

Budget 2019



planifier | organiser | financer | promouvoir

ARTM

Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Table des matières



MOT DES DIRIGEANTS	4
L'AUTORITÉ EN BREF	5
CADRE BUDGÉTAIRE	7
FAITS SAILLANTS	10
PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT	11
PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES - REVENUS ET DÉPENSES	13
REVENUS 2019 DE L'AUTORITÉ	15
DÉPENSES 2019 DE L'AUTORITÉ	18
MOT DE LA FIN	20
ANNEXE 1 - BALISES DE LA POLITIQUE DE FINANCEMENT	21
ANNEXE 2 - CADRE FINANCIER MÉTROPOLITAIN 2019	23



Un budget global des transports collectifs équilibré

Nous sommes heureux de vous présenter le budget 2019 de l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'Autorité). Élaboré dans un esprit de collaboration avec nos partenaires opérant les réseaux de transport et les municipalités du territoire, ce budget traduit la continuité de la mise en œuvre des mandats confiés à l'Autorité et témoigne de la volonté de l'organisation et de ses partenaires de la région de favoriser le plein essor du transport collectif.

Les dépenses totales en transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal, relevant de l'Autorité, s'élèvent à **3,2 milliards** de dollars, en hausse de **11,7%** par rapport à celles établies au budget 2018.

Cet effort financier, qui s'explique notamment par une hausse des coûts associés aux immobilisations, s'avère nécessaire afin d'améliorer l'expérience client dans l'ensemble du réseau, de parer au vieillissement de certaines installations et d'amorcer une transition vers une mobilité plus durable.

LA POLITIQUE DE FINANCEMENT : PIERRE D'ASSISE DE L'ÉLABORATION DU BUDGET 2019

Conformément à la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après «la Loi»), le budget 2019 respecte les balises établies par la *Politique de financement* de l'Autorité, tant sur le plan des contributions municipales que du ratio d'autofinancement des usagers.

Adoptée par le conseil d'administration de l'Autorité le 20 septembre 2017, et approuvée par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) le 28 septembre 2017, la *Politique de financement* établit le cadre financier des services de transport collectif sur le territoire. Elle constitue la pierre d'assise sur laquelle s'appuie l'Autorité pour établir son budget et mener à bien ses mandats, notamment le financement des services fournis par les organismes publics de transport en commun (OPTC) et la détermination des contributions municipales.

UN BUDGET ÉQUILIBRÉ

Le budget 2019 a été élaboré dans un contexte d'augmentation importante des dépenses de transport collectif, entre autres en ce qui concerne les dépenses liées aux immobilisations. En ce sens, il est également le reflet d'un important travail de concertation qui aura permis d'établir avec les partenaires municipaux des cibles budgétaires qui répondent à la fois au besoin de financement des services de transport collectif et à la capacité de payer des contributeurs. À cet égard, l'Autorité dépose un budget 2019 équilibré qui respecte les cibles budgétaires fixées par les partenaires municipaux.

Les revenus de l'Autorité, qui proviennent notamment des recettes tarifaires, des contributions municipales et des subventions gouvernementales, s'élèvent à 2,4 milliards de dollars, alors que les dépenses, avant conciliation à des fins fiscales, sont inscrites à un montant de **2,3 milliards** de dollars. Ces dernières sont principalement attribuables aux coûts des services de transport collectif assurés par les OPTC aux usagers de la région.

C'est avec plaisir que nous vous présentons le budget 2019.

Bonne lecture.

Pierre Shedleur, FCPA, FCA
Président du conseil d'administration

Paul Côté
Directeur général,
Autorité régionale de transport métropolitain

L'Autorité en bref



L'Autorité est responsable depuis le 1^{er} juin 2017 de planifier, d'organiser, de financer et de promouvoir les services de transport collectif pour la grande région de Montréal.

Cette gouvernance renouvelée qui s'inspire de pratiques éprouvées dans d'autres grandes villes du monde permet de clarifier les responsabilités politiques, stratégiques et opérationnelles des organisations concernées et de répondre aux défis sans cesse croissants de la mobilité.

Les responsabilités en bref

LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Fixe les priorités pour la province et détermine dans son budget les sommes particulières dédiées au transport collectif.

LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (CMM)

Établit les orientations métropolitaines et procède aux approbations du Plan stratégique de développement du transport collectif, du programme des immobilisations et de la *Politique de financement* de l'Autorité.

L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

Planifie, finance, organise et fait la promotion des services offerts sur le territoire. Elle est liée par contrat aux OPTC, responsables de l'exploitation des services.

MANDATS

Les mandats confiés à l'Autorité par le législateur visent la bonne intégration de tous les services, l'établissement d'objectifs et de normes venant simplifier la mobilité des clients des transports collectifs, le développement du covoiturage et du transport actif dans la région, ainsi que l'augmentation de l'efficacité des corridors routiers. Afin de mener à bien ses différents mandats, l'Autorité collabore avec la CMM à l'établissement d'une vision unifiée du développement des services sur le territoire, en cohérence avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

Cadre budgétaire



La Loi prévoit que l'organisation adopte des prévisions budgétaires pour chaque exercice financier. Ces prévisions, qui sont établies conformément à sa Politique de financement, ne peuvent prévoir des dépenses supérieures aux revenus.

