

Budget 2022



Planifier, organiser,
financer et promouvoir

Résilience et ambition

ARTM

Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Mots des dirigeants | 2 |
| Préambule : Une pandémie qui perdure | 3 |
| L'Autorité en bref | 4 |
| Les grands dossiers de l'Autorité | 6 |
| Cadre budgétaire 2022 | 8 |
| Faits saillants | 9 |
| Prévisions budgétaires – Revenus et Dépenses | 10 |
| Frais d'administration, d'exploitation et de financement | 11 |
| Revenus 2022 de l'Autorité | 12 |
| Dépenses 2022 de l'Autorité | 17 |
| Mot de la fin | 20 |



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.

Mots des dirigeants

Comme ce fut le cas en 2021, le budget 2022 de l'Autorité régionale de transport métropolitain demeure fortement affecté par l'impact de la pandémie de la COVID-19. L'achalandage demeure nettement inférieur à la normale et nous n'anticipons pas un retour à ce qui sera la nouvelle normale avant la deuxième moitié de l'année, au mieux. Nous présentons ici un budget équilibré grâce à l'aide d'urgence fournie par le gouvernement du Québec.

Globalement, l'achalandage, en 2021, a été inférieur de 55 % à celui de 2019, et à peine supérieur à celui de 2020. En 2022, nous anticipons des recettes tarifaires de **675,2 M\$**, soit **71,8 %** de celles de 2019. Grâce aux efforts des organismes publics de transport en commun (OPTC) et à leurs équipes, le service est demeuré adéquat et sécuritaire en 2021, et il demeurera pour l'avenir prévisible comparable à ce qu'il était juste avant la pandémie.

Le futur pose donc encore de grands défis, y compris à long terme, puisque la montée en puissance du télétravail aura un effet pérenne sur la demande. Bien que de nombreuses entreprises n'aient pas encore officialisé leurs politiques à cet égard, le mouvement en ce sens est bien amorcé. Plusieurs organisations ont évoqué des politiques-cadres permettant le télétravail jusqu'à trois jours par semaine. L'Autorité, pour l'instant, évalue la perte d'achalandage attribuable aux nouvelles habitudes à 15 %.

C'est principalement grâce au *Programme d'aide d'urgence pour le transport collectif des personnes* (PAUTC) et l'aide supplémentaire prévue au Budget 2022-2023 du gouvernement du Québec que nous arrivons à maintenir le service. C'est donc un total de 1,5 milliard de dollars qui aura été avancé par l'État pour les exercices 2020, 2021 et 2022, ce qui a permis de limiter les augmentations des tarifs et des contributions municipales.

Nous avons implanté la première phase de la refonte tarifaire en juillet 2021, avec succès. Fruit de plusieurs années de travail effectué de concert avec nos partenaires, la refonte va considérablement simplifier la vie des usagers. En juillet 2022, la phase 2 touchera un grand nombre d'usagers et les équipes travaillent activement à sa mise en œuvre.

Tous les grands projets en cours continuent d'avancer. À ce chapitre, on note entre autres la mise en service prochaine du SRB Pie-IX et d'une première antenne du REM. En juin 2021, l'Autorité a annoncé le démarrage des études pour un projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du Grand Sud-Ouest et le relier au centre-ville. Ce besoin avait été identifié dès 2018 et le gouvernement du Québec a confié la réalisation du dossier d'opportunité à l'Autorité.

Le budget que nous vous présentons est le résultat de la volonté de tous les partenaires du milieu ainsi que des municipalités du territoire de travailler ensemble afin de répondre à la situation actuelle. Notre approche s'inscrit dans la durée et traduit une gestion responsable des fonds dont nous sommes fiduciaires. Nous sommes particulièrement reconnaissants envers le gouvernement du Québec, dont l'aide s'avère absolument vitale.

Bonne lecture.



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



Benoit Gendron
Directeur général

Préambule : Une pandémie qui perdure

En ce début 2022, le Québec demeure en état d'urgence sanitaire, et ce depuis mars 2020. Les mesures de confinement mises en œuvre par les autorités ont entraîné des perturbations importantes dans les besoins et les comportements de déplacement des résidents de la région métropolitaine de Montréal. Face à une diminution considérable de l'achalandage, et donc des revenus, l'Autorité régionale de transport métropolitain (« l'Autorité ») et les organismes publics de transport collectif (OPTC) s'efforcent de limiter les impacts financiers, tout en assurant leur mission de service public essentiel.

