



Budget 2020

Planifier, organiser,
financer et promouvoir

Des transports collectifs en mouvement

ARTM

Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Table des matières

Mot des dirigeants	3
L'Autorité en bref	4
Cadre budgétaire	6
Faits saillants	9
Programme des immobilisations 2020-2029 de l'Autorité	10
Plan stratégique de développement	10
Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC)	11
Dossiers d'opportunité	11
Prévisions budgétaires – Revenus et dépenses	12
Frais d'administration, d'exploitation et de financement	13
Revenus 2020 de l'Autorité	14
Dépenses 2020 l'Autorité	17
Mot de la fin	19
Annexe 1 - Balises de la Politique de financement	20
Annexe 2 - Cadre financier métropolitain 2020	21

Le budget 2019 de l'Autorité a été adopté par son conseil d'administration le 31 octobre 2019, sous la résolution 19-CA(ARTM)-113.



Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'Autorité planifie, organise, finance et fait la promotion du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal afin d'offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace.

Mot des dirigeants



Nous sommes heureux de vous présenter le budget 2020 de l'Autorité régionale de transport métropolitain. Ce troisième budget annuel de l'organisation exprime la volonté de tous les partenaires du milieu ainsi que des municipalités du territoire de travailler ensemble afin de répondre aux défis de la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal.

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. Que l'on pense notamment à la bonification des programmes d'aide à l'exploitation des services de transport collectif et à la livraison de matériel roulant qui auront une incidence positive sur le service offert aux usagers.

Les dépenses totales en transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal relevant de l'Autorité s'élèvent à **3,4 milliards** de dollars, en hausse de **7,5 %** par rapport à celles établies au budget 2019. Cela s'explique par la hausse des coûts associés aux dépenses d'exploitation, nécessaire pour assurer une expérience client positive dans l'ensemble du réseau, mais aussi pour poursuivre la transition vers une mobilité plus durable.

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

Alors que la région métropolitaine avance sous l'impulsion de l'Autorité vers l'adoption d'une première vision commune du développement du transport collectif pour les prochaines décennies, cet exercice financier démontre l'engagement de tous les partenaires de la région à assurer une gestion rigoureuse des fonds publics et à considérer des cibles de croissance budgétaire respectueuses de la capacité de payer de l'ensemble des contributeurs.

Un budget 2020 équilibré

L'Autorité dépose encore cette année un budget équilibré qui respecte les cibles budgétaires fixées par les partenaires municipaux. Les revenus de l'Autorité proviennent notamment des recettes tarifaires, des contributions municipales et des subventions gouvernementales. Quant à elles, les dépenses sont principalement attribuables aux coûts des services de transport collectif offerts aux usagers de la région.

Bonne lecture.

Paul Côté
Directeur général,
Autorité régionale de transport métropolitain

L'Autorité en bref



Mandats

Les mandats confiés à l'Autorité par le législateur visent la bonne intégration des services, l'établissement d'objectifs et de normes ayant pour but de simplifier la mobilité des clients du transport collectif, incluant le transport adapté, 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 le ministère des Transports et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) à l'établissement d'une vision unifiée du développement des services sur le territoire, en cohérence avec la Politique de mobilité durable et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

La vision du développement du transport collectif s'exprimera dans le Plan stratégique de développement du transport collectif que l'Autorité élabore de concert avec ses partenaires. Cette vision orientera le développement et le maintien des services de transport collectif, des infrastructures et des équipements et, elle balisera les attentes en matière d'intégration et de qualité des services de transport. À terme, les orientations stratégiques seront mises en œuvre par le biais des ententes convenues avec les OPTC.

La Politique de financement : pierre d'assise de l'élaboration du budget

Conformément à la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*, la *Politique de financement* de l'Autorité établit le cadre financier des services de transport collectif sur le territoire. Elle constitue la pierre d'assise sur laquelle l'organisme s'appuie 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. La *Politique de financement* a été adoptée par le conseil d'administration de l'Autorité le 20 septembre 2017 et approuvée par la CMM le 28 septembre 2017.

