

**Rapport en date du
7 septembre 2006**

**COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE
MONTRÉAL**

**AUDIT DES COÛTS D'EXPLOITATION ET DU FINANCEMENT
DES IMMOBILISATIONS DU TRANSPORT EN COMMUN
MÉTROPOLITAIN**

Le 7 septembre 2006

Monsieur Massimo Iezzoni
Directeur général
Communauté métropolitaine de Montréal
1002, rue Sherbrooke Ouest
Bureau 2400
Montréal (Québec) H3A 3L6

Objet : Audit des coûts d'exploitation et du financement des immobilisations du transport en commun métropolitain

Monsieur,

C'est avec plaisir que nous vous présentons notre rapport de l'audit des coûts d'exploitation du transport en commun.

Conscients de la situation du financement du transport en commun, des enjeux et de l'importance stratégique de cet exercice pour la Communauté métropolitaine de Montréal, nous avons travaillé à répondre à l'ensemble de vos préoccupations en étroite collaboration avec votre personnel et le comité technique, que nous souhaitons remercier.

Nous tenons également à remercier les gens qui composaient le sous-comité de travail et les gens du ministère des Transports du Québec de nous avoir facilité le travail de recherche afin de nous permettre de présenter des informations qui seront fort utiles pour déterminer les enjeux et les orientations à adopter dans le futur.

N'hésitez pas à communiquer avec les soussignés pour toute interrogation.

Espérant le tout conforme à vos attentes, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.


Société en nom collectif
Conseillers en administration

Pierre Fortin, associé
Nicolas Plante, directeur de projet

Table des matières

	Page
1. SOMMAIRE.....	1
1.1 Avant-propos	1
1.2 Principales constatations	1
2. MISE EN CONTEXTE.....	6
2.1 Portée et enjeux du mandat.....	6
2.2 Mandat	7
3. DÉTERMINATION DES RECETTES ET DES COÛTS PRÉVISIBLES D'EXPLOITATION.....	8
3.1 Démarche et modélisation.....	8
3.1.1 Composition et rôle du comité technique	10
3.1.2 Sommaire des travaux du sous-comité de travail	12
3.1.3 Discussion entre la STM et une coalition des autres AOT (AMT, RTL, Association des CIT et STL)	13
3.2 Hypothèses de travail	14
3.2.1 Indexation	14
3.2.2 Cas spécifique – OMIT Saint-Bruno	15
3.2.3 Déficit reporté et affectation	15
3.2.4 Contributions selon le scénario du cadre actuel.....	15
3.2.5 Contributions selon le scénario du cadre proposé	17
3.3 Résultats cumulatifs pour les 10 prochaines années pour chacune des AOT	19
4. ESTIMATION DU DÉFICIT DU MÉTRO	21
4.1 Modèle d'allocation des dépenses.....	21
4.1.1 Structure du modèle.....	21
4.1.2 Présentation des clés de répartition	24
4.1.3 Poids relatif des clés de répartition	25
4.1.4 Résultat de la répartition	25
4.1.5 Démarche de validation du modèle de répartition STM	26
4.1.6 Validation et tests effectués.....	26
4.1.7 Comparaison avec l'étude sur l'établissement des coûts d'exploitation et d'immobilisations de la ligne 4 du métro de la firme KPMG.....	27
4.1.8 Constat.....	28
4.2 Modèle d'allocation des revenus.....	28
4.2.1 Revenus métropolitains.....	29
4.2.2 Revenus autonomes.....	30
4.2.3 Revenus locaux	31

4.3	Hypothèses de travail	33
4.3.1	<i>Métro de Longueuil</i>	33
4.3.2	<i>Métro de Laval</i>	33
4.3.3	<i>Grille tarifaire de référence</i>	35
4.3.4	<i>Traitement des dépenses reliées à la vente de titres de transport</i>	36
4.3.5	<i>Dette du métro de la Communauté urbaine de Montréal</i>	36
4.4	Résultats concernant le déficit du métro	37
5.	FONDS MÉTROPOLITAIN D'EXPLOITATION	38
5.1	Hypothèses de travail	38
5.2	Dépenses métropolitaines.....	39
5.3	Sources de financement	39
5.4	Résultats	41
6.	VISION MÉTROPOLITAINE DU TRANSPORT EN COMMUN.....	42
6.1	Écritures d'élimination.....	42
6.2	Résultats	42
7.	VALIDATION DU MODÈLE D'ANALYSE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS.....	44
7.1	Tests effectués.....	44
7.2	Validations	45
8.	VALIDATION DES FICHES PERSONNALISÉES	46
8.1	Tests effectués.....	46
8.2	Validations	46
Annexe A – Liste des membres du comité technique		
Annexe B – Notes techniques		
Annexe C – Contribution aux équipements métropolitains		
Annexe D – Fiche détaillée des coûts d'exploitation pour chacune des AOT		
Annexe E – Liste des clés de répartition des dépenses		
Annexe F – Sommaire du modèle de répartition des dépenses STM		
Annexe G – Détail du calcul du déficit du métro		
Annexe H – Détail annuel de la vision consolidée et détail des écritures d'élimination		
Annexe I – Analyse et résultats du fonds d'immobilisations		
Annexe J – Fiches personnalisées par municipalité		

1. SOMMAIRE

1.1 Avant-propos

Le présent rapport se veut une consolidation des projections financières des autorités de l'organisation du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Ces travaux ont été réalisés en concertation avec les acteurs du milieu. Ceux-ci ont fourni des données financières qui ont servi à bâtir le modèle financier et ont participé activement au comité technique du projet.

Notre travail s'est divisé en trois volets :

- ➡ Réalisation de l'audit des coûts d'exploitation du transport en commun métropolitain :
 - ◆ Détermination des recettes et des coûts prévisibles d'exploitation;
 - ◆ Estimation du déficit du métro;
 - ◆ Détermination des impacts financiers de la création du fonds métropolitain d'exploitation;
- ➡ Vérification des travaux de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM) portant sur la détermination des besoins liés au financement des immobilisations :
 - ◆ Détermination des besoins d'investissements en immobilisations;
 - ◆ Détermination des sources de financement des immobilisations;
 - ◆ Détermination de la contribution des partenaires dans le financement des immobilisations;
- ➡ Vérification des travaux de la CMM portant sur le calcul des impacts financiers pour chacune des 82 municipalités de son territoire.

Nous avons préconisé une approche de réalisation basée sur la concertation des acteurs du milieu par le biais des travaux du comité technique de l'audit.

1.2 Principales constatations

- ➡ Entre 2006 et 2015, les municipalités de la CMM devront, selon le mode de financement actuel, consacrer 5,2 milliards de dollars pour l'exploitation du

transport en commun local et métropolitain, comme le démontre le tableau ci-dessous :

Prévision cumul 10 ans cadre actuel	Vision consolidée En millions de dollars
Revenus	6 484,4
Dépenses	13 532,5
Déficit avant contributions	(7 048,1)
Contributions	1 776,2
Déficit à la charge des municipalités	(5 271,9)

- ◆ Les contributions incluent : les revenus provenant de la taxe d'essence, les revenus des droits d'immatriculation, les subventions du ministère des Transports du Québec (MTQ) à l'exploitation des conseils intermunicipaux de transport (CIT) et au service de la dette;
- ◆ Les contributions municipales aux trains et aux équipements métropolitains versées à l'AMT sont incluses dans le déficit à la charge des municipalités;

➡ Afin d'estimer le déficit du métro, nous avons séparé les revenus et les dépenses de la Société de transport de Montréal (STM) entre le réseau des autobus et le réseau du métro.

Pour ce faire nous avons analysé le modèle d'allocation des dépenses de la STM et nous avons travaillé de concert avec le comité technique à la détermination du modèle d'allocation des revenus.

Sous réserve de points toujours en discussion au moment de conclure ce rapport, le tableau suivant présente un sommaire sur 10 ans de la projection du déficit du métro :

En millions de dollars	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	219,2	228,1	233,7	241,9	245,4	252,0	258,8	265,8	273,0	280,4
Dépenses	322,4	346,0	357,6	364,4	370,7	376,1	382,7	392,8	397,2	395,1
Contribution du MTQ (service de la dette)	23,5	25,5	24,5	25,3	21,6	21,1	18,9	18,8	15,9	7,9
Déficit avant contribution métropolitaine	(79,7)	(92,4)	(99,4)	(97,2)	(103,8)	(103,0)	(105,1)	(108,1)	(108,3)	(106,8)
Contribution – cadre actuel	48,3	49,5	50,8	50,8	50,9	51,0	51,1	51,2	51,2	51,3
Déficit	(31,4)	(42,9)	(48,7)	(46,3)	(52,9)	(52,0)	(54,0)	(57,0)	(57,0)	(55,5)
Contribution – cadre proposé	76,4	84,7	89,3	86,8	93,1	92,0	93,7	96,5	96,3	94,5
Déficit	(3,3)	(7,6)	(10,1)	(10,4)	(10,7)	(11,0)	(11,3)	(11,6)	(12,0)	(12,3)
Écart	28,2	35,2	38,5	35,9	42,2	41,0	42,7	45,3	45,1	43,2

- ◆ Le déficit à la charge des municipalités selon le cadre proposé représente le montant résiduel résultant de l'application de la grille tarifaire de référence;
- ➡ Le fonds métropolitain d'exploitation du transport en commun prévu dans la proposition de la CMM sera composé de l'ensemble des dépenses régionales ainsi que des sources de financement de ce fond qui se divisent en deux grandes sections :
 - ◆ Les sources de financement actuelles qui sont les droits d'immatriculation de 30 \$ et la taxe sur l'essence de 0,015 \$ le litre;
 - ◆ Les nouvelles sources de financement qui se composent d'un nouvel espace fiscal et des montants des programmes d'aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT qui seraient versés directement au fonds d'exploitation.

Le tableau ci-dessous présente les prévisions financières de ce fonds métropolitain :

Fonds métropolitain de transport en commun (Exploitation)

En milliers de dollars (000)

	Budget 2006	Prévision 2007	Prévision 2008	Prévision 2009	Prévision 2010	Prévision 2011	Prévision 2012	Prévision 2013	Prévision 2014	Prévision 2015
Dépenses métropolitaines										
Déficit des trains de banlieue	45 096	46 439	50 519	57 630	58 381	56 587	56 125	56 038	55 032	56 023
Déficit des équipements métropolitains	12 368	13 364	14 590	17 381	20 808	23 127	24 249	26 208	28 284	28 793
Déficit des express métropolitains	1 497	1 524	1 551	1 579	1 608	1 637	1 666	1 696	1 727	1 758
Déficit du métro	76 436	84 740	89 278	86 753	93 096	91 996	93 733	96 493	96 292	94 514
Nouveau programme d'aide au CIT	19 603	19 875	20 256	20 732	21 242	21 780	22 525	23 304	24 121	24 977
Aide de base aux réseaux d'autobus	23 379	24 173	24 808	25 467	26 246	27 084	28 118	29 127	30 054	31 065
Aide au développement des réseaux d'autobus	2 780	3 035	3 305	3 473	3 513	3 612	3 713	3 817	3 924	4 033
Nouvelles aides à l'intégration tarifaire	12 506	12 913	13 333	13 767	14 216	14 679	15 158	15 653	16 165	16 693
Aides métropolitaines soutien au développement	3 000	3 100	3 200	3 300	3 400	3 500	3 600	3 700	3 800	3 868
Aides métropolitaines transport adapté	1 300	1 323	1 347	1 371	1 396	1 421	1 447	1 473	1 499	1 526
Dépenses de fonctionnement AMT	6 000	6 108	6 218	6 330	6 444	6 560	6 678	6 798	6 920	7 045
Frais de gestion SAAQ et autres	1 627	1 656	1 686	1 716	1 747	1 779	1 811	1 843	1 877	1 910
Total des dépenses régionales	205 592	218 250	230 091	239 501	252 097	253 762	258 822	266 150	269 694	272 206
Sources de financement actuelles										
Droits d'immatriculation	50 180	51 384	52 618	53 880	55 173	56 498	57 854	59 242	60 664	62 120
Taxe sur l'essence	50 450	51 358	52 283	53 224	54 182	55 157	56 150	57 160	58 189	59 237
Nouvelles sources de financement										
Espace fiscal	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893
Quotes-parts municipales	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602
Total des sources de financement	235 728	237 841	239 998	242 202	244 453	246 753	249 101	251 501	253 951	256 455
Surplus (déficit)	30 136	19 590	9 907	2 701	(7 643)	(7 009)	(9 721)	(14 650)	(15 743)	(15 751)
Intérêt	301	805	1 116	1 264	1 240	1 118	973	749	460	154
Surplus (déficit) cumulé	30 438	50 833	61 856	65 821	59 418	53 527	44 780	30 879	15 597	0

Les investissements requis au cours des 10 prochaines années ont été évalués à 6,33 milliards de dollars et se répartissent ainsi : 44 % pour la remise à niveau du métro, 31 % pour les besoins de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), 20 % pour les autobus locaux, leurs équipements et les infrastructures et 5 % pour le solde du prolongement du métro à Laval. Le tableau suivant présente la synthèse des investissements entre 2006 et 2015 sans nouveau projet de développement ainsi que la provenance des fonds pour la réalisation de ces projets :

	M \$						
Immobilisation	Québec	SOFIL (gouv.)	Fédéral	Fonds AMT	SOFIL (mun.)	Municipal	Total
Prolongement Laval	299,30						299,30
Métro	2 011,41	38,95	24,94	12,82	7,15	690,97	2 786,24
AMT	1 447,69			521,90			1 969,59
Autobus locaux	225,01	273,13			50,08	225,01	773,23
Infrastructures autobus	202,70					67,56	270,26
Équipements autobus		108,20			19,37	106,39	233,96
Total	4 186,11	420,28	24,94	534,72	76,68	1 090,22	6 332,59

➡ Le service de la dette pour les réseaux lourds de 2006 à 2015 évoluera de la façon suivante :

	en millions de dollars									
Catégorie	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Métro	1,28	7,74	13,42	18,51	23,62	29,29	34,66	42,87	51,64	56,38

	en millions de dollars									
Catégorie	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
AMT	2,20	13,34	24,46	30,89	35,49	40,43	47,08	53,63	59,00	62,62

2. MISE EN CONTEXTE

La CMM, instituée le 16 juin 2000, est un organisme qui a pour mission d'assurer une plus grande cohérence dans la planification et la gestion du développement de la région métropolitaine pour l'ensemble des compétences qui lui ont été attribuées. Parmi celles-ci, nous retrouvons le transport (transport en commun et réseau artériel) et les équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain.

La CMM représente les intérêts régionaux de 82 municipalités de part et d'autre d'un noyau central constitué des villes de Montréal, Laval et Longueuil, comptant 3,5 millions d'habitants pour un territoire d'environ 4 000 kilomètres carrés. En vertu de l'article 158 de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal, la CMM a la compétence de planifier le transport en commun, de le coordonner et d'en financer les aspects ayant un caractère métropolitain, en tenant compte des orientations gouvernementales en matière de transport. De plus, la CMM a défini comme un élément clé de sa vision 2025 la métropolisation du transport en commun.

Dans un souci d'optimisation du transport en commun et de son apport stratégique et en tenant compte des recommandations du rapport du mandataire gouvernemental pour la région métropolitaine (rapport Bernard 2002), la CMM a soumis au gouvernement du Québec une proposition de décentralisation du transport en commun qui se distingue d'un point de vue institutionnel et d'un point de vue financier. Principalement, le projet de décentralisation permettra aux élus municipaux d'assumer la responsabilité de la planification, de la coordination et du financement. Il favorisera également une meilleure contribution des différents partenaires et un financement stable, permanent et prévisible des dépenses d'exploitation et d'investissement.

Bien entendu, cette optimisation doit se faire dans le respect des intérêts des nombreuses parties prenantes et dans l'optique du développement du transport en commun et de son apport stratégique à la communauté.

2.1 Portée et enjeux du mandat

Le présent mandat porte sur la dimension financière de la proposition de la CMM et vise à réaliser un audit des coûts d'exploitation et du financement des immobilisations du transport en commun métropolitain.

La réalisation de cette étude permet à la CMM de connaître et de valider l'ensemble des coûts actuels (exploitation et financement) du transport en commun métropolitain. Les informations financières concernant les coûts d'exploitation sont projetées sur une période de 10 ans et les informations financières concernant le financement des infrastructures le sont sur une période de 15 ans.

L'étude permet également d'évaluer l'impact de la proposition de la CMM comparativement au cadre actuel pour chacune des administrations municipales faisant partie de son territoire.

Les résultats du mandat présentent des données financières objectives pour le financement des coûts inhérents au transport en commun métropolitain, permettent de mesurer les impacts de la proposition de la CMM par rapport au cadre actuel et favorisent une compréhension uniforme de sa proposition. Cette objectivité des données financières permettra aux parties prenantes de se concentrer sur la mise en place du nouveau modèle de financement plutôt que sur la validité des données utilisées. Nous comprenons que le rapport Bernard poursuivait cet objectif. Toutefois, compte tenu de l'évolution du dossier, une mise à jour et un approfondissement des scénarios de coûts s'avèrent nécessaires pour que chacune des parties prenantes adhère au modèle de financement suggéré par la CMM.

Il est important de mentionner que les conclusions du rapport d'audit ne tiennent pas compte de la politique québécoise du transport collectif divulguée en juin 2006 par le gouvernement du Québec. Cette politique propose notamment la création d'une aide financière directe de 130 millions de dollars visant à améliorer les services offerts à la population.

2.2 Mandat

Notre mandat se divisait en trois grands volets, c'est-à-dire :

- ➡ **Volet 1 :** réaliser un audit des coûts d'exploitation du transport en commun métropolitain et une simulation de leur évolution prévisible et de leur financement;
- ➡ **Volet 2 :** vérification des travaux de la CMM portant sur la détermination des besoins liés au financement des immobilisations et les simulations de leur financement;
- ➡ **Volet 3 :** vérification des travaux de la CMM portant sur la préparation et la présentation de fiches techniques individuelles devant être présentées aux municipalités.

3. DÉTERMINATION DES RECETTES ET DES COÛTS PRÉVISIBLES D'EXPLOITATION

Les informations présentées dans cette étude ont pour objectif de déterminer les écarts entre le cadre actuel, c'est-à-dire le mode de financement actuel fondé sur les aides métropolitaines versées par l'AMT et les aides à l'exploitation versées par le MTQ, et la proposition de la CMM inspirée du rapport Bernard. Les écarts se répercutent sous forme d'augmentation ou de diminution de la contribution municipale au déficit d'exploitation pour chacune des autorités organisatrices de transport (AOT).