En janvier 2022, l'achalandage global, sur le réseau, était de l'ordre de 36 % de ce qu'il était en janvier 2020, juste avant que n'éclate la pandémie. Pour le moment, l'Autorité anticipe une remontée graduelle, jusqu'à atteindre les 85 % à l'automne, avec la rentrée. C'est du moins sur cette base qu'a été construit le budget de 2022. En conséquence, la présentation d'un budget équilibré suppose une aide gouvernementale d'environ **300,0 M\$** en 2022.

Selon le scénario de base établi par l'Autorité, la perte de revenus totale pour la période de 2020 à 2022 pourrait atteindre environ **1,5 milliard** de dollars. Le déploiement des mesures sanitaires préventives, pour la protection des usagers et du personnel, pourrait quant à lui représenter des dépenses additionnelles de l'ordre de **67,5 M\$** sur trois ans.

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 dans le 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'exprime dans le Plan stratégique de développement (PSD) que l'Autorité a élaboré de concert avec ses partenaires. Cette vision orientera le développement et le maintien des services de transport collectif, des infrastructures et des équipements et 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.

Une dérogation temporaire à l'application de la Politique de financement

Conformément à la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* (la Loi), 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 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 et approuvée par la CMM le 28 septembre 2017.

La stratégie financière développée pour faire face aux effets de la pandémie de la COVID-19 sur le financement des services de transport collectif de la région métropolitaine a motivé l'adoption d'une dérogation temporaire à la Politique de financement par le conseil d'administration de l'Autorité, pour les années 2020 à 2022. La dérogation permet pour 2022 une indexation de 2 % des contributions municipales liées aux déficits résiduels.

Cette dérogation temporaire permet de respecter les modalités du PAUTC et les demandes des municipalités du territoire de l'Autorité. Elle a été adoptée par le conseil d'administration de l'Autorité le 30 octobre et approuvée par la CMM le 26 novembre 2020.

Entente de services

L'Autorité rémunère, par le biais d'ententes de services, les quatre OPTC du territoire afin d'assurer la livraison des services de transport collectif qu'elle établit sur son territoire. Le Réseau de transport métropolitain (RTM), sous la marque *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.

Les grands dossiers de l'Autorité

Plan stratégique de développement

En octobre 2020, l'Autorité a rendu public, pour fins de consultation, le premier Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) de la région métropolitaine, qui propose qu'en 2050 la majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine soit réalisée en transport collectif et actif, contribuant à une importante réduction de la congestion routière et des émissions des GES.

Résultat de consultations avec de nombreuses parties prenantes et d'une collaboration étroite avec les OPTC, le PSD a été adopté par le conseil d'administration en avril 2021, puis soumis au gouvernement du Québec. Il propose une amélioration des services de transport collectif à l'échelle métropolitaine, à partir d'une vision intégrée basée sur les besoins de la population. Il s'appuie sur une vision à long terme qui a pour but une amélioration de la qualité de vie et de l'environnement, tout en contribuant à la vitalité sociale et économique de toute la région. Le PSD souscrit aux orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM et de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec. À la réception du plan, le gouvernement a demandé à l'Autorité de revoir la priorisation des projets, notamment dans le contexte d'un avenir qui sera marqué par les effets de la pandémie.

Refonte tarifaire

Le projet de refonte tarifaire a été rendu public par l'Autorité le 3 septembre 2020. Il propose un cadre tarifaire intégré commun à tous les services de transport collectif régulier et adapté offerts dans la région métropolitaine par la STM, la STL, le RTL, exo et le futur Réseau express métropolitain (REM).

Ce chantier majeur a été mis en branle en 2018. Mené de concert avec les OPTC, les municipalités, la CMM et le gouvernement du Québec, appuyé sur un vaste effort de consultation et sur de nombreuses recherches, ce nouveau cadre tarifaire a été adopté par le conseil d'administration en décembre 2020. L'implantation a commencé le 1^{er} juillet 2021. La refonte, qui sera complétée en 2024, aura des bénéfices pour tous les citoyens de la région, qui pour un tarif donné auront accès à davantage de services.

Programme des immobilisations 2022-2031 de l'Autorité

L'Autorité doit produire annuellement un Programme des immobilisations (PDI) pour les dix prochaines années. Le PDI 2022-2031 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 *Programme des immobilisations 2022-2031* (PDI) de l'Autorité a été adopté le 28 octobre 2021 par le conseil d'administration et le 24 février 2022 par le Conseil de la CMM. Pour la période 2022-2031, les investissements s'élèvent à **412,1 M\$** (dont **141,9 M\$** en 2022), incluant **58,9 M\$** destinés au maintien des actifs existants, et incluant également **118,8 M\$** pour compléter le projet du service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification du boulevard Pie-IX (SRB Pie-IX).