Le budget 2020 de l'Autorité respecte globalement les balises de la Politique de financement, tant sur le plan des contributions municipales que du ratio d'autofinancement des usagers.

Ententes de services

L'Autorité finance, dans le cadre d'ententes de services, les quatre OPTC du territoire. Le Réseau de transport métropolitain (RTM), nommé exo, est responsable des services d'autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud de Montréal et de l'exploitation des trains de banlieue sur le territoire. La Société de transport de Montréal (STM) est responsable des services d'autobus et de transport adapté sur son territoire et du service du métro. Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et la Société de transport de Laval (STL) offrent les services d'autobus et de transport adapté sur leur territoire respectif.

Cadre budgétaire

La Loi prévoit que l'Autorité 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

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 de transport collectif et du transport adapté.

Le cadre budgétaire 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.

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 du mode de financement des services mis en place depuis la nouvelle gouvernance du transport collectif sur le territoire, la *Politique de financement* de l'Autorité prévoit, pour l'année 2020, une mesure transitoire applicable à l'ensemble des municipalités, soit que l'impact de la réforme sur les contributions municipales soit plafonné à 0,2 % de la charge fiscale municipale. Cette charge fiscale correspond aux revenus de taxation perçus par chaque municipalité (revenus fonciers et autres revenus de taxation). D'autres mesures transitoires ont été utilisées en 2020.

Élaboration du cadre budgétaire 2020

L'élaboration du cadre budgétaire 2020 résulte d'une démarche collaborative, amorcée en début d'année 2019 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 permet 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.



L'Autorité conclut trois 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 comptes attendue ainsi que les paramètres de la rémunération;
- › Les **ententes de délégation de gestion**, par lesquelles l'Autorité confie l'opération et la gestion d'équipements de transport collectif à vocation métropolitaine 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'Autorité, tels que le SRB Pie-IX et les projets liés aux équipements métropolitains.

Les dépenses inscrites au cadre budgétaire

Le cadre budgétaire 2020 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 ainsi que les projets d'investissement et leur financement.

Le cadre budgétaire établit les dépenses liées aux services contractualisés rendus par les OPTC, incluant la partie non subventionnée de leurs actifs. Les quatre ententes de services avec les OPTC représentent, dans le budget 2020, plus de 90 % des dépenses du transport collectif de la région métropolitaine.

Le cadre budgétaire couvre finalement les services et équipements métropolitains en gestion déléguée de même que le maintien de ses actifs qui sont confiés en délégation de gestion, ses activités d'études, ainsi que le coût de financement des dépenses en immobilisations des projets.

Les dépenses totales d'exploitation et celles liées aux immobilisations de la région en 2020 s'élèvent à **3 437,7 M\$**, en hausse de **7,5 %** par rapport à celles établies au budget 2019.

Dépenses totales d'exploitation et celles liées aux immobilisations de la région pour 2020

(en millions de dollars)

	Exploitation			Immobilisations			Total		
	Dép.	Var (abs)	Var (%)	Dép.	Var (abs)	Var (%)	Dép.	Var (abs)	Var (%)
2018 réel	1 976,2	-	-	976,9	-	-	2 953,1	-	-
2019	2 089,0	112,8	5,7%	1 110,3	133,4	13,7%	3 199,3	246,2	8,3%
2020	2 298,4	209,4	10,0%	1 139,3	29,0	2,6%	3 437,7	238,4	7,5%

Cadre tarifaire 2020

L'Autorité est responsable d'établir le cadre tarifaire de l'ensemble des services de transport collectif dans la région.

L'Autorité prévoit des revenus tarifaires de **968,6 M\$** en 2020, soit une croissance de **5,7 %** par rapport au budget 2019. Cette hausse s'explique par une croissance de l'achalandage de **3,7 %** par rapport au budget 2019, ainsi que par une indexation moyenne anticipée des tarifs de **2 %** à partir du 1^{er} juillet 2020.

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.

