%  | 11 726         | 11 418      | 1 801             | 15,4%  | 2 109             | 18,5%  |
| PAGASTC – MTQ                      | 1 230       | 4,8%   | 1 230          | 1 890       | -                 | -      | (660)             | -34,9% |
| TOTAL                              | 25 749      | 100,0% | 23 426         | 24 178      | 2 322             | 9,9%   | 1 571             | 6,5%   |
| DÉPENSES                           |             |        |                |             |                   |        |                   |        |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 27 292      | 80,7%  | 26 597         | 25 730      | 695               | 2,6%   | 1 562             | 6,1%   |
| Ajout de service Saint-Jérôme      | 6 525       | 19,3%  | 2 719          | 2 815       | 3 806             | 140,0% | 3 710             | 131,8% |
| TOTAL                              | 33 817      | 100,0% | 29 316         | 28 545      | 4 501             | 15,4%  | 5 272             | 18,5%  |
| DÉFICIT D'EXPLOITATION             | 8 068       | -      | 5 890          | 4 367       | 2 179             | 37,0%  | 3 701             | 84,7%  |
| Achalandage (milliers)             | 2 754       | -      | 2 550          | 2 656       | 204               | 8,0%   | 98                | 3,7%   |
| Ratio d'autofinancement (%)        | 32,5        | -      | 35,7           | 38,1        | (3)               | -8,4%  | (6)               | -14,6% |

TABLEAU 41 – Indicateurs de performance – Ligne Saint-Jérôme – 2004-2014

| SAINT-JÉRÔME                           | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | B. 2013 | P. 2013 | B. 2014 |
|----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| Coûts d'exploitation (milliers \$)     | 10 520 | 11 825 | 12 467 | 15 473 | 16 122 | 17 152 | 19 114 | 19 367 | 22 459 | 28 545  | 29 316  | 33 817  |
| Revenus usagers nets (milliers \$)     | 7 064  | 7 419  | 8 476  | 7 980  | 7 903  | 8 015  | 8 436  | 9 609  | 9 935  | 10 870  | 10 470  | 10 992  |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 1 982  | 1 978  | 2 134  | 2 115  | 2 231  | 2 124  | 2 196  | 2 409  | 2 483  | 2 656   | 2 550   | 2 754   |
| Ratio d'autofinancement (%)            | 67,1   | 62,7   | 68,0   | 51,6   | 49,0   | 46,7   | 44,1   | 49,6   | 44,2   | 38,1    | 35,7    | 32,5    |
| Coûts d'exploitation par pass-km (\$)  | 0,22   | 0,24   | 0,24   | 0,30   | 0,29   | 0,33   | 0,36   | 0,32   | 0,36   | 0,43    | 0,46    | 0,49    |
| Taux de ponctualité (%)                | 91,8   | 95,2   | 96,2   | 95,3   | 96,0   | 97,5   | 96,6   | 96,0   | 96,0   | 96,0    | 95,0    | 95,0    |

FIGURE 9 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2004-2014



# Ligne Mont-Saint-Hilaire

## Revenus

Pour 2013, les recettes des usagers sont évaluées à 8,9 M\$ ; en 2014, elles s'établissent à 9,3 M\$, soit une hausse de 3,8 % par rapport à la prévision 2013.

## Dépenses

Pour 2013, l'AMT prévoit des dépenses de 23,5 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2014, les dépenses prévues sont de 23,9 M\$, ou 2,0 % de plus que la prévision 2013. La hausse s'explique par les modifications apportées aux règles d'allocation ainsi que pour l'application de la clause de fin de contrat du CN pour l'entretien des trains. Le ratio d'autofinancement prévu en 2014 est de 38,7 %.

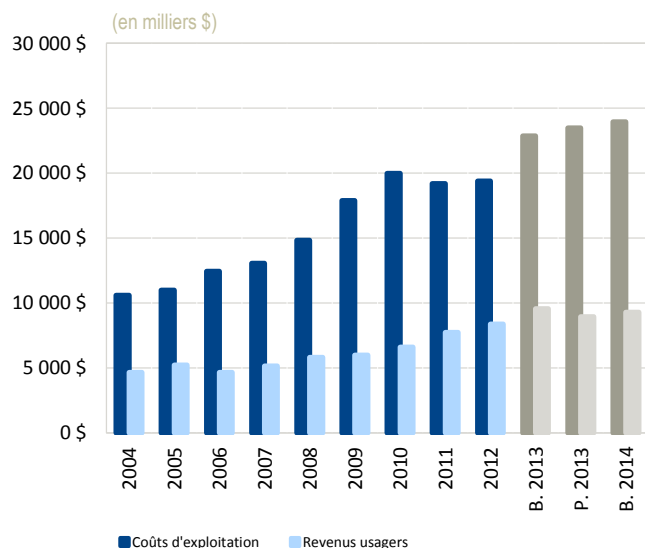
TABLEAU 42 – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2013-2014