3.1 Démarche et modélisation

Afin de réaliser cette activité, nous avons dans un premier temps recueilli les informations budgétaires 2005 et 2006 de chacune des AOT. L'année 2005 a été utilisée afin d'uniformiser les bases d'imputation de l'ensemble des AOT. De plus, le calcul du partage des coûts d'exploitation entre le réseau d'autobus et le réseau du métro de la STM a été effectué à partir des données budgétaires 2005. Ces informations ont servi de point de départ aux prévisions de l'évolution des coûts d'exploitation du transport en commun pour les années 2006-2015.

Les coûts et les revenus relatifs au transport adapté ont été retirés des prévisions budgétaires. Cet ajustement a été effectué afin de garder la même base de prévision que celle du rapport Bernard. Par la suite, afin de pouvoir concilier nos résultats, nous avons demandé aux différents représentants des AOT de nous fournir les données prévisionnelles d'exploitation sur une période de 10 ans, dans la mesure où ces informations étaient disponibles. Finalement, nous avons validé les résultats avec le comité technique pour nous assurer qu'ils concordaient avec ses prévisions, ce qui a permis de réduire les risques d'erreur.

Les coûts relatifs au service de la dette découlant des projets de maintien ont été traités dans le fonds d'immobilisations. Seuls les coûts réels liés au service de la dette actuel et à son refinancement ont été pris en considération dans la modélisation. Ces informations nous ont été communiquées par les différentes AOT.

Dans le cadre de cet exercice, nous avons obtenu les prévisions sur 10 ans pour l'exploitation et le service de dette pour le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL) et l'AMT; la STM nous a fourni des prévisions sur cinq ans. Dans le cas des CIT, ces informations n'étaient pas disponibles au moment de l'audit.

Pour modéliser les données provenant des prévisions budgétaires, nous nous sommes inspirés de l'annexe E du rapport Bernard. Dans cette optique, le modèle était composé des quatre grands postes budgétaires suivants :

1-Revenus	(+)
2-Dépenses	(-)
Surplus (déficit) d'exploitation avant contribution et affectation	(+/-)
3-Contribution – cadre actuel	(+)
Contribution municipale – cadre actuel	(+/-)
4-Contribution – cadre proposé	(+)
Contribution municipale – cadre proposé	(+/-)
Écart entre le cadre proposé et le cadre actuel	(+/-)

Une fois les données des années 2005 et 2006 saisies et validées avec les prévisions budgétaires, nous avons appliqué un facteur d'indexation pour les revenus et les dépenses de chaque AOT afin de projeter leur évolution jusqu'en 2015. Les facteurs d'indexation utilisés pour chacune des AOT sont présentés dans la section Hypothèses de travail.

En ce qui concerne les données relatives aux aides et aux recettes métropolitaines actuelles, nous avons utilisé les informations incluses dans les prévisions budgétaires 2006 de l'AMT. Selon le moment de préparation des prévisions budgétaires de chacune des AOT, il arrivait parfois que les données présentées par les AOT ne correspondaient pas à celles de l'AMT. Afin de nous assurer d'une uniformité et de faciliter la conciliation, les données provenant de l'AMT ont été privilégiées.

Les équipements métropolitains (trains de banlieue, circuits Express métropolitains et équipements) ont été retirés des dépenses d'exploitation afin de présenter les résultats des AOT sur une base comparable et de faciliter l'analyse des écarts entre le cadre actuel et la proposition de la CMM.

Dans le cas du programme d'aide du MTQ au transport collectif des personnes, nous avons utilisé les données prévisionnelles fournies par le MTQ lorsque la subvention à l'exploitation indiquée dans les prévisions des CIT ne correspondait pas aux données fournies par le MTQ. Cet ajustement permettait de nous assurer d'une uniformité et facilitait la conciliation des données sur le plan métropolitain.

3.1.1 *Composition et rôle du comité technique*

Afin de faciliter la réalisation de l'audit et de valider les hypothèses utilisées, un comité technique a été mis en place. Le comité technique était composé de représentants des organisations suivantes (voir la liste des membres à l'annexe A) :

- STM;
- STL;
- RTL;
- AMT;
- Association des CIT;
- Ministère des Affaires municipales et des Régions;
- MTQ.

En plus du comité technique, un sous-comité de travail a été mis en place à la suite des recommandations du comité technique. Ce sous-comité de travail était composé de représentants experts des AOT, de l'AMT et du MTQ. Il avait comme mandat de préciser et de valider certains calculs ainsi que les sources de données à utiliser pour la modélisation de différents scénarios de partage des revenus entre les réseaux d'autobus et du métro pour la détermination du déficit du métro.

La responsabilité du comité technique consistait à valider les données utilisées pour leurs organisations respectives quant à l'exploitation et aux immobilisations, et ce, pour les données de départ et les prévisions sur 10 ou 15 ans, selon le cas. De plus, les membres du comité technique validaient et donnaient leur appréciation sur les différentes hypothèses utilisées pour l'élaboration du modèle de coût. Au total, cinq rencontres de présentation de l'avancement des travaux et de validation ont eu lieu avec le comité technique. Les principaux sujets abordés ont été les suivants :

- Rencontre du comité technique n° 1 :
 - ◆ Présentation des enjeux, du mandat et du plan de travail;
 - ◆ Présentation de l'approche de modélisation et des hypothèses de travail;
 - ◆ Présentation du modèle de partage des dépenses entre le réseau d'autobus et le réseau du métro de la STM;

- ◆ Présentation de quelques scénarios de clé de répartition des revenus et proposition d'autres scénarios à produire pour évaluer le déficit du métro;
- ◆ Discussion sur le volet investissement;
- ➡ Rencontre du comité technique n° 2 :
 - ◆ Résumé des travaux effectués;
 - ◆ Présentation par la STM du modèle de répartition des dépenses;
 - ◆ Présentation des constats de Raymond Chabot Grant Thornton relativement au modèle de répartition des dépenses de la STM;
 - ◆ Discussion sur la catégorisation des types d'investissement, leur traitement et la séquence d'investissement;
 - ◆ Présentation de cinq scénarios de répartition des revenus entre le métro et le réseau d'autobus de la STM et discussion d'autres hypothèses possibles;
- ➡ Rencontre du comité technique n° 3 :
 - ◆ Rappel des objectifs de l'étude et de la proposition de la CMM;
 - ◆ Présentation des résultats du sous-comité de travail sur les clés de répartition des revenus;
 - ◆ Présentation et discussion des scénarios de répartition des revenus et des impacts sur la détermination du déficit du métro;
 - ◆ Avis du comité technique sur le scénario de partage des revenus entre le réseau du métro et le réseau d'autobus à utiliser pour déterminer le déficit du métro :
 - ✓ Dépôt d'une proposition de la STL appuyée par le RTL, les CIT et l'AMT;
 - ◆ Point sur la projection des investissements;
 - ◆ Présentation d'un projet de fiches municipales;

➡ Rencontre du comité technique n° 4 :

- ◆ Dépôt d'une contre-proposition de la STM sur le scénario de partage des revenus entre le réseau du métro et le réseau d'autobus à utiliser pour déterminer le déficit du métro;
- ◆ Confirmation de certaines hypothèses sur des points en suspens de l'audit;
- ◆ Point sur les investissements et la planification de rencontres individuelles pour déterminer les scénarios d'investissement de chacune des AOT;

➡ Rencontre du comité technique n° 5 :

- ◆ Dépôt de l'audit des coûts d'exploitation et d'immobilisations du transport en commun métropolitain;
- ◆ Création d'un comité aviseur afin de conclure une entente sur les nouvelles règles de financement permettant d'établir des formules de partage de coûts pour les services métropolitains.

3.1.2 **Sommaire des travaux du sous-comité de travail**

Le sous-comité de travail s'est réuni à trois reprises et des temps de validation ont été alloués à la suite de ces rencontres afin de s'assurer que chacun des représentants était en accord avec les calculs et les données utilisées. À la suite de ces rencontres, des notes techniques ont été préparées par l'AMT et validées par le sous-comité de travail afin de refléter les résultats des sessions de travail. Les principaux sujets abordés et notes techniques ont été les suivants :

➡ Rencontre du comité de travail n° 1 :

- ◆ Rencontre de travail afin de valider les données supportant les scénarios 1 à 6 et les traitements particuliers :
 - ✓ Note technique 2.10.01-09 (version du 27 février) : Analyse de la répartition des revenus de la STM entre les réseaux d'autobus et du métro, système tarifaire métropolitain;

➡ Rencontre du comité de travail n° 2 :

- ◆ Validation des résultats préliminaires, ajout de deux scénarios et calcul des clés de répartition des revenus avec ou sans segmentation des recettes tarifaires au préalable :
 - ✓ Note technique 2.10.01-09 (version du 7 mars) : Analyse de la répartition des revenus de la STM entre les réseaux d'autobus et du métro, système tarifaire métropolitain;
 - ✓ Note technique 2.10.01-09 (version du 9 mars) : Analyse de sensibilité entre les scénarios avec segmentation et sans segmentation préalable;
 - ✓ Note technique 2.10.01-09 (version du 9 mars) : Spécification des caractérisations des déplacements de l'enquête origine-destination (O-D);

➡ Rencontre du comité de travail n° 3 :

- ◆ Discussion concernant les hypothèses validées, c'est-à-dire la finalisation des calculs reliés aux différents scénarios, l'évaluation de la carte privilège et la proposition d'une grille locale tarifaire de référence :
 - ✓ Rapport technique (version du 20 mars 2006) : Scénario de partage des revenus STM entre les réseaux de métro, d'autobus et de transport adapté.

Pour consulter l'ensemble des notes techniques, veuillez vous référer à l'annexe B.

3.1.3 Discussion entre la STM et une coalition des autres AOT (AMT, RTL, Association des CIT et STL)

Dans le cadre des travaux du comité technique, des négociations ont eu lieu entre la STM et une coalition d'AOT, ce qui a permis une entente sur certaines hypothèses utilisées dans les travaux du comité technique.

L'utilisation de la grille tarifaire de référence (voir section 4.3.3) et la détermination du modèle d'allocation des revenus locaux du métro (voir section 4.2.3) ont été convenues dans le cadre de ces pourparlers.

Toutefois, la STM a avisé les membres du comité technique de son accord quant à l'utilisation de ces hypothèses à la condition que les parties conviennent d'une nouvelle répartition des aides aux réseaux des autobus (voir section 3.2.5). Comme ce point n'a

pas été discuté par les parties, nous avons utilisé la répartition proposée dans le rapport Bernard aux fins de production des estimations requises dans l'audit.

3.2 Hypothèses de travail

Dans la section suivante, les hypothèses de travail générales utilisées dans la détermination des coûts prévisibles d'exploitation sont présentées afin de faciliter la compréhension des résultats.

3.2.1 Indexation

Les taux d'indexation utilisés pour les revenus et les dépenses correspondent à l'indice des prix à la consommation (IPC) tel que présenté par le Conseil du trésor du Québec pour les prévisions sur 10 ans. Afin de refléter l'augmentation de l'achalandage prévue par chacune des AOT, les taux d'indexation pour les revenus-voyageurs et les dépenses d'exploitation ont été majorés en fonction de la croissance d'achalandage prévue par les AOT. À noter que le service de la dette n'a pas été indexé, car les données ont été saisies directement dans le modèle pour la période 2006 à 2015 en fonction des conditions actuelles et des conditions de refinancement prévues. En ce qui concerne les contributions et subventions, aucune hypothèse d'augmentation n'a été prise en considération, à l'exception de l'aide au tarif réduit et intermédiaire et de l'aide à l'intégration tarifaire, pour lesquelles nous avons utilisé les hypothèses de l'AMT pour le scénario du cadre actuel (pour plus de détails sur le sujet, voir les sections 3.2.4 et 3.2.5, Contributions cadre actuel et Contributions cadre proposé). Le tableau ci-après présente les hypothèses retenues pour chacune des AOT.

	Revenus-voyageurs	Autres revenus	Dépenses d'exploitation	Autres dépenses	Service de dette	Contributions et subventions	Achalandage
STM	2,80 %	1,80 %	2,80 %	1,8 %	0 %	0 %	1,00 %
AMT ¹	1,80 +%	1,80 %	1,80 +%	1,8 %	0 %	0 %	variable
RTL	3,00 %	1,80 %	3,00 %	1,8 %	0 %	0 %	1,20 %
STL	3,90 %	1,80 %	3,90 %	1,8 %	0 %	0 %	2,10 %
CIT	4,80 %	1,80 %	4,80 %	1,8 %	0 %	0 %	3,00 %

¹ Les taux d'indexation présentés pour l'AMT représentent les hypothèses de base utilisées pour l'étude. L'AMT a fourni les prévisions pour les 10 ans de l'étude qui incluaient les hypothèses d'augmentation de l'achalandage.

3.2.2 Cas spécifique – OMIT Saint-Bruno

Pour l'OMIT Saint-Bruno, nous avons utilisé l'hypothèse selon laquelle le contrat actuel avec le RTL était maintenu pour la période projetée. Donc, les revenus, les dépenses ainsi que les aides actuelles ont été maintenus.

3.2.3 Déficit reporté et affectation

Les déficits reportés et les affectations de surplus n'ont pas été pris en considération dans la simulation des différents scénarios. Ces montants présentés dans les prévisions budgétaires 2006 des AOT influencent positivement ou négativement la contribution municipale. Afin d'éliminer toute distorsion due au report d'un déficit ou à l'utilisation de surplus accumulés, nous avons retiré ces montants des prévisions budgétaires, ce qui a eu pour effet de diminuer ou d'augmenter la contribution municipale pour l'année 2006.

3.2.4 Contributions selon le scénario du cadre actuel

Aides métropolitaines existantes

Le tableau suivant présente les hypothèses utilisées pour effectuer les prévisions de l'évolution de chacune des aides existantes.

Aides métropolitaines	Hypothèses
Aide au métro	Maintien de l'aide de 43,3 M\$ de 2006 à 2015
Aide aux autobus	Maintien de l'aide de 12,85 M\$ de 2006 à 2015, à l'exception d'une réduction de l'aide à la STL de 0,3 M\$ pour 2007 et de 0,6 M\$ par la suite
Aide aux autobus rabattement au train	Pour 2006, maintien de l'aide de 0,326 M\$ correspondant à un plafond de 50 %, pour 2007, augmentation du plafond à 75 % (0,489 M\$) et, pour 2008, augmentation du plafond à 100 % (0,652 M\$)
Aide au tarif réduit et intermédiaire	Maintien de l'aide de 7,3 M\$ de 2006 et indexation annuelle à 1,8 % par la suite
Aide à l'intégration tarifaire	Pour 2006, maintien de l'aide de 3,976 M\$ avec un plafond de 50 % (1,988 M\$), pour 2007, augmentation du plafond à 75 % (2,982 M\$), pour 2008 et suivante, augmentation du plafond à 100 % (3,976 M\$). Une indexation de 1,8 % a été appliquée à partir de 2007.

Aides gouvernementales existantes

Les données utilisées concernant le programme d'aide au transport collectif des personnes, subvention à l'exploitation versée aux CIT, proviennent des prévisions 2006 fournies par le MTQ. Pour la période 2007 à 2015, les montants ont été maintenus au

niveau de 2006 sans indexation. Le tableau ci-après présente le montant d'aide pour chaque CIT.

CIT	Subvention à l'exploitation prévisible 2006
CIT Laurentides	3 879 130 \$
CRT Lanaudière	5 994 664 \$
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	475 284 \$
CIT Sorel-Varennnes	916 506 \$
OMIT Sainte-Julie	334 529 \$
OMIT Saint-Bruno	600 057 \$
CIT Vallée-du-Richelieu	1 932 501 \$
CIT Haut-St-Laurent	290 536 \$
CIT Le Richelain	1 047 950 \$
CIT Roussillon	484 373 \$
CIT Sud-ouest	1 937 881 \$
Total	17 893 411 \$

Contributions existantes aux équipements métropolitains et trains de banlieue

Afin de comparer les scénarios du cadre actuel et de la proposition de la CMM sur la même base, les contributions aux équipements métropolitains ont été isolées des dépenses et présentées séparément. De plus, en ce qui concerne la contribution aux trains de banlieue, certaines AOT ont la pratique de comptabiliser les dépenses et de les présenter dans leurs prévisions budgétaires. Pour ces situations particulières, nous avons retiré des dépenses d'exploitation des AOT les montants qui concernent les municipalités. Le tableau ci-dessous présente pour l'année 2006 les données qui ont été prises en considération dans notre analyse. Les montants 2006 ont été indexés à partir de 2007 à l'aide de l'indice des prix à la consommation (IPC) et des prévisions de croissance de l'achalandage. Il est à noter que la nouvelle ligne de trains de banlieue Repentigny-Mascouche-Terrebonne a été intégrée aux prévisions à partir de 2008. Toutes les données utilisées pour les prévisions concernant les équipements métropolitains ont été fournies par l'AMT. Pour de plus amples renseignements concernant les montants par AOT pour les années 2007 à 2015, veuillez vous référer à l'annexe C.

2006			
	Trains de banlieue	Équipements métropolitains	Circuits Express métropolitains
STM	19 218 977 \$	187 000 \$	40 016 \$
RTL	1 617 000 \$	401 000 \$	134 113 \$
STL	2 930 566 \$	132 000 \$	203 984 \$
CIT Sud-ouest	– \$	26 000 \$	– \$
CIT-Roussillon	274 400 \$	23 000 \$	7 889 \$
CIT-Richelain	823 200 \$	22 000 \$	29 841 \$
CIT-Presqu'île	1 318 833 \$	– \$	– \$
CIT-Laurentides	2 787 936 \$	28 000 \$	– \$
CIT Vallée-du-Richelieu	1 617 000 \$	11 000 \$	9 261 \$
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	– \$	25 000 \$	71 001 \$
CIT Sorel-Varennes	– \$	12 000 \$	8 918 \$
CIT Haut-Saint-Laurent	– \$	8 000 \$	– \$
CRT-Lanaudière	– \$	34 000 \$	– \$
OMIT-Sainte-Julie	– \$	19 000 \$	7 889 \$
Autres contributions	1 020 088 \$	272 000 \$	74 088 \$
Total	31 608 000 \$	1 200 000 \$	587 000 \$

3.2.5 Contributions selon le scénario du cadre proposé

Aides métropolitaines

Les hypothèses relatives aux aides métropolitaines utilisées dans le scénario du cadre actuel sont remplacées par les hypothèses suivantes dans le scénario de la proposition de la CMM.

Intégration tarifaire

Afin de calculer l'aide à l'intégration tarifaire, nous avons utilisé les données fournies par l'AMT et qui se retrouvent dans l'annexe B des prévisions budgétaires 2006. La nouvelle aide à l'intégration tarifaire représente la différence entre les recettes locales équivalentes calculées à partir de la grille de référence 2006 et la part des recettes métropolitaines versées. La grille de référence pour les tarifs locaux est présentée dans le tableau suivant.