Politique de financement

En vertu de l'article 72 de la Loi, l'Autorité doit élaborer et adopter une politique de financement (*Politique de financement*) qui constitue le cadre régissant l'ensemble du financement des services de transport collectif sur son territoire.

La *Politique de financement* considère l'ensemble des revenus et des charges financières du transport collectif de la région métropolitaine et décrit les modalités qui régissent l'allocation des sources de revenus aux charges financières. Elle balise la contribution des municipalités et des usagers en fonction des coûts des services des transports collectifs et du transport adapté. Le cadre financier élaboré pour les fins de l'application de la *Politique de financement* concerne l'ensemble des dépenses, y compris les dépenses liées aux immobilisations subventionnées par les gouvernements. Les balises établies par la *Politique de financement* se trouvent à l'Annexe 1 du présent document.

La mise en œuvre de mesures transitoires et le financement additionnel accordé par le

gouvernement du Québec ont facilité la mise en place progressive de la *Politique de financement* et la transition vers le nouveau modèle de financement adopté.

Les balises de la *Politique de financement* permettent de traduire l'impact du cadre budgétaire sur les contributions municipales. L'allocation des sources de financement aux charges financières est définie pour chacun des modes de transport, et le déficit résultant de cette allocation est à la charge des municipalités, au prorata de l'utilisation des services de leurs citoyens.

Afin d'atténuer les effets de la réforme, la *Politique de financement* de l'Autorité prévoit, pour l'année 2019, une mesure transitoire applicable à l'ensemble des municipalités, soit que la contribution municipale 2019 ne puisse excéder celle qui aurait prévalu dans l'ancien cadre budgétaire.

Démarche d'élaboration du cadre budgétaire 2019

L'élaboration du *cadre budgétaire 2019* de l'Autorité résulte d'une démarche itérative, amorcée en avril 2018 et ayant impliqué les OPTC et les municipalités. Cette démarche a permis de statuer sur les niveaux de services souhaités, les besoins financiers associés à la fourniture des services de transport collectif et la capacité de payer des partenaires financiers (usagers, municipalités, automobilistes et gouvernement).

Le processus mis en place a permis à l'Autorité de consulter les municipalités sur leurs cibles budgétaires relatives au transport collectif et d'effectuer les arbitrages nécessaires dans les choix finaux. Les orientations finales qui ont émané de cette démarche guident l'élaboration des budgets respectifs de l'Autorité, des OPTC et des municipalités du territoire.

Les dépenses inscrites au cadre budgétaire

Le *cadre budgétaire 2019* de l'Autorité précise l'offre de services des organismes publics de transport collectif enchâssée dans les ententes, présente l'évolution prévisible des coûts de cette offre de services de même que les projets d'investissement et leur financement.

Le cadre budgétaire établit les dépenses liées aux services contractualisés offerts par les OPTC, incluant la partie non subventionnée de leurs actifs. Les quatre ententes avec les OPTC représentent, dans le budget 2019 de l'Autorité, plus de 95% des dépenses du transport collectif de la région métropolitaine.

Le cadre budgétaire couvre finalement les services et équipements métropolitains contractualisés, mais qui appartiennent à l'Autorité, de même que ses activités, notamment les études et le coût de financement des dépenses en immobilisations des projets de même que le plan de maintien des actifs qui sont confiés en délégation de gestion.

Les dépenses totales d'exploitation et celles liées aux immobilisations en 2019 s'élèvent à **3 199 millions** de dollars, en hausse de **11,7%** par rapport à celles établies au budget 2018. Les dépenses liées aux immobilisations, financées à plus de **75%** par les deux paliers de gouvernement, sont en hausse de **29,4%**.

L'AUTORITÉ CONCLUT 3 TYPES D'ENTENTES AVEC LES OPTC :

- › Les ententes de services qui viennent préciser les obligations des services de transport collectif et de réalisation des immobilisations, la performance et la reddition de compte attendue ainsi que les paramètres de la rémunération. Exo, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL) et la Société de transport de Montréal (STM) sont responsables d'exploiter les services de transport collectif sur leur territoire respectif, sous le mandat de l'ARTM.
- › L'Autorité qui agit au niveau stratégique confie, par entente de délégation de gestion, l'opération et la gestion d'équipements métropolitains qui lui appartiennent, tels que les terminus, les voies réservées, les stationnements incitatifs, l'Express métropolitain, les billetteries métropolitaines et le système de billetterie OPUS.
- › Les ententes de délégation de gestion de projets par lesquelles l'Autorité confie la gestion de la réalisation des projets de l'ARTM, tels que le SRB Pie-IX, la ligne bleue du métro de Montréal et les projets liés aux équipements métropolitains.

Dépenses d'exploitation et celles liées aux immobilisations totales en 2019 de la région

(en millions de dollars)	EXPLOITATION			IMMOBILISATIONS			TOTAL		
	DÉP.	VAR (ABS)	VAR (%)	DÉP.	VAR (ABS)	VAR (%)	DÉP.	VAR (ABS)	VAR (%)
2018	2 006			858			2 864		
2019	2 089	83	4,1%	1 110	252	29,4%	3 199	335	11,7%

Cadre tarifaire 2019

L'Autorité est responsable d'établir le cadre tarifaire des services du transport collectif dans la région métropolitaine. Les tarifs des titres seront indexés de **2%** en moyenne à partir du 1^{er} juillet 2019.