| (en milliers \$)                   | BUDGET 2014   |               | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013   | B. 2014 - P. 2013 |              | B. 2014 - B. 2013 |               |
|------------------------------------|---------------|---------------|----------------|---------------|-------------------|--------------|-------------------|---------------|
| <b>REVENUS</b>                     |               |               |                |               |                   |              |                   |               |
| Recettes usagers                   | 9 277         | 43,2%         | 8 933          | 9 553         | 344               | 3,8%         | (276)             | -2,9%         |
| Contributions municipales          | 9 578         | 44,6%         | 9 388          | 9 141         | 190               | 2,0%         | 437               | 4,8%          |
| PAGASTC – MTQ                      | 2 597         | 12,1%         | 2 597          | 2 124         | -                 | -            | 473               | 22,3%         |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>21 452</b> | <b>100,0%</b> | <b>20 918</b>  | <b>20 818</b> | <b>534</b>        | <b>2,6%</b>  | <b>634</b>        | <b>3,0%</b>   |
| <b>DÉPENSES</b>                    |               |               |                |               |                   |              |                   |               |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 23 946        | 100,0%        | 23 470         | 22 853        | 476               | 2,0%         | 1 093             | 4,8%          |
| <b>TOTAL</b>                       | <b>23 946</b> | <b>100,0%</b> | <b>23 470</b>  | <b>22 853</b> | <b>476</b>        | <b>2,0%</b>  | <b>1 093</b>      | <b>4,8%</b>   |
| <b>DÉFICIT D'EXPLOITATION</b>      | <b>2 493</b>  | <b>-</b>      | <b>2 552</b>   | <b>2 035</b>  | <b>(59)</b>       | <b>-2,3%</b> | <b>458</b>        | <b>+22,5%</b> |
| Achalandage (milliers)             | 2 289         | -             | 2 222          | 2 378         | 67                | 3,0%         | (89)              | -3,8%         |
| Ratio d'autofinancement (%)        | 38,7          | -             | 38,1           | 41,8          | 1                 | 1,8%         | (3)               | -7,3%         |

TABLEAU 43 – Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2004-2014

| MONT-SAINT-HILAIRE                     | 2004   | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | B. 2013 | P. 2013 | B. 2014 |
|----------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| Coûts d'exploitation (milliers \$)     | 10 599 | 10 984 | 12 446 | 13 053 | 14 840 | 17 881 | 19 980 | 19 193 | 19 380 | 22 853  | 23 470  | 23 946  |
| Revenus usagers nets (milliers \$)     | 4 661  | 5 218  | 4 651  | 5 153  | 5 816  | 5 977  | 6 597  | 7 733  | 8 365  | 9 553   | 8 933   | 9 277   |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 1 287  | 1 358  | 1 399  | 1 504  | 1 592  | 1 693  | 1 834  | 2 072  | 2 234  | 2 378   | 2 222   | 2 289   |
| Ratio d'autofinancement (%)            | 44,0   | 47,5   | 37,4   | 39,5   | 39,2   | 33,4   | 33,0   | 40,3   | 43,2   | 41,8    | 38,1    | 38,7    |
| Coûts d'exploitation par pass-km (\$)  | 0,40   | 0,38   | 0,41   | 0,40   | 0,43   | 0,50   | 0,51   | 0,44   | 0,43   | 0,46    | 0,52    | 0,51    |
| Taux de ponctualité (%)                | 96,5   | 96,4   | 96,8   | 95,0   | 94,2   | 98,1   | 97,9   | 96,0   | 96,0   | 96,0    | 95,0    | 95,0    |

FIGURE 10 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2004-2014



# Ligne Candiac

## Revenus

Pour 2013, les recettes des usagers sont évaluées à 3,8 M\$ ; en 2014, elles s'établissent à 3,9 M\$.

