
Budget 2018

Des transports collectifs en mouvement

planifier | organiser | financer



Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Table des matières

MOT DES DIRIGEANTS	3
L'AUTORITÉ EN BREF	4
Mandat	4
Ententes de service	4
Territoire de l'ARTM	5
CADRE DE RÉALISATION	6
Politique de financement	6
Cadre tarifaire	6
Programme des immobilisations	7
Ententes transitoires	7
Faits saillants	7
PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES	8
Revenus	9
Dépenses	12
MOT DE LA FIN	14
ANNEXE	
Balises de la politique de financement	16

Mot des dirigeants

Un premier budget global des transports collectifs équilibré

À peine plus de six mois après la mise en place de la nouvelle gouvernance des transports collectifs sur le territoire de la région de Montréal, nous sommes heureux de vous présenter le budget 2018 de l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'Autorité).

Élaboré dans un esprit de collaboration avec nos partenaires exploitants des réseaux de transport, ce premier budget annuel marque un jalon dans la mise en œuvre des mandats confiés à l'Autorité. Pour la première fois, il permet d'évaluer de façon globale les dépenses en transports collectifs pour la région métropolitaine de Montréal, qui s'élèvent à 2,9 milliards de dollars.

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

Conformément à la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain, le budget 2018 respecte les cibles établies dans la première politique de financement de l'Autorité (Politique), tant au niveau des contributions municipales que du ratio d'autofinancement.

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 établit le cadre financier des services de transports collectifs sur le territoire. Elle est ainsi 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).

Un budget équilibré

Le budget 2018 a été élaboré dans un contexte de transition et, en l'absence d'une année budgétaire de référence, a nécessité des efforts d'arrimage et de validation des estimations de certains postes de dépenses avec celles produites notamment par les OPTC dans leurs propres exercices budgétaires. Néanmoins, nous avons réussi l'exercice, ce qui nous permet de déposer un budget 2018 équilibré.

Ainsi, les revenus de l'Autorité, qui proviennent principalement des recettes tarifaires et des contributions municipales, s'élèvent à **2,25 milliards de dollars**, alors que les dépenses sont inscrites à un montant de **2,25 milliards de dollars**. Ces dernières sont principalement attribuables aux coûts des services de transports collectifs assurés par les OPTC aux usagers de la région.

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

Bonne lecture.



Pierre Shedleur, FCPA, FCA
Président du Conseil



Paul Côté
Directeur général

L'Autorité en bref

L'Autorité a été créée le 1^{er} juin 2017 dans la foulée de la refonte de la gouvernance des transports collectifs sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal.

Cette nouvelle gouvernance permet de clarifier les responsabilités politiques, stratégiques et opérationnelles des organisations concernées. Plus concrètement, cela signifie que le gouvernement du Québec maintient son rôle en matière d'orientations stratégiques, que les orientations métropolitaines sont établies par la CMM et que l'Autorité planifie, finance et organise les services de transports collectifs sur le territoire.