De plus, l'anticipation d'une croissance des ventes de titres de **1,2%** en 2019 et l'adoption de mesures d'harmonisation, de simplification et de bonification qui sont en cours d'analyse conduiraient à une prévision de revenus tarifaires de **916 M\$** en 2019.

Afin de mettre en œuvre un cadre tarifaire simplifié et efficace, l'Autorité poursuivra la démarche de la refonte du système tarifaire amorcée en 2018. Cette refonte vise à favoriser et à faciliter l'utilisation du transport collectif par les citoyens de la région métropolitaine de Montréal.

L'implantation graduelle du nouveau cadre tarifaire est prévue à compter de l'année 2020.

Contributions municipales pour l'année financière 2019

Les contributions municipales pour l'année financière 2019 s'élèvent à **853,4 M\$**, une hausse moyenne de **2,3%** par rapport à celles établies en 2018. Les municipalités des couronnes sud et nord bénéficient en général d'une baisse de leurs contributions par rapport à celles facturées au budget 2018.

	2018	2019	VARIATIONS EN%
Agglomération de Montréal	574,3 M\$	599,2 M\$	4,3%
Agglomération de Longueuil	85,7 M\$	85,9 M\$	0,2%
Laval	80,3 M\$	82,9 M\$	3,2%
Couronne sud	39,4 M\$	32,7 M\$	-17,0%
Couronne nord	54,4 M\$	52,7 M\$	-3,1%
TOTAL	834,1 M\$	853,4 M\$	2,3%

Le *cadre budgétaire 2019* respecte les balises de la *Politique de financement*, soit des contributions municipales établies à **27,1%** des dépenses totales de l'Autorité et un ratio d'autofinancement de **28,6%**. Le *cadre budgétaire 2019* de l'Autorité respecte également le Plan budgétaire du gouvernement du Québec pour le soutien au transport collectif en utilisant la totalité du montant alloué de **99 M\$** pour 2019.

Faits saillants

LE BUDGET 2019 DE L'AUTORITÉ :

- › est équilibré;
- › reflète une hausse de **7,8 %** des revenus de l'Autorité aux fins de financement des services de transport collectif par rapport au budget 2018;
- › prévoit une augmentation des dépenses des OPTC de **4,6 %**;
- › prévoit des investissements de plus de **1,1 G\$** dans les immobilisations du réseau;
- › prévoit des contributions municipales de **853,4 M\$**, en hausse de **2,3 %** par rapport à l'exercice précédent;
- › présente des frais d'administration représentant **1,2 %** du budget total de l'Autorité.

Programme des immobilisations 2019-2028 de l'Autorité

La loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain prévoit que l'Autorité doit produire annuellement un Programme des immobilisations du transport collectif (PDI) pour les dix prochaines années, en conformité avec son plan stratégique.

Le PDI 2019-2028 présente les dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous la responsabilité de l'Autorité. Il n'inclut pas les dépenses en immobilisations des OPTC, qui sont présentées dans leur propre PDI.

Certains projets de l'Autorité sont admissibles à des programmes de soutien aux immobilisations. Chaque programme possède ses propres critères d'admissibilité, ses propres taux de subvention et son propre type de remboursement. Le budget de l'Autorité permet de couvrir le financement des projets qui ne sont pas admissibles à une subvention, ainsi que la portion non subventionnée des projets admissibles à une subvention.

Le PDI 2019-2028 de l'Autorité a été adopté par son conseil d'administration le 26 octobre 2018 et transmis à la CMM, pour adoption.

Plan stratégique de développement



L'Autorité a entrepris l'élaboration du premier Plan stratégique de développement du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Cette démarche permettra aux forces vives de la collectivité de se regrouper autour d'une vision unifiée de la mobilité pour les prochaines décennies.

Ce plan indiquera :

- › le contexte de mobilité de la grande région métropolitaine et les principaux enjeux auxquels elle fait face;
- › les objectifs et les orientations stratégiques de la démarche;
- › les résultats attendus au terme de la période couverte par le plan et les interventions nécessaires pour les atteindre, par domaine de compétences;
- › les priorités et un échéancier de réalisation des interventions;
- › les modalités de financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisations qui sont requises pour réaliser les interventions proposées;
- › les mécanismes de suivi et les indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'atteinte des résultats.

La démarche de réalisation de ce plan s'appuie sur une importante approche de collaboration institutionnelle et de consultation publique.

Dès le début de l'année 2019, une plateforme informative et interactive sera mise en ligne. Elle permettra de découvrir l'état de la mobilité dans la région et établira les bases communes du dialogue que l'Autorité tiendra avec les citoyens de la région et les usagers du transport collectif. Elle alimentera également le projet de Plan stratégique de développement qui sera soumis à un vaste processus de consultation publique en 2019.

Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC)

La mobilité des personnes, notamment par le biais du développement des services de transport collectif, connaît actuellement une importante croissance, exemplifiée par la réalisation du REM, du prolongement de la ligne bleue du métro, du SRB Pie-IX et par l'annonce d'une importante bonification des sources de financement provinciales et fédérales.