Contributions municipales pour l'année financière 2020

Les contributions municipales pour l'année financière 2020 s'élèvent à **924 M\$**, une hausse moyenne de **8,3 %** (**3,1 %** en faisant abstraction de la contribution de l'agglomération de Montréal au financement des dépenses d'immobilisations du programme SOFIL¹) par rapport à celles établies en 2019. Les municipalités des couronnes sud et nord bénéficient globalement d'une baisse de leurs contributions par rapport à celles établies au budget 2019.

Le cadre budgétaire 2020 respecte globalement les balises de la *Politique de financement*, soit des contributions municipales établies à **27,8 %** des dépenses totales de l'Autorité et un ratio d'autofinancement de **28,2 %** des dépenses totales pour les recettes tarifaires. Le cadre budgétaire 2020 de l'Autorité est conforme au Plan budgétaire du gouvernement du Québec pour le soutien au transport collectif en utilisant un montant de **90,3 M\$** en 2020 (sur une possibilité de **92 M\$**).

	2018 réel	2019	2020	Variations 2020 vs 2019 en %
Agglomération de Montréal ²	542,8 M\$	599,2 M\$	668,4 M\$	11,6 %
Agglomération de Longueuil	80,6 M\$	85,9 M\$	88,1 M\$	2,6 %
Laval	73,9 M\$	82,9 M\$	84,8 M\$	2,3 %
Couronne sud	32,7 M\$	32,7 M\$	31,3 M\$	-4,3 %
Couronne nord	51,9 M\$	52,7 M\$	51,4 M\$	-2,5 %
Total avec SOFIL	781,9 M\$	853,4 M\$	924,0 M\$	8,3 %
Total sans SOFIL	-	813,6 M\$	838,8 M\$	3,1 %

1 SOFIL : Société de financement des infrastructures locales du Québec. La SOFIL est un programme d'aide gouvernementale aux immobilisations qui prévoit une contribution municipale de 15 %.

2 La contribution 2020 de l'agglomération de Montréal sans SOFIL s'élève à 584,4 M\$, ce qui représente une augmentation de 4,5 % par rapport à celle établie au budget 2019 (559,4 M\$).

Faits saillants

Le budget 2020 de l'Autorité :

- › est équilibré;
- › reflète une hausse de **12,2 %** des revenus de l'Autorité aux fins de financement des services de transport collectif par rapport au budget 2019. Cette hausse est due, en partie, à la croissance des subventions liées aux mesures d'atténuation du REM, aux études du *Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021* (PIDTC) et aux études des dossiers d'opportunité pour des projets structurants en transport collectif annoncés au budget 2019-2020 du gouvernement du Québec;
- › prévoit une augmentation des dépenses de contrats de services attribuées aux OPTC de **7,4 %**, notamment en raison de l'augmentation de l'offre de services;
- › prévoit des investissements de plus de **1,1 G\$** dans les immobilisations du réseau;
- › prévoit des contributions municipales de **924,0 M\$**, en hausse de **8,3 %** par rapport à l'exercice précédent;
- › présente des frais d'administration représentant **1,0 %** du budget total de l'Autorité.

Programme des immobilisations 2020-2029 de l'Autorité

L'Autorité doit produire annuellement un Programme des immobilisations (PDI) pour les dix prochaines années. Le PDI 2020-2029 présente les dépenses en immobilisations relatives aux actifs dont l'Autorité est propriétaire. Il n'inclut pas les dépenses en immobilisations des OPTC, qui sont présentées dans leur propre PDI.

Le PDI 2020-2029 de l'Autorité présente des dépenses de **646,1 M\$**, dont **211,7 M\$** en 2020. Il a été adopté par le conseil d'administration le 27 septembre 2019 et transmis à la CMM, pour adoption. Le budget 2020 de l'Autorité permet d'assurer le financement des projets qui ne sont pas admissibles à une subvention, ainsi que la portion non subventionnée des projets admissibles à une subvention.

Plan stratégique de développement

L'ors de sa création, l'Autorité s'est vu confier la responsabilité d'élaborer le premier Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) de la région métropolitaine de Montréal.