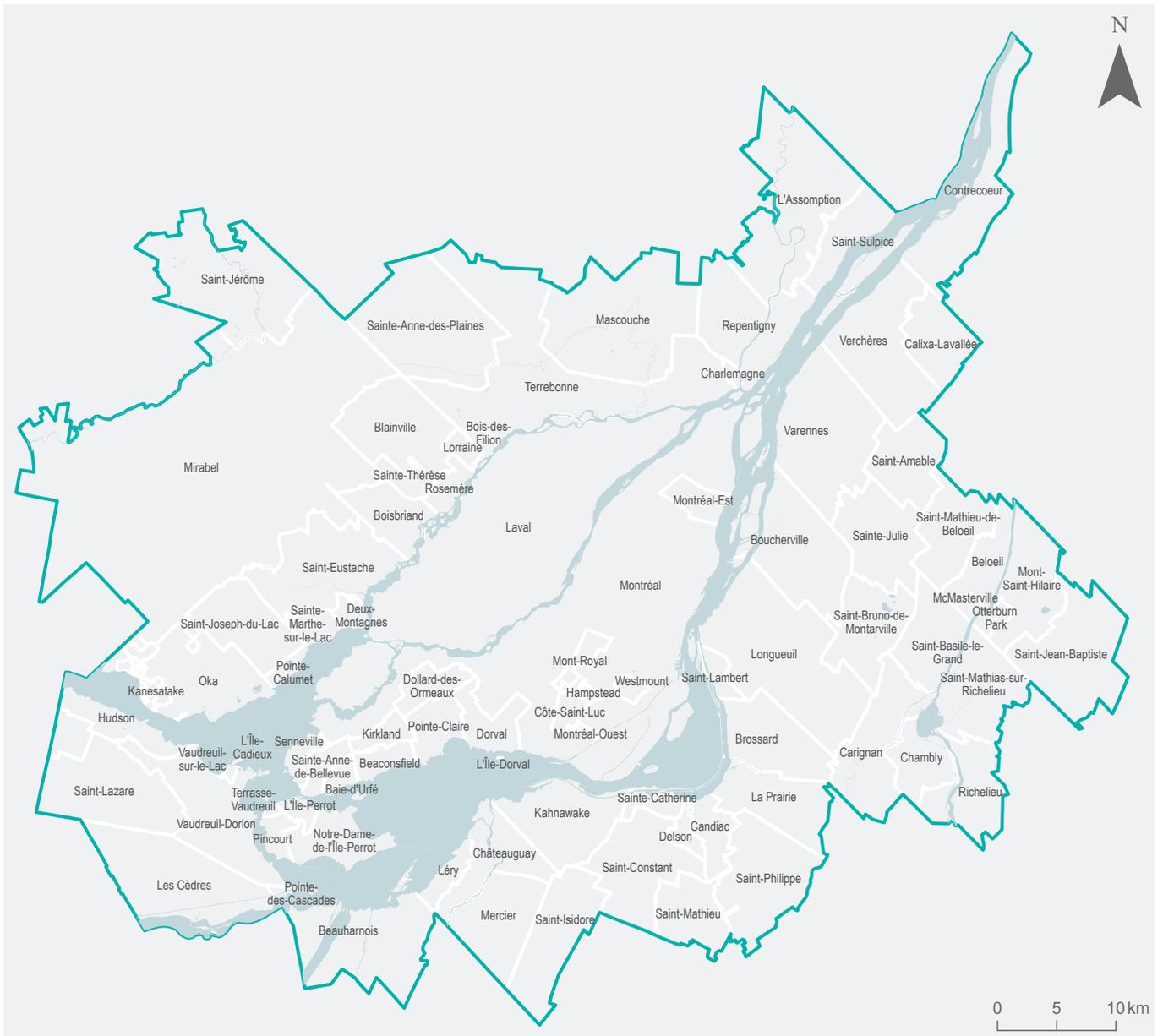
Mandats

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.

Ententes de services

L'Autorité finance, dans le cadre d'ententes de services, les quatre OPTC du territoire. Le nouveau Réseau de transport métropolitain (RTM) 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. Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et la Société de transport de Laval (STL) continuent d'offrir leurs services d'autobus et de transport adapté sur leur territoire respectif, tout comme la Société de transport de Montréal (STM) qui exploite en plus les services du métro.

Territoire de l'Autorité



Le territoire de l'Autorité est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la réserve indienne de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.

Cadre de réalisation

La loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (Loi) prévoit que l'organisation adopte des prévisions budgétaires pour chaque exercice, qui soient conformes à sa politique de financement. Celles-ci ne peuvent prévoir des dépenses supérieures aux revenus.

Une année de transition

Le budget 2018 a été élaboré dans un contexte de transition et a nécessité, en l'absence d'une année budgétaire de référence, des efforts d'arrimage et de validation de multiples estimations budgétaires, notamment produites par les OPTC dans l'élaboration des premières ententes de services.

Politique de financement

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

La Politique 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, qui sont respectivement de 30% et 31%.

Plus d'information sur les balises établies par la Politique se trouve à l'Annexe I du présent document.

Cadre tarifaire

L'Autorité est responsable d'établir l'ensemble du cadre tarifaire des services pour la région métropolitaine. Jusqu'au 30 juin 2018, le cadre tarifaire reconduit l'ensemble des titres de transport et les tarifs existants, maintient les programmes et initiatives tarifaires en vigueur, et élargit l'accès aux rabais tarifaires aux étudiants admissibles de 26 ans et plus. Le cadre tarifaire sera indexé de 2% en moyenne à partir du 1^{er} juillet 2018.