## Dépenses

Pour 2013, l'AMT prévoit des dépenses de 12,4 M\$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2014, les dépenses prévues sont de 12,0 M\$, ou 3,2 % de moins que la prévision 2013. La diminution provient principalement des mesures d'économies et des modifications apportées aux règles d'allocation des coûts. Les coûts des services liés aux mesures d'atténuation de 2013 et 2014 ne sont pas inclus dans les coûts de la ligne. L'AMT est en démarche auprès du MTQ pour prolonger ces mesures pour les six derniers mois de 2014. Le ratio d'autofinancement prévu en 2014 est de 32,5 %.

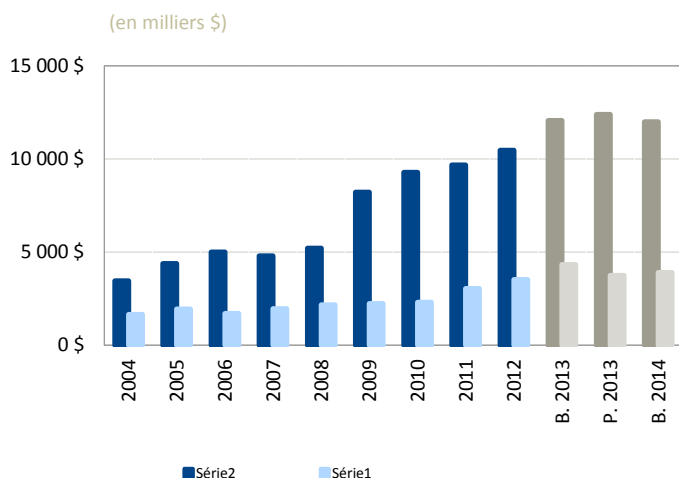
TABLEAU 44 – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2013-2014

| (en milliers \$)                   | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |        | B. 2014 - B. 2013 |        |
|------------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| REVENUS                            |             |        |                |             |                   |        |                   |        |
| Recettes usagers                   | 3 902       | 37,8%  | 3 745          | 4 325       | 157               | 4,2%   | (423)             | -9,8%  |
| Contributions municipales          | 4 796       | 46,5%  | 4 957          | 4 827       | (161)             | -3,2%  | (31)              | -0,6%  |
| PAGASTC – MTQ                      | 1 625       | 15,7%  | 1 625          | 1 823       | -                 | -      | (198)             | -10,8% |
| TOTAL                              | 10 323      | 100,0% | 10 327         | 10 975      | (4)               | -      | (652)             | -5,9%  |
| DÉPENSES                           |             |        |                |             |                   |        |                   |        |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 11 990      | 100,0% | 12 393         | 12 067      | (403)             | -3,2%  | (77)              | -0,6%  |
| TOTAL                              | 11 990      | 100,0% | 12 393         | 12 067      | (403)             | -3,2%  | (77)              | -0,6%  |
| DÉFICIT D'EXPLOITATION             | 1 668       | -      | 2 066          | 1 092       | (398)             | -19,3% | 575               | 52,7%  |
| Achalandage (milliers)             | 1 077       | -      | 1 035          | 1 106       | 41                | 4,0%   | (29)              | -2,7%  |
| Ratio d'autofinancement (%)        | 32,5        | -      | 30,2           | 35,8        | 2                 | 6,6%   | (3)               | -9,2%  |

TABLEAU 45 – Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2004-2014

| CANDIAC                                | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008  | 2009  | 2010  | 2011  | 2012   | B. 2013 | P. 2013 | B. 2014 |
|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|---------|---------|---------|
| Coûts d'exploitation (milliers \$)     | 3 455 | 4 379 | 5 004 | 4 798 | 5 208 | 8 220 | 9 279 | 9 678 | 10 459 | 12 067  | 12 393  | 11 990  |
| Revenus usagers nets (milliers \$)     | 1 641 | 1 934 | 1 697 | 1 959 | 2 156 | 2 228 | 2 294 | 3 045 | 3 512  | 4 325   | 3 745   | 3 902   |
| Achalandage annuel (milliers de pass.) | 471   | 523   | 538   | 591   | 624   | 665   | 673   | 866   | 996    | 1 106   | 1 035   | 1 077   |
| Ratio d'autofinancement (%)            | 47,5  | 44,2  | 33,9  | 40,8  | 41,4  | 27,1  | 24,7  | 31,5  | 33,6   | 35,8    | 30,2    | 32,5    |
| Coûts d'exploitation par pass-km (\$)  | 0,44  | 0,49  | 0,54  | 0,46  | 0,48  | 0,73  | 0,81  | 0,66  | 0,63   | 0,64    | 0,72    | 0,67    |
| Taux de ponctualité (%)                | 98,5  | 98,5  | 98,5  | 98,5  | 98,5  | 98,5  | 96,4  | 96,0  | 96,0   | 96,0    | 95,0    | 95,0    |

FIGURE 11 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2004-2014



## Ligne Mascouche (Train de l'Est)

L'AMT prévoit la mise en service du Train de l'Est à la fin 2014. Les coûts d'exploitation et de gestion comprennent les dépenses de mobilisation qui sont prévues au contrat avec le CN.