Le PSD proposera une vision intégrée, sur une période de trente ans, du développement des transports collectifs et, plus généralement, de la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite. Il précisera les priorités, les jalons de la mise en œuvre et les modalités de financement des interventions proposées pour la période 2020 à 2030. Il indiquera également les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis dans tous les secteurs de la région. Il sera élaboré en respect des orientations du gouvernement du Québec énoncées dans la Politique de mobilité durable – 2030 et de celles de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en matière d'aménagement du territoire et de mobilité des personnes, et il contribuera à l'atteinte des objectifs et des cibles qu'elles fixent.

La démarche de réalisation de ce plan s'appuie sur une importante approche de collaboration institutionnelle et de consultation publique. À cet égard, plusieurs moments d'échanges ont eu lieu avec différents acteurs clés, notamment du domaine du transport collectif et de l'aménagement du territoire, afin de favoriser un exercice collaboratif tout au long du processus.

Les citoyens sont également interpellés par le biais de différentes activités de participation publiques, qui culmineront par un vaste exercice de consultation publique en 2020.

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

Dans le cadre des travaux du PSD et afin de soutenir l'élan de la croissance de la mobilité dans la région, l'Autorité a développé le Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC). Cette démarche sert à identifier certaines des nombreuses initiatives de transport collectif et actif en cours d'élaboration dans la région, ou encore celles qui méritent d'être étudiées.

Proactive et à l'écoute, l'Autorité a élaboré ce plan ambitieux de concert avec ses proches partenaires.

De manière plus spécifique, le PIDTC 2018-2021 prévoit notamment 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 REM.

Dossiers d'opportunité

Le gouvernement du Québec a présenté en mars 2019 le Plan québécois des infrastructures 2019-2029 (PQI) dont le budget s'élève à 115,4 G\$.

En regard du transport collectif, le gouvernement du Québec compte investir plus de 9 G\$ au cours des dix prochaines années.

Le PQI 2019-2029 prévoit, entre autres, au titre de nouveaux projets à l'étude, l'implantation d'un mode de transport collectif structurant dans l'axe du prolongement de la ligne jaune du métro à Longueuil et l'implantation de modes structurants de transport collectif dans l'axe du boulevard Taschereau. Les budgets respectifs alloués pour la réalisation de ces études sont de l'ordre de 45,3 M\$ et 16,7 M\$.

L'Autorité est l'organisme public initiateur de projets qui a la responsabilité d'élaborer les dossiers d'opportunité de ces projets.

Prévisions budgétaires

Revenus et dépenses

(en milliers de dollars)

	2018 réel ³	2019	2020	Écart 2020-2019
REVENUS				
Revenus tarifaires	901 204	916 030	968 553	52 523
Contributions municipales	781 822	853 429	924 034	70 605
Subventions à l'exploitation	258 021	238 007	322 132	84 125
Subventions aux immobilisations	9 703	69 209	101 892	32 683
Soutien à l'Autorité	74 000	99 000	92 000	- 7 000
Subventions – Réseau express métropolitain	3 343	7 060	71 871	64 811
Contributions des automobilistes	157 916	159 278	158 898	- 380
Autres revenus	64 954	57 942	52 552	- 5 390
Total revenus	2 250 963	2 399 955	2 691 932	291 977
DÉPENSES				
Ententes de services				
Contrats de services	2 065 182	2 216 278	2 380 949	164 671
Délégation – Équipements métropolitains	17 174	18 990	20 582	1 592
Délégation – Billetteries métropolitaines	4 251	6 903	7 436	533
Délégation – Express métropolitain	5 720	6 150	7 071	921
Mesures d'atténuation – Réseau express métropolitain	2 767	10 525	55 857	45 332
	2 095 094	2 258 846	2 471 895	213 049
Frais d'administration⁴	19 430	27 492	26 779	- 713
Frais d'exploitation⁴	42 364	46 690	79 119	32 429
Frais de financement	2 742	3 238	6 530	3 292
Total des dépenses	2 159 630	2 336 266	2 584 323	248 057
Excédent avant conciliation à des fins fiscales	91 333	63 689	107 609	43 920
CONCILIATION À DES FINS FISCALES				
Fonctionnement				
Immobilisations	10 319	9 415	10 362	
Participation dans la filiale	1 551	-	-	
Financement	(5 920)	(4 403)	(6 848)	
Affectations	(95 791)	507	(5 380)	
Investissement				
Immobilisations	(29 025)	(97 692)	(155 277)	
Participation dans la filiale	-	(630)	(209)	
Financement	2 016	28 434	45 053	
Affectations	9 266	680	4 690	
Excédent (déficit) de l'exercice à des fins fiscales	(16 251)	0	0	

³ Les montants réels au 31 décembre 2018 correspondent aux montants consolidés de l'Autorité.