Programme numérique de mobilité

Le conseil d'administration de l'Autorité a approuvé en 2021 le démarrage d'un ambitieux programme numérique de mobilité qui vise à soutenir la croissance du transport collectif et des modes alternatifs par le développement d'une approche globale et intégrée, centrée sur l'usager, et misant sur les nouvelles technologies.

Sur la base des travaux préliminaires effectués depuis la création de l'Autorité, et s'inspirant de ce qui se fait ailleurs dans le monde en matière de service de mobilité intégrée (*Mobility as a Service*), ce programme s'inscrit dans le droit-fil du Plan stratégique de développement. Les bénéfices attendus sont nombreux, aussi bien pour les usagers (connaissance complète d'une offre élargie; expérience d'achat simplifiée; parcours personnalisé) que pour la collectivité (contribution à l'accroissement de l'achalandage grâce à une attractivité accrue; réduction de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre). Le projet s'étalera sur plusieurs années et la livraison d'une première plateforme de mobilité intégrée en produit minimum viable est prévue pour 2024.

Cadre budgétaire 2022

En vertu de sa Loi, l'Autorité adopte des prévisions budgétaires pour chaque exercice financier, pour lesquelles les dépenses ne peuvent être supérieures aux revenus.

Élaboration du budget 2022

L'incertitude engendrée par la pandémie et l'ampleur des pertes anticipées ont fortement complexifié le processus d'élaboration du budget 2022. Bien que la Loi de l'Autorité préconise l'adoption du budget annuel au plus tard le 15 novembre, la finalisation du budget 2022 n'a pu être complétée dans les délais impartis. Le budget 2022 a finalement été adopté le 24 mars 2022.

Politique de financement

La *Politique de financement* décrit habituellement 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 régulier et adapté de la région métropolitaine.

La stratégie financière mise au point pour faire face à la pandémie s'appuie sur une dérogation temporaire à la Politique de financement, afin de permettre le maintien des contributions municipales au niveau de celles prévues au budget 2020 et de prévoir une indexation de 2 % des contributions liées aux déficits résiduels en 2021 et en 2022.

Les principales dépenses inscrites au budget 2022

Le budget 2022 de l'Autorité présente les dépenses attribuables aux ententes de services

conclues avec les OPTC afin de respecter les niveaux d'offre de services de transport collectif convenus avec ces derniers. Il présente ainsi l'évolution prévisible des coûts de ces offres ainsi que les services de dette nets et le paiement au comptant des projets d'investissement à la charge de l'Autorité. Les ententes de services conclues avec les OPTC représentent plus de 90 % des dépenses totales de l'Autorité.

De plus, le budget 2022 couvre diverses dépenses, en gestion déléguée auprès des OPTC. Ce sont celles des services et des équipements métropolitains, du maintien des actifs de l'Autorité, de certaines activités d'études et de financement des dépenses en immobilisations des projets. La majorité des dépenses liées aux mesures d'atténuation sont confiées aux OPTC.

En résumé, l'Autorité conclut trois types d'ententes avec les OPTC :

- › **Les ententes de services**, qui viennent préciser leurs obligations en matière de services de transport collectif, de développement, de maintien et de réalisation des immobilisations, de performance et de reddition de comptes, de même que les paramètres de la rémunération;
- › **Les ententes de délégation de gestion**, par le biais desquelles l'Autorité leur 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 et les billetteries métropolitaines;
- › **Les ententes de délégation de gestion de projets** par le biais desquelles 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.

Faits saillants



Le budget de l'autorité

- › est équilibré;
- › reflète une hausse de 2,0 % des revenus totaux de l'Autorité;
- › intègre une aide gouvernementale d'urgence du PAUTC de 197,8 M\$;
- › prévoit des contributions municipales en hausse moyenne de 3,0 % par rapport au budget 2021, en faisant abstraction de la contribution au financement des dépenses d'immobilisations du programme de la SOFIL :
 - › La hausse moyenne des contributions municipales s'explique ainsi :
 - Une croissance de la richesse foncière uniformisée (RFU) de 8,1 % applicable à la contribution de un cent par 100\$ de RFU;
 - Une hausse de la contribution de base au transport collectif de 2,7 % incluant les contributions additionnelles demandées en 2022 par certaines municipalités. (Montréal, Laval, Longueuil et La Prairie).
- › incorpore un soutien gouvernemental d'environ 300,0 M\$ afin d'équilibrer le budget de l'Autorité, dont un montant de 100,0 M\$ annoncé à la mise à jour économique de novembre 2021;
- › fixe la rémunération versée aux OPTC à une augmentation moyenne de 2,3 %;
- › reflète une allocation de ressources financières aux frais d'administration, d'exploitation et de développement du transport en commun de l'Autorité nécessaire à la réalisation de sa mission.