2006	Zone							
Tarif	1	2	3	4	5	6	7	8
Ordinaire	63,00 \$	67,00 \$	70,50 \$	80,50 \$	91,00 \$	116,00 \$	145,00 \$	174,00 \$
Intermédiaire	50,50 \$	53,50 \$	56,50 \$	64,50 \$	73,00 \$	93,00 \$	116,00 \$	139,00 \$
Réduit	38,00 \$	40,00 \$	42,50 \$	48,50 \$	54,50 \$	69,50 \$	87,00 \$	104,50 \$

Source : Budget d'exploitation 2006 de l'AMT, annexe B, page 75.

Le résultat du calcul de l'aide à l'intégration tarifaire est présenté dans le tableau suivant.

	Recettes locales équivalentes	Recettes TRAM 2006	Aide à l'intégration tarifaire
STM	39 348 \$	27 327 \$	12 021 \$
RTL	18 950 \$	14 375 \$	4 576 \$
STL	12 558 \$	8 549 \$	4 009 \$
CIT	10 060 \$	10 707 \$	(647)\$
Total	80 916 \$	60 958 \$	19 958 \$

Source : Budget d'exploitation 2006 de l'AMT, annexe B, page 77.

Pour les années 2007 à 2015, le montant de l'aide a été indexé en fonction de l'évolution prévue de l'IPC et de l'achalandage. À noter que le montant alloué au réseau d'autobus de la STM représente 29,58 % du montant total versé aux réseaux d'autobus et du métro.

Aide au réseau d'autobus

La nouvelle aide au réseau d'autobus est calculée de la même façon que dans le rapport Bernard. Elle se divise en deux parties : une aide de base et une aide au développement.

L'aide de base est fonction de la contribution municipale versée aux AOT pour leur réseau d'autobus avant l'application des aides (de base et au développement) moins le montant de l'aide à l'intégration tarifaire, le tout multiplié par le taux d'aide de base spécifique à chaque AOT.

L'aide au développement est fonction de la croissance de l'offre de services et des hypothèses d'application annuelle de l'aide en fonction des hypothèses avancées dans le rapport Bernard. Le rythme de croissance de l'offre de service a été maintenu constant pour la période projetée, tandis que les hypothèses d'application annuelle ont été établies pour cinq ans et indexées par la suite en fonction de l'IPC et de l'augmentation de l'achalandage prévue.

Le tableau suivant résume les modalités d'application de l'aide aux réseaux d'autobus (de base et au développement).

Aide de base aux réseaux d'autobus				
	STM-Autobus	RTL	STL	CIT
Pourcentage spécifique	3,00 %	10,00 %	10,00 %	25,00 %
Aide au développement				
	STM-Autobus	RTL	STL	CIT
Croissance de l'offre	0,45 %	0,75 %	0,75 %	2,50 %
Année 1	30,00 %	30,00 %	30,00 %	30,00 %
Année 2	25,00 %	25,00 %	25,00 %	30,00 %
Année 3	20,00 %	20,00 %	20,00 %	30,00 %
Année 4	15,00 %	15,00 %	15,00 %	25,00 %
Année 5	10,00 %	10,00 %	10,00 %	25,00 %

Aides gouvernementales

Dans la proposition de la CMM, les montants du programme d'aide au transport collectif des personnes versés par le MTQ sont les mêmes que selon le scénario du cadre actuel, mais ils sont versés directement dans le fonds d'exploitation. Le nouveau montant à verser aux CIT par le fonds d'exploitation représente le plus élevé des deux montants suivants :

- ➡ 50 % des recettes usagers de l'ensemble du CIT, majorées du montant de l'aide à l'intégration tarifaire versé pour les titres vendus sur le territoire de la CMM;
- ➡ La subvention gouvernementale de 2006.

Pour l'étude, la méthode de calcul a été appliquée à chacune des années pour recalculer le montant à verser aux CIT.

3.3 Résultats cumulatifs pour les 10 prochaines années pour chacune des AOT

Afin de démontrer les avantages de la proposition de la CMM pour chacune des AOT sur la période projetée (2006 à 2015), nous présentons dans le tableau qui suit la contribution municipale après subvention et contribution pour le scénario du cadre actuel et pour celui de la proposition de la CMM.

Contribution municipale au déficit d'exploitation des réseaux d'autobus locaux (cumul 2006 à 2015) (000)				
AOT	Cadre actuel	Cadre proposé	Écart	%
STM - autobus	2 978 435	2 901 132	77 304	3%
RTL	552 404	468 799	83 605	15%
STL	472 362	392 019	80 343	17%
CIT Sud-ouest	30 497	23 240	7 257	24%
CIT-Roussillon	9 266	6 071	3 195	34%
CIT-Richelain	12 975	10 529	2 446	19%
CIT-Presqu'île	5 933	4 382	1 551	26%
CIT-Laurentides	98 337	72 530	25 807	26%
CIT Vallée-du-Richelieu	35 530	25 795	9 735	27%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	8 508	2 190	6 318	74%
CIT Sorel-Varennes	18 879	8 160	10 719	57%
CIT Haut-Saint-Laurent	6 416	3 440	2 977	46%
CRT-Lanaudière	96 999	76 844	20 154	21%
OMIT-Sainte-Julie	11 593	6 458	5 135	44%

À la lueur des résultats, on remarque que, pour le seul point du financement du déficit d'exploitation, la proposition de la CMM permettrait une diminution de la contribution municipale variant entre 3% et 74 % selon l'AOT. Les résultats détaillés pour chacune des AOT pour l'ensemble des années de l'étude sont présentés à l'annexe D.

4. ESTIMATION DU DÉFICIT DU MÉTRO

Dans le cadre de l'audit, nous devons déterminer le déficit d'exploitation du métro et simuler son évolution prévisible. À cette fin, nous avons divisé le travail en deux parties : dans un premier temps, nous avons estimé les dépenses d'exploitation attribuables au réseau du métro et, dans un deuxième temps, nous avons estimé les revenus attribuables au réseau du métro.

4.1 Modèle d'allocation des dépenses

Pour la partie dépenses, nous avons utilisé et validé, à l'aide de la démarche décrite à la section 4.1.5, le modèle de répartition des dépenses d'exploitation, excluant le service de dette, que la STM a élaboré dans le cadre d'une analyse de ses coûts de revient par secteur opérationnel et par mode de transport à partir du budget 2005. Même si le modèle n'avait pas été conçu initialement pour cette étude, il permettait grâce à quelques itérations de présenter une répartition des dépenses attribuables aux trois modes de transport de la STM, c'est-à-dire le métro, l'autobus et le transport adapté. À noter que la STM nous a informés du fait que ce modèle a aussi servi pour comparer les coûts de son réseau d'autobus aux données de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ). Il est utilisé également à des fins d'étalonnage à l'échelle mondiale avec d'autres sociétés de transport, le tout sous la gouverne du Collège de Londres.

4.1.1 Structure du modèle

Le modèle de répartition des dépenses élaboré par la STM est basé sur une approche de modélisation de type *bottom up* et a été élaboré avec un niveau d'information très détaillé, c'est-à-dire jusqu'au poste ou à l'employé, ou par compte. À noter que, selon les représentants de la STM, le cycle complet d'élaboration et de mise à jour s'est étalé sur six mois de travail et a impliqué le Service des finances et des gestionnaires des différents secteurs. Selon les renseignements obtenus, la démarche suivie par la STM pour élaborer le modèle comporte les étapes suivantes.

Étape 1 : Élaboration du modèle et proposition de six clés de répartition générales

Afin d'uniformiser la collecte des données dans l'entreprise, un modèle a été développé par la STM dans l'optique de répartir par unité administrative, service ou direction exécutive, selon le cas, le budget par nature de dépenses ou par poste entre un des neuf secteurs opérationnels suivants : Transport adapté; Usine Crémazie (Autobus); Entretien centres (Autobus); Livraison service (Autobus); Équipements fixes (Métro); Entretien matériel roulant (Métro); Exploitation des stations (Métro); Exploitation des trains (Métro) et Gestion du patrimoine. Huit de ces secteurs opérationnels peuvent faire l'objet d'un rapprochement direct avec l'un ou l'autre des trois modes de transport de la

STM soit le transport adapté, l'autobus ou le métro. Le secteur opérationnel Gestion du patrimoine a quant à lui dû faire l'objet d'une répartition particulière. Aussi, afin de répartir certaines dépenses générales de l'entreprise, six clés de répartition générales ont été préalablement proposées.

Étape 2: Rencontre des gestionnaires, collecte d'informations et répartition des dépenses par secteur opérationnel

Selon les propos des représentants de la STM, de concert avec les gestionnaires, les intervenants du Service des finances ont analysé leur budget. Si un élément de dépense budgétisée pouvait être imputé directement à un ou à des secteurs opérationnels en particulier, selon le profil d'emploi d'un poste ou d'une catégorie de postes, ou selon la nature même de la dépense, cela était fait immédiatement. Dans le cas où la dépense devait être attribuée à plus d'un secteur opérationnel, les représentants de la STM ont identifié la meilleure clé de répartition en fonction des données pertinentes existantes (ex. : indicateur) ou selon la meilleure ventilation que pouvait en donner le gestionnaire. Pour mener à terme l'exercice, 43 clés spécifiques ont été identifiées et utilisées.

Afin d'illustrer le modèle avec lequel les intervenants de la STM ont travaillé, les deux tableaux suivants présentent un exemple du résultat de l'exercice pour une unité administrative donnée.

Unité adm.	N° d'activité	Type de frais	Description de la dépense ou du poste	Heures rég.	Heures suppl.	Total de rém.	Compte biens et services	Total biens et services	Total budget
XX000	1	COM	Directeur	2 080		50 000 \$			50 000 \$
XX000	2	COM	Secrétaire 05	1 820		50 000 \$			50 000 \$
XX000	3	COM	Mobilier				568110	2 000 \$	2 000 \$
XX000	4	COM	Congrès				591120	1 000 \$	1 000 \$
XX000	5	COM	Dépenses engagées				592110	1 000 \$	1 000 \$
XX000	6	COM	Dépenses voyages				592130	1 000 \$	1 000 \$
XX000	7	COM	Petite caisse				599910	1 000 \$	1 000 \$
XX000			Total	3 900	0	100 000 \$		6 000 \$	106 000 \$

MODE TA			MODE AUTOBUS			MODE MÉTRO				Gestion du patrimoine	Total budget
Clé de répartition	N° de clé	Transport adapté	Usine Crémazie	Entretien RDA	Livraison service RDA	Équipement fixes	Entretien matériel roulant	Exploitation stations	Exploitation trains		
Spécifique	XA	5 000 \$	5 000 \$	5 000 \$	5 000 \$	5 000 \$	5 000 \$	5 000 \$	5 000 \$	10 000 \$	50 000 \$
Spécifique	XA	5 000 \$	5 000 \$	5 000 \$	5 000 \$	5 000 \$	5 000 \$	5 000 \$	5 000 \$	10 000 \$	50 000 \$
Générale	XB	73 \$	89 \$	178 \$	940 \$	120 \$	132 \$	212 \$	139 \$	116 \$	2 000 \$
Générale	XB	37 \$	44 \$	89 \$	470 \$	60 \$	66 \$	106 \$	70 \$	58 \$	1 000 \$
Générale	XB	37 \$	44 \$	89 \$	470 \$	60 \$	66 \$	106 \$	70 \$	58 \$	1 000 \$
Générale	XB	37 \$	44 \$	89 \$	470 \$	60 \$	66 \$	106 \$	70 \$	58 \$	1 000 \$
Générale	XB	37 \$	44 \$	89 \$	470 \$	60 \$	66 \$	106 \$	70 \$	58 \$	1 000 \$
		10 221 \$	10 265 \$	10 534 \$	12 820 \$	10 360 \$	10 396 \$	10 636 \$	10 419 \$	20 348 \$	106 000 \$

Étape 3 : Consolidation des résultats

L'ensemble des résultats a été consolidé dans un fichier détaillé par direction exécutive, par service et par unité administrative. Le responsable de l'exercice à la STM s'est assuré que tous les coûts budgétés avaient été reportés. Par la suite, une analyse de chacun des modèles a été faite pour s'assurer que les dépenses ont bien été attribuées aux secteurs opérationnels selon la meilleure répartition possible et valider la cohérence avec les autres unités administratives, services ou directions exécutives.

Étape 4 : Répartition du secteur opérationnel non directement lié à un mode de transport, soit le service de Gestion du patrimoine

Les trois premières étapes ont permis d'attribuer les dépenses de l'ensemble des unités administratives, services ou directions exécutives (selon le niveau de détail fourni par les intervenants) aux secteurs opérationnels. Cependant, comme le Service gestion du patrimoine (qui depuis est devenu la direction exécutive Construction et maintien des infrastructures) est un secteur opérationnel, une répartition par mode de transport des dépenses attribuées à ce secteur était nécessaire. La méthode de répartition utilisée a été celle des heures de travail compilées en 2004 sur les bons de travail du système interne GUIDE. Ces bons de travail pouvaient faire l'objet d'un rapprochement avec des lieux et ceux-ci avec des unités administratives, des services ou des directions exécutives. Le résultat a donc été que 1,8 % des dépenses attribuées au secteur opérationnel Gestion du patrimoine a été attribué au mode transport adapté, 59,2 % au mode autobus et 39,0 % au mode métro. À titre de comparaison, selon les représentants de la STM, le modèle ayant servi à la firme indépendante KPMG pour établir les coûts réels d'exploitation et d'immobilisations du métro de 1998 en attribuait 43,1 % au métro.

Étape 5 : Création d'un dossier sommaire par mode de transport et dernière validation des résultats

Selon les représentants de la STM, à partir du fichier détaillé des résultats et des taux de répartition des dépenses du secteur opérationnel Gestion du patrimoine, un dossier sommaire a été produit en présentant par direction exécutive, service ou unité administrative les résultats consolidés par mode de transport avec des commentaires succincts expliquant la répartition. À l'aide de ce document sommaire, une dernière validation des résultats a été effectuée avec les chefs de secteur du Service des finances et certains gestionnaires.

4.1.2 Présentation des clés de répartition

La liste des 6 clés de répartition générales et des 43 clés de répartition spécifiques se retrouve à l'annexe E.

4.1.3 Poids relatif des clés de répartition

Le tableau ci-dessous présente le poids relatif de chacune des clés de répartition (les clés spécifiques ont été regroupées pour faciliter la lecture du tableau). Cette information permet d'évaluer l'impact de chacune des clés sur le résultat final du travail de répartition des dépenses entre les trois modes de transport.

Clé	Description	Budget	%	% métro	% autobus	% transport adapté
1	Répartition selon plan comptable	549 366 \$	76,0 %	34,3 %	59,5 %	6,2 %
	Répartition selon budget \$ imputables aux secteurs opérationnels	28 542 \$	3,9 %	34,5 %	59,8 %	5,7 %
2	Répartition selon achalandage	4 966 \$	0,7 %	43,4 %	56,2 %	0,4 %
3	Répartition selon budget total \$ rémunération	10 273 \$	1,4 %	34,6 %	61,8 %	3,6 %
4	Répartition selon budget total \$ biens et services	1 496 \$	0,2 %	34,3 %	50,3 %	12,7 %
5	Répartition selon budget heures employées Commission de la santé et de la sécurité du travail	(670)\$	(0,1 %)	36,3 %	61,2 %	2,5 %
6	Répartition selon budget heures totales payées (régulières et supplémentaires)	1 641 \$	0,2 %	34,3 %	62,2 %	3,5 %
7	Répartitions spécifiques (43 clés)	127 072 \$	17,6 %	42,3 %	55,2 %	2,5 %
	Total	722 686 \$	100,0 %	35,8 %	58,8 %	5,4 %

On remarque que 76 % des coûts sont attribués directement aux différents modes de transport de la STM, que les clés spécifiques servent à répartir 17,6 % des coûts et que les clés générales (nos 2 à 6) sont utilisées pour répartir 6,4 % des coûts.

4.1.4 Résultat de la répartition

Une fois les dépenses du secteur Gestion du patrimoine (1,8 % transport adapté, 59,20 % autobus et 39 % métro) redistribuées au mode de transport et une fois les coûts liés au mode de transport adapté soustraits du modèle, le résultat du partage des dépenses 2005 du modèle de répartition de coûts élaboré par la STM sert à définir la clé de répartition des dépenses utilisée dans l'estimation du déficit du métro pour les années 2006 à 2015. Le résultat est présenté dans le tableau suivant :

Clé de partage des dépenses	
Métro	Autobus
37,86 %	62,16 %

4.1.5 Démarche de validation du modèle de répartition STM

Compte tenu du travail de la STM décrit à la section 3.1, du niveau de détail et de la précision du modèle développé par la STM, il a été convenu avec la CMM de ne pas reproduire un modèle de répartition des dépenses. Par contre, afin d'assurer que le modèle ne comportait pas d'erreur importante et que les clés utilisées fournissaient des résultats cohérents et comparables à ceux d'autres études, un programme de validation du modèle de répartition des dépenses a été défini. La démarche était composée des étapes suivantes :

Étape 1 : Rencontre de représentants de la STM pour expliquer le modèle

Étape 2 : Analyse du modèle et compréhension des informations

Étape 3 : Sélection d'un échantillon pour effectuer des tests

Étape 4 : Examen de l'échantillon et analyse des résultats

Étape 5 : Corroboration des données avec le budget 2005

Étape 6 : Rencontre de représentants de la STM pour valider certaines hypothèses et résultats

Étape 7 : Comparaison des résultats du modèle STM avec les résultats du modèle KPMG de 1998

Étape 8 : Recommandation au comité technique

4.1.6 Validation et tests effectués

Les tests effectués pour valider le modèle de la STM concernant la répartition des dépenses sont les suivants pour l'échantillon choisi :

- ➡ Comparaison des données du sommaire par département et par secteur opérationnel aux données détaillées afin de s'assurer de l'intégralité du modèle;
- ➡ Validation des formules et des liens utilisés dans le modèle; lorsque le résultat faisait référence à une formule ou à un lien, validation afin de s'assurer que la formule ou le lien utilisé concordait avec la nature de la dépense;
- ➡ Validation de la cohérence entre les clés utilisées pour répartir les dépenses selon la nature des opérations concernées;

- ➡ Corroboration des données présentées dans le modèle avec le budget 2005. Cette validation nous permettait de nous assurer que les données utilisées et consolidées concordaient avec les données budgétaires publiées.