TABLEAU 46 – Revenus et dépenses – Ligne Mascouche – 2013-2014

| (en milliers \$)                   | BUDGET 2014 |        | PRÉVISION 2013 | BUDGET 2013 | B. 2014 - P. 2013 |   | B. 2014 - B. 2013 |         |
|------------------------------------|-------------|--------|----------------|-------------|-------------------|---|-------------------|---------|
| REVENUS                            |             |        |                |             |                   |   |                   |         |
| Recettes usagers                   | 820         | 23,2%  | -              | 300         | 820               | - | 520               | 173,3%  |
| Contributions municipales          | 2 718       | 76,8%  | -              | 1 757       | 2 718             | - | 961               | 54,7%   |
| PAGASTC – MTQ                      | -           | -      | -              | 2 041       | -                 | - | (2 041)           | -100,0% |
| TOTAL                              | 3 538       | 100,0% | -              | 4 098       | 3 538             | - | (560)             | -13,7%  |
| DÉPENSES                           |             |        |                |             |                   |   |                   |         |
| Coûts d'exploitation et de gestion | 6 794       | 100,0% | -              | 4 393       | 6 794             | - | 2 401             | 54,7%   |
| TOTAL                              | 6 794       | 100,0% | -              | 4 393       | 6 794             | - | 2 401             | 54,7%   |
| DÉFICIT D'EXPLOITATION             |             |        |                |             |                   |   |                   |         |
|                                    | 3 256       | -      | -              | 295         | 3 256             | - | 2 961             | 1003,8% |
| Ratio d'autofinancement (%)        | 12,1        | -      | -              | 6,8         | 12                | - | 5                 | 76,7%   |

## DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF



# 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, 2012 et 2013 sont diverses, comme l'ajout de six nouveaux départs sur la ligne de trains de banlieue Cadiac, l'augmentation de la capacité dans les différents stationnements incitatifs dans la région, l'ajout de voies réservées ainsi que diverses autres mesures d'atténuation améliorant la fluidité et publicisant l'ajout des services de transport collectif.

Pour l'année 2014, ces mesures sont reconduites pour l'ensemble de l'année. L'AMT est en démarche auprès du MTQ afin de confirmer le financement de ces mesures pour les six derniers mois de l'année.

Ces mesures représentent 5,3 M\$ en 2014 et sont subventionnées à 100 % par le gouvernement du Québec.

## Réseau de transport métropolitain par autobus

Le 29 septembre 2013, le MTQ a annoncé un programme d'investissement pour l'ajout de voies réservées dans la région du grand Montréal. Ainsi, un programme pour 2013-2015 a été établi afin de permettre à l'AMT d'atteindre les cibles de la Vision 2020. Le programme, présentant un budget total s'élevant à 150 M\$, a été élaboré à partir des opportunités identifiées pour un horizon de réalisation à court terme. Celui-ci pourra être revu et bonifié annuellement en fonction des nouvelles études et de l'évolution des besoins liés aux effets de la congestion routière. L'AMT entend poursuivre la coordination métropolitaine requise avec les exploitants des différents réseaux d'autobus et le MTQ. Celle-ci vise d'abord à développer des projets et assurer une cohérence dans le développement des voies réservées pouvant être utilisées par plus d'un opérateur, mais également à faciliter le rabattement et la complémentarité aux modes lourds.

Ce programme sera financé à 100 % par le plan québécois des infrastructures de l'AMT, octroyé par le gouvernement du Québec.