Prévisions budgétaires – Revenus et Dépenses¹

| [en milliers de dollars] | Réel 2020 | Projections 2021 | Budget 2021 | Budget 2022 | Écart Budgets 2022-2021 |
|--|------------------|---------------------|------------------|------------------|----------------------------|
| REVENUS | | | | | |
| Revenus tarifaires | 447 697 | 446 812 | 623 941 | 675 170 | 51 229 |
| Contributions municipales | 865 753 | 878 810 | 902 824 | 900 578 | (2 246) |
| Subventions de fonctionnement | 214 683 | 213 242 | 230 498 | 236 789 | 6 291 |
| Subventions aux projets d'immobilisations | 50 343 | 52 155 | 124 631 | 96 014 | (28 617) |
| Aide financière reliée à la COVID | 483 719 | 491 865 | 362 643 | 197 834 | (164 809) |
| Soutien à l'Autorité | 92 000 | 95 000 | 95 000 | 299 148 | 204 148 |
| Subventions mesures d'atténuation REM | 50 974 | 6 105 | 38 183 | 16 181 | (22 002) |
| Contributions des automobilistes | 142 140 | 146 072 | 146 455 | 149 383 | 2 928 |
| Autres revenus | 72 838 | 40 854 | 37 263 | 42 125 | 4 862 |
| TOTAL REVENUS | 2 420 147 | 2 370 915 | 2 561 438 | 2 613 222 | 51 784 |
| DÉPENSES | | | | | |
| Ententes de services | | | | | |
| Contrats de services | 2 182 755 | 2 174 397 | 2 252 310 | 2 304 243 | 51 933 |
| Équipements métropolitains | 16 079 | 16 917 | 22 293 | 30 805 | 8 512 |
| Billetteries métropolitaines | 2 667 | 2 794 | 3 535 | 4 433 | 898 |
| Express métropolitain | 6 702 | 6 494 | 6 641 | 4 479 | (2 162) |
| Mesures d'atténuation | 48 461 | 45 918 | 58 258 | 69 472 | 11 214 |
| Total ententes de services | 2 256 664 | 2 246 520 | 2 343 037 | 2 413 432 | 70 395 |
| Frais d'administration | 24 052 | 23 848 | 25 546 | 30 272 | 4 726 |
| Frais d'exploitation et de développement du transport en commun | 30 291 | 30 797 | 61 352 | 82 871 | 21 519 |
| Autres frais | 17 795 | 23 125 | 20 683 | 30 211 | 9 528 |
| TOTAL DÉPENSES | 2 328 802 | 2 324 290 | 2 450 618 | 2 556 786 | 106 168 |
| Excédent avant conciliation à des fins fiscales | 91 345 | 46 625 | 110 820 | 56 436 | (54 384) |
| CONCILIATION À DES FINS FISCALES | | | | | |
| Fonctionnement | | | | | |
| Revenu investissement | (69 104) | (57 189) | (127 626) | (79 044) | – |
| Immobilisations | 11 965 | 15 968 | 12 685 | 23 500 | – |
| Prêts et placements | 0 | 500 | (37) | 456 | – |
| Financement | (4 545) | (5 271) | (4 587) | (3 899) | – |
| Affectations | 969 | (633) | 8 745 | 2 551 | – |
| Excédent de fonctionnement à des fins fiscales | 30 630 | 0 | 0 | 0 | – |
| INVESTISSEMENT | | | | | |
| Revenu investissement | 69 104 | 57 189 | 127 626 | 79 044 | – |
| Immobilisations | (94 379) | (80 957) | (184 952) | (127 414) | – |
| Prêts et placements | 0 | 1 751 | 2 635 | 1 182 | – |
| Financement | 14 849 | 15 212 | 44 468 | 29 336 | – |
| Affectations | 171 | 1 611 | 10 223 | 17 852 | – |
| Déficit d'investissement à des fins fiscales | (10 255) | (5 194) | 0 | 0 | – |

¹ Certains éléments ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme aux règles appliquées aux fins de la présentation du budget 2022.