Dans l'objectif de soutenir cet élan et de faire connaître les nombreuses interventions en cours d'élaboration dans la région, le Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 réunit les grandes initiatives et les projets en cours de planification et de réalisation, de nouvelles actions à réaliser à court terme ainsi que des études à démarrer pour des projets structurants à plus long terme.

De manière plus spécifique, le PIDTC 2018-2021 prévoit des interventions qui visent:

- › le développement d'un réseau structurant régional (métro, trains, REM, tramways, SRB);
- › l'amélioration des dessertes par autobus sur le réseau routier supérieur;
- › l'aménagement urbain, le réseau cyclable métropolitain et les modes actifs;
- › la préparation à la mise en service du Réseau express métropolitain.

Les résultats de cette démarche serviront d'intrants au plan stratégique de développement.

Prévisions budgétaires – revenus et dépenses



(en milliers de dollars)	2019	2018	ÉCART 2019-2018	ÉCART 2019-2018 (%)
REVENUS				
Revenus tarifaires	916 030	861 500	54 530	6,3
Contributions municipales	853 429	834 122	19 307	2,3
Subventions à l'exploitation	238 007	241 302	-3 296	-1,4
Subventions aux immobilisations	69 209	5 836	63 373	1086,0
Soutien à l'Autorité	99 000	74 000	25 000	33,8
Subventions – Réseau express métropolitain	7 060		7 060	
Contributions automobilistes	159 278	158 335	943	0,6
Autres revenus	57 942	50 265	7 677	15,3
Total revenus	2 399 955	2 225 360	174 596	7,8
DÉPENSES				
Ententes de services				
Contrats de service	2 216 278	2 118 515	97 764	4,6
Délégation – Équipements métropolitains	18 990	17 635	1 355	7,7
Délégation – Billetteries métropolitaines	6 903	6 757	146	2,2
Délégation – Express métropolitain	6 150	6 000	150	2,5
Mesures d'atténuation – Réseau express métropolitain	10 525		10 525	
	2 258 846	2 148 906	109 940	5,1
Frais d'administration	28 656	27 091	1 564	5,8
Frais d'exploitation	45 526	46 447	-921	-2,0
Frais de financement	3 238	2 915	323	11,1
Total des dépenses	2 336 266	2 225 360	110 906	5,0
Excédent (déficit) avant conciliation à des fins fiscales	63 689		63 689	
CONCILIATION À DES FINS FISCALES				
Fonctionnement				
Amortissement	9 415	9 000		
Financement	(4 403)	(9 000)		
Affectations	507			
Investissement				
Immobilisations	(97 693)			
Participation dans la filiale	(630)			
Financement	28 434			
Affectations	680			
Excédent (déficit) de l'exercice à des fins fiscales	0	0		

Frais d'administration, d'exploitation et de financement

(en milliers de dollars)	2019	2018	ÉCART 2019-2018	ÉCART 2019-2018 (%)
FRAIS D'ADMINISTRATION				
Salaires et charges sociales	13 733	12 281	1 452	11,8
Honoraires professionnels	4 025	4 290	-265	-6,2
Services informatiques	3 262	2 512	750	29,8
Loyer	1 137	1 601	-463	-29,0
Amortissement	923	528	395	74,9
Intérêts et frais bancaires	828	1 190	-362	-30,4
Autres dépenses	4 747	4 690	58	1,2
	28 656	27 091	1 564	5,8
FRAIS D'EXPLOITATION				
Frais de commission pour vente de titres	12 043	11 300	743	6,6
Études	4 247	7 789	-3 543	-45,5
Communication et marketing	2 293	2 739	-447	-16,3
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 244	1 227	17	1,4
Honoraires professionnels	630		630	
Enquêtes et sondages	928	1 003	-75	-7,5
Frais de restructuration		6 164	-6 164	
Loyers	226	210	16	7,5
Amortissement	8 492	8 814	-322	-3,7
Autres dépenses	8 600	7 200	1 400	19,4
Plan des initiatives de développement du transport collectif	6 824		6 824	
	45 526	46 447	-921	-2,0
FRAIS DE FINANCEMENT				
	3 238	2 915	323	11,1
Total	77 420	76 453	967	1,2

L'Autorité prévoit réaliser des dépenses d'administration, d'exploitation et de financement de **77,4 M\$** en 2019, en hausse de **1,3%** par rapport à celles établies en 2018. Les frais d'administration, qui représentent environ **1,2%** du budget total, s'élèvent à **28,7 M\$**. Les frais d'exploitation totalisent **45,5 M\$** en 2019. Les frais de financement de **3,2 M\$** sont en hausse de **11,1%** par rapport à 2018.

Revenus 2019 de l'Autorité



Les revenus 2019 de l'Autorité comprennent l'ensemble des recettes tarifaires des services de transport collectif, les subventions gouvernementales à l'exploitation, les subventions gouvernementales aux immobilisations qui correspondent à ses dépenses d'investissements, les contributions municipales, les contributions des automobilistes aux transports collectifs et certains autres revenus.

Le gouvernement du Québec a octroyé à l'Autorité, dans son budget 2017-2018, un soutien financier de **399 M\$** sur cinq ans pour faciliter la transition et la mise en place de l'organisation. En 2019, l'Autorité utilise **99 M\$** de cette somme.