## ANNEXE A ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS

## RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

| EN BREF                 | GARES     | STATIONNEMENTS INCITATIFS |              | ACHALANDAGE (passagers train) |                   |                         |
|-------------------------|-----------|---------------------------|--------------|-------------------------------|-------------------|-------------------------|
|                         |           | STATIONNEMENTS            | PLACES VÉLOS | PLACES AUTOS                  | RÉSULTATS         | VARIATION               |
|                         |           | 2013                      | 2013         | 2013                          | 2012              | 2013/2012               |
| <b>Lignes</b>           |           |                           |              |                               |                   |                         |
| Deux-Montagnes          | 12        | 8                         | 487          | 6 041                         | 7 864 800         | 7 679 900 -2,4%         |
| Vaudreuil-Hudson        | 18        | 14                        | 581          | 3 709                         | 3 869 500         | 3 873 000 0,1%          |
| Blainville-Saint-Jérôme | 10+3      | 6                         | 278          | 3 407                         | 2 482 700         | 2 549 800 2,7%          |
| Mont-Saint-Hilaire      | 6+1       | 6                         | 369          | 3 258                         | 2 233 600         | 2 222 400 -0,5%         |
| Candiac                 | 5+3       | 4                         | 163          | 1 761                         | 996 100           | 1 035 300 3,9%          |
| <b>TOTAL</b>            | <b>51</b> | <b>38</b>                 | <b>1 878</b> | <b>18 176</b>                 | <b>17 446 700</b> | <b>17 360 400 -0,5%</b> |

| EN DÉTAIL             | STATIONNEMENTS INCITATIFS |              |                  |                   | ACHALANDAGE GARE (M+D train) |                   |                         |
|-----------------------|---------------------------|--------------|------------------|-------------------|------------------------------|-------------------|-------------------------|
|                       | PLACES VÉLOS              | PLACES AUTOS | ACHALANDAGE      | TAUX D'OCCUPATION | RÉSULTATS                    | PRÉVISION         | VARIATION               |
|                       | 2013                      | 2013         | Prév. 2013       | Rés. 2012         | Prév. 2013                   | 2012              | 2013/2012               |
| <b>DEUX-MONTAGNES</b> |                           |              |                  |                   |                              |                   |                         |
| Deux-Montagnes        | 248                       | 1 270        | 286 400          | 94%               | 90%                          | 1 703 500         | 1 601 400 -6,0%         |
| Grand-Moulin          | 44                        | 345          | 73 600           | 85%               | 85%                          | 485 000           | 461 900 -4,8%           |
| Sainte-Dorothée       | 21                        | 1 103        | 242 100          | 89%               | 87%                          | 1 012 200         | 1 027 800 1,5%          |
| Île-à-Bigarré         | 15                        | 68           | 16 000           | 96%               | 94%                          | 162 700           | 150 100 -7,7%           |
| Roxboro-Pierrefonds   | 47                        | 887          | 214 600          | 99%               | 96%                          | 1 459 000         | 1 392 700 -4,5%         |
| Sunnybrook            | 21                        | 524          | 125 600          | 96%               | 95%                          | 781 900           | 809 000 3,5%            |
| Bois-Franc            | 21                        | 754          | 172 400          | 95%               | 91%                          | 824 600           | 819 100 -0,7%           |
| Du Ruisseau           | 21                        | 1 090        | 208 900          | 80%               | 76%                          | 693 300           | 714 300 3,0%            |
| Montpellier           | 14                        | -            | -                | -                 | -                            | 668 100           | 657 400 -1,6%           |
| Mont-Royal            | 21                        | -            | -                | -                 | -                            | 602 300           | 567 700 -5,7%           |
| Canora                | 14                        | -            | -                | -                 | -                            | 452 500           | 457 100 1,0%            |
| Gare Centrale         | -                         | -            | -                | -                 | -                            | 6 884 600         | 6 701 400 -2,7%         |
| <b>SOUS-TOTAL</b>     | <b>487</b>                | <b>6 041</b> | <b>1 339 600</b> | <b>91%</b>        | <b>88%</b>                   | <b>15 729 700</b> | <b>15 359 900 -2,4%</b> |