Frais d'administration, d'exploitation et de financement²

| [en milliers de dollars] | Réel 2020 | Projections 2021 | Budget 2021 | Budget 2022 | Écart Budgets 2022-2021 |
|--|---------------|---------------------|----------------|----------------|----------------------------|
| FRAIS D'ADMINISTRATION | | | | | |
| Salaires et charges sociales | 14 993 | 15 631 | 17 012 | 17 809 | 797 |
| Honoraires professionnels | 2 360 | 2 590 | 2 654 | 5 572 | 2 918 |
| Services informatiques | 1 950 | 2 622 | 2 490 | 2 830 | 340 |
| Loyer | 3 407 | 1 580 | 1 546 | 1 827 | 281 |
| Autres dépenses | 1 342 | 1 425 | 1 844 | 2 234 | 390 |
| | 24 052 | 23 848 | 25 546 | 30 272 | 4 726 |
| FRAIS D'EXPLOITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN | | | | | |
| Salaires et charges sociales | 143 | 2 651 | 1 632 | 7 123 | 5 491 |
| Frais de vente et perception | 13 989 | 18 651 | 19 932 | 29 931 | 9 999 |
| Études | 6 539 | 4 099 | 10 850 | 20 783 | 9 933 |
| Communication et marketing | 1 402 | 1 236 | 1 380 | 3 142 | 1 762 |
| Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec | 1 264 | 1 279 | 1 275 | 1 296 | 21 |
| Honoraires professionnels | 1 055 | 960 | 3 017 | 5 961 | 2 944 |
| Services informatiques | 1 439 | 521 | 874 | 1 816 | 942 |
| Enquêtes et sondages | 284 | 421 | 1 266 | 1 783 | 517 |
| Frais de restructuration | - | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres dépenses | 2 630 | 34 | 8 904 | 10 020 | 1 116 |
| Plan des initiatives de développement du transport collectif | 1 546 | 945 | 12 222 | 1 016 | (11 206) |
| | 30 291 | 30 797 | 61 352 | 82 871 | 21 519 |
| AUTRES FRAIS | | | | | |
| Amortissement | 11 965 | 15 879 | 12 685 | 23 420 | 10 735 |
| Variation de valeur de la filiale | | 1 751 | 2 635 | 1 182 | (1 453) |
| Intérêts et frais bancaires | 2 261 | 598 | 2 118 | 622 | (1 496) |
| Frais de financement | 3 569 | 4 897 | 3 245 | 4 987 | 1 742 |
| | 17 795 | 23 125 | 20 683 | 30 211 | 9 528 |
| TOTAL | 72 138 | 77 770 | 107 581 | 143 354 | 35 773 |

² Certains éléments ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme aux règles appliquées aux fins de la présentation du budget 2022.

Revenus 2022 de l'Autorité

Les revenus 2022 de l'Autorité comprennent l'ensemble des revenus tarifaires des services de transport collectif, les subventions gouvernementales à l'exploitation, les subventions gouvernementales aux projets d'immobilisations qui correspondent à ses dépenses d'investissements, les contributions municipales, les contributions des automobilistes au transport collectif et certains autres revenus.

Les revenus totaux de l'Autorité aux fins de financement des services de transport collectif affichent une croissance de **2,0 %** par rapport au budget 2021. Cette variation de **51,8 M\$** s'explique principalement par les augmentations des recettes tarifaires et du soutien gouvernemental à l'Autorité, respectivement de **51,3 M\$** et **204,1 M\$**. En contrepartie, les revenus provenant du PAUTC affichent un recul de **164,8 M\$** reflétant l'utilisation complète de l'enveloppe allouée sur la période 2020-2022.

Revenus tarifaires

Les revenus liés à la vente des titres de transport contribuent au financement des services de transport collectif de la région. Ils sont estimés à **675,2 M\$** en 2022, en hausse de **8,2 %** par rapport au budget 2021. Une reprise progressive de l'achalandage du transport collectif et une indexation moyenne des tarifs de **2,0 %** à compter de juillet 2022 expliquent cette variation.

Contributions municipales

Les contributions municipales s'élèvent à **900,6 M\$** en 2022, en baisse de **2,2 M\$** par rapport au budget 2021. Les municipalités du territoire contribuent au financement du transport collectif par l'entremise de trois contributions distinctes :

- › Contribution de base établie à un cent (0,01 \$) par 100 \$ de richesse foncière uniformisée (contribution RFU). En 2022, cette contribution de base s'élève à **63,7 M\$**;
- › Contribution au déficit résiduel des services de la région. Celle-ci est établie à **836,9 M\$** pour 2022, incluant la contribution de **17,0 M\$** au financement des dépenses d'immobilisations du programme de la SOFIL.