Recettes tarifaires

Les recettes liées à la vente des titres de transport contribuent au financement des transports collectifs de la région. L'effet combiné de la croissance des ventes de titres et de l'indexation moyenne de 2% des tarifs entraîne une prévision des revenus tarifaires de **916 M\$** en 2019, soit une croissance de **6,3%** par rapport au budget 2018 de l'Autorité.

Contributions municipales

La Loi et la *Politique de financement* définissent les modalités d'établissement des contributions municipales aux services de transport collectif, lesquelles sont basées sur le principe d'utilisateur-payeur. L'allocation des sources de financement aux charges financières est ainsi définie pour chacun des modes de transport, et le déficit résultant de cette allocation est à la charge des municipalités, au prorata de l'utilisation des services de leurs citoyens.

Afin d'atténuer les effets de la réforme, la *Politique de financement* prévoit, pour l'année 2019, deux mesures transitoires spécifiques applicables à chacune des municipalités:

- La première mesure consiste à éliminer les impacts négatifs de la réforme. Pour ce faire, la contribution municipale 2019 ne peut excéder la contribution qui aurait prévalu dans l'ancien cadre financier.
- La deuxième mesure consiste à plafonner la hausse des contributions municipales à 0,20% de la charge fiscale 2019. L'application de cette mesure de lissage n'a pas été nécessaire en 2019, puisque la première a été pleinement efficace.

De plus, la *Politique de financement* stipule que la part globale des contributions municipales dans le nouveau cadre financier ne doit pas excéder **30%** de l'ensemble des dépenses de la région.

Les municipalités du territoire contribuent au financement des transports collectifs par l'entremise de deux contributions distinctes:

- › Contribution de base établie à un cent (0,01\$) par 100\$ de richesse foncière uniformisée (contribution RFU). En 2019, la contribution de base est de **55 M\$**.
- › Contribution au déficit résiduel des services de la région. Celle-ci est établie à **897,5 M\$** pour 2019.

Ainsi, les contributions municipales prévues pour 2019 sont évaluées à **853,4 M\$**, en hausse de **2,3%** par rapport à celles établies au budget de 2018.

Subventions gouvernementales

EXPLOITATION

Le budget 2019 prévoit un peu plus de **238,0 M\$** au titre de subventions à l'exploitation résultant des programmes d'aide financière et des mesures d'atténuation mis de l'avant par le gouvernement du Québec.

À cet effet, le gouvernement du Québec soutient les dépenses d'exploitation des transports collectifs par le biais de trois programmes, soit: le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), le Programme

d'aide au développement du transport collectif (PADTC) et le Programme de subvention au transport adapté (PSTA).

Le gouvernement finance, par le biais de Mobilité Montréal, des mesures d'atténuation à la congestion dans le cadre des grands chantiers routiers. En 2019, l'Autorité devrait recevoir une aide financière de **7 M\$** pour le déploiement de mesures d'atténuation liées au chantier du Réseau express métropolitain.

IMMOBILISATIONS

L'Autorité perçoit les subventions aux immobilisations accordées par les gouvernements pour ses actifs. Les subventions prévues pour l'année 2019 atteindront **69,2 M\$**.

Certains projets d'investissement de l'Autorité sont admissibles à des programmes de soutien aux immobilisations: le PAGTCP du ministère des Transports du Québec (MTQ) et le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC) du gouvernement fédéral et du MTQ, dont la phase subséquente, l'entente bilatérale intégrée sera

définie sous peu. Chaque programme possède ses propres critères d'admissibilité, ses propres taux de subvention et son propre type de remboursement.

Les quatre OPTC reçoivent directement, pour leurs propres investissements en immobilisations, les subventions du gouvernement du Québec. L'Autorité assure, dans le cadre de la rémunération prévue dans les ententes de services, le financement de la portion non subventionnée des projets.

Contributions des automobilistes

Pour assurer une partie du financement de ses activités, l'Autorité reçoit une part de la contribution des automobilistes aux transports collectifs par le biais du droit d'immatriculation et de la taxe sur l'essence.

Droit d'immatriculation

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'Autorité reçoit un droit d'immatriculation de 30\$. Ces revenus sont estimés à **61,4 M\$** en 2018 et **62,7 M\$** en 2019.

Taxe sur l'essence

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'Autorité reçoit 0,03\$ de taxe dédiée. Ces revenus sont estimés à **97,0 M\$** en 2018 et **96,6 M\$** en 2019, décroissance de **0,4%** liée à la diminution de la consommation d'essence par véhicule.

Soutien gouvernemental prévu au Budget 2017-2018 du gouvernement du Québec

Le budget 2017-2018 du gouvernement du Québec prévoit un soutien financier à l'Autorité de **399 M\$** sur cinq ans. Le montant pour l'année 2019 s'élève à **99 M\$**.

Cet engagement du gouvernement du Québec en soutien au transport collectif permet à l'Autorité de mettre en œuvre les mesures transitoires prévues dans sa *Politique de financement* et de limiter les contributions municipales à un plafond de 30% de l'ensemble des dépenses de la région.