|                             |            |              |                |            |            |                  |                       |
|-----------------------------|------------|--------------|----------------|------------|------------|------------------|-----------------------|
| <b>VAUDREUIL-HUDSON</b>     |            |              |                |            |            |                  |                       |
| Hudson                      | 7          | 47           | 3 900          | 39%        | 33%        | 24 300           | 17 900 -26,3%         |
| Vaudreuil                   | 24         | 831          | 147 700        | 68%        | 71%        | 432 500          | 449 500 3,9%          |
| Dorion                      | 54         | 140          | 19 600         | 54%        | 56%        | 174 700          | 172 300 -1,4%         |
| Pincourt-Terrasse-Vaudreuil | 13         | 184          | 44 600         | 89%        | 97%        | 221 200          | 232 300 5,0%          |
| Île-Perrot                  | 37         | 290          | 55 000         | 85%        | 76%        | 240 100          | 241 800 0,7%          |
| Sainte-Anne-de-Bellevue     | 15         | 336          | 49 300         | 60%        | 58%        | 180 500          | 188 400 4,4%          |
| Baie-d'Urfé                 | 15         | 72           | 11 800         | 80%        | 65%        | 85 400           | 86 500 1,3%           |
| Beaurepaire                 | 30         | 43           | 6 000          | 73%        | 56%        | 196 500          | 179 000 -8,9%         |
| Beaconsfield                | 78         | 465          | 109 500        | 97%        | 94%        | 779 600          | 771 600 -1,0%         |
| Cedar Park                  | 48         | 27           | 6 700          | 98%        | 99%        | 221 400          | 224 800 1,5%          |
| Pointe-Claire               | 62         | 745          | 90 600         | 61%        | 48%        | 377 600          | 392 900 4,1%          |
| Valois                      | 45         | 115          | 25 700         | 96%        | 89%        | 285 300          | 269 100 -5,7%         |
| Pine Beach                  | 30         | -            | -              | -          | -          | 149 200          | 153 500 2,9%          |
| Dorval                      | 32         | 402          | 80 200         | 83%        | 79%        | 263 600          | 255 300 -3,1%         |
| Lachine                     | 76         | -            | -              | -          | -          | 265 200          | 268 200 1,1%          |
| Montréal-Ouest              | 15         | 12           | 3 000          | 97%        | 100%       | 488 700          | 493 900 1,1%          |
| Vendôme                     | -          | -            | -              | -          | -          | 1 402 400        | 1 327 500 -5,3%       |
| Lucien-L'Allier             | -          | -            | -              | -          | -          | 1 950 900        | 2 021 500 3,6%        |
| <b>SOUS-TOTAL</b>           | <b>581</b> | <b>3 709</b> | <b>653 600</b> | <b>74%</b> | <b>70%</b> | <b>7 739 100</b> | <b>7 746 000 0,1%</b> |

|                                |            |              |                |            |            |                  |                       |
|--------------------------------|------------|--------------|----------------|------------|------------|------------------|-----------------------|
| <b>BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME</b> |            |              |                |            |            |                  |                       |
| Saint-Jérôme                   | 30         | 588          | 119 900        | 78%        | 81%        | 312 600          | 318 700 2,0%          |
| Blainville                     | 32         | 582          | 115 900        | 79%        | 79%        | 396 800          | 399 600 0,7%          |
| Sainte-Thérèse                 | 53         | 680          | 141 000        | 89%        | 83%        | 595 700          | 591 600 -0,7%         |
| Rosemère                       | 43         | 431          | 75 500         | 77%        | 70%        | 445 800          | 428 900 -3,8%         |
| Sainte-Rose                    | 46         | 756          | 123 600        | 60%        | 65%        | 397 000          | 429 300 8,1%          |
| Vimont                         | 14         | 370          | 66 800         | 74%        | 72%        | 222 300          | 247 700 11,4%         |
| De la Concorde                 | 53         | -            | -              | -          | -          | 717 200          | 742 500 3,5%          |
| Bois-de-Boulogne               | 7          | -            | -              | -          | -          | 134 700          | 140 700 4,5%          |
| Chabanel                       | -          | -            | -              | -          | -          | 82 700           | 90 700 9,7%           |
| Parc                           | -          | -            | -              | -          | -          | 888 600          | 915 500 3,0%          |
| Montréal-Ouest                 | -          | -            | -              | -          | -          | 104 700          | 124 700 19,1%         |
| Vendôme                        | -          | -            | -              | -          | -          | 179 600          | 181 200 0,9%          |
| Lucien-L'Allier                | -          | -            | -              | -          | -          | 487 800          | 488 500 0,1%          |
| <b>SOUS-TOTAL</b>              | <b>278</b> | <b>3 407</b> | <b>642 700</b> | <b>76%</b> | <b>75%</b> | <b>4 965 500</b> | <b>5 099 600 2,7%</b> |