4.1.7 Comparaison avec l'étude sur l'établissement des coûts d'exploitation et d'immobilisations de la ligne 4 du métro de la firme KPMG

À la suite de la validation du modèle décrite à la section 3.1.5.1, nous avons comparé les résultats au rapport de l'étude réalisée par la firme KPMG en 1998. Dans notre comparaison, nous avons ciblé principalement trois types de validation, c'est-à-dire une validation du résultat globale, une validation des clés utilisées et une validation des résultats par département. Le tableau sommaire présente les écarts entre les deux modèles de simulation :

Description	Modèle STM	Modèle KPMG	Var
Résultat (% des dépenses attribuables au métro)	35,82 %	34,55 %	1,27 %
Répartition selon le plan comptable	72,80 %	74,6 %	(1,80 %)
Utilisation de clés générales	6	17	
Utilisation de clés spécifiques	43	0	
Répartition complète (autobus, métro, transport adapté)	Oui	Non, seulement métro	
Évolution des coûts métro (selon les deux modèles)	258 722 000 \$	198 782 000 \$	30,10 %
Évolution des coûts STM (selon les deux modèles)	722 686 000 \$	575 336 000 \$	26,60 %

4.1.8 Constat

En fonction des validations du modèle de la STM et de la comparaison que nous avons effectuée avec le modèle de l'étude KPMG de l'établissement des coûts d'exploitation et d'immobilisations de la ligne 4 du métro, nous considérons que nous pouvons utiliser les résultats fournis par le modèle de répartition des dépenses de la STM. Bien entendu, il s'agit d'une validation d'un modèle de répartition estimative du budget par mode de transport qui ne peut être considérée comme une vérification comptable. Nous pouvons raisonnablement croire que le modèle comporte une marge d'erreur relativement faible qui pourrait affecter les résultats globaux et qui se répartirait entre les modes, mais cette marge d'erreur ne pourra jamais être précisée. Cela s'explique par le fait que, outre les coûts qui peuvent être répartis directement sur la base du plan comptable, 24 % des coûts sont répartis selon des clés et que, bien que les clés utilisées visent à refléter le plus fidèlement possible la réalité, elles demeurent un exercice de jugement des gestionnaires basé sur leur expérience.

Pour consulter le détail du sommaire de la répartition des dépenses du modèle de la STM, veuillez vous référer à l'annexe F.

4.2 Modèle d'allocation des revenus

Pour la partie revenus, un comité de travail a été créé afin de s'assurer que les données produites par des clés de répartition soient validées et approuvées par des experts représentant les différentes AOT. Cette validation a permis d'éliminer tout débat sur le traitement des données et la méthodologie utilisée pour arriver au résultat de chacune des clés présentées au comité technique. Principalement, le comité de travail a statué que :

- les recettes tarifaires métropolitaines et locales devraient être traitées de façon distincte :
 - ◆ Les enquêtes sur l'usage des titres métropolitains représentent la source de données la plus fiable pour mesurer l'usage des titres métropolitains;
 - ◆ Les enquêtes O-D régionales, notamment l'enquête O-D 2003, version 03.b échantillon d'automne, représentent la source de données la plus fiable pour mesurer l'usage des titres STM;
- les données de l'enquête O-D 2003 devraient être complétées par les variables construites suivantes :
 - ◆ Titre mensuel ou autre, dérivé de la variable mode de paiement;

- ◆ Catégorie tarifaire, dérivée des variables âge, statut, lieu de domicile et titre mensuel;
 - ◆ Titre métropolitain ou local, dérivé des variables sur l'itinéraire déclaré et titre mensuel;
 - ◆ Usager exclusif, dérivé des variables sur l'itinéraire déclaré et titre mensuel;
- ➡ la compilation des données d'utilisation des réseaux devrait :
- ◆ distinguer la catégorie tarifaire des titres utilisés;
 - ◆ distinguer les déplacements effectués à l'aide de titres locaux et métropolitains.

Pour de plus amples informations concernant les travaux du comité de travail, les notes techniques sont présentées à l'annexe B.

En fonction des conclusions des travaux du comité de travail, les revenus se divisaient en trois grandes catégories, c'est-à-dire les revenus métropolitains, les autres revenus et les revenus locaux.

4.2.1 Revenus métropolitains

Les revenus métropolitains représentent la part des recettes tarifaires perçue par l'AMT pour la vente des titres métropolitains (TRAM) et attribuée à la STM. Cette part des recettes tarifaires métropolitaines est attribuée à la STM pour l'utilisation de ses réseaux d'autobus et de métro.

Le comité de travail a effectué le partage des recettes tarifaires métropolitaines de 2005 entre le réseau d'autobus et le réseau du métro. Ce partage entre les réseaux s'appuie sur les données suivantes :

- ➡ Les données de vente de titres métropolitains 2005;
- ➡ L'application des règles de partage du système tarifaire métropolitain;
- ➡ Les données d'utilisation des réseaux obtenues de l'enquête 2002 sur l'usage des titres.

Le tableau ci-dessous présente le résultat obtenu et utilisé pour partager les recettes métropolitaines pour les années 2006 à 2015.

Zone tarifaire	1	2	3	4	5	6	7	8	Total
STM – autobus	498,5 k\$ 52,4 %	886K\$ 49,0 %	2,86 M\$ 15,5 %	92,4 k\$ 20,9 %	460,4 k\$ 12,3 %	121,2 k\$ 15,8 %	8,8 k\$ 16,3 %	16 k\$ 7,2 %	4,94 M\$ 18,7 %
STM – métro	453,5 k\$ 47,6 %	921 k\$ 51,0 %	15,6 M\$ 84,5 %	349,6 k\$ 79,1 %	3,28 M\$ 87,7 %	647,7k\$ 85,2 %	45,2 k\$ 83,7 %	205,7 k\$ 92,8 %	21,51 M\$ 81,3 %

Donc, la clé utilisée pour le partage des recettes métropolitaines dans l'estimation du déficit du métro pour les années 2006 à 2015 est la suivante :

Clé de partage des revenus métropolitains	
Métro	Autobus
81,3 %	18,7 %

4.2.2 Revenus autonomes

Les revenus autonomes sont composés des revenus suivants : revenus de publicité dans le métro, dans les abribus et dans le journal *Métro*, revenus de loyers des kiosques du métro, revenus de l'AMT pour le train-bus, revenus de location d'autobus, d'amendes, de ventes de rebus et autres revenus. La clé utilisée pour effectuer la répartition entre le réseau d'autobus et le réseau du métro a été établie à partir des données et hypothèses suivantes :

- ➡ Répartition basée selon le budget 2005
- ➡ Répartition directe selon le lieu des revenus publicitaires (représente 89,5 % du montant)
- ➡ Répartition des escomptes sur achat en fonction des achats 2004 (représente 1,8 % du montant)
- ➡ Répartition du solde en fonction des dépenses par mode de transport (représente 8,7 % du montant)

En utilisant ces hypothèses, la clé établie pour le partage des revenus autonomes dans l'estimation du déficit du métro pour les années 2006 à 2015 pour l'étude est la suivante :

Clé de partage des revenus autonomes	
Métro	Autobus
49,43%	50,57%

4.2.3 Revenus locaux

Les revenus locaux représentent les recettes tarifaires perçues par la STM pour la vente des titres locaux STM. Ces titres de transport locaux permettent aux usagers d'utiliser les réseaux d'autobus, de métro et de transport adapté de la STM.

Pour estimer la répartition des revenus locaux, trois clés principales ont été déterminées et permettent de calculer l'ensemble des différents scénarios proposés par le comité technique. Les clés sont les suivantes :

Clé de partage	Métro	Autobus
Achalandage	48,46 %	51,54 %
Passagers km	58,71 %	41,29 %
Dépenses	37,86 %	62,14 %

Le comité technique a proposé sept scénarios qui utilisent une ou plusieurs de ces clés. Chaque scénario a été calculé selon deux méthodes différentes, c'est-à-dire selon un partage des recettes avec ou sans segmentation préalable suivant les modes exclusifs. Principalement, cette segmentation préalable consiste à :

- ➡ attribuer directement aux réseaux d'autobus et du métro la portion des recettes qui correspond à la portion des acheteurs de titres STM qui n'utilisent qu'un seul réseau (autobus ou métro);
- ➡ partager les recettes résiduelles entre les réseaux d'autobus et du métro selon les modalités prévues par chacun des scénarios qui précèdent pour les déplacements qui utilisent les deux modes.

Les scénarios analysés pour le partage des recettes locales entre le réseau d'autobus et le réseau du métro afin d'estimer le déficit du métro sont les suivants :

Segmentation		Description du scénario	Clé de partage et poids relatif		
Sans	Avec		Achalandage	Passagers km	Dépenses
1	8	TRAM en valeur fixe	30 %	70 %	0 %
2	9	TRAM pondéré	19 %	81 %	0 %
3	10	TRAM 20/80 fixe	20 %	80 %	0 %
4	11	Dépenses	0 %	0 %	100 %
5	12	Dépenses et passagers km	0 %	50 %	50 %
6	13	Passagers km	0 %	100 %	0 %
7	14	Achalandage	100 %	0 %	0 %

Le pourcentage des revenus locaux attribué au réseau du métro selon chacun de ces scénarios est le suivant, sur la base du budget 2005 :

Description du scénario	N°	Sans segmentation	N°	Avec segmentation
TRAM en valeur fixe	1	55,64 %	8	51,37 %
TRAM pondéré	2	56,76 %	9	51,86 %
TRAM 20/80 fixe	3	56,66 %	10	51,82 %
Dépenses	4	37,84 %	11	43,53 %
Dépenses et passagers km	5	48,28 %	12	48,13 %
Passagers km	6	58,71 %	13	52,72 %
Achalandage	7	48,46 %	14	48,20 %

À la suite des différentes propositions des représentants du comité technique, le scénario 8 a fait l'objet d'un consensus.

Le scénario 8 représente la méthode de partage des recettes avec segmentation préalable selon les modes exclusifs. Ce choix repose sur les principes suivants :

- ➡ Partage des recettes tarifaires intégrées en fonction de l'utilisation des réseaux (principe retenu par le gouvernement du Québec pour le partage des recettes tarifaires métropolitaines, Loi sur l'Agence métropolitaine de transport, article 42);

- ➡ L'utilisation de la méthode métropolitaine en place et l'utilisation de cette méthode par l'AMT et l'ensemble des AOT.

De plus, cette méthode :

- ➡ distingue les recettes tarifaires intégrées associées à l'usage exclusif d'un mode de transport;
- ➡ réduit la partie bimodale et par le fait même diminue la variabilité entre les scénarios;
- ➡ s'adapte à long terme à une variation de la structure tarifaire, car elle distingue les recettes perçues directement selon chacun des modes.

La clé utilisée pour le partage des revenus locaux dans l'estimation du déficit du métro pour les années 2006 à 2015 est présentée dans le tableau suivant :

Clé de partage des revenus locaux	
Métro	Autobus
51,37 %	48,63 %

4.3 Hypothèses de travail

Dans la section suivante, les hypothèses de travail générales utilisées dans l'estimation du déficit du métro sont présentées afin de faciliter la compréhension des résultats.

4.3.1 Métro de Longueuil

En ce qui concerne la ligne 4 du métro, nous avons retenu l'hypothèse selon laquelle le décret 227-2005, qui prévoit une subvention de 1,3 million de dollars provenant du MTQ au RTL afin d'atténuer les coûts de 1,8 million de dollars facturés par la STM pour l'utilisation de la ligne 4 du métro, était reconduit pour 2006 seulement.

4.3.2 Métro de Laval

Dans le cas de la mise en service du métro de Laval, nous avons utilisé les données prévisionnelles provenant de la STM et de la STL pour les années 2007 à 2009, et, par la suite, les données ont été indexées selon les taux présentés à la section 3.2.1. Les tableaux sommaires suivants résument les hypothèses d'impacts de la mise en service du métro de Laval sur les revenus, les dépenses et les aides métropolitaines. Au moment de la rédaction du rapport d'audit, des discussions étaient toujours en cours entre la STM, la

STL et l'AMT afin de produire des estimations plus précises des données prévisionnelles de l'impact de l'ouverture du métro de Laval.

STM – impact de la mise en service du métro de Laval² (en millions de dollars)				
	2007	2008	2009	...
Revenus	1,000	2,000	2,020	...
Coûts	6,786	13,572	13,952	...
Aides métropolitaines	–	–	–	...
Impact net	(5,786)	(11,572)	(11,932)	...

STL – impact de la mise en service du métro de Laval³ (en millions de dollars)				
	2007	2008	2009	...
Revenus	(1,170)	(1,620)	(0,842)	...
Coûts	(1,482)	(3,080)	(3,200)	...
Aides métropolitaines	(0,300)	(0,600)	(0,600)	...
Impact net	0,012	0,860	1,758	...

Selon les informations fournies, la STM prévoit, en 2008 (première année complète d'exploitation), une augmentation d'environ 2 millions de dollars des revenus-voyageurs et une augmentation des coûts d'exploitation de 13,572 millions de dollars pour un impact net de (11,572) millions de dollars.

Quant à la STL, elle prévoit une diminution des revenus-voyageurs pour 2007, 2008 et 2009, et, à partir de 2010, l'impact du métro sur les revenus-voyageurs s'estompe. En ce qui concerne les dépenses d'exploitation, une diminution de l'ordre de 3,080 millions de dollars annuellement est prévue à partir de 2008. En ce qui a trait aux aides métropolitaines, la STL prévoit une diminution des aides actuelles à son réseau d'autobus de l'ordre de 0,3 million de dollars pour 2007 et 0,6 million de dollars pour les années 2008 à 2015.

De plus, pour le calcul du cadre actuel, nous avons utilisé un montant de 1,5 millions de dollars pour représenter les dépenses remboursées par la STL à la STM. À noter que le

² Les données prévisionnelles concernant les impacts de la mise en service du métro de Laval sur la STM nous ont été fournies par la STM.

³ Les données prévisionnelles concernant les impacts de la mise en service du métro de Laval sur la STL nous ont été fournies par la STL.

montant de 1,5 millions de dollars nous a été fourni par la STM, qu'il est utilisé aux fins de comparaison des scénarios seulement et qu'il est toujours en discussion entre les deux sociétés de transport.

4.3.3 Grille tarifaire de référence

Le modèle de calcul du déficit d'exploitation du métro prend en considération une grille tarifaire de référence de façon à isoler la portion du déficit qui pourrait être attribuable aux décisions prises unilatéralement par la STM quant au tarif exigé sur son réseau. La grille tarifaire de référence représente pour les titres mensuels la grille actuellement utilisée par l'AMT pour la répartition des aides à l'intégration tarifaire pour les déplacements métropolitains. La grille tarifaire mensuelle de référence pour 2006 est la suivante :

2006	Zone							
Tarif	1	2	3	4	5	6	7	8
Ordinaire	63,00 \$	67,00 \$	70,50 \$	80,50 \$	91,00 \$	116,00 \$	145,00 \$	174,00 \$
Intermédiaire	50,50 \$	53,50 \$	56,50 \$	64,50 \$	73,00 \$	93,00 \$	116,00 \$	139,00 \$
Réduit	38,00 \$	40,00 \$	42,50 \$	48,50 \$	54,50 \$	69,50 \$	87,00 \$	104,50 \$

Afin de déterminer une grille tarifaire de référence pour les tarifs unitaires locaux, les règles déjà en application sur le plan métropolitain, qui permettent de déterminer les tarifs de référence locaux en fonction des rabais à accorder pour les différentes clientèles, ont été appliquées en fonction des tarifs actuels. Les règles et la mise en place de cette grille tarifaire de référence pour les tarifs unitaires locaux pourront faire l'objet de discussions ultérieures lorsque la décision d'aller de l'avant avec la proposition de la CMM sera prise.

La base de calcul pour identifier les revenus additionnels a été l'année 2005, qui a été indexée par la suite. De plus, le tarif Privilège consenti par la STM aux étudiants de moins de 26 ans a été traité de la façon suivante, car aucun tarif équivalant n'est disponible au niveau métropolitain :

- ➡ Les étudiants de 18 à 21 ans possédant une carte Privilège ont été considérés au tarif intermédiaire;
- ➡ Les étudiants de 22 à 25 ans possédant une carte Privilège ont été considérés au tarif régulier.

La grille tarifaire de référence au niveau de la modélisation dans l'estimation du déficit métropolitain du métro a été appliquée de façon progressive sur trois ans et les montants ont été indexés selon les hypothèses d'indexation présentées à la section 3.2.1.

4.3.4 Traitement des dépenses reliées à la vente de titres de transport

À la suite des rencontres du comité technique, certaines divergences quant au traitement de l'activité de gestion des revenus voyageurs et de l'activité de vente de titres par les changeurs demeurent au sein du comité dans l'établissement des coûts d'exploitation du métro. Ces divergences de traitement peuvent amener un écart (en réduction) d'environ 5,4 millions de dollars dans le calcul de l'estimation du déficit du métro. À la conclusion de cette étude, ce point était toujours en discussion. Afin de déterminer le montant exact devant être utilisé, le comité technique recommandait une analyse plus approfondie du coût par activités. **Ce point pourra être réglé *a posteriori* advenant la mise en application du projet de la CMM.**

Pour les fins du calcul de l'estimation du déficit, nous avons utilisé les données ajustées fournies par la STM pour le traitement des revenus voyageurs (réduction de 0,311 million de dollars des dépenses corporatives imputées au métro) et pour l'activité de vente de titres par les changeurs (réduction de 0,811 million de dollars des dépenses imputées au métro). Au total, cet ajustement a réduit de 1,154 million de dollars les dépenses présentées dans le modèle de la STM et imputées au métro.

4.3.5 Dette du métro de la Communauté urbaine de Montréal

La dette du métro relative au règlement 55 qui est assumée présentement par la Ville de Montréal pour les prolongements a été prise en considération dans l'estimation du déficit du métro. La dette du réseau initial n'a toutefois pas été prise en considération dans l'estimation du déficit du métro (règlement 2683). Donc c'est un montant de 17,8 millions de dollars qui a été inscrit comme dépense du service de la dette du métro pour 2006. Un ajustement annuel de (0,250) million de dollars a été apporté à ce montant afin d'enlever le service de la dette relatif à l'achat de terrains pour les édicules du métro et qui ont pu ou pourraient faire l'objet de droits aériens. Pour les années 2007 à 2015, les données nous ont été fournies par la Ville de Montréal et ont été validées par le MTQ.

Au moment de la réalisation du rapport d'audit, il restait à valider avec les ressources du MTQ si certaines dépenses du règlement 55 étaient considérées comme non admissibles aux fins de subventions. Dans ce cas, ces dépenses devraient être retranchées du montant de 17,8 millions de dollars inscrit à titre de dépenses du service de la dette du métro pour 2006.

Relativement au traitement des dépenses en immobilisations admissibles métropolissables, les membres du comité technique ont établi les principes suivants aux fins de détermination du déficit du métro métropolissable :

- ➡ Dans le cadre des dépenses en immobilisations admissibles au programme d'aide du MTQ, seulement la partie non subventionnable des dépenses admissibles sera considérée à l'échelle métropolitaine;
- ➡ Dans le cadre des dépenses en immobilisations acquises afin de maintenir les opérations courantes sans programme d'aide du MTQ, le traitement de la dépense du service de la dette aux fins de détermination du déficit du métro métropolissable sera le même que le traitement des dépenses d'exploitation du métro.