Dans le but d'expliquer adéquatement la hausse des contributions municipales en 2022, il a été nécessaire d'apporter des corrections au budget 2021. Ainsi, le budget 2021 a été corrigé afin d'annuler un montant de **1,0 M\$** prévu pour le financement de navettes fluviales et de reclasser un montant de **6,5 M\$** pour la bonification des rabais tarifaires aux aînés de l'agglomération de Montréal.

En tenant compte de ces corrections, les contributions municipales 2022 seraient en hausse de **0,6 %** par rapport au Budget 2021 corrigé.

Si l'on ne tient pas compte de la contribution SOFIL, la hausse des contributions municipales en 2022 s'élève à **3,0 %**.

Le tableau suivant permet d'illustrer les variations de contributions municipales prévues en 2022 :

| | Projections 2021 | Budget corrigé 2021 | Budget 2022 | Écart % B2022 vs B2021 |
|----------------------------|---------------------|------------------------|------------------|---------------------------|
| Agglomération de Montréal | 616,1 M\$ | 633,4 M\$ | 628,3 M\$ | (0,8) % |
| Agglomération de Longueuil | 89,5 M\$ | 90,0 M\$ | 92,7 M\$ | 3,0 % |
| Laval | 88,5 M\$ | 87,0 M\$ | 92,8 M\$ | 6,6 % |
| Couronne sud * | 32,1 M\$ | 32,4 M\$ | 33,2 M\$ | 2,6 % |
| Couronne nord | 52,3 M\$ | 52,5 M\$ | 53,7 M\$ | 2,2 % |
| Total avec SOFIL | 878,5 M\$ | 895,3 M\$ | 900,6 M\$ | 0,6 % |
| Total sans SOFIL | 859,4 M\$ | 857,5 M\$ | 883,6 M\$ | 3,0 % |

(*) Excluant Kahnawake

Subventions gouvernementales

Subventions de fonctionnement

Le budget 2022 prévoit un montant de **236,8 M\$** au chapitre des subventions de fonctionnement. Ces sommes proviennent de différents programmes réguliers d'aide financière, de programmes de financement de mesures d'atténuation et des subventions portant sur les études découlant du PIDTC. Ce poste de revenus est en hausse de **6,3 M\$** par rapport au budget 2021.

À cet effet, le gouvernement du Québec soutient les dépenses de fonctionnement du transport collectif par le biais de deux programmes réguliers, soit le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) et le Programme de subvention au transport adapté (PSTA).

En 2022, les revenus provenant de ces deux programmes s'élèvent respectivement à **125,9 M\$** et à **62,6 M\$**.

Le gouvernement finance également des mesures d'atténuation à la congestion dans le cadre des grands chantiers routiers. Ces revenus de subvention se chiffrent à **42,0 M\$** en 2022, en hausse de **14,5 M\$** par rapport au budget 2021. L'ajout de subventions pour les mesures d'atténuation du chantier du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine explique en grande partie cet écart.

Subventions aux immobilisations

L'Autorité perçoit des subventions aux immobilisations pour les investissements réalisés en regard de ses propres actifs. Les projets de l'Autorité sont admissibles aux programmes réguliers de subventions aux immobilisations suivants :

- › Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) du MTQ;
- › Le Programme d'aide gouvernementale d'infrastructures en transport collectif (PAGITC) du gouvernement fédéral et du MTQ.

À cet effet, les subventions d'immobilisations prévues pour l'année 2022 atteignent **96,0 M\$**, un recul de **28,6 M\$** attribuable en grande partie à une baisse des dépenses pour le projet SRB Pie-IX qui tire à sa fin. La variation nette s'explique, entre autres, par une hausse des dépenses attribuables aux projets tels que le projet du Grand Sud-Ouest (**10,4 M\$**) et les projets en lien avec le REM (**20,5 M\$**).

Pour leur part, les quatre OPTC reçoivent directement les subventions d'immobilisations du gouvernement du Québec pour les projets portant sur des actifs dont ils sont propriétaires. L'Autorité assure, dans le cadre de la rémunération prévue dans les ententes de services, le financement de la partie non subventionnée de ces projets.

Aide financière prévue au PAUTC

L'état d'urgence sanitaire causé par la pandémie de la COVID-19 affecte de manière très importante l'équilibre financier des services de transport collectif de la région métropolitaine. À cet égard, le gouvernement du Québec a annoncé l'octroi d'une aide d'urgence de **1,4 G\$** pour les exercices 2020, 2021 et 2022.