|                           |            |              |                |            |            |                  |                        |
|---------------------------|------------|--------------|----------------|------------|------------|------------------|------------------------|
| <b>MONT-SAINT-HILAIRE</b> |            |              |                |            |            |                  |                        |
| Mont-Saint-Hilaire        | 30         | 824          | 150 900        | 82%        | 73%        | 489 900          | 485 800 -0,8%          |
| McMasterville             | 90         | 731          | 86 900         | 52%        | 47%        | 342 700          | 325 400 -5,0%          |
| Saint-Basile-le-Grand     | 148        | 467          | 97 000         | 88%        | 83%        | 393 700          | 389 500 -1,1%          |
| Saint-Bruno               | 35         | 553          | 106 400        | 78%        | 77%        | 322 700          | 310 500 -3,8%          |
| Saint-Hubert              | 30         | 427          | 83 000         | 88%        | 77%        | 320 000          | 337 000 5,3%           |
| Saint-Lambert             | 36         | 256          | 59 500         | 96%        | 93%        | 373 200          | 383 000 2,6%           |
| Gare Centrale             | -          | -            | -              | -          | -          | 2 224 800        | 2 213 600 -0,5%        |
| <b>SOUS-TOTAL</b>         | <b>369</b> | <b>3 258</b> | <b>583 700</b> | <b>78%</b> | <b>71%</b> | <b>4 467 000</b> | <b>4 444 800 -0,5%</b> |

|                   |              |               |                  |            |            |                   |                         |
|-------------------|--------------|---------------|------------------|------------|------------|-------------------|-------------------------|
| <b>CANDIAC</b>    |              |               |                  |            |            |                   |                         |
| Candiac           | 7            | 375           | 45 400           | 44%        | 48%        | 112 900           | 116 600 3,3%            |
| Delson            | 7            | 170           | 11 300           | 36%        | 26%        | 72 100            | 77 100 6,9%             |
| Saint-Constant    | 47           | 367           | 80 500           | 75%        | 87%        | 217 900           | 208 700 -4,2%           |
| Sainte-Catherine  | 86           | 849           | 131 900          | 65%        | 62%        | 474 900           | 487 700 2,7%            |
| LaSalle           | 16           | -             | -                | -          | -          | 104 000           | 109 000 4,8%            |
| Montréal-Ouest    | -            | -             | -                | -          | -          | 81 400            | 95 100 16,8%            |
| Vendôme           | -            | -             | -                | -          | -          | 444 900           | 460 400 3,5%            |
| Lucien-L'Allier   | -            | -             | -                | -          | -          | 484 200           | 516 000 6,6%            |
| <b>SOUS-TOTAL</b> | <b>163</b>   | <b>1 761</b>  | <b>269 100</b>   | <b>58%</b> | <b>61%</b> | <b>1 992 300</b>  | <b>2 070 600 3,9%</b>   |
| <b>TOTAL</b>      | <b>1 878</b> | <b>18 176</b> | <b>3 488 700</b> | <b>79%</b> | <b>76%</b> | <b>34 893 600</b> | <b>34 720 900 -0,5%</b> |

## RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

| EXPRESS MÉTROPOLITAINS                | ARRÊTS   | STATIONNEMENTS INCITATIFS |              |              | ACHALANDAGE (passagers autobus) |                  |             |
|---------------------------------------|----------|---------------------------|--------------|--------------|---------------------------------|------------------|-------------|
|                                       |          | STATIONNEMENTS            | PLACES VÉLOS | PLACES AUTOS | RÉSULTATS                       | PRÉVISION        | VARIATION   |
|                                       |          | 2013                      | 2013         | 2013         | 2012                            | 2013             | 2013/2012   |
| Express Chevrier                      | 3        | 1                         | 74           | 2 313        | 1 569 200                       | 1 623 800        | 3,5%        |
| <b>TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS</b> | <b>3</b> | <b>1</b>                  | <b>74</b>    | <b>2 313</b> | <b>1 569 200</b>                | <b>1 623 800</b> | <b>3,5%</b> |