Autres revenus

REVENUS AUTONOMES

La *Politique de financement* prévoit que les revenus autonomes d'un service sont, jusqu'à concurrence d'un montant fixé dans l'entente avec chaque OPTC, utilisés pour réduire le déficit dudit service et ses équipements associés. Les OPTC conservent les revenus autonomes qui excèdent cet objectif.

Ce modèle de partage des recettes des revenus autonomes permet d'atteindre des objectifs d'équité à l'échelle régionale, tout en demeurant incitatif pour les OPTC.

Les revenus autonomes de l'Autorité proviennent, entre autres, d'activités connexes aux services réguliers de transport collectif et représentent une somme de près de **66,8 M\$** pour l'année 2019. Parmi les activités connexes générant des revenus, on compte notamment:

- › les services nolisés;
- › la publicité dans le métro, les trains, les autobus et les abribus;
- › la location d'espaces commerciaux associés aux services et aux équipements de transport collectif;
- › les activités de formation et de consultation.

SERVICES HORS TERRITOIRE

Afin d'assurer la continuité des services de transport collectif pour les territoires situés à l'extérieur de celui qui est sous la responsabilité de l'Autorité, des ententes ont été conclues avec les municipalités qui sont toutefois desservies par le Réseau de transport métropolitain (exo). Les revenus de ces ententes généreront près de **7,4 M\$** pour l'année 2019.

Dépenses 2019 de l'Autorité



Les dépenses à des fins fiscales de l'Autorité s'élèvent à **2 336 M\$** en 2019 et sont principalement attribuables aux contrats de service avec les OPTC, aux frais d'administration, d'exploitation et de financement, aux dépenses à sa charge pour la délégation de gestion des équipements métropolitains, des billetteries métropolitaines et de l'Express métropolitain Cheurier.

De façon globale, l'Autorité consacre 95 % de ses revenus à la rémunération des OPTC afin de soutenir la livraison des services de transport collectif offerts à la population de la grande région de Montréal.

Contrats de service

La rémunération totale des contrats de service avec les OPTC est évaluée pour 2019 à près de **2 216 M\$**, en hausse de **4,6%** par rapport au budget 2018.

L'Autorité établit avec chaque OPTC des contrats de service qui viennent préciser les obligations de service et de réalisation des immobilisations, la performance et la reddition de compte attendue pour le transport collectif, incluant le transport des personnes à mobilité réduite.

EN PLUS DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN RÉGULIER ET ADAPTÉ, LES SERVICES À LA CLIENTÈLE, LES SERVICES D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE, AINSI QUE LES SERVICES DE PROMOTION ET DE MISE EN MARCHÉ OFFERTS PAR L'EXPLOITANT SONT DÉFINIS DANS L'ENTENTE. L'ENTENTE PRÉCISE QUE L'EXPLOITANT A LA RESPONSABILITÉ DE DONNER SES SERVICES EN SE CONFORMANT AUX NORMES ET PRATIQUES RECONNUES. LES ENTENTES SPÉCIFIENT ÉGALEMENT LES EXIGENCES DE L'AUTORITÉ EN MATIÈRE DE REDDITION DE COMPTES EN VUE D'OBTENIR LES DONNÉES D'ACHALANDAGE, D'OFFRE DE SERVICES LIVRÉS, DE SUIVI DES SOURCES DE FINANCEMENT ET ELLES PRÉVOIENT DES MÉCANISMES D'AUDITS.

La rémunération des OPTC couvre, d'une part, les dépenses d'exploitation composées des coûts fixes pour l'ensemble des services convenus et les frais variables induits par la livraison des services de transport et, d'autre part, une contribution aux immobilisations qui couvre la partie non subventionnée des dépenses en immobilisations admissibles.

Services et équipements métropolitains

ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS ET BILLETTERIES MÉTROPOLITAINES

L'Autorité est propriétaire d'équipements à caractère métropolitain, soit des billetteries, des terminus, des stationnements incitatifs et des voies réservées. Dans le but de se concentrer sur sa mission première qui est de l'ordre de la planification, elle privilégie une délégation de gestion quotidienne de ses actifs aux OPTC.

Le contrat de gestion déléguée couvre donc les rôles et responsabilités des parties, la prestation des services attendus (gestion des équipements, gestion des contrats d'entretien, maintenance des actifs), les exigences techniques de performance, de qualité de service, ainsi que la reddition de comptes et la rémunération.

L'Autorité rémunérera la gestion déléguée de ses équipements métropolitains pour un montant de **19,0 M\$** en 2019 et de **6,9 M\$** pour ses billetteries métropolitaines.

SERVICE DE L'EXPRESS MÉTROPOLITAIN CHEVRIER

Parmi les ententes de services à la charge de l'Autorité figure le service de l'Express métropolitain Chevrier dont l'exploitation est effectuée par le RTL. La rémunération de cette entente de délégation de gestion s'élève à **6,2 M\$** en 2019.

INVESTISSEMENTS

Le PDI 2019-2028 présente les dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous sa responsabilité pour son territoire. Le programme des immobilisations 2019-2028 est la première révision annuelle du programme des immobilisations (PDI) de l'Autorité, dont la mouture initiale a été réalisée dans la foulée de la refonte de la gouvernance des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal.