Afin de mettre en œuvre un cadre tarifaire simplifié et efficace qui soit cohérent et équitable, l'Autorité entreprendra, en 2018, une refonte du système tarifaire actuel. Cette révision permettra de maximiser la mobilité et l'intermodalité du système, et devra respecter la cible de ratio d'autofinancement établie dans la Politique.

Programme des immobilisations 2018-2027

La loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (Loi) prévoit que l'Autorité doit produire annuellement un Programme des immobilisations du transport collectif (PDI) établi pour 10 ans, qui doit être conforme à son plan stratégique de développement. Compte tenu de sa récente mise en place, et en amont de son premier plan stratégique de développement, l'Autorité a choisi d'inscrire des investissements planifiés dans un objectif de continuité des affaires et du service sur le territoire, en priorisant la poursuite des projets en cours et en travaillant prioritairement avec les enveloppes existantes.

Le PDI 2018-2027 en est un de transition, et présente les dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous la responsabilité de l'Autorité. Il n'inclut pas les projets des OPTC qui sont présentés dans leur propre PDI. Les investissements présentés au PDI 2018-2027 de l'Autorité s'élèvent à 333 M\$ sur 10 ans, alors que les investissements prévus pour l'année 2018 s'élèvent à 77 M\$.

Le PDI 2018-2027 de l'Autorité a été adopté par son Conseil le 26 octobre 2017, et transmis à la CMM, pour adoption par son propre Conseil.

Ententes transitoires

En vertu de l'article 8 de la Loi, des ententes de services doivent être établies entre l'Autorité et les OPTC. Ces ententes balisent l'ensemble de l'offre de services de transports collectifs offerts par chacun des exploitants sur le territoire, et définissent leur rémunération, de même que la contribution de l'Autorité à leurs immobilisations.

La première génération d'ententes, valides du 1^{er} juin 2017 au 31 décembre 2018, s'inscrit dans une optique de continuité des services. Ainsi, l'ensemble des normes et des pratiques des OPTC qui prévalaient avant la réforme sont reconduites. Les prochaines générations d'ententes de services aborderont, en plus de l'offre de services et des différentes activités qui y sont liées, la notion de performance et celle de qualité de service. Elles seront établies sur une base pluriannuelle.

FAITS SAILLANTS

Le budget 2018 de l'Autorité:

- Est équilibré.
- Respecte les cibles établies par la politique de financement de l'Autorité:
 - Part des contributions municipales à 29,6%;
 - Ratio d'autofinancement de la région à 30,1%.
- Maintient les contributions municipales établies lors de l'approbation de la politique de financement par la CMM, soit 834 M\$.
- Présente des frais d'administration de 1,1%.
- Reflète une hausse de 5% du niveau de financement des services de transports collectifs.

Prévisions budgétaires

État des résultats 2018 (en millions de dollars)

REVENUS	
Recettes tarifaires	862
Contributions municipales	834
Subventions gouvernementales	247
Contributions automobilistes	158
Soutien gouvernemental à l'ARTM	74
Autres revenus	66
Redevance REM	12
	2 253
DÉPENSES	
Contrats de service	2 146
STM	1 428
RTM	432
RTL	153
STL	130
Équipements transférés	3
Frais de fonctionnement, planification, organisation, coordination et promotion	77
Frais de fonctionnement	49
<i>Frais d'administration</i>	25
<i>Billetteries, promotions et frais commerciaux</i>	16
<i>Frais d'opérations</i>	2
<i>Frais de restructuration</i>	6
Services et équipements métropolitains	24
Frais de financement	4
Amortissement	9
Redevance REM	12
Autres dépenses	9
	2 253
Excédent (déficit) avant conciliation à des fins fiscales	-
CONCILIATION À DES FINS FISCALES	
Immobilisations	
Amortissement	9
Financement	(9)
Excédent (déficit) de l'exercice à des fins fiscales	-

NOTE

L'Autorité étant un organisme public, ses états financiers sont dressés conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Conformément au modèle élaboré par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du gouvernement du Québec (MAMOT), l'Autorité présente certaines informations établies à des fins fiscales.