| TERMINUS MÉTROPOLITAINS | AUTOBUS |            | ACHALANDAGE (M+D au terminus) |              |
|-------------------------|---------|------------|-------------------------------|--------------|
|                         | RÉSEAUX | LIGNES     | RÉSULTATS                     | VARIATION    |
|                         |         | 2013       | 2012                          | 2012/2011    |
| Angrignon               | 4       | 23         | 6 586 400                     | -2,7%        |
| Panama                  | 5       | 45         | 2 365 100                     | 4,8%         |
| Cartier                 | 2       | 23         | 4 788 000                     | -2,0%        |
| Centre-Ville            | 10      | 64         | 12 473 900                    | 3,0%         |
| Côte-Vertu              | 3       | 27         | 13 254 300                    | 5,2%         |
| De Montarville          | 2       | 10         | 248 100                       | 4,6%         |
| Henri-Bourassa Nord     | 2       | 7          | 780 200                       | -19,6%       |
| Henri-Bourassa Sud      | 1       | 15         | 5 502 400                     | -16,3%       |
| Le Carrefour            | 2       | 12         | 505 000                       | -0,6%        |
| Longueuil               | 7       | 67         | 13 295 600                    | 4,8%         |
| Montmorency             | 3       | 19         | 5 482 300                     | 1,3%         |
| Radisson                | 6       | 18         | 4 059 300                     | -5,8%        |
| Repentigny              | 2       | 9          | 399 700                       | 3,5%         |
| Saint-Eustache          | 1       | 8          | 337 600                       | -15,6%       |
| Sainte-Thérèse          | 2       | 14         | 874 300                       | -6,7%        |
| Terrebonne              | 2       | 23         | 1 893 600                     | -6,7%        |
| <b>TOTAL</b>            |         | <b>384</b> | <b>72 845 800</b>             | <b>-0,3%</b> |

| 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                     | 11,2                 | 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-125/Pie-IX (Laval) <sup>1</sup>          | oui                     | 1,0                  | 0,0            |
| 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            |
| <b>TOTAL</b>                               |                         | <b>86,7</b>          | <b>73,5</b>    |

| STATIONNEMENTS INCITATIFS                 | PLACES       |               | ACHALANDAGE AUTO |                  |
|-------------------------------------------|--------------|---------------|------------------|------------------|
|                                           | VÉLOS        | AUTOS         | RÉSULTATS        | PRÉVISION        |
|                                           | 2013         | 2013          | 2012             | 2013             |
| Angrignon                                 | 91           | 733           | 118 200          | 112 600          |
| Beauharnois                               | -            | 50            | 4 600            | 4 700            |
| Brossard-Chevrier                         | 74           | 2 313         | 531 600          | 523 500          |
| Brossard-Panama                           | 115          | 948           | 237 200          | 223 200          |
| Cartier                                   | 59           | 596           | 144 800          | 140 200          |
| Chambly                                   | 15           | 409           | 87 700           | 99 900           |
| Châteauguay                               | 15           | 499           | 101 400          | 109 300          |
| De Montarville                            | 35           | 307           | 72 400           | 65 100           |
| De Montagne                               | 15           | 125           | 6 700            | 5 800            |
| Église Saint-Sylvain <sup>1</sup>         | -            | 70            | -                | 4 600            |
| Georges-Gagné                             | 14           | 432           | 96 300           | 90 200           |
| La Prairie                                | 7            | 567           | 129 100          | 131 200          |
| Le Carrefour                              | 37           | 226           | 15 300           | 16 500           |
| Longueuil                                 | 376          | 2 390         | 329 900          | 334 800          |
| Mercier                                   | -            | 33            | 7 700            | 6 800            |
| Montmorency                               | 267          | 1 327         | 289 800          | 297 500          |
| Namur                                     | 14           | 428           | 103 200          | 101 000          |
| Radisson                                  | 30           | 525           | 131 600          | 125 900          |
| Repentigny                                | 14           | 291           | 58 000           | 62 100           |
| Seigneurial                               | 9            | 125           | 14 000           | 16 600           |
| Saint-Eustache                            | 45           | 20            | 3 900            | 3 300            |
| Sainte-Julie                              | 29           | 342           | 56 200           | 68 900           |
| Saint-Martin <sup>1</sup>                 | -            | 294           | 200              | 2 300            |
| Sherbrooke                                | -            | 250           | 37 100           | 39 100           |
| Terrebonne                                | 63           | 1 265         | 243 400          | 258 600          |
| <b>TOTAL</b>                              | <b>1 324</b> | <b>14 565</b> | <b>2 820 300</b> | <b>2 843 700</b> |
| <b>TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA</b> | <b>3 202</b> | <b>32 741</b> | <b>6 361 300</b> | <b>6 332 400</b> |

<sup>1</sup> Mise en place temporaire dans le cadre des mesures d'atténuation de la congestion



AGENCE MÉTROPOLITAINE  
DE TRANSPORT

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H3B 5M2

[amt.qc.ca](http://amt.qc.ca)