Pour la région métropolitaine, l'Autorité est le seul organisme admissible. Le PAUTC alloue à l'Autorité une enveloppe financière de **1,2 G\$** visant à compenser les pertes de revenus et les dépenses additionnelles effectuées pour des raisons sanitaires durant la période comprise entre le 1^{er} avril 2020 et le 31 décembre 2022.

Dans ce contexte, une stratégie de financement a été élaborée afin de pallier le manque à gagner causé par la pandémie pour les exercices financiers 2020, 2021 et 2022 et permettre de stabiliser la contribution financière des municipalités au cours de cette période.

À cet effet, l'Autorité a adopté un Plan d'optimisation des ressources présentant les efforts de réduction des dépenses de l'Autorité et des OPTC. Le budget 2022 de l'Autorité intègre la récurrence des réductions de dépenses prévues au Plan.

Finalement, le 22 mars 2022, le gouvernement du Québec a annoncé, dans son Budget 2022-2023, une aide additionnelle de **393,0 M\$**, dont une partie sera intégrée au PAUTC.

L'Autorité a utilisé un montant de **969,6 M\$** du PAUTC au cours des exercices financiers 2020 et 2021. Le solde de **197,8 M\$** de l'enveloppe est prévu au budget 2022.

Soutien gouvernemental prévu au Budget 2022-2023 du gouvernement du Québec

Le gouvernement du Québec a octroyé à l'Autorité, dans son Budget 2017-2018, un soutien financier de **399,0 M\$** sur 5 ans pour faciliter la transition et la mise en place de l'organisation. En 2021, le dernier versement de ce soutien s'élevait à **95,0 M\$**.

L'Autorité, ayant utilisé la totalité de l'enveloppe du PAUTC en 2022, prévoit utiliser une aide gouvernementale supplémentaire d'environ **300,0 M\$** pour permettre l'atteinte de l'équilibre budgétaire. Ce montant fait partie de l'aide financière annoncée au Budget 2022-2023 du gouvernement du Québec.

Subventions mesures d'atténuation du Réseau express métropolitain (REM)

L'Autorité a conclu en mars 2019 une entente avec le ministère des Transports du Québec et avec Projet REM s.e.c. (Projetco), qui définit les rôles et les responsabilités des parties quant à l'élaboration, la gestion, la mise en œuvre et le financement des mesures d'atténuation qui doivent être 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 à l'Autorité une subvention d'un montant maximal de **156,0 M\$** pour la mise en place de mesures d'atténuation liées aux travaux du projet du REM.

Projetco doit également verser 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 déploient les mesures d'atténuation en transport collectif pour le chantier du REM. En 2022, elle bénéficiera d'une aide financière de **16,2 M\$** pour le déploiement de ces mesures d'atténuation.

Contributions des automobilistes

Pour assurer une partie du financement de ses activités, l'Autorité reçoit une 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 **64,7 M\$** en 2022, soit une croissance de **2,2 %** par rapport au budget 2021.

Taxe sur l'essence

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'Autorité reçoit **0,03 \$** par le biais d'une taxe dédiée. Ces revenus sont estimés à **84,7 M\$** en 2022, soit une croissance de **1,8 %** par rapport à l'exercice précédent.

Autres revenus

Les autres revenus de l'Autorité s'élèvent à **42,1 M\$** en 2022. Ils sont composés des revenus autonomes et des revenus des services hors territoire. La hausse prévue de **4,8 M\$** est liée en grande partie à l'augmentation des revenus de publicité.

Revenus autonomes

Les revenus autonomes de l'Autorité proviennent, entre autres, d'activités connexes aux services réguliers de transport collectif. Parmi ces activités 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 **4,7 M\$** pour l'année 2022.

Dépenses 2022 de l'Autorité

Les dépenses totales à des fins fiscales de l'Autorité s'élèvent à 2 557,0 M\$ en 2022 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 de livraison des services de transport collectif et de réalisation des dépenses en immobilisations, la performance et la reddition de comptes attendues ainsi que les paramètres de rémunération.

En plus des services de transport collectif, les normes de services, 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. Les ententes spécifient 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 dépenses, de revenus perçus et elles prévoient des mécanismes d'audit.

La rémunération totale des contrats de services avec les OPTC s'élève à **2 304,0 M\$** pour 2022, en augmentation de **51,9 M\$ (2,3 %)** par rapport au budget 2021. Cette croissance est expliquée en partie par la mise en service du REM prévue à l'automne 2022 et dont le coût estimé s'élève à **34,1 M\$**, ainsi que l'indexation de **2 %** de la rémunération du service régulier livré par les OPTC. Pour leur part, les dépenses attribuables au programme de la SOFIL sont en baisse de **20,8 M\$** par rapport au budget 2021. Ces dépenses sont financées majoritairement par l'agglomération de Montréal.