Revenus

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

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

Finalement, le projet de loi 137, loi concernant le Réseau électrique métropolitain (REM) sanctionné le 27 septembre 2017, permettra à l'Autorité de toucher une redevance de transport afin de financer en partie les investissements attribuables au REM.

Recettes tarifaires

Les recettes liées à la vente des titres de transport contribuent au financement des transports collectifs de la région. Ces titres généreront **862 M\$** de recettes tarifaires en 2018, qui résultent d'une légère croissance prévue des ventes de titres, d'une indexation tarifaire de 2% à partir de juillet 2018, ainsi que du rabais tarifaire accordé depuis septembre 2017 aux étudiants admissibles de 26 ans et plus.

Contributions municipales

La Loi prévoit une contribution municipale aux services de transports collectifs basée sur le principe d'utilisateur-payeur, et la Politique en détermine les modalités d'application. L'allocation des sources de financement aux charges financières est ainsi définie pour chacun des modes de transports, 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 prévoit, pour l'année 2018, deux mesures transitoires spécifiques à l'ensemble des municipalités :

- La première mesure consiste à répartir sur deux ans l'impact de la réforme, qu'il soit positif ou négatif. Pour ce faire, la contribution municipale 2018 est composée à 50% de la contribution municipale qui prévalait dans l'ancien cadre financier et à 50% de la contribution municipale prévue dans le nouveau cadre.
- La deuxième mesure consiste à éliminer les impacts négatifs de la réforme. Pour ce faire, la contribution municipale 2018 ne peut excéder la contribution qui prévalait dans l'ancien cadre financier.

De plus, la Politique stipule que la part globale des contributions municipales dans le nouveau cadre 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 2018, la contribution de base est de 53 M\$.
- Contribution au déficit résiduel des services de la région. Celle-ci est établie à 781 M\$ pour 2018.

Ainsi, les contributions municipales prévues pour 2018 sont évaluées à **834 M\$**, soit le montant établi dans la politique de financement adoptée par la CMM, le 28 septembre 2017.

Subventions gouvernementales

Exploitation

Pour l'année 2018, un peu plus de 239 M\$ de subventions à l'exploitation résultant des programmes et des mesures d'atténuation mis de l'avant par le gouvernement du Québec sont prévus.

En effet, le gouvernement du Québec soutient les dépenses d'exploitation des transports collectifs par le biais de trois programmes soit: le Programme d'aide gouvernemental 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).

Finalement, par le biais de Mobilité Montréal, le gouvernement finance des mesures d'atténuation à la congestion liée aux grands chantiers routiers.

Immobilisations

Les subventions aux immobilisations prévues pour l'année 2018 atteindront près de 8 M\$.

Certains projets d'investissement de l'Autorité sont admissibles à des programmes de soutien aux immobilisations : le PAGTCP du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET) et le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC) du gouvernement fédéral et du MTMDET. 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, des subventions des gouvernements de 628 M\$. L'Autorité assure le financement de la portion non subventionnée des projets.

Le total des subventions gouvernementales en transports collectifs s'élève donc à 875 M\$, auquel s'ajoutent 74 M\$ en soutien à l'Autorité, pour un total de 949 M\$.

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 des droits sur l'immatriculation et de la taxe sur les carburants.

Droits d'immatriculation

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'Autorité reçoit des droits sur l'immatriculation de 30\$. Ces revenus, estimés à 61 M\$ en 2018, suivent les demandes d'immatriculation principalement selon la croissance de la population.

Taxe sur les carburants

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'Autorité reçoit du gouvernement du Québec les revenus d'une portion des taxes, d'une valeur de 0,03\$. Malgré une croissance du nombre de véhicules immatriculés en 2018, l'Autorité percevra un montant de 97 M\$, ce qui est légèrement inférieur à la somme de 97,7 M\$ anticipée pour 2017.

Soutien gouvernemental à l'Autorité

Le budget 2017-2018 du gouvernement du Québec pour le transport collectif prévoit un soutien financier à l'Autorité de 399 M\$ sur cinq ans. Le montant pour l'année 2018 s'élève à 74 M\$. Cette somme permet à l'Autorité de constituer le fonds de transition qui lui permettra d'honorer les mesures transitoires prévues dans sa politique de financement et de limiter les contributions municipales à 30% de l'ensemble des dépenses de la région.