4.4 Résultats concernant le déficit du métro

Afin de présenter les résultats de l'estimation du déficit d'exploitation du métro, nous avons utilisé le tableau ci-dessous qui indique le surplus (déficit) avant contribution avec lequel nous avons comparé les deux scénarios, c'est-à-dire le cadre actuel et la proposition de la CMM. Les contributions de chacun des scénarios ont ensuite été appliquées au déficit afin de présenter la contribution résiduelle de la Ville.

En millions de dollars	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	219,2	228,1	233,7	241,9	245,4	252,0	258,8	265,8	273,0	280,4
Dépenses	322,4	346,0	357,6	364,4	370,7	376,1	382,7	392,8	397,2	395,1
Contribution MTQ (service de la dette)	23,5	25,5	24,5	25,3	21,6	21,1	18,9	18,8	15,9	7,9
Surplus (déficit) avant contribution métropolitaine	(79,7)	(92,4)	(99,4)	(97,2)	(103,8)	(103,0)	(105,1)	(108,1)	(108,3)	(106,8)
Contribution cadre actuel	48,3	49,5	50,8	50,8	50,9	51,0	51,1	51,2	51,2	51,3
Surplus (déficit)	(31,4)	(42,9)	(48,7)	(46,3)	(52,9)	(52,0)	(54,0)	(57,0)	(57,0)	(55,5)
Contribution proposition	76,4	84,7	89,3	86,8	93,1	92,0	93,7	96,5	96,3	94,5
Surplus (déficit)	(3,3)	(7,6)	(10,1)	(10,4)	(10,7)	(11,0)	(11,3)	(11,6)	(12,0)	(12,3)
Écart	28,2	35,2	38,5	35,9	42,2	41,0	42,7	45,3	45,1	43,2

Pour consulter le détail du calcul du déficit du métro, veuillez vous référer à l'annexe G.

5. FONDS MÉTROPOLITAIN D'EXPLOITATION

La proposition de la CMM prévoit la création d'un fonds métropolitain d'exploitation du transport en commun afin de s'assurer que les sommes perçues (sources de financement actuelles et nouvelles sources de financement) servent uniquement au transport en commun. Cette section présente les hypothèses utilisées, les dépenses et les sources de financement du fonds de même que ses résultats pour la période projetée.

5.1 Hypothèses de travail

Les hypothèses de travail retenues pour simuler l'évolution du fonds sur la période de 2006 à 2015 sont les suivantes :

Richesse foncière uniformisée

- La richesse foncière uniformisée (RFU) 2006 a été utilisée pour l'ensemble des municipalités de la CMM ainsi que pour les villes situées à l'extérieur de la CMM et desservies par les trains de banlieue, c'est-à-dire les villes de Saint-Jérôme et de Rigaud.

Indexation

- La RFU a été gardée constante pour les 10 années de la simulation;
- Les droits sur les immatriculations : basée sur les projections de l'AMT, une indexation de 2,4 % a été utilisée pour les années 2006 à 2015;
- La taxe sur l'essence : basée sur les projections de l'AMT, une indexation de 1,8 % a été utilisée pour les années 2006 à 2015;
- Les dépenses ont été indexées en fonction des hypothèses présentées dans la section 3.2.1.

Revenus d'intérêt sur les surplus de l'année en cours et accumulé

- Un intérêt au taux annuel de 2 % a été calculé sur 50 % du solde du surplus de l'année en cours et sur 100 % du solde d'ouverture du surplus accumulé au début de chaque année. Les montants ainsi générés ont été versés dans le fonds métropolitain d'exploitation.

5.2 Dépenses métropolitaines

Les dépenses considérées dans le fonds métropolitain d'exploitation sont les suivantes :

- ➡ Déficit des trains de banlieue (incluant la ligne Terrebonne-Mascouche et les appropriations de surplus prévues dans le futur pour l'ensemble des lignes);
- ➡ Déficit des équipements métropolitains;
- ➡ Déficit des circuits Express métropolitains;
- ➡ Déficit du métro;
- ➡ Nouveau programme d'aide au CIT;
- ➡ Aide de base et au développement aux réseaux d'autobus;
- ➡ Nouvelle aide à l'intégration tarifaire;
- ➡ Maintien de l'aide métropolitaine, soutien au développement;
- ➡ Maintien de l'aide métropolitaine, au transport adapté;
- ➡ Dépenses de fonctionnement de l'AMT;
- ➡ Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et autres.

Les montants des dépenses du fonds proviennent des prévisions fournies par l'AMT pour les déficits des trains de banlieue, des circuits Express métropolitains et des équipements métropolitains, pour le maintien des aides métropolitaines, soutien au développement, et au transport adapté et pour les dépenses de fonctionnement et les frais de gestion de la SAAQ. L'estimation du déficit du métro résulte du calcul présenté à la section 4 et les nouvelles aides résultent de l'application des aides pour chacune des AOT pour chaque année de la simulation.

5.3 Sources de financement

Les sources de financement se divisent en deux grandes catégories :

- ➡ Les sources de financement actuelles, soit :
 - ◆ les droits sur les immatriculations de 30 \$;
 - ◆ la taxe sur l'essence de 1,5 ¢ le litre;

➡ Les nouvelles sources de financement, soit :

- ◆ Un nouvel espace fiscal représentant un montant de 58,6 millions de dollars par année;
- ◆ les montants du programme d'aide du MTQ qui seraient versés directement au fonds d'exploitation.

Afin d'équilibrer le fonds sur la période de l'audit, une contribution municipale annuelle est nécessaire. En fonction des hypothèses avancées précédemment, la contribution municipale par 100 \$ de RFU s'établirait à 2,02 ¢ par année. Ainsi, pour 2006, la contribution municipale pour les équipements métropolitains passerait de 33 millions actuellement pour le cadre actuel (trains de banlieue, express et équipements métropolitains) à 58,6 millions pour la proposition de la CMM, montant équivalant à l'espace fiscal demandé.

5.4 Résultats

Fonds métropolitain de transport en commun (Exploitation)

En milliers de dollars (000)

	Budget 2006	Prévision 2007	Prévision 2008	Prévision 2009	Prévision 2010	Prévision 2011	Prévision 2012	Prévision 2013	Prévision 2014	Prévision 2015
Dépenses métropolitaines										
Déficit des trains de banlieue	45 096	46 439	50 519	57 630	58 381	56 587	56 125	56 038	55 032	56 023
Déficit des équipements métropolitains	12 368	13 364	14 590	17 381	20 808	23 127	24 249	26 208	28 284	28 793
Déficit des express métropolitains	1 497	1 524	1 551	1 579	1 608	1 637	1 666	1 696	1 727	1 758
Déficit du métro	76 436	84 740	89 278	86 753	93 096	91 996	93 733	96 493	96 292	94 514
Nouveau programme d'aide au CIT	19 603	19 875	20 256	20 732	21 242	21 780	22 525	23 304	24 121	24 977
Aide de base aux réseaux d'autobus	23 379	24 173	24 808	25 467	26 246	27 084	28 118	29 127	30 054	31 065
Aide au développement des réseaux d'autobus	2 780	3 035	3 305	3 473	3 513	3 612	3 713	3 817	3 924	4 033
Nouvelles aides à l'intégration tarifaire	12 506	12 913	13 333	13 767	14 216	14 679	15 158	15 653	16 165	16 693
Aides métropolitaines soutien au développement	3 000	3 100	3 200	3 300	3 400	3 500	3 600	3 700	3 800	3 868
Aides métropolitaines transport adapté	1 300	1 323	1 347	1 371	1 396	1 421	1 447	1 473	1 499	1 526
Dépenses de fonctionnement AMT	6 000	6 108	6 218	6 330	6 444	6 560	6 678	6 798	6 920	7 045
Frais de gestion SAAQ et autres	1 627	1 656	1 686	1 716	1 747	1 779	1 811	1 843	1 877	1 910
Total des dépenses régionales	205 592	218 250	230 091	239 501	252 097	253 762	258 822	266 150	269 694	272 206
Sources de financement actuelles										
Droits d'immatriculation	50 180	51 384	52 618	53 880	55 173	56 498	57 854	59 242	60 664	62 120
Taxe sur l'essence	50 450	51 358	52 283	53 224	54 182	55 157	56 150	57 160	58 189	59 237
Nouvelles sources de financement										
Espace fiscal	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893
Quotes-parts municipales	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602
Total des sources de financement	235 728	237 841	239 998	242 202	244 453	246 753	249 101	251 501	253 951	256 455
Surplus (déficit)	30 136	19 590	9 907	2 701	(7 643)	(7 009)	(9 721)	(14 650)	(15 743)	(15 751)
Intérêt	301	805	1 116	1 264	1 240	1 118	973	749	460	154
Surplus (déficit) cumulé	30 438	50 833	61 856	65 821	59 418	53 527	44 780	30 879	15 597	0

6. VISION MÉTROPOLITAINE DU TRANSPORT EN COMMUN

Afin de présenter le portrait de l'ensemble du transport en commun métropolitain, une vision consolidée a été définie pour la période de la simulation. Cette présentation montre l'ensemble des revenus, des dépenses et des différentes contributions des AOT et de l'AMT pour le scénario du cadre actuel et pour celui de la proposition de la CMM. Dans le cas de la proposition de la CMM, l'acronyme AMT a été remplacé par AMT-CMM afin de différencier les aides des deux scénarios. Dans le but d'éviter tout dédoublement, des écritures d'élimination ont été effectuées dans chacun des scénarios afin de donner le portrait réel des revenus et des dépenses.

Ce portrait permet de voir l'ampleur des revenus et des dépenses du transport en commun métropolitain (dépenses métropolitaines et locales) pour la période de la simulation.

6.1 Écritures d'élimination

Comme il a été mentionné précédemment, nous avons effectué des écritures d'élimination pour chacun des scénarios afin d'éviter tout dédoublement. Pour le scénario du cadre actuel, les écritures d'élimination concernaient plus particulièrement les transactions entre l'AMT et les AOT pour les revenus TRAM et les aides métropolitaines.

En ce qui concerne le scénario de la proposition de la CMM, les écritures d'élimination concernaient les transactions entre l'AMT-CMM et les AOT pour les revenus TRAM, les nouvelles aides et le déficit du métro.

6.2 Résultats

Pour consulter les résultats détaillés de la vision consolidée du transport en commun et les écritures d'élimination pour chacun des scénarios, veuillez vous référer à l'annexe H.

Cadre actuel

Prévision cumul 10 ans cadre actuel En millions de dollars				
	AOT	AMT	Élimination	Vision consolidée
Revenus	5 890,8	1 303,6	(710,1)	6 484,4
Dépenses	12 040,5	2 885,2	(1 393,2)	13 532,5
Surplus (déficit) avant contributions	(6 149,6)	(1 581,5)	683,1	(7 048,1)
Contributions	1 313,8	1 580,3	(683,1)	2 211,0
Surplus (déficit)	(4 835,8)	(1,2)	-	(4 837,1)

Les contributions du scénario du cadre actuel incluent les contributions du MTQ pour le service de la dette, les contributions du MTQ pour l'aide aux dépenses d'exploitation des CIT, la contribution du MTQ concernant le décret 227-2005 pour 2006, les aides métropolitaines de l'AMT, la contribution municipale aux équipements métropolitains, aux trains de banlieue et aux Express métropolitains, et les contributions des automobilistes.

Cadre proposé

Prévision cumul 10 ans cadre proposé En millions de dollars				
	AOT	AMT-CMM	Élimination	Vision consolidée
Revenus	5 890,8	1 310,9	(710,1)	6 616,5
Dépenses	12 040,5	3 758,5	(2 281,6)	13 532,5
Surplus (déficit) avant contributions	(6 149,6)	(2 461,8)	1 571,6	(7 039,9)
Contributions	2 047,5	2 471,0	(1 571,6)	2 946,9
Surplus (déficit)	(4 102,1)	9,1	-	(4 093,0)

Les contributions du scénario du cadre proposé incluent les contributions du MTQ pour le service de la dette, les contributions du MTQ pour l'aide aux dépenses d'exploitation des CIT (bonifiée), les aides locales et métropolitaines, les contributions des automobilistes, la contribution pour un espace fiscal et la contribution municipale au fonds d'exploitation.

7. VALIDATION DU MODÈLE D'ANALYSE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS

Le second volet de notre mandat consistait à valider le modèle d'analyse développé par la CMM dans l'élaboration de simulations des besoins liés au financement des immobilisations. Cette démarche de validation s'est faite de façon itérative à partir du début du mandat, c'est-à-dire à partir du moment de la création du modèle d'analyse à la présentation des résultats. De cette façon, nous avons été en mesure de questionner la démarche de modélisation et de demander des ajustements, si nécessaire, au fur et à mesure du déroulement du mandat.

Il est à noter que notre mandat excluait la validation des montants et de la séquence présentée, qui ont été validés par chaque AOT et par le comité technique. Notre validation se limitait au modèle de simulation et aux analyses présentées.

7.1 Tests effectués

Voici, de façon sommaire, les tests que nous avons effectués afin de nous assurer de l'intégralité des données et du fait que les formules utilisées ne comportaient pas d'erreur importante :

- ➡ Validation des formules et des liens utilisés dans le modèle;
- ➡ Validation des hypothèses utilisées pour l'échéance et les taux de subvention pour chaque AOT;
- ➡ Validation des résultats consolidés afin de nous assurer qu'il n'y avait pas de dédoublement entre les partenaires (SOFIL, MTQ, AMT et AOT) pour ce qui est de la dette et du service de la dette;
- ➡ Création d'une matrice d'annuités afin de nous assurer du fait que les montants du service de la dette, capital et intérêts, pour les échéances de cinq ans, dix ans, quinze ans et vingt ans étaient adéquats, et que les taux d'intérêt, les périodes et la logique d'investissement étaient tels que présentés dans les hypothèses;
- ➡ Validation des données présentées dans le fonds d'immobilisations;
- ➡ Validation des données concernant les richesses foncières uniformisée utilisées.

7.2 Validations

À la suite de nos validations, aucune erreur importante n'a été détectée. Lorsque nécessaire, les ajustements ont été apportés par l'équipe de la CMM au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Pour consulter l'analyse détaillée et la présentation des résultats du fonds d'immobilisations préparés par la CMM, veuillez vous référer à l'annexe I.

8. VALIDATION DES FICHES PERSONNALISÉES

Le troisième volet de notre mandat consistait à valider l'outil de présentation des fiches personnalisées devant être présenté aux municipalités. Ces fiches favorisent une compréhension uniforme de la proposition municipale et des impacts pour chaque municipalité en présentant les écarts entre la proposition de la CMM et le cadre actuel.

8.1 Tests effectués

Voici les tests que nous avons effectués :

- ➡ Validation du format de présentation;
- ➡ Validation de la source des données d'exploitation, d'immobilisations et de RFU afin de nous assurer que les données utilisées correspondaient aux dernières versions validées;
- ➡ Validation des données par AOT et par ville afin de nous assurer que les données présentées pour une municipalité étaient bien celles de l'AOT sur son territoire;
- ➡ Validation des liens et des formules utilisées dans l'outil de présentation;
- ➡ Validation des écarts entre les deux scénarios, c'est-à-dire entre le cadre actuel et la proposition de la CMM;
- ➡ Validation des données présentées concernant les équipements métropolitains et les trains de banlieue avec les informations fournies par l'AMT.

8.2 Validations

À la suite de nos validations, aucune erreur importante n'a été détectée. Lorsque nécessaire, les ajustements ont été apportés par l'équipe de la CMM au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Pour consulter chacune des fiches personnalisées préparées par la CMM, veuillez vous référer à l'annexe J.

Annexe A

Liste des membres du comité technique

MEMBRES DU COMITÉ TECHNIQUE

- ➡ M. Yves Devin, Directeur général - Société de transport de Montréal
- ➡ M. Sylvain Gonthier, Directeur exécutif - Société de transport de Montréal
- ➡ Mme Gilline Pageau - Société de transport de Montréal
- ➡ M. Pierre Del Fante, Directeur général - Réseau de transport de Longueuil
- ➡ Mme Linda Lebrun - Réseau de transport de Longueuil
- ➡ M. Pierre Giard, Directeur général - Société de transport de Laval
- ➡ M. Mathieu Sicard - Société de transport de Laval
- ➡ M. René Barrette, Directeur général - Association des conseils intermunicipaux de transport
- ➡ Mme Chantale Lecompte - Conseil intermunicipal de transport des Laurentides
- ➡ Mme Louise Boucher - Transidev, (Association des conseils intermunicipaux de transport)
- ➡ M. Joël Gauthier, Président-directeur général - Agence métropolitaine de transport
- ➡ Mme Céline Desmarteau - Agence métropolitaine de transport
- ➡ M. Daniel Bergeron - Agence métropolitaine de transport
- ➡ M. Yvon Saint-Amour - Ministère des Affaires municipales et des Régions
- ➡ M. Pierre Lambert - Ministère des Affaires municipales et des Régions
- ➡ M. Luc Brunelle - Ministère des Affaires municipales et des Régions
- ➡ Mme Ramata Sanogo - Ministère des Affaires municipales et des Régions
- ➡ Mme Béatrice Morf - Ministère des transports du Québec
- ➡ Mme Sylvie Gravel - Ministère des transports du Québec

Annexe B

Notes techniques

NOTE DE TRAVAIL

Auteur (s) : Daniel Bergeron

Date : 9 mars 2006

Objet : Caractérisation des déplacements de l'Enquête O-D 2003
Partage des recettes tarifaires STM entre réseaux d'autobus et métro
Système tarifaire métropolitain

Référence : 2.10.01 - 09

1 Objet

L'objet de cette note est de décrire les modalités de traitements qui permettent de construire les variables de caractérisation des déplacements utilisés dans le cadre des travaux de partage des recettes tarifaires STM entre les réseaux d'autobus et de métro. Les données de référence utilisées à cette fin sont les suivantes :

- Enquête O-D 2003
- Version 03.b, échantillon réduit
- Période 24 heures

Les variables de caractérisation des déplacements sont les suivantes :

- Catégorie tarifaire
- Titre mensuel ou autre
- Titre métropolitain ou local
- Usager exclusif (métro, autobus, bi-mode)

NOTE DE TRAVAIL

2 Titre mensuel ou autre

Cette segmentation s'appuie sur les données de « mode de paiement déclaré ».

Une seule approche est utilisée. Le mode de paiement du premier déplacement est transposé à tous les déplacements d'une personne.

Cette approche suppose qu'une personne a le même comportement tarifaire pour tous ses déplacements TC, ce qui n'est pas nécessairement le cas.

Mensuel	Autre
• Carte locale (STM, RTL, STL) • TRAM (carte intégrée AMT)	• Billet • Monnaie • Carte hebdomadaire STM • Carte locale et billet • Carte locale et comptant • Billet et comptant • Autre

Raffinement possible :

1. traitement adaptés des réponses « Carte locale et billet » et « Carte locale et comptant »
2. analyser possible développement d'une méthode alternative de transposition du titre du premier déplacement aux autres déplacements.

NOTE DE TRAVAIL

3 Catégorie tarifaire (ordinaire, réduit)

Cette segmentation s'appuie sur les données d'« âge » et de « statut déclaré » des personnes.