⁴ Les chiffres du réel 2018 ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme aux règles appliquées aux fins de la présentation du budget 2020.

Frais d'administration, d'exploitation et de financement

(en milliers de dollars)

	2018 réel ⁵	2019	2020	Écart 2020-2019
Frais d'administration⁶				
Salaires et charges sociales	10 190	13 733	15 282	1 549
Honoraires professionnels	2 290	4 025	3 072	- 953
Services informatiques	2 052	2 098	2 774	676
Loyer	1 041	1 138	1 525	387
Amortissement	843	923	889	- 34
Intérêts et frais bancaires	1 397	828	784	- 44
Autres dépenses	1 617	4 747	2 453	- 2 294
	19 430	27 492	26 779	- 713
Frais d'exploitation⁶				
Frais de commission pour vente de titres	13 205	12 043	12 308	265
Études – Dossiers d'opportunité	1 316	4 247	27 671	23 424
Communication et marketing	841	2 292	2 074	- 218
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 225	1 244	1 262	18
Honoraires professionnels – Projets	730	630	4 347	3 717
Services informatiques	1 164	1 164	1 112	- 52
Enquêtes et sondages	2 053	928	1 840	912
Frais de restructuration	6 895			
Loyer billetteries	3 531	226	2 096	1 870
Amortissement	7 396	8 492	9 473	981
Autres dépenses	3 952	8 600	8 655	55
Plan des initiatives de développement du transport collectif	56	6 824	8 281	1 457
	42 364	46 690	79 119	32 429
Frais de financement	2 742	3 238	6 530	3 292
Total	64 536	77 420	112 428	35 008

L'Autorité prévoit réaliser des dépenses d'administration, d'exploitation et de financement de **112,4 M\$** en 2020, en hausse de **45,2 %** par rapport à celles établies en 2019. Cette hausse s'explique par la croissance des frais d'exploitation, principalement les dépenses associées à la réalisation d'études des dossiers d'opportunité pour des projets structurants

en transport collectif. Les frais d'administration, qui représentent environ **1,0 %** du budget total, s'élèvent à **26,8 M\$**, un pourcentage équivalent à celui du budget 2019, alors que les frais de financement de **6,5 M\$** sont en hausse par rapport à 2019, notamment pour la réalisation du projet SRB Pie-IX.

⁵ Les montants réels au 31 décembre 2018 correspondent aux montants consolidés de l'Autorité.

⁶ Les chiffres du réel 2018 ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme aux règles appliquées aux fins de la présentation du budget 2020.

Revenus 2020 de l'Autorité

Les revenus 2020 de l'Autorité comprennent l'ensemble des revenus 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.

Les revenus de l'Autorité aux fins de financement des services de transport collectif sont en hausse de **12,2 %** par rapport au budget 2019. Cette hausse est due, en partie, à la croissance des subventions liées aux mesures d'atténuation REM, aux études du *Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021* (PIDTC) et aux études des dossiers d'opportunité pour des projets structurants en transport collectif annoncés au budget 2019-2020 du gouvernement du Québec.

Revenus tarifaires

Les revenus liés à la vente des titres de transport contribuent au financement des services de transport collectif de la région. En 2020, ces revenus s'élèvent à **968,6 M\$**.

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 par leurs citoyens.

Afin d'atténuer les effets de la réforme, différentes mesures transitoires ont été mises en œuvre pour l'établissement des contributions municipales de l'année 2020 :

- › La principale mesure fait en sorte que l'impact de la *Politique de financement* sur les contributions municipales est plafonné à 0,2 % de la charge fiscale municipale. Cette charge fiscale correspond aux revenus de taxation perçus par la municipalité (revenus fonciers et autres revenus de taxation);
- › D'autres mesures ont été mises en œuvre pour respecter les balises de la *Politique de financement*.