Autres revenus

Revenus autonomes

Les autres revenus de l'Autorité proviennent, entre autres, d'activités connexes aux services réguliers de transports collectifs et représentent une somme de près de 57 M\$ pour l'année 2018. 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 transports collectifs.
- Les activités de formation et de consultation.

Services hors territoire

Afin d'assurer la continuité des services de transports collectifs pour les territoires situés à l'extérieur de celui de l'Autorité, des ententes ont été conclues avec ces municipalités, qui seront desservies par le Réseau de transport métropolitain. Les revenus de ces ententes généreront près de 9 M\$ pour l'année 2018.

Redevance de transport

Le projet de loi 137, sanctionné le 27 septembre 2017, ajoute « l'articulation de l'urbanisation et des services de transports collectifs » à la mission de l'Autorité et lui accorde le pouvoir de percevoir une redevance à des fins de transports collectifs, une nouvelle source de financement qui doit être dédiée à la réalisation d'un projet de transport collectif en particulier.

Cette redevance prend la forme d'une contribution versée lors de l'acquisition d'un permis de construction auprès d'une municipalité.

Le projet de loi prévoit que ce nouveau pouvoir sera, dans un premier temps, utilisé pour financer le Réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Les montants perçus par le biais de la redevance de transport seront entièrement consacrés au financement du REM afin de contribuer à sa réalisation, jusqu'à concurrence maximale de 600 M\$, ou d'une période de 50 ans.

Conformément au projet de loi 137, l'Autorité adoptera un règlement qui encadrera la perception de redevances de transport. L'Autorité prévoit percevoir un montant de 12 M\$ en redevances pour l'année 2018.

Dépenses

Les dépenses de l'Autorité sont principalement attribuables aux contrats de services avec les OPTC, auxquels s'ajoutent ses frais de fonctionnement, les dépenses liées aux services et aux équipements métropolitains à sa charge, ses investissements et d'autres dépenses nécessaires pour mener à bien ses différents mandats.

Contrats de services

La rémunération totale des contrats de services avec les OPTC est évaluée pour 2018 à près de 2 146 M\$.

L'Autorité établit avec chaque OPTC des contrats de service qui :

- Définissent le niveau d'offre de services sur la base des plans de desserte de chaque OPTC.
- Consignent dans une liste les immobilisations contractualisées provenant des PDI de chaque OPTC. Cette liste est établie pour chaque année du contrat de services. Elle contient les projets relatifs au maintien des actifs de chaque OPTC ainsi que les projets d'amélioration et de développement.
- Balisent les rôles et responsabilités de chaque OPTC en matière de vente de titres et de perception des recettes au nom de l'Autorité.
- Reconnait, dans le cadre des ententes transitoires, les normes et pratiques de chaque OPTC en matière de service et d'information à la clientèle, et de promotion, de performance et de qualité des services.
- Définissent 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 prévoient des mécanismes d'audits.
- Établissent les critères de rémunération pour chacun des services.

Les contrats définissent la rémunération des OPTC pour l'offre de services par autobus, métro, trains, ainsi que les services de transport adapté pour l'ensemble de la région. La rémunération de ces contrats est effectuée pour les activités de vente des titres, de perception des recettes, de service et d'information à la clientèle, de promotion des services, ainsi que de reddition de comptes. Finalement, les contrats assurent une rémunération de la portion non subventionnée des immobilisations des OPTC pour les projets éligibles.

Frais de fonctionnement

En 2018, l'Autorité prévoit une somme de près de 49 M\$ en frais de fonctionnement afin de permettre la réalisation de sa mission. Ce montant est composé entre autres des frais d'administration de 25 M\$, qui représentent 1,1% des dépenses totales de l'Autorité, et inclut notamment les salaires, les frais généraux ainsi qu'un montant pour la réalisation d'études. Les frais de planification et de promotion des transports collectifs, les billetteries ainsi que les frais commerciaux totalisent 16 M\$.

Services et équipements métropolitains

Équipements métropolitains

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 d'ordre stratégique, elle privilégie une délégation de gestion de ses actifs aux OPTC.

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

L'Autorité rémunérera la gestion déléguée de ses équipements métropolitains pour près de **18 M\$** cette année.