Le budget 2022 prévoit des dépenses sanitaires engendrées par la pandémie de **22,6 M\$**, une baisse de **10,3 M\$** comparée au budget de l'année précédente. Ces dépenses sont entièrement remboursées par le programme d'aide d'urgence du gouvernement du Québec (PAUTC).

Équipements et billetteries 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 de planification, elle privilégie une délégation de la 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 2022, l'Autorité rémunérera la gestion déléguée de ses équipements métropolitains pour un montant de **30,8 M\$**. La rémunération de la gestion déléguée de ses billetteries métropolitaines s'élèvera à **4,4 M\$** pour la même période.

Express métropolitain Chevrier

Parmi les ententes de services à la charge de l'Autorité figure celle du service de l'Express métropolitain Chevrier, exploité par le RTL, dont la rémunération s'élève à **4,5 M\$** en 2022.

Mesures d'atténuation

Parmi les ententes de services à la charge de l'Autorité figurent les mesures d'atténuation à la congestion dans le cadre des grands chantiers routiers. Notamment, on y retrouve les mesures d'atténuation pour le chantier du REM, celles du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et celles financées par Mobilité Montréal. En 2022, des dépenses de **69,5 M\$** sont prévues à ce titre.

Les mesures d'atténuation du REM consistent majoritairement en des services de bus permettant à la clientèle autrefois desservie par les lignes de train de Deux-Montagnes et de Mascouche de se déplacer. Certaines des mesures qui forment le réseau transitoire seront en vigueur jusqu'à la pleine exploitation du REM. À cet effet, un montant de **29,2 M\$** est prévu en 2022.

Les mesures d'atténuation liées au chantier pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine sont des services de bus permettant à la clientèle d'éviter la congestion engendrée par la fermeture partielle du pont-tunnel. À ce titre, un montant de **15,5 M\$** est prévu en 2022.

Les mesures financées par Mobilité Montréal ont pour objectif d'atténuer la congestion routière causée par les chantiers routiers et les grands projets de transport collectif de la région métropolitaine. En 2022, ces dépenses se chiffrent à **24,8 M\$**.

Frais d'administration, d'exploitation et de développement et autres frais

L'Autorité prévoit réaliser des dépenses d'administration, d'exploitation et de développement du transport collectif et autres frais de **143,4 M\$** en 2022, en hausse de **35,8 M\$** par rapport à celles établies en 2021. Cette hausse est liée aux coûts relatifs aux projets métropolitains que l'Autorité doit réaliser.

La croissance de **21,5 M\$** des frais d'exploitation et de développement est principalement expliquée par :

- › une hausse de **5,5 M\$** des dépenses de salaires majoritairement occasionnées par la croissance du nombre d'employés affectés aux projets métropolitains;
- › une augmentation de **10,0 M\$** des coûts des systèmes de vente et perception qui permettent à l'Autorité de générer des recettes tarifaires;
- › une hausse des dépenses d'études de **9,9 M\$** relatives, entre autres, au PSD et au projet de mode structurant dans le Grand Sud-Ouest;
- › un recul de **11,2 M\$** des dépenses du PIDTC.

L'augmentation des autres frais est liée à la variation des dépenses d'amortissement relatives à la hausse des immobilisations en service.

Le PDI 2022-2031 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 (SRB) intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX, le plan de maintien des actifs et les équipements de billettique du REM. Le détail de ces investissements se retrouve au PDI 2022-2031 de l'Autorité.

Au budget 2022, l'Autorité prévoit des dépenses de **5,0 M\$** en frais de financement et de **23,4 M\$** en amortissement des actifs.

Mot de la fin

Le budget 2022 de l'Autorité confirme la volonté des partenaires de la mobilité de faire face, de façon responsable, à la situation exceptionnelle que nous vivons. Assurer le financement du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal est essentiel, que ce soit pour des considérations environnementales, sociales, économiques ou de santé publique.

L'Autorité remercie de nouveau le gouvernement du Québec d'avoir fourni une aide conséquente, sans laquelle il aurait été impossible de mener à bien cet exercice budgétaire sans coupures sévères de services. Elle permet le maintien des services de transport collectif au niveau prépandémique pour les usagers de la région métropolitaine de Montréal.

Élaborés dans un esprit de collaboration et grâce à une démarche de concertation, ce budget équilibré et ce cadre financier global 2020-2022 permettent de baliser le retour graduel à une nouvelle normalité que tout le monde espère.



Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

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