Une seule approche est utilisée pour construire cette variable.

Cette approche permet de répondre aux conditions d'accès aux tarifs réduits à l'exception du groupe d'âge des 18-25 ans, étudiants qui sont tous associés aux tarifs réduits alors que seuls les porteurs de titres mensuels ont accès à ce privilège.

Réduit	Ordinaire
• age = 5 – 17 ans • age = 65 ans et plus • age = 18 – 25 ans et statut = étudiant et domicile = ile de Montréal	• autrement

Raffinement possible :

1. prise en compte de la nature « mensuelle » ou « autre » pour les 18-25 ans

NOTE DE TRAVAIL

4 Titre métropolitain ou local

La distinction entre les titres locaux et métropolitains s'appuie sur l'« itinéraire déclaré » afin de qualifier chaque déplacement d'inter-réseau (usage de plus d'un organisme de transport) ou non.

Trois approches sont alors possibles pour associer un titre local ou métropolitain à un déplacement :

1. approche par déplacement

Métropolitain	Local
déplacement inter-réseau	déplacement non inter-réseau.

2. approche par personne

Métropolitain	Local
déplacement d'un répondant dont au moins un des déplacements est inter-réseau	déplacement d'un répondant dont aucun des déplacements est inter-réseau.

3. approche combinée

Métropolitain	Local
- répondant porteur d'un titre mensuel - déplacement d'un répondant dont au moins un des déplacements est inter-réseau	autrement

Raffinement possible :

1. raffinement lié au raffinement de la variable « Titre mensuel ou autre »

5 Usager exclusif (métro, autobus, bi-mode)

La catégorisation des déplacements selon l'usage exclusif ou non des modes STM-bus et STM-Métro s'appuie sur les variables d'itinéraire déclarés et de titre utilisé.

Trois approches sont alors possibles pour associer un déplacement aux modes exclusif métro, autobus ou bi-mode :

1. approche par déplacement

Métro seulement
• déplacement d'un répondant qui n'implique que le métro
Autobus seulement
• déplacement d'un répondant qui n'implique que l'autobus
Bi-mode
• autrement

2. approche par personne

Métro seulement
• déplacement d'un répondant dont tous les déplacements n'impliquent que le métro
Autobus seulement
• déplacement d'un répondant dont tous les déplacements n'impliquent que l'autobus
Bi-mode
• autrement

3. approche combinée

Métro seulement
• déplacement d'un répondant porteur d'une titre mensuel dont tous les déplacements n'impliquent que le métro
• OU déplacement d'un répondant porteur d'un titre autre qui n'implique que le métro
Autobus seulement
• déplacement d'un répondant porteur d'une titre mensuel dont tous les déplacements n'impliquent que l'autobus
• OU déplacement d'un répondant porteur d'un titre autre qui n'implique que l'autobus

NOTE DE TRAVAIL

Bi-mode
• autrement

NOTE DE TRAVAIL

Auteur (s) : Daniel Bergeron

Date : 7 mars 2006

Objet : Analyse de la répartition des recettes STM entre les réseaux
d'autobus et métro
Système tarifaire métropolitain

Référence : 2.10.01 - 09

1 Objet

L'objet de cette note est de clarifier les modalités de partage des recettes tarifaires des titres STM entre les réseaux d'autobus et de métro. Ces modalités concernent notamment:

- les recettes tarifaires perçues de la vente des titres STM en 2004 et la portion de celles-ci associée au réseau de transport adapté ;
- la description des 14 scénarios de partage élaborés pour le partage des recettes tarifaires STM ;
- la prise en compte des seuls porteurs de titres locaux pour l'estimation des indicateurs d'utilisation des réseaux (pass et pass-km) ;
- la prise en compte distincte des porteurs de titres mensuels et autres pour la mesure de l'usage exclusif des modes autobus et métro.

NOTE DE TRAVAIL

2 Recettes tarifaires des titres STM 2004

Pour les fins de cet exercice, les recettes tarifaires STM 2004 sont utilisées. Ces recettes sont de 342 076 652 \$.

Recettes tarifaires STM				2004
Titres STM		Ventes	Tarifs	Recettes
CARTE LOCALE	O	2 110 971	59,00 \$	124 547 289 \$
	R	1 652 971	31,00 \$	51 242 101 \$
BILLET	O	38 069 176	1,83 \$	69 793 489 \$
	R	12 776 235	0,92 \$	11 754 136 \$
COMPTANT	O	19 289 017	2,50 \$	48 222 543 \$
	R	2 450 065	1,25 \$	3 062 581 \$
CARTE HEBDOMADAIRE	O	1 645 572	18,00 \$	29 620 296 \$
	R	267 318	9,50 \$	2 539 521 \$
CARTE 1 JOUR	O	59 087	8,00 \$	472 696 \$
CARTE 3 JOURS	O	51 375	16,00 \$	822 000 \$
				342 076 652 \$
Recettes ord				273 478 313 \$
Recettes réd				68 598 339 \$

Des ces recettes, 1 380 000 \$ sont attribuées au réseau de transport adapté. Le solde, 340 696 652 \$ est à répartir entre les réseaux d'autobus et de métro.

Transport adapté				1 380 000 \$
	ord			1 103 262 \$
	réd			276 738 \$
Solde à répartir entre Métro et Bus				
Recettes ordinaires				272 375 051 \$
Recettes réduites				68 321 601 \$
Recettes totales				340 696 652 \$

3 Scénarios de partage des recettes tarifaires des titres STM

Principes

La définition des scénarios de partage des recettes tarifaires des titres STM fait intervenir deux principes de partage, soit :

- selon l'utilisation des réseaux
- selon les dépenses d'exploitation.

Pour l'utilisation des réseaux, les indicateurs à mesurer (clés de partage) correspondent aux passagers (pass) et passagers-kilomètres (pass-km).

Segmentation des recettes

La définition des scénarios de partage des recettes tarifaires STM met en cause deux ensembles de scénarios, soit avec et sans segmentation préalable des recettes tarifaires.

Cette segmentation préalable consiste à :

1. attribuer directement aux réseaux d'autobus et de métro la portion de recettes qui correspond à la portion des déplacements qui n'utilisent qu'un seul réseau (autobus ou métro)
2. partager les recettes résiduelles entre les réseaux d'autobus et de métro selon les modalités prévues par chacun des scénarios qui précèdent pour les déplacements qui utilisent les deux modes

Scénarios

Deux ensembles de sept scénarios sont analysés pour le partage des recettes tarifaires des titres STM. Ces scénarios sont appliqués aux recettes tarifaires STM ayant fait l'objet ou non de segmentation préalable des modes exclusifs :

NOTE DE TRAVAIL

- scénarios 1 à 7 : partage des recettes sans segmentation préalable selon les modes exclusifs et partagés
- scénarios 8 à 14 : partage des recettes avec segmentation préalable selon les modes exclusifs et partagés

Scénarios		Clé de partage et poids relatif		
		Pass	Pass-km	Dépenses
1 et 8	TRAM en valeur fixe	30 %	70 %	0 %
2 et 9	TRAM pondéré	19 %	81 %	0 %
3 et 10	TRAM 20/80 fixe	20 %	80 %	0 %
4 et 11	Dépenses	0 %	0 %	100 %
5 et 12	Dépenses et pass-km		50 %	50 %
6 et 13	Pass-km	0 %	100 %	0 %
7 et 14	Pass	100 %	0 %	0 %

Évaluation des indicateurs

Données d'utilisation des réseaux

- enquête O-D 2003, version 03.b, échantillon réduit
 - données 24 heures ;
 - différenciation des catégories tarifaires ordinaire et réduite ;
 - différenciation des usagers porteurs de titres locaux et des usagers porteurs de titres métropolitains

Données sur les dépenses, sans service de dette

- hypothèse de dépenses annuelles de 722 686 000 \$;
 - 35,8 % pour le réseau de métro, soit 258 721 588 \$;
 - 55,8 % pour le réseau d'autobus, soit 424 939 368 \$;
 - 8,4 % pour le réseau de transport adapté, soit 39 025 044 \$.

4 Données de l'enquête O-D 2003

Les données de l'enquête O-D 2003 sont utilisées pour estimer :

- le nombre de pass et de pass-km sur les réseaux STM-Bus et STM-Métro
- pour un jour moyen de semaine de l'automne 2003
- en distinguant les catégories tarifaires ordinaires et réduites
- en excluant les porteurs de titres métropolitains.

Ces données sont aussi utilisées pour estimer

- le nombre de déplacements faits à l'usage exclusif des modes « métro », « autobus » et « autobus-métro »
- en distinguant les porteurs de titres mensuels et autres (unitaires, quotidiens, hebdomadaires)

Catégorie tarifaire

Cette segmentation s'appuie sur les données d'âge et de statut des personnes. Ces variables permettent de répondre aux conditions d'accès aux tarifs réduits à l'exception du groupe d'âge des 18-25 ans, étudiants qui sont tous associés aux tarifs réduits alors que seuls les porteurs de titres mensuels ont accès à ce privilège.

Réduit

- age = 5 – 17 ans
- age = 65 ans et plus
- age = 18 – 25 ans et statut = étudiant et domicile = ile de Montréal

Ordinaire

- autrement

NOTE DE TRAVAIL

Titres métropolitains et locaux

La distinction entre les titres locaux et métropolitains s'appuie sur l'itinéraire déclaré :

- déplacement avec titre métropolitain
déplacement d'un répondant dont au moins un des déplacements est inter-réseau (utilisation de plus d'un réseau de transport en commun)
- déplacement avec titre local
déplacement d'un répondant dont aucun des déplacements est inter-réseau.

Pour les fins de cet exercice, les déplacements avec titre métropolitain sont exclus des compilations de pass et pass-km STM-Bus et STM-métro.

Les données sur le « mode de paiement déclaré » de l'enquête O-D 2003 surestiment grandement le nombre de titres locaux par rapport au nombre de titres métropolitains. L'information sur l'itinéraire déclaré » est donc utilisée pour caractériser les répondants et leurs déplacements. Un scénario sans distinction du titre utilisé par le répondant est aussi évalué pour fins de validation et d'étude de la sensibilité de cette mesure.

Titres mensuels et unitaires

La distinction entre les titres mensuels et autres titres s'appuie sur le « mode de paiement déclaré ».

Cette distinction doit permettre de distinguer les déplacements faits avec des titres mensuels des autres déplacements pour la compilation des données sur les modes exclusifs.

Les données sur le « mode de paiement déclaré » de l'enquête O-D 2003 surestiment légèrement le nombre de titres mensuels par rapport aux autres titres. Cette variable est néanmoins utilisée pour caractériser les répondants et leurs déplacements.

NOTE DE TRAVAIL

Modes exclusifs

La catégorisation des déplacements selon l'usage exclusif ou non des modes STM-bus et STM-Métro s'appuie sur les variables d'itinéraire déclarés et de titre utilisé :

- métro seulement
ensemble des déplacements d'un répondant porteur d'un titre mensuel dont tous les déplacements n'impliquent que le métro
ET déplacements des autres répondants qui n'impliquent que le métro.
- autobus seulement
ensemble des déplacements d'un répondant porteur d'un titre mensuel dont tous les déplacements n'impliquent que l'autobus
ET déplacements des autres répondants qui n'impliquent que l'autobus (STM).
- autobus et métro
tous les autres déplacements

Proportion des déplacements à mode exclusifs et partagés pour les titres locaux
(avec distinction des titres mensuels/autres)

Modes de déplacement	Nombre de déplacements	
	tarifs ordinaires	tarifs réduits
Métro seulement	30 %	19 %
Autobus seulement	28 %	47 %
Métro et Autobus	42 %	34 %

Proportion des déplacements à mode exclusifs et partagés
(sans distinction du titre utilisé)

Modes de déplacement	Nombre de déplacements	
	tarifs ordinaires	tarifs réduits
Métro seulement	38%	28 %
Autobus seulement	29%	46 %
Métro et Autobus	33%	26 %

5 Résultats

Les chiffriers qui accompagnent cette note témoignent des résultats obtenus.

Scénarios.xls

- Sommaire
Sommaire des résultats de partage des recettes STM 2004 pour les 14 scénarios
- Sommaire historique
Sommaire des résultats de partage des recettes STM 2003 à 2006 pour les 14 scénarios
- Scn 1-7 et Scn 8-14
Feuilles de calculs des scénarios
- Recettes STM
Données détaillées des recettes STM de 2003 à 2006 (estimation à ventes 2005 et tarifs 2006) avec correction aux ventes de titres 2004
- Compil p pk (et feuilles p et pk)
Compilation des pass et pass-km en excluant les titres métropolitains
- Compil mode (et feuilles p (p mode) et p (d mode))
Compilation des pass par usagers exclusifs en distinguant les titres mensuels des autres titres

6 Annexe

Titres de transport utilisés

L'étude de la variable « mode de paiement » de l'enquête O-D 2003 est abordée pour la distinction des titres métropolitains et locaux ainsi que pour la distinction des titres mensuels et autres (unitaires, quotidiens, hebdomadaires).

On y observe les éléments suivants :

1. le nombre de titres mensuels métropolitains est sous-estimés par rapport au nombre de titres locaux (ordre de grandeur pour STL et RTL d'environ 40 % de titres locaux)

	Titres locaux (ord)	Titres métropolitains (ord)
Réseau STM (OD 2003)	92 %	8 %
Réseau RTL (OD 2003)	77 %	23 %
Réseau STL (OD 2003)	78 %	22 %

2. le nombre de titres autres (unitaires, quotidiens, hebdomadaires) est légèrement sous-estimé par rapport au nombre de titres mensuels

	Titres mensuels STM	Autres titres STM
Enquête O-D 2003	78 %	22 %
Ventes de titres (oct-03)	71 %	29 %

Ces deux constats s'expliquent probablement par l'utilisation « abusive » du premier choix de réponse proposé par le logiciel de saisie de l'information lors de l'enquête O-D. Ces choix de réponses étaient, dans l'ordre :

1 - Carte locale (STM, RTL, STL)	4 - Monnaie	7 - Carte locale et comptant
2 - TRAM (carte intégrée AMT)	5 - Carte hebdomadaire STM	8 - Billet et comptant
3 - Billet	6 - Carte locale et billet	9 - Autre

Procédure de validation et redressement

(à élaborer)

NOTE DE TRAVAIL

Auteur (s) : Daniel Bergeron

Date : 27 février 2006

Objet : Analyse de la répartition des recettes STM entre les réseaux
d'autobus et métro
Système tarifaire métropolitain

Référence : 2.10.01 - 09

1 Objet

L'objet de cette note est de décrire :

- les résultats d'évaluation de 6 scénarios de partage des recettes tarifaires STM entre les réseaux d'autobus et de métro avec et sans distinction des titres attribués aux déplacements exclusifs des modes autobus ou métro ;
- les modalités d'estimation des indicateurs d'utilisation des réseaux à partir de l'enquête O-D 2003 version b avec échantillon réduit (automne 2003).

NOTE DE TRAVAIL

2 Recettes tarifaires des titres STM 2004

Pour les fins de cet exercice, les recettes tarifaires STM 2004 sont utilisées. Ces recettes sont de 342 076 652 \$.

Recettes tarifaires STM				2004
Titres STM		Ventes	Tarifs	Recettes
CARTE LOCALE	O	2 110 971	59,00 \$	124 547 289 \$
	R	1 652 971	31,00 \$	51 242 101 \$
BILLET	O	38 069 176	1,83 \$	69 793 489 \$
	R	12 776 235	0,92 \$	11 754 136 \$
COMPTANT	O	19 289 017	2,50 \$	48 222 543 \$
	R	2 450 065	1,25 \$	3 062 581 \$
CARTE HEBDOMADAIRE	O	1 645 572	18,00 \$	29 620 296 \$
	R	267 318	9,50 \$	2 539 521 \$
CARTE 1 JOUR	O	59 087	8,00 \$	472 696 \$
CARTE 3 JOURS	O	51 375	16,00 \$	822 000 \$
				342 076 652 \$
Recettes ord				273 478 313 \$
Recettes réd				68 598 339 \$

Des ces recettes, 1 380 000 \$ sont attribuées au réseau de transport adapté. Le solde, 340 696 652 \$ est à répartir entre les réseaux d'autobus et de métro.

Transport adapté				1 380 000 \$
	ord			1 103 262 \$
	réd			276 738 \$
Solde à répartir entre Métro et Bus				
Recettes ordinaires				272 375 051 \$
Recettes réduites				68 321 601 \$
Recettes totales				340 696 652 \$

NOTE DE TRAVAIL

3 Scénarios de partage des recettes tarifaires des titres STM

Six scénarios suivants sont étudiés pour le partage des recettes tarifaires des titres STM.

Scénario		Clé de répartition et poids		
		Pass	Pass-km	Dépenses
1	TRAM en valeur fixe	30 %	70 %	0 %
2	TRAM pondéré	20 %	80 %	0 %
3	TRAM 20/80 fixe	20 %	80 %	0 %
4	Dépenses	0 %	0 %	100 %
5	Dépenses et pass-km		50 %	50 %
6	Pass-km	0 %	100 %	0 %

Chacun de ces scénarios est aussi évalué avec une segmentation préalable des recettes tarifaires selon les trois catégories suivantes :

- déplacements « autobus seulement »
- déplacements « métro seulement »
- déplacements « autobus et métro »

4 Données de l'enquête O-D 2003

Les données de l'enquête O-D 2003, version 03.b de l'échantillon réduit, sont utilisées pour estimer :

- le nombre de pass et de pass-km sur les réseaux STM-Bus et STM-Métro
 - pour un jour moyen de semaine de l'automne 2003
- en distinguant
- les catégories tarifaires ordinaires et réduites
 - les porteurs de titres métropolitains et locaux
 - les usagers des modes exclusifs « métro », « autobus » et « autobus-métro ».

Catégorie tarifaire

Réduit

- age = 5 – 17 ans
- age = 65 ans et plus
- age = 18 – 25 ans et statut = étudiant et domicile = ile de Montréal

Ordinaire

- autrement

Modes exclusifs

Distinction évaluée par déplacement pour

- métro seulement
- autobus seulement
- autobus et métro

selon l'itinéraire déclaré

NOTE DE TRAVAIL

Titres métropolitains et locaux

Deux approches sont utilisées pour distinguer la nature métropolitaine ou locale du titre utilisé par un répondant :

- selon la variable titre déclaré
- selon l'itinéraire déclaré

Ces deux approches donnent des résultats très différents. Afin de valider la première, une estimation des proportions de déplacements avec des titres métropolitains et locaux par réseau STM, STL et RTL a été compilée pour fins de comparaison avec des données indépendantes (exemple : enquête à bord STL ou RTL).

categ	O			
	titredecl			
Données	AUCUN	LOCAL	TRAM	Total
Somme stmdp	950	570 479	49 991	621 420
Somme rtldp	151	44 754	13 292	58 198
Somme stldp	0	22 689	6 247	28 935
Somme stmdp	0%	92%	8%	
Somme rtldp	0%	77%	23%	
Somme stldp	0%	78%	22%	
categ	R			
	titredecl			
Données	AUCUN	LOCAL	TRAM	Total
Somme stmdp	861	376 836	34 087	411 783
Somme rtldp	359	31 051	7 479	38 890
Somme stldp	264	25 263	4 792	30 319
Somme stmdp	0%	92%	8%	
Somme rtldp	1%	80%	19%	
Somme stldp	1%	83%	16%	

Un scénario sans distinction du titre utilisé par le répondant a aussi été évalué.