Le 1^{er} juin 2017, l'Autorité a assumé sa portion de la dette à long terme de l'AMT, en lien avec les actifs dont elle a hérité de cette entité. Le PDI 2019-2028 de l'Autorité nécessitera des emprunts à long terme additionnels, dont une portion sera subventionnée par les programmes de soutien aux immobilisations.

Parmi ces investissements, on retrouve, entre autres, les projets d'accessibilité au terminus Centre-ville, le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, le service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX, ainsi que les premiers investissements requis pour la progression du Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC). Le détail de ces investissements est indiqué au PDI 2019-2028 de l'Autorité.

Pour son budget 2019, l'Autorité prévoit **3,2 M\$** en frais de financement et **9,4 M\$** en amortissement des actifs.

Mot de la fin



Le budget 2019 de l'Autorité régionale de transport métropolitain confirme la volonté de tous de répondre aux défis de la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal en soutenant le financement du transport collectif.

Élaboré dans un esprit de collaboration, grâce à une démarche de concertation bonifiée, ce budget équilibré contribuera à maintenir l'élan

du transport collectif, dans le respect des orientations budgétaires des partenaires et de la capacité de payer des usagers.

L'AUTORITÉ TIENT À SOULIGNER LA CONTRIBUTION IMPORTANTE DES DEUX PALIERS DE GOUVERNEMENT (QUÉBEC ET OTTAWA) AU TRANSPORT COLLECTIF, QUE CE SOIT SOUS FORME D'AIDE FINANCIÈRE À L'EXPLOITATION OU CELLE ACCORDÉE POUR LES DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS.

Ces différentes contributions gouvernementales permettent de soutenir et d'améliorer les services de transport collectif dans la région métropolitaine ou encore de réduire les impacts des contributions des municipalités au transport collectif. À cet égard, rappelons que l'Autorité a attribué au calcul de la détermination des contributions municipales la totalité du soutien gouvernemental de **99 M\$** accordé dans le Budget 2017-2018 du gouvernement du Québec.

Soucieuse de poursuivre le travail amorcé avec ses partenaires pour améliorer le processus budgétaire en place, l'Autorité s'engage à réviser ce dernier, ce qui aura une influence significative et positive sur l'élaboration de ses prochains budgets.

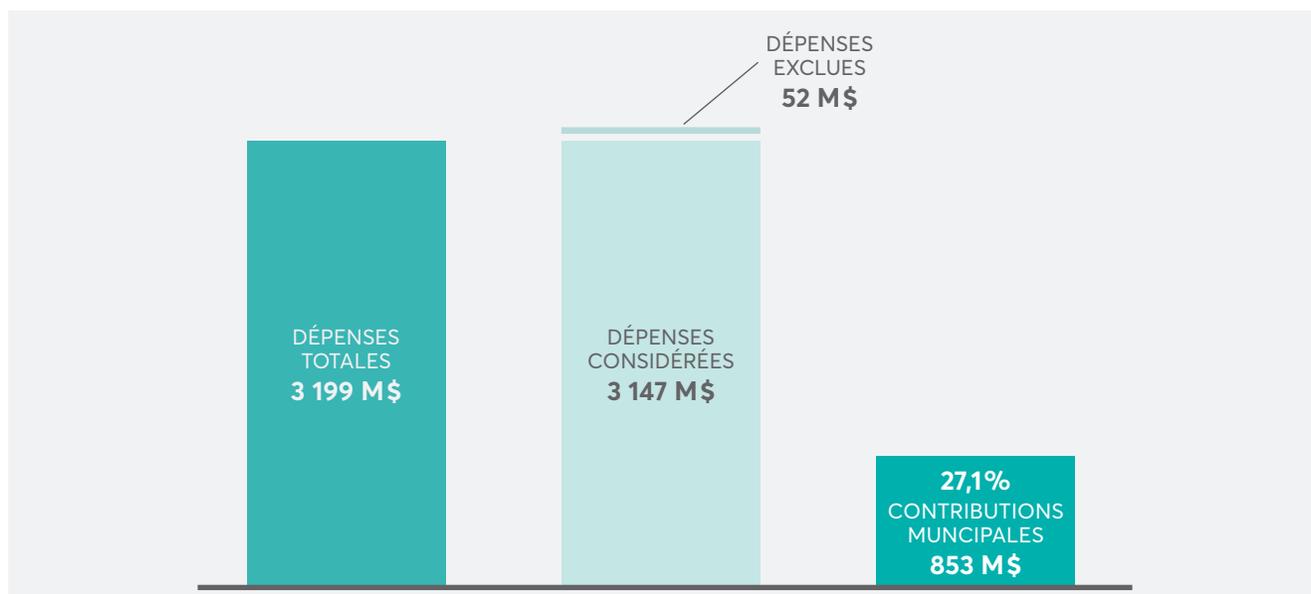
Annexe 1

Balises de la Politique de financement

Contributions municipales

La part des contributions municipales est calculée sur la base de l'ensemble des dépenses de la région. Les dépenses de la région métropolitaine, soit **3 199 M\$** pour 2019, correspondent au cumul des dépenses sous la gouverne de l'Autorité, soit **2 336 M\$**, et à la portion subventionnée des immobilisations des OPTC, soit **862 M\$**.