Service de l'Express métropolitain Chevrier

Dans le même ordre d'idées, le service de l'Express Chevrier appartient à l'Autorité, mais son exploitation est effectuée par le RTL, par l'entremise d'une entente de délégation de gestion. La rémunération selon l'entente pour 2018 est d'environ **6 M\$**.

Investissements

Le PDI 2018-2027 de l'Autorité présente les dépenses en immobilisations relatives aux actifs sous sa responsabilité pour son territoire. Ce premier PDI en est un de transition et présente des projets hérités de la défunte Agence métropolitaine de transport (AMT), ainsi que des nouveaux investissements qui découlent notamment des besoins liés à l'arrivée en scène de l'Autorité.

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 dernière. Le PDI 2018-2027 de l'Autorité nécessitera des emprunts à long terme additionnels, dont une portion sera subventionnée par les programmes de soutien aux immobilisations. Le détail de ces investissements est indiqué au PDI 2018-2027 de l'Autorité.

Parmi ces investissements, on retrouve entre autres l'accessibilité au terminus Centre-ville, le Service rapide par bus dans l'axe du boulevard Pie-IX, la voie réservée dans le corridor de l'A-13 et de l'A-440, et le cadre technologique, ainsi que les systèmes de transport intelligents.

Pour son budget 2018 et tel que présenté dans l'état des résultats, l'Autorité prévoit **4 M\$** en frais de financement et **9 M\$** en amortissement des actifs, pour un total de 13 M\$. L'équivalent en service de la dette pour 2018 est de 13 M\$, soit **4 M\$** en frais de financement et **9 M\$** en remboursement de la dette.

Mot de la fin

.....

Le premier budget de l'Autorité régionale de transport métropolitain est aussi le premier budget global des transports collectifs de la grande région métropolitaine de Montréal. Il a été élaboré dans un esprit de continuité et de stabilité pour nos partenaires OPTC, mais aussi pour les usagers.

.....

années, les objectifs relatifs à la région, ainsi que les projets qui seront priorisés et la hauteur du financement nécessaire afin de les développer.

De plus, l'engagement de l'Autorité dans la révision du système tarifaire des services, attendue depuis longtemps, concrétisera auprès des usagers l'un des aspects de la mission de l'Autorité.

Ces deux démarches importantes auront une influence sur l'élaboration des prochains budgets de l'Autorité, et permettront sans doute d'étoffer davantage les documents budgétaires qu'elle réalisera.

La préparation de ce premier budget fut un défi pour l'Autorité, notamment à cause du temps et des ressources limités liés à la récente mise en œuvre de l'organisation. Nous avons la volonté de travailler en collaboration et en concertation avec les municipalités et les OPTC du territoire, et nous souhaitons que les prochains processus budgétaires puissent être élaborés dans cette optique.

Les grands chantiers qu'entreprendra bientôt l'Autorité feront en sorte d'apporter de nouveaux projets et des améliorations notables dans la mise en place d'une véritable planification des transports collectifs dans la région. L'élaboration d'un plan stratégique décennal permettra d'identifier, pour les prochaines

ANNEXE

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 2 881 M\$ pour 2018, correspondent au cumul des dépenses à des fins fiscales de l'Autorité, soit 2 253 M\$, et à la portion subventionnée des immobilisations des OPTC, soit 628 M\$.