La *Politique de financement* stipule également 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 (RFU). En 2020, cette contribution de base s'élève à **56,4 M\$**;
- › Contribution au déficit résiduel des services de la région. Celle-ci est établie à **867,6 M\$** pour 2020.

Ainsi, les contributions municipales prévues pour 2020 sont évaluées à **924 M\$**, en hausse de **8,3 %** par rapport à celles établies au budget de 2019.

Subventions gouvernementales

Exploitation

Le budget 2020 prévoit un montant de **322,1 M\$** à titre de subventions à l'exploitation résultant des programmes d'aide financière, des mesures d'atténuation financées par le gouvernement du Québec, des subventions pour la réalisation des études du PIDTC et de celles des projets structurants annoncés dans le cadre du Budget 2019-2020 du 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.

Immobilisations

L'Autorité perçoit les subventions aux immobilisations accordées par les gouvernements pour ses propres actifs. Les subventions prévues pour l'année 2020 atteindront **101,9 M\$**.

La majorité des projets d'investissement de l'Autorité sont admissibles à des programmes de soutien aux immobilisations : le PAGTCP du ministère des Transports du Québec et le Programme d'aide gouvernementale d'infrastructures en transport collectif (PAGITC) découlant de l'entente bilatérale intégrée Canada-Québec (EBI).

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

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

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 2020, l'Autorité dispose d'un montant de **92 M\$**. Toutefois, la somme nécessaire au financement des mesures transitoires, comme mentionné précédemment, s'élève à **90,3 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.

Réseau express métropolitain

L'Autorité a conclu, le 26 mars 2019, une entente avec le ministère des Transports du Québec et avec Projet REM s.e.c. (Projetco), dont l'objet est de décrire les rôles et les responsabilités des parties quant à l'élaboration, à la gestion, à la mise en œuvre et au financement des mesures d'atténuation qui sont ou seront mises en place dans le cadre du chantier du REM.

Le gouvernement du Québec, par le décret numéro 172-2019 du 27 février 2019, a autorisé le ministre des Transports à verser une subvention d'un montant maximal de **156 M\$**, au cours de l'exercice financier 2018-2019, pour la mise en place de mesures d'atténuation liées aux travaux du projet du REM⁷.

Projetco participe financièrement et verse une contribution de **24,5 M\$** à l'Autorité, au cours des années 2019 à 2024, pour la mise en place des mesures d'atténuation.

Depuis l'annonce des travaux du REM en avril 2018, l'Autorité a été au cœur de la coordination des efforts des organismes qui planifient et qui déploieront les mesures d'atténuation en transport collectif pour le chantier du REM. En 2020, elle recevra une aide financière de **71,9 M\$** pour le déploiement de ces mesures d'atténuation liées au chantier du REM.

Contributions des automobilistes

Pour assurer une partie du financement de ses activités, l'Autorité reçoit une part de la contribution des automobilistes au transport collectif 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 **63,0 M\$** en 2020.

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 **95,9 M\$** en 2020, une décroissance de **0,7 %** par rapport à 2019 liée à la diminution de la consommation d'essence par véhicule.

Autres revenus

Les autres revenus de l'Autorité s'élèvent à **52,5 M\$** en 2020. Ils sont composés des revenus autonomes et des revenus des services hors territoire.

Revenus autonomes

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

Ce modèle de partage 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. 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.

Revenus des 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 ces municipalités qui sont desservies par exo. Les revenus de ces ententes généreront près de **7,4 M\$** pour l'année 2020.

⁷ Convention d'aide financière – No CAF-ARTM-0001, ministre des Transports, 2019, page 5.

Dépenses 2020 de l'Autorité

Les dépenses totales à des fins fiscales de l'Autorité s'élèvent à 2 584 M\$ en 2020 et sont principalement attribuables aux contrats de services avec les OPTC, aux frais d'administration, d'exploitation et de financement, aux mesures d'atténuation du REM ainsi qu'aux dépenses liées à la délégation de gestion des équipements et actifs métropolitains, des billetteries métropolitaines et de l'Express métropolitain Chevrier.