Figure 1 – Plafond des contributions municipales



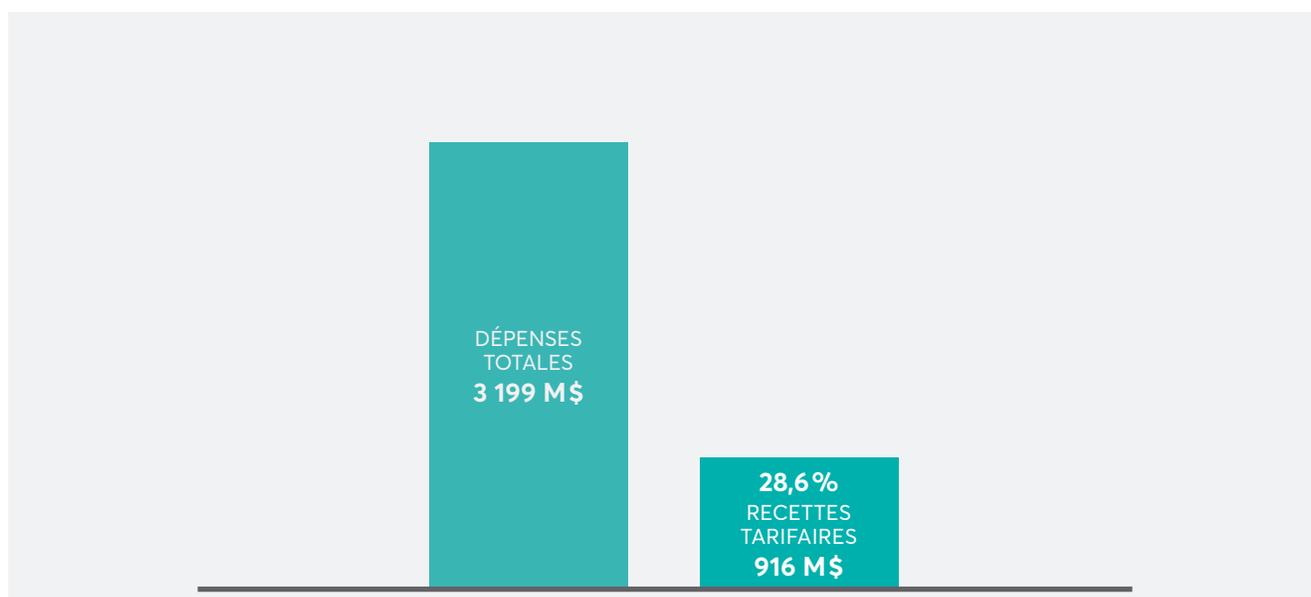
Des dépenses de **52,2 M\$** sont exclues du calcul du plafond des contributions municipales pour l'année 2019. Les exclusions comprennent les dépenses des mesures d'atténuation assumées par le gouvernement du Québec (**44,6 M\$**) et les dépenses des services hors territoire (**7,6 M\$**).

Les dépenses considérées dans le calcul du plafond des contributions municipales s'élèvent à **3 147 M\$** et les contributions municipales prévues pour 2019 sont de **853,4 M\$**, soit une part de **27,1%**.

Contribution des usagers

La *Politique de financement* prévoit, pour la période de 2017 à 2020, une balise globale du ratio d'autofinancement du transport collectif de la région à **31%** (plus ou moins 2%). Ce ratio constitue la part des revenus des usagers sur l'ensemble des dépenses en transport collectif de la région.

Figure 2 – Ratio d'autofinancement de la région



Les dépenses considérées dans le calcul du ratio d'autofinancement s'élèvent à **3 199 M\$** et les recettes tarifaires prévues pour 2019 sont de **916 M\$**, soit un ratio d'autofinancement de **28,6%**.

Annexe 2

Cadre financier métropolitain 2019

Partie intégrante des prévisions budgétaires de l’Autorité, le cadre financier métropolitain intègre les modalités de la *Politique de financement* et permet notamment :

- › de concilier l’ensemble des charges financières du transport collectif de la région;
- › d’appliquer les principes et les modalités régissant l’allocation des sources de financement aux charges financières;
- › d’évaluer les cibles liées aux revenus tarifaires et aux contributions municipales.

SOURCES DE FINANCEMENT	
Usagers	916 M\$
Gouvernements	1 195 M\$
Subventions à l’exploitation	242 M\$
Subventions aux immobilisations	854 M\$
Soutien gouvernemental à l’Autorité	99 M\$
Automobilistes	160 M\$
Taxe sur le carburant	97 M\$
Frais d’immatriculation	63 M\$
Municipalités	853 M\$
Contribution municipale de base selon RFU	55 M\$
Contribution municipale au déficit résiduel des services de transport collectif	798 M\$
Autres sources	74 M\$
Revenus totaux	3 199 M\$

CHARGES FINANCIÈRES	
Coordination métropolitaine	77 M\$
Frais d’administration	29 M\$
Autres frais	48 M\$
Services de transport collectif	3 122 M\$
Métro	913 M\$
Trains	366 M\$
Express métropolitain Chevrier	7 M\$
Autobus	1 682 M\$
Transport adapté	154 M\$
Charges totales	3 199 M\$



 700, rue De La Gauchetière Ouest, bureau 400
Montréal (Québec) H3B 5M2