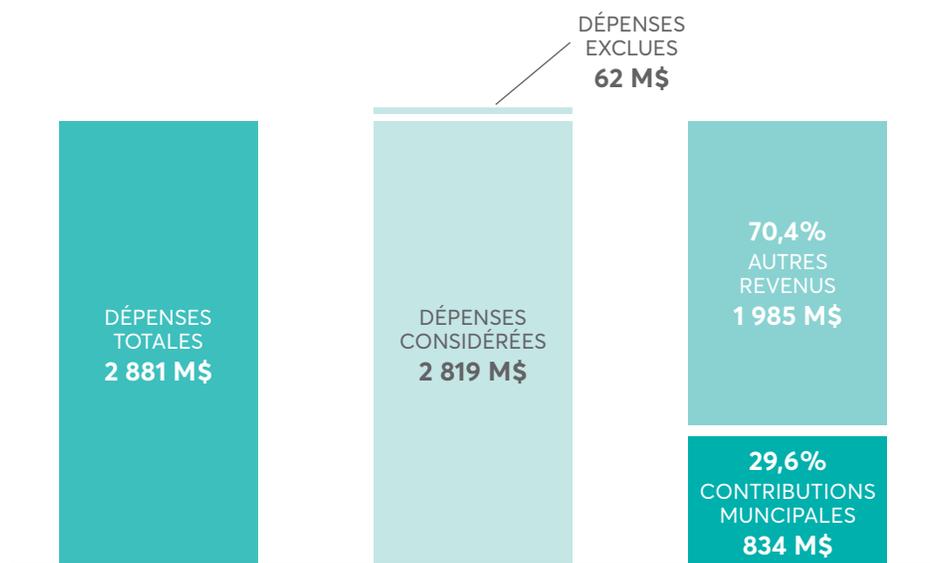


Figure 1 – Plafond cible des contributions municipales

Environ 62 M\$ de dépenses sont exclus du calcul du plafond des contributions municipales pour l'année 2018. Les exclusions comprennent la redevance de transport payable au REM, les dépenses des mesures d'atténuation assumées par le gouvernement du Québec, les dépenses des services hors territoire, ainsi que les frais occasionnés par la réforme des transports collectifs dans la région.

Cible respectée

Les dépenses considérées dans le calcul du plafond des contributions municipales s'élèvent à 2 819 M\$ et les contributions municipales prévues pour 2018 sont de 834 M\$, soit une part de 29,6%.

Contribution des usagers

La politique de financement (section 3.1) prévoit, pour la période de 2017 à 2020, une cible globale du ratio d'autofinancement des transports collectifs de la région à 31% et un seuil plancher à 29%. Ce ratio constitue la part des revenus des usagers sur l'ensemble des dépenses en transports collectifs de la région.

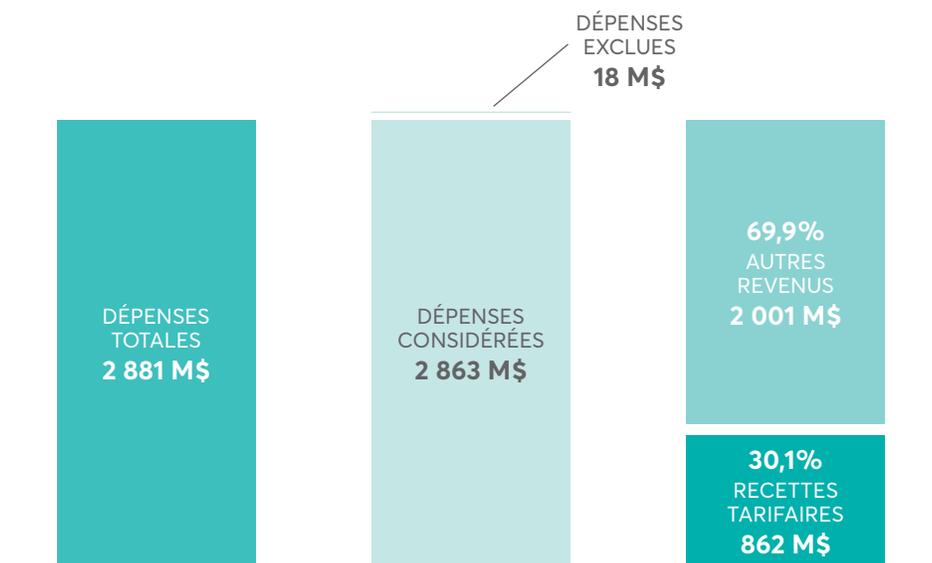


Figure 2 – Ratio d'autofinancement de la région

Environ 18 M\$ de dépenses sont exclus du calcul du ratio d'autofinancement de la région pour l'année 2018. Les exclusions comprennent la redevance de transport pour le REM, ainsi que les frais occasionnés par la réforme des transports collectifs dans la région.

Cible respectée

Les dépenses considérées dans le calcul du plafond des contributions des usagers s'élèvent à 2 863 M\$, et les recettes tarifaires prévues pour 2018 sont de 862 M\$, soit un ratio d'autofinancement de 30,1%.



ADRESSE

700, rue De La Gauchetière Ouest,
bureau 2110, Montréal (Québec)
H3B 5M2