5 Résultats

Les chiffriers qui accompagnent cette note témoignent des résultats obtenus.

F - Compil p pk STM.XLS

- Sommaire : sommaire des compilations de pass et pass-km avec distinction des catégories tarifaire, titres utilisés (métropolitain et local), des modes exclusifs ou non
- Profil tarifaire : compilation des proportion de déplacements par réseau fait par des porteurs de titres métropolitains et locaux
- Compil usg-titre décl : compilation détaillée
- Compil usg-intereso : compilation détaillée
- p : données de compilation sur pass
- pk : données de compilation sur pass-km

Scénarios.xls

- Sommaire : sommaire des résultats de partage des recettes STM pour les six scénarios avec distinction ou non des recettes pour mode exclusif)
- Scénarios (Tous titres)
- Scénarios (Titres déclarés)
- Scénarios (Itinéraire)
- Recettes 2004
- Usage-réseaux
- Usage-réseaux (tous)

NOTE DE TRAVAIL

Auteur (s) : Daniel Bergeron

Date : 9 mars 2006

Objet : Traitement des données de l'Enquête O-D 2003
Partage des recettes tarifaires STM entre réseaux d'autobus et métro
Système tarifaire métropolitain

Référence : 2.10.01 - 09

1 Objet

L'objet de cette note est de décrire :

- la sensibilité des résultats de catégorisation des déplacements selon
 - titre métropolitain
 - usage exclusifpar rapport aux approches possibles pour réaliser ces catégorisations ;
- la sensibilité des résultats des scénarios de partage des recettes par rapport à la prise en compte ou non des variables de catégorisation
 - catégorie tarifaire
 - titre métropolitain.

Les données de référence utilisées à cette fin sont les suivantes :

- Enquête O-D 2003
- Version 03.b, échantillon réduit
- Période 24 heures

2 Sensibilité des résultats de catégorisation

Mode exclusif

Approche pour évaluation des scénarios

- utilisée : combinée
- recommandée : combinée

Proportion de déplacements par mode exclusif, selon l'approche de catégorisation utilisée

(sans distinction des titres locaux et métropolitains)

Ordinaires Modes	Approches		
	Par déplacement	Par répondant	Combinée
Bus	29%	25%	26%
Métro	38%	34%	35%
Bi-modes	33%	41%	39%
Réduits Modes	Approches		
	Par déplacement	Par répondant	Combinée
Bus	46%	42%	43%
Métro	28%	25%	25%
Bi-modes	26%	33%	32%
Tous Modes	Approches		
	Par déplacement	Par répondant	Combinée
Bus	36%	32%	33%
Métro	34%	30%	31%
Bi-modes	30%	38%	36%

Titre métropolitain

Approche pour évaluation des scénarios

- utilisée : par personne
- recommandée : combinée

Proportion de déplacements avec titres locaux et métropolitains, selon l'approche de catégorisation

Titres locaux				Titres métropolitains			
Ordinaires Modes	Approches			Ordinaires Modes	Approches		
	Déplacements	Répondant	Combinée		Déplacements	Répondant	Combinée
Bus	94%	93%	94%	Bus	6%	7%	6%
Métro	80%	79%	82%	Métro	20%	21%	18%
Tous	84%	83%	85%	Tous	16%	17%	15%
Réduits Modes	Approches			Réduits Modes	Approches		
	Par déplacement	Par répondant	Combinée		Par déplacement	Par répondant	Combinée
Bus	96%	96%	97%	Bus	4%	4%	3%
Métro	92%	91%	92%	Métro	8%	9%	8%
Tous	94%	94%	95%	Tous	6%	6%	5%

3 Sensibilité des résultats des scénarios

Catégorie tarifaire

Approche pour évaluation des scénarios

- utilisée : distinction de la catégorie tarifaire
- sensibilité des résultats : de 0 % à 9 % selon les scénarios
- recommandée : distinction de la catégorie tarifaire

Écart entre les résultats financiers des scénarios 1 à 14 selon la distinction ou non de la catégorie tarifaire pour la compilation des recettes, pass et pass-km

Différences						
Scénarios	Sans distinction des modes exclusifs			Avec distinction des modes exclusifs		
	Scn	Métro	Bus	Scn	Métro	Bus
TRAM en valeur fixe	1	4%	-4%	8	9%	-7%
TRAM pondérée	2	4%	-4%	9	9%	-7%
TRAM 20/80 fixe	3	4%	-4%	10	9%	-7%
Dépenses	4	0%	0%	11	7%	-5%
Dépenses et pass-km	5	2%	-2%	12	8%	-6%
Pass-km	6	4%	-5%	13	8%	-8%
Pass	7	5%	-4%	14	9%	-7%

Titre métropolitain

Approche pour évaluation des scénarios

- utilisée : exclusion des titres métropolitains
- sensibilité des résultats : de 0 % à 9 % selon les scénarios
- recommandée : exclusion des titres métropolitains

Écart entre les résultats financiers des scénarios 1 à 14 selon l'exclusion ou non des titres métropolitains pour la compilation des recettes, pass et pass-km

Différences						
Scénarios	Sans distinction des modes exclusifs			Avec distinction des modes exclusifs		
	Scn	Métro	Bus	Scn	Métro	Bus
TRAM en valeur fixe	1	-6%	8%	8	-3%	3%
TRAM pondérée	2	-6%	8%	9	-3%	3%
TRAM 20/80 fixe	3	-6%	8%	10	-3%	3%
Dépenses	4	0%	0%	11	0%	0%
Dépenses et pass-km	5	-3%	3%	12	-1%	1%
Pass-km	6	-5%	9%	13	-3%	3%
Pass	7	-6%	6%	14	-3%	2%

SCÉNARIOS DE PARTAGE DES REVENUS STM

ENTRE LES RÉSEAUX DE MÉTRO, D'AUTOBUS ET DE TRANSPORT ADAPTÉ

Rapport technique déposé au comité de travail sur
*Audit des coûts d'exploitation et du financement des
immobilisations du transport en commun métropolitain*
20 mars 2006

Table des matières

Introduction	2
Recettes tarifaires métropolitaines	3
Scénarios de partage des recettes tarifaires STM	6
Mesure de l'utilisation des réseaux	8
Évaluation comparative des scénarios	13

Introduction

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a initié un exercice d' « Audit des coûts d'exploitation et du financement des immobilisations du transport en commun métropolitain ». Cet exercice inclut l'évaluation des revenus et dépenses d'exploitation du réseau de métro afin d'en évaluer le déficit d'exploitation annuel.

L'évaluation des revenus du métro implique un partage des recettes tarifaires intégrées des réseaux d'autobus et de métro de la STM. Ces recettes tarifaires intégrées proviennent de la portion des revenus et aides tarifaires métropolitains (TRAM) versée par l'AMT à la STM et des ventes des titres locaux STM.

Dans ce contexte, la CMM a mis sur pied un groupe de travail dot le mandat est de définir, pour fins de recommandation, les principes et règles de partage des recettes tarifaires STM entre les réseaux d'autobus et de métro.

L'objet de ce document est d'évaluer les différents scénarios de partage des recettes tarifaires STM entre les réseaux de métro, d'autobus et de transport adapté afin de contribuer à la clarification des enjeux techniques et financiers qui sont sous-jacent à cet exercice. À cet effet, ce document propose :

- un résumé des règles et résultats du partage des recettes tarifaires métropolitaines;
- une description des scénarios élaborés et analysés pour le partage des recettes STM;
- les principaux paramètres et recommandations liés à la mesure de l'utilisation des réseaux;
- une évaluation comparative des scénarios de partage des recettes locales STM.

Recettes tarifaires métropolitaines

Règles de partage des recettes tarifaires métropolitaines

Le système tarifaire métropolitain régit la tarification inter-réseaux des services de transports collectifs de la région de Montréal par autobus, train et métro. Ces services sont exploités par 14 organismes différents. La Loi sur l'AMT prévoit que l'AMT établit les titres de transport métropolitains et partage avec les autorités organisatrices de transport les revenus provenant de la vente de ces titres selon l'utilisation par les usagers de leurs réseaux respectifs.

Pour le partage des recettes tarifaires métropolitaines, les notions de « passagers » (pass) et « passagers-kilomètres » (pass-km) sont utilisées comme **mesure d'utilisation des réseaux**. L'évaluation des « pass » et des « pass-km » consiste à estimer respectivement le nombre de déplacements et les distances parcourues par les détenteurs des titres métropolitains sur chacun des réseaux empruntés.

La **procédure d'évaluation** adoptée à cette fin est fondée sur l'observation des habitudes de déplacements d'un échantillon d'acheteurs de titres métropolitains et sur l'extrapolation du comportement moyen observé à l'ensemble des acheteurs de titres. De vastes enquêtes téléphoniques sont réalisées à intervalle périodique (1997, 1999, 2002, 2005) auprès de 12 000 à 15 000 répondants pour la mesure du comportement moyen des acheteurs. Un système d'information détaillé permet de suivre les ventes mensuelles de titres à chacun des points de vente de la région.

Évolution historique de la méthode de partage des recettes tarifaires métropolitaines

1996	- les recettes tarifaires métropolitaines sont réparties en proportion du lieu de domicile des acheteurs
1997	- 50 % des recettes tarifaires métropolitaines sont réparties en proportion du lieu de domicile des acheteurs 50 % des recettes tarifaires métropolitaines sont réparties en proportion de l'utilisation des réseaux et la notion de pass-km est unanimement retenue comme mesure d'utilisation des réseaux
1998	- 100 % des recettes tarifaires métropolitaines sont réparties en proportion des pass-km
2001	- la notion de pass est ajoutée à la notion de pass-km comme mesure d'utilisation des réseaux - 15,00 \$ par carte est réparti en proportion des pass, ce qui représente environ 20% des recettes
2004	- une règle d'indexation annuelle du montant à répartir en proportion du nombre de déplacements en fonction du taux d'indexation de base des titres métropolitains est adoptée (arrondi au 0,50 \$ près.)

Partage des recettes tarifaires métropolitaines entre STM-bus et STM-métro

En 2004, les recettes tarifaires métropolitaines ont été de 79 081 000\$. De ce montant, 24 556 000\$ ont été attribués à la STM dont 4 756 000\$ pour le réseau d'autobus et 19 800 000\$ pour le réseau de métro. Ce partage des recettes tarifaires métropolitaines entre les réseaux d'autobus et de métro s'appuie sur :

- les données de vente de titres métropolitains 2004 ;
- les résultats de l'application des règles de partage du système tarifaire métropolitain ;
- les données d'utilisation des réseaux obtenues de l'enquête 2002 sur l'usage des titres.

Le tableau qui suit illustre ces résultats par zone tarifaire et distingue la portion attribuable au réseau STM-autobus et STM-métro.

Zones tarifaires	1	2	3	4	5	6	7	8	Total
Recettes tarifaires métropolitaines (M\$)	2 832 \$	10 877 \$	44 583 \$	615 \$	15 623 \$	3 679 \$	266 \$	606 \$	79 081 \$
Part STM (M\$)	672 \$	1 989 \$	17 469 \$	157 \$	3 338 \$	682 \$	50 \$	198 \$	24 556 \$
Part STM-Bus (M\$)	355 \$	1 095 \$	2 749 \$	13 \$	416 \$	105 \$	8 \$	14 \$	4 756 \$
	53%	55%	16%	8%	12%	15%	16%	7%	19%
Part STM-Métro (M\$)	317 \$	894 \$	14 720 \$	145 \$	2 922 \$	577 \$	43 \$	184 \$	19 800 \$
	47%	45%	84%	92%	88%	85%	84%	93%	81%

De ce tableau on constate que :

- environ 80% des recettes TRAM sont attribuées au réseau de métro et 20% au réseau d'autobus ;
- en zones 1 et 2, cette proportion est de l'ordre de 45% métro et 55% autobus ;
- en zone 3 à 8, cette proportion est de l'ordre de 85% métro et 15% autobus.

Transposition de l'approche métropolitaine aux recettes tarifaires locales STM

En 2004, pour chaque titre mensuel métropolitain vendu, 17,50\$ sont répartis en proportion des pass et le solde du tarif en proportion des pass-km parcourus. Ce mode de répartition peut-être transposé de deux façons au contexte tarifaire des titres STM :

- en valeur fixe, soit 17,50\$ ou 30% du tarif STM (17,50\$ / 59,00\$);
- en proportion, soit 20% du tarif métropolitain en zone 3 (17,50\$ / 91,00\$).

Les règles du système tarifaire métropolitain utilisent l'approche à valeur fixe entre les diverses zones tarifaires. Un montant fixe de 17,50\$ par titre est en effet réparti en proportion des passagers, peu importe la zone tarifaire considérée.

En conséquence, une transposition des règles métropolitaines aux recettes des titres STM impliquerait l'utilisation d'une approche à valeur fixe (30% pass, 70% pass-km).

Scénarios de partage des recettes tarifaires STM

Principes

La définition des scénarios de partage des recettes tarifaires provenant de la vente des titres locaux STM fait intervenir deux principes de partage, soit :

- selon l'utilisation des réseaux;
- selon les dépenses d'exploitation.

Pour l'utilisation des réseaux, les indicateurs à mesurer (clés de partage) correspondent aux passagers (pass) et passagers-kilomètres (pass-km).

Segmentation des recettes

La définition des scénarios de partage des recettes tarifaires STM met aussi en cause deux ensembles de scénarios, soit avec et sans segmentation préalable des recettes tarifaires. Cette segmentation préalable consiste à :

1. attribuer directement aux réseaux d'autobus et de métro la portion de recettes qui correspond à la portion des déplacements qui n'utilisent qu'un seul réseau (autobus ou métro);
2. partager les recettes résiduelles entre les réseaux d'autobus et de métro selon les modalités prévues par chacun des scénarios qui précèdent pour les déplacements qui utilisent les deux modes.

Scénarios

Deux ensembles de sept scénarios sont analysés pour le partage des recettes tarifaires des titres STM. Ces scénarios sont appliqués aux recettes tarifaires STM ayant fait l'objet ou non de segmentation préalable des modes exclusifs :

- scénarios 1 à 7 : partage des recettes **sans segmentation** préalable selon les modes exclusifs et partagés;
- scénarios 8 à 14 : partage des recettes **avec segmentation** préalable selon les modes exclusifs et partagés.

Définition et clés de partage des scénarios de partage des recettes tarifaires locales STM

Scénarios		Clé de partage et poids		
		Pass	Pass-km	Dépenses
1 et 8	TRAM en valeur fixe	30 %	70 %	0 %
2 et 9	TRAM pondéré	19 %	81 %	0 %
3 et 10	TRAM 20/80 fixe	20 %	80 %	0 %
4 et 11	Dépenses	0 %	0 %	100 %
5 et 12	Dépenses et pass-km		50 %	50 %
6 et 13	Pass-km	0 %	100 %	0 %
7 et 14	Pass	100 %	0 %	0 %

Données de référence

Les données de référence utilisées pour l'évaluation comparative des scénarios sont les suivantes :

- Données d'utilisation des réseaux
Enquête O-D 2003, version 03.b, échantillon réduit, période 24 heures
- Données sur les dépenses
Dépenses sans service de dette
Hypothèse annuelle de 722 686 000\$
 - 35,8% pour le réseau de métro, soit 258 721 588\$;
 - 58,8% pour le réseau d'autobus, soit 424 939 368\$;
 - 5,4% pour le réseau de transport adapté, soit 39 025 044\$.
- Données sur les recettes tarifaires locales STM

Ventes de titres 2005 (Budget)

Recettes tarifaires STM	
Titres locaux ordinaires	283 370 234 \$
Titres locaux réduits	71 985 296 \$
Total	355 355 530 \$

Part de recettes attribuée au réseau de Transport adapté

Recettes tarifaires STM attribuée au TA	
Titres locaux ordinaires	1 270 302 \$
Titres locaux réduits	322 698 \$
Total	1 593 000 \$

Mesure de l'utilisation des réseaux

Caractéristiques des déplacements

Les données de l'enquête O-D 2003 permettent notamment d'identifier, pour chaque déplacement en transport en commun :

- la séquence des lignes de transport en commun utilisée

et d'estimer, à partir des arrêts d'embarquement et débarquement les plus probables,

- la distance parcourue sur chacune de ces lignes.

Outre ces données, quatre caractéristiques additionnelles peuvent être prises en compte pour la compilation des mesures d'utilisation des réseaux nécessaires au partage des recettes tarifaires STM. Ces caractéristiques concernent :

- la nature mensuelle ou autre (unitaire, quotidien, hebdomadaire) du titre utilisé;
- la catégorie tarifaire (ordinaire ou réduit) du titre utilisé;
- la portée métropolitaine ou locale du titre utilisé;
- l'usage exclusif ou non des modes métro ou autobus avec le titre de transport utilisé.

Titre mensuel ou autre

Cette segmentation s'appuie sur les données de « **mode de paiement déclaré** ». **Une seule approche est utilisée.** Le mode de paiement du premier déplacement est transposé à tous les déplacements d'une personne. Cette approche suppose qu'une personne a le même comportement tarifaire pour tous ses déplacements TC, ce qui n'est pas nécessairement le cas. Un raffinement possible serait d'appliquer un traitement particulier aux réponses « Carte locale et billet » et « Carte locale et comptant ».

Mensuel	Autre	
Carte locale (STM, RTL, STL) TRAM (carte intégrée AMT)	Billet Monnaie Carte hebdomadaire STM	Carte locale et billet Carte locale et comptant Billet et comptant Autre

Titre métropolitain ou local

La distinction entre les titres locaux et métropolitains s'appuie sur l'« **itinéraire déclaré** » afin de qualifier chaque déplacement d'inter-réseau (usage de plus d'un organisme de transport) ou non. **Trois approches** sont alors possibles pour associer un titre local ou métropolitain à un déplacement :

Approche	Métropolitain	Local
par déplacement	déplacement inter-réseau	déplacement non inter-réseau
par personne	déplacement d'un répondant dont au moins un des déplacements est inter-réseau	déplacement d'un répondant dont aucun des déplacements est inter-réseau.
combinée	répondant porteur d'un titre mensuel déplacement d'un répondant dont au moins un des déplacements est inter-réseau	autrement

Proportion de déplacements avec titres locaux et métropolitains, selon l'approche de catégorisation

Titres locaux				Titres métropolitains			
Ordinaires	Approches			Ordinaires	Approches		
Modes	Déplacements	Répondant	Combinée	Modes	Déplacements	Répondant	Combinée
Bus	94%	93%	94%	Bus	6%	7%	6%
Métro	80%	79%	82%	Métro	20%	21%	18%
Tous	84%	83%	85%	Tous	16%	17%	15%
Réduits	Approches			Réduits	Approches		
Modes	Par déplacement	Par répondant	Combinée	Modes	Par déplacement	Par répondant	Combinée
Bus	96%	96%	97%	Bus	4%	4%	3%
Métro	92%	91%	92%	Métro	8%	9%	8%
Tous	94%	94%	95%	Tous	6%	6%	5%

Afin de maintenir une cohérence entre les données de l'enquête et les variables construites, **l'approche combinée est recommandée** pour la caractérisation locale ou métropolitaine du titre utilisé pour un déplacement.