L'Autorité consacre globalement plus de 90 % de ses revenus à la rémunération des OPTC afin de soutenir la livraison des services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Ententes de services

Contrats de services

L'Autorité établit avec chaque OPTC des contrats de services qui viennent préciser les obligations des services de transport collectif et de réalisation des dépenses en immobilisations, la performance et la reddition de comptes attendue ainsi que les paramètres de rémunération.

En plus des services de transport collectif, 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'OPTC sont définis dans l'entente. L'entente précise que l'OPTC a la responsabilité d'offrir 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'offres de services livrés, de suivi des sources de financement et elles prévoient des mécanismes d'audits.

La rémunération totale des contrats de services avec les OPTC s'élève pour 2020 à **2 381 M\$**, en hausse de **7,4 %** par rapport au budget 2019.

La rémunération des OPTC couvre, d'une part, les dépenses d'exploitation composées de coûts fixes et de coûts variables découlant de la livraison de l'offre de services convenue et, d'autre part, une contribution aux immobilisations pour la partie non subventionnée des dépenses d'immobilisations.

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, qui possèdent une expertise en exploitation et en maintien desdits actifs.

Le contrat de gestion déléguée couvre 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.

En 2020, l'Autorité rémunérera la gestion déléguée de ses équipements métropolitains pour un montant de **20,6 M\$**. La rémunération de la gestion déléguée de ses billetteries métropolitaines s'élèvera quant à elle à **7,4 M\$** pour la même période.

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 **7,1 M\$** en 2020.

Mesures d'atténuation – Réseau express métropolitain

Parmi les ententes de services à la charge de l'Autorité figurent les mesures d'atténuation pour le Réseau express métropolitain (REM).

Pour permettre la construction du REM, une collaboration métropolitaine sans précédent a réuni tous les acteurs de la mobilité. Le ministère des Transports, le Bureau de projet REM, l'Autorité et tous les OPTC ont développé un réseau transitoire de transport collectif proposant des solutions particulières pour les usagers concernés.

Afin d'assurer la mise en place de ce réseau transitoire d'atténuation, le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec ont prévu une somme de **180,5 M\$** pour financer ces mesures qui seront en vigueur, pour la plupart, dès janvier 2020 jusqu'à la pleine exploitation du REM à la fin de 2023.

Au courant de l'année 2020, **59,5 M\$** seront investis, dont **22,7 M\$** serviront au déploiement de mesures préférentielles pour bus et autres infrastructures temporaires (voies réservées en site propre, voies réservées sur accotement, feux prioritaires, garage temporaire, etc.). Une somme de **35,1 M\$** permettra d'offrir des services de transport collectif par autobus ou par train, et **1,7 M\$** servira à déployer diverses mesures de communication pour informer la clientèle des services de transport collectif touchée par les travaux.

Investissements en infrastructures

Le PDI 2020-2029 présente les dépenses en immobilisations relatives aux actifs dont l'Autorité est propriétaire. Il 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, le service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX, l'élaboration des dossiers d'opportunité pour les projets d'implantation d'un mode structurant de transport collectif dans l'axe du prolongement de la ligne jaune du métro à Longueuil ainsi que sur le boulevard Taschereau, les mesures d'atténuation du Réseau express métropolitain, les investissements requis pour le plan de maintien des actifs, ainsi que les investissements requis pour la poursuite du Plan des initiatives de développement du transport collectif. Le détail de ces investissements est indiqué au PDI 2020-2029 de l'Autorité.

Pour son budget 2020, l'Autorité prévoit **6,5 M\$** en frais de financement et **10,4 M\$** en amortissement des actifs.



Mot de la fin

Le budget 2020 de l’Autorité régionale de transport métropolitain confirme la volonté des partenaires 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 et grâce à une démarche de concertation, ce budget équilibré contribuera à maintenir l’élan que connaît le transport collectif dans la région, dans le respect des orientations budgétaires des gouvernements et de la capacité de payer des usagers.

L’Autorité réitère l’importance de la contribution financière des gouvernements provincial et fédéral au transport collectif, que ce soit sous forme d’aide financière à l’exploitation, celle accordée pour les dépenses d’immobilisations et celle requise au financement des mesures d’atténuation liées au chantier du REM. 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.

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 s'élèvent à **3 438 M\$** pour 2020.

Des dépenses de **111,0 M\$** sont exclues du calcul du plafond des contributions municipales pour l'année 2020. Les exclusions comprennent les dépenses des mesures d'atténuation assumées par le gouvernement du Québec et les dépenses des services hors territoire.

Les dépenses considérées dans le calcul du plafond des contributions municipales s'élèvent à **3 327 M\$** et les contributions municipales prévues pour 2020 sont de **924,0 M\$**, soit une part de **27,8 %**.

Contribution des usagers

La *Politique de financement en vigueur* prévoit 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.

Les dépenses considérées dans le calcul du ratio d'autofinancement s'élèvent à **3 438 M\$** et les recettes tarifaires prévues pour 2020 sont de **969 M\$**, soit un ratio d'autofinancement de **28,2 %**.

Figure 1
Plafond des contributions municipales

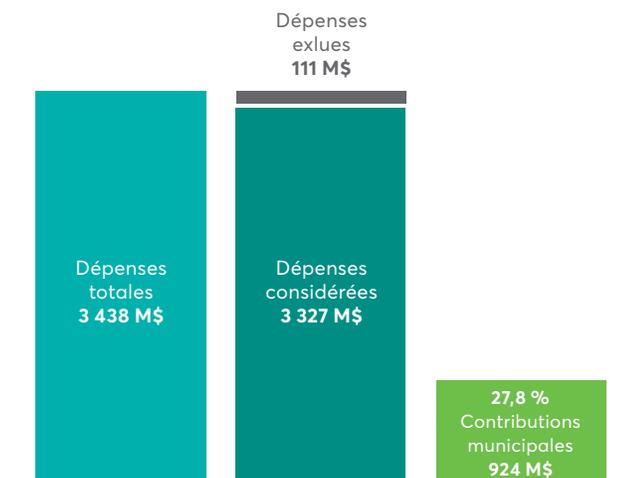
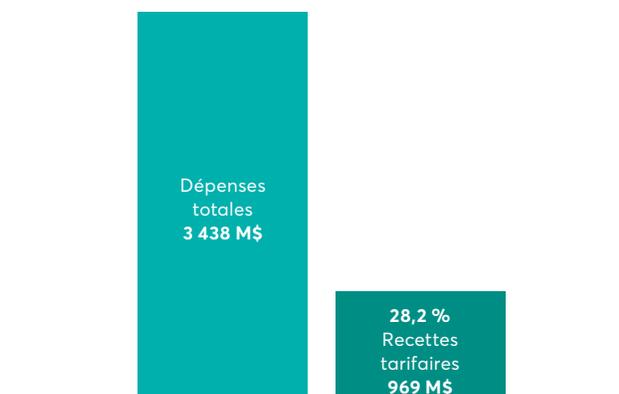


Figure 2
Ratio d'autofinancement de la région



Annexe 2

Cadre financier métropolitain 2020

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.

Source de financement		Charges financières	
Usagers	969 M\$	Coordination métropolitaine	139 M\$
Gouvernements	1 317 M\$	Services de transport collectif	3 299 M\$
Subventions à l'exploitation	389 M\$	Métro	968 M\$
Subventions aux immobilisations	838 M\$	Trains	397 M\$
Soutien gouvernemental à l'Autorité utilisé	90 M\$	Express métropolitain Chevrier	8 M\$
Automobilistes	159 M\$	Autobus	1 769 M\$
Taxe sur le carburant	96 M\$	Transport adapté	157 M\$
Frais d'immatriculation	63 M\$	Charges totales	3 438 M\$
Municipalités	924 M\$		
Contribution municipale de base selon RFU	56 M\$		
Contribution municipale au déficit résiduel des services de transport collectif	868 M\$		
Autres sources	69 M\$		
Revenus totaux	3 438 M\$		



Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

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