Validation des proportions Titres mensuels/autre et Titres locaux/métropolitains déduites de l'enquête O-D 2003 et mesurée selon la vente des titres

	Enquête O-D 2003 (automne)			Relevé annuel 2003		
STM	11%	66%	22%			
RTL	44%	38%	17%	47%	35%	18%
STL	51%	32%	17%	46%	35%	19%

Catégorie tarifaire (ordinaire, réduit)

Cette segmentation s'appuie sur les données d'« **âge** », de « **statut déclaré** » des personnes et de nature mensuelle ou autre du « **mode de paiement** ». **Une seule approche est utilisée** pour construire cette variable.

Réduit	Ordinaire
age = 5 – 17 ans age = 65 ans et plus age = 18 – 25 ans et statut = étudiant et domicile = ile de Montréal et titre = mensuel	autrement

Usager exclusif (métro, autobus, bi-mode)

La catégorisation des déplacements selon l'usage exclusif ou non des modes STM-bus et STM-Métro s'appuie sur les variables d'itinéraire déclarés et de titre utilisé. **Trois approches** sont alors possibles pour associer un déplacement aux modes exclusif métro, autobus ou bi-mode :

Approche	Métro seulement	Autobus seulement	Bi-modes
par déplacement	déplacement d'un répondant qui n'implique que le métro	déplacement d'un répondant qui n'implique que l'autobus	autrement
par personne	déplacement d'un répondant dont tous les déplacements n'impliquent que le métro	déplacement d'un répondant dont tous les déplacements n'impliquent que l'autobus	autrement
combinée	déplacement d'un répondant porteur d'un titre mensuel dont tous les déplacements n'impliquent que le métro OU déplacement d'un répondant porteur d'un titre autre qui n'implique que le métro	déplacement d'un répondant porteur d'un titre mensuel dont tous les déplacements n'impliquent que l'autobus OU déplacement d'un répondant porteur d'un titre autre qui n'implique que l'autobus	autrement

Proportion de déplacements par mode exclusif, selon l'approche de catégorisation utilisée

(sans distinction des titres locaux et métropolitains)

Ordinaires	Approches		
Modes	Par déplacement	Par répondant	Combinée
Bus	29%	25%	26%
Métro	38%	34%	35%
Bi-modes	33%	41%	39%
Réduits	Approches		
Modes	Par déplacement	Par répondant	Combinée
Bus	46%	42%	43%
Métro	28%	25%	25%
Bi-modes	26%	33%	32%
Tous	Approches		
Modes	Par déplacement	Par répondant	Combinée
Bus	36%	32%	33%
Métro	34%	30%	31%
Bi-modes	30%	38%	36%

Afin de maintenir une cohérence entre les données de l'enquête et les variables construites, **l'approche combinée est recommandée** pour la caractérisation de l'usage exclusif ou non des modes autobus et métro.

Catégorisation des mesures d'utilisation des réseaux

Deux niveaux de catégorisation des mesures d'utilisation des réseaux ont été analysés pour les fins de cet exercice. La première réfère à la catégorie tarifaire et la seconde à la nature métropolitaine ou locale du titre utilisé pour un déplacement.

Catégorie tarifaire

Compte tenu de la capacité des données d'Enquête O-D à produire une mesure fiable de cette variable et de la sensibilité des résultats (différence de l'ordre de 0% à 9%, selon les scénarios) par rapport à la prise en compte ou non de celle-ci, il est recommandé de distinguer la catégorie tarifaire lors de la compilation des pass, pass-km et recettes pour l'évaluation des scénarios de partage.

**Écart entre les résultats financiers des scénarios 1 à 14
selon la distinction ou non de la catégorie tarifaire
pour la compilation des recettes, pass et pass-km**

Scénarios	Différences					
	Sans distinction des modes exclusifs			Avec distinction des modes exclusifs		
	Scn	Métro	Bus	Scn	Métro	Bus
TRAM en valeur fixe	1	4%	-4%	8	9%	-7%
TRAM pondérée	2	4%	-4%	9	9%	-7%
TRAM 20/80 fixe	3	4%	-4%	10	9%	-7%
Dépenses	4	0%	0%	11	7%	-5%
Dépenses et pass-km	5	2%	-2%	12	8%	-6%
Pass-km	6	4%	-5%	13	8%	-8%
Pass	7	5%	-4%	14	9%	-7%

Titre métropolitain

Compte tenu de la capacité des données d'Enquête O-D à produire une mesure fiable de cette variable et de la sensibilité des résultats (différence de l'ordre de 0% à 9%, selon les scénarios) par rapport à la prise en compte ou non de celle-ci, il est recommandé d'exclure les répondants porteurs de titres métropolitains lors de la compilation des pass, pass-km pour l'évaluation des scénarios de partage des recettes locales STM.

**Écart entre les résultats financiers des scénarios 1 à 14
selon l'exclusion ou non des titres métropolitains
pour la compilation des recettes, pass et pass-km**

Scénarios	Différences					
	Sans distinction des modes exclusifs			Avec distinction des modes exclusifs		
	Scn	Métro	Bus	Scn	Métro	Bus
TRAM en valeur fixe	1	-6%	8%	8	-3%	3%
TRAM pondérée	2	-6%	8%	9	-3%	3%
TRAM 20/80 fixe	3	-6%	8%	10	-3%	3%
Dépenses	4	0%	0%	11	0%	0%
Dépenses et pass-km	5	-3%	3%	12	-1%	1%
Pass-km	6	-5%	9%	13	-3%	3%
Pass	7	-6%	6%	14	-3%	2%

Synthèse

Pour le partage des recettes tarifaires entre les réseaux de métro, d'autobus et de transport adapté, les travaux réalisés dans le cadre de cet exercice montrent que :

- les recettes tarifaires métropolitaines et locales devraient être traitées de manière distincte;
 - les enquêtes sur l'usage des titres métropolitains représentent la source de données la plus fiable pour la mesure de l'usage des titres métropolitains;
 - les enquêtes O-D régionales, notamment l'enquête O-D 2003, version 03.b échantillon d'automne, représentent la source de données la plus fiable pour la mesure de l'usage des titres STM;
- les données de l'enquête O-D 2003 devraient être complétées par les variables suivantes :
 - **titre mensuel** ou autre, tel que dérivé de la variable « mode de paiement »
 - **catégorie tarifaire**, tel que dérivé des variables « âge », « statut », lieu de domicile et « titre mensuel »
 - **titre métropolitain** ou local, tel que dérivé des variables sur l'« itinéraire déclaré » et « titre mensuel »
 - **usager exclusif**, tel que dérivé des variables sur l'« itinéraire déclaré » et « titre mensuel »
- la compilation des données d'utilisation des réseaux devrait :
 - distinguer la catégorie tarifaire des titres utilisés;
 - exclure les déplacements effectués à l'aide de titres métropolitains;
- le scénario de partage des recettes tarifaires locales STM qui s'arrime le plus à l'approche utilisée pour le partage des recettes tarifaires métropolitaines est le **scénario 8** car il :
 - s'appuie sur le principe d'utilisation des réseaux;
 - distingue a priori les recettes tarifaires exclusives aux réseaux de métro et d'autobus;
 - utilise les notions de pass et de pass-km comme mesures d'utilisation des réseaux;
 - dans les mêmes proportions que pour les titres métropolitains.

Évaluation comparative des scénarios

Deux groupes de scénarios sont analysés pour le partage des recettes tarifaires des titres STM :

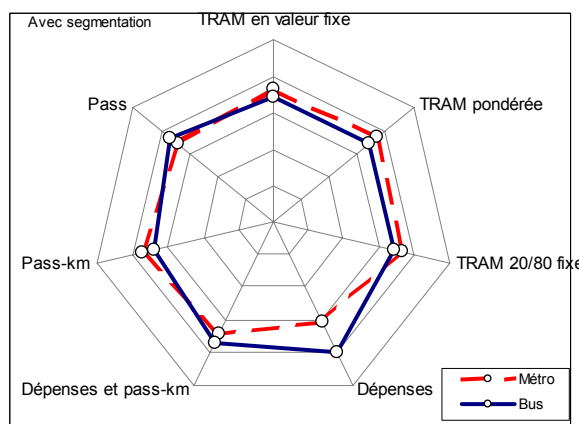
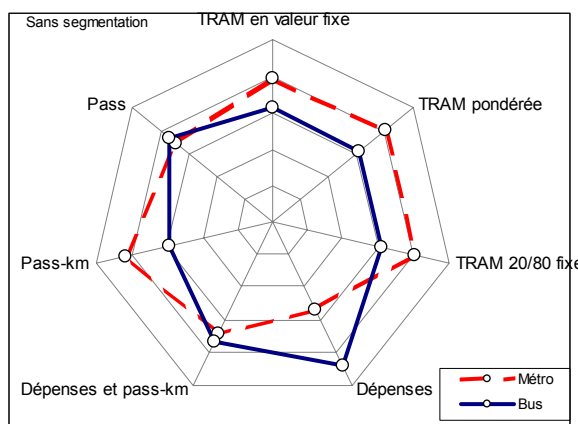
- scénarios 1 à 7 : partage des recettes **sans segmentation** préalable selon les modes exclusifs et partagés;
- scénarios 8 à 14 : partage des recettes **avec segmentation** préalable selon les modes exclusifs et partagés.

Scénarios 1 à 7 : sans segmentation préalable des recettes

Scénarios				Sans distinction des modes exclusifs					
	P	Pk	Dép	Scn	Métro	Bus	Total	M	B
TRAM en valeur fixe	30%	70%		1	196 823 086 \$	156 939 444 \$	353 762 530 \$	56%	44%
TRAM pondérée	19%	81%		2	200 812 418 \$	152 950 112 \$	353 762 530 \$	57%	43%
TRAM 20/80 fixe	20%	80%		3	200 449 751 \$	153 312 779 \$	353 762 530 \$	57%	43%
Dépenses			100%	4	133 876 306 \$	219 886 224 \$	353 762 530 \$	38%	62%
Dépenses et pass-km		50%	50%	5	170 789 694 \$	182 972 836 \$	353 762 530 \$	48%	52%
Pass-km		100%		6	207 703 082 \$	146 059 448 \$	353 762 530 \$	59%	41%
Pass	100%			7	171 436 430 \$	182 326 100 \$	353 762 530 \$	48%	52%

Scénarios 8 à 14 : avec segmentation préalable des recettes

Scénarios				Avec distinction des modes exclusifs					
	P	Pk	Dép	Scn	Métro	Bus	Total	M	B
TRAM en valeur fixe	30%	70%		8	181 713 699 \$	172 048 831 \$	353 762 530 \$	51%	49%
TRAM pondérée	19%	81%		9	183 472 088 \$	170 290 442 \$	353 762 530 \$	52%	48%
TRAM 20/80 fixe	20%	80%		10	183 312 234 \$	170 450 296 \$	353 762 530 \$	52%	48%
Dépenses			100%	11	153 991 421 \$	199 771 109 \$	353 762 530 \$	44%	56%
Dépenses et pass-km		50%	50%	12	170 250 363 \$	183 512 167 \$	353 762 530 \$	48%	52%
Pass-km		100%		13	186 509 305 \$	167 253 225 \$	353 762 530 \$	53%	47%
Pass	100%			14	170 523 952 \$	183 238 578 \$	353 762 530 \$	48%	52%





Agence métropolitaine de transport
500, Place d'Armes, 25^e étage
Montréal (Québec), H2Y 2W2
Téléphone : (514) 287-2464
Télécopieur : (514) 287-2460

www.amt.qc.ca

Annexe C

Contribution aux équipements métropolitains

Équipements métropolitains

	Budget 2006	Prévision 2007	Prévision 2008	Prévision 2009	Prévision 2010	Prévision 2011	Prévision 2012	Prévision 2013	Prévision 2014	Prévision 2015
STM	19 445 993	19 945 503	21 484 684	24 475 223	25 544 144	25 756 574	25 616 847	25 518 525	25 460 949	25 919 246
Train de banlieue	19 218 977	19 722 884	21 244 774	24 194 476	25 215 845	25 397 227	25 229 398	25 114 803	25 027 536	25 478 032
Équipements métropolitains	187 000	183 728	200 246	240 295	287 045	317 277	344 548	359 975	388 804	395 803
Express métropolitains	40 016	38 891	39 664	40 452	41 254	42 071	42 902	43 748	44 609	45 412
RTL	2 152 113	2 941 302	3 053 498	3 347 534	3 746 686	3 868 798	4 010 020	4 362 842	4 216 276	4 292 169
Train de banlieue	1 617 000	2 432 750	2 506 540	2 711 657	3 007 467	3 061 601	3 141 140	3 457 617	3 245 909	3 304 335
Équipements métropolitains	401 000	393 983	429 404	515 285	615 535	680 363	738 843	771 925	833 746	848 753
Express métropolitains	134 113	114 570	117 554	120 592	123 684	126 833	130 038	133 300	136 622	139 081
STL	3 266 550	3 309 035	3 308 683	3 347 740	3 428 303	3 459 411	3 641 939	3 448 196	3 317 726	3 377 445
Train de banlieue	2 930 566	2 981 097	2 965 141	2 971 912	3 015 387	3 020 994	3 180 036	2 971 090	2 815 880	2 866 566
Équipements métropolitains	132 000	129 690	141 350	169 620	202 620	223 960	243 210	254 100	274 450	279 390
Express métropolitains	203 984	198 247	202 192	206 208	210 296	214 457	218 694	223 006	227 397	231 490
Métro Laval facturation EM										
CIT-Sud-ouest	26 000	25 545	27 842	33 410	39 910	44 113	47 905	50 050	54 058	55 031
Train de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements métropolitains	26 000	25 545	27 842	33 410	39 910	44 113	47 905	50 050	54 058	55 031
Express métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CIT-Roussillon	305 289	309 116	357 491	436 014	590 427	604 192	633 774	662 371	677 096	689 284
Train de banlieue	274 400	279 779	325 947	399 366	547 847	557 708	583 747	610 254	621 239	632 421
Équipements métropolitains	23 000	22 598	24 629	29 555	35 305	39 023	42 378	44 275	47 821	48 682
Express métropolitains	7 889	6 739	6 915	7 094	7 276	7 461	7 649	7 841	8 037	8 181
CIT-Richelain	875 041	886 445	1 027 556	1 253 199	1 704 831	1 738 672	1 820 710	1 902 773	1 939 858	1 974 775
Train de banlieue	823 200	839 338	977 841	1 198 097	1 643 541	1 673 125	1 751 241	1 830 763	1 863 717	1 897 264
Équipements métropolitains	22 000	21 615	23 558	28 270	33 770	37 327	40 535	42 350	45 742	46 565
Express métropolitains	29 841	25 492	26 156	26 832	27 521	28 221	28 934	29 660	30 399	30 946
CIT-Presqu'île	1 318 833	1 369 982	1 406 918	1 432 242	1 458 023	1 484 267	1 510 984	1 538 182	1 565 869	1 594 054
Train de banlieue	1 318 833	1 369 982	1 406 918	1 432 242	1 458 023	1 484 267	1 510 984	1 538 182	1 565 869	1 594 054
Équipements métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Express métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CIT-Laurentides	2 815 936	2 862 866	2 829 694	2 805 612	2 802 987	2 819 736	3 081 135	2 839 470	2 668 264	2 716 293
Train de banlieue	2 787 936	2 835 356	2 799 710	2 769 632	2 760 007	2 772 229	3 029 545	2 785 570	2 610 048	2 657 028
Équipements métropolitains	28 000	27 510	29 983	35 980	42 980	47 507	51 590	53 900	58 217	59 265
Express métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CIT-Vallée-du-Richelieu	1 637 261	2 451 469	2 526 436	2 734 120	3 032 893	3 089 023	3 170 387	3 487 997	3 278 214	3 337 221
Train de banlieue	1 617 000	2 432 750	2 506 540	2 711 657	3 007 467	3 061 601	3 141 140	3 457 617	3 245 909	3 304 335
Équipements métropolitains	11 000	10 808	11 779	14 135	16 885	18 663	20 268	21 175	22 871	23 283
Express métropolitains	9 261	7 911	8 118	8 327	8 541	8 758	8 980	9 205	9 434	9 604
CIT-Chambly-Richelieu-Carleton Place	96 001	85 217	89 005	95 968	103 855	109 563	114 906	118 696	124 308	126 546
Train de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements métropolitains	25 000	24 563	26 771	32 125	38 375	42 417	46 063	48 125	51 979	52 915
Express métropolitains	71 001	60 655	62 234	63 843	65 480	67 147	68 844	70 571	72 329	73 631
CIT-Sorel-Varennes	20 918	19 408	20 667	23 439	26 645	28 794	30 757	31 964	34 035	34 647
Train de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements métropolitains	12 000	11 790	12 850	15 420	18 420	20 360	22 110	23 100	24 950	25 399
Express métropolitains	8 918	7 618	7 817	8 019	8 225	8 434	8 647	8 864	9 085	9 248

Équipements métropolitains

	Budget 2006	Prévision 2007	Prévision 2008	Prévision 2009	Prévision 2010	Prévision 2011	Prévision 2012	Prévision 2013	Prévision 2014	Prévision 2015
CIT-Haut-Saint-Laurent	8 000	7 860	8 567	10 280	12 280	13 573	14 740	15 400	16 633	16 933
Train de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements métropolitains	8 000	7 860	8 567	10 280	12 280	13 573	14 740	15 400	16 633	16 933
Express métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CRT-Lanaudière	34 000	33 405	678 590	2 028 417	2 072 642	2 114 507	2 156 488	2 196 982	2 240 592	2 280 922
Train de banlieue	-	-	642 182	1 984 727	2 020 452	2 056 821	2 093 843	2 131 532	2 169 900	2 208 958
Équipements métropolitains	34 000	33 405	36 408	43 690	52 190	57 687	62 645	65 450	70 692	71 964
Express métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OMIT-Sainte-Julie	26 889	25 407	27 261	31 509	36 441	39 697	42 657	44 416	47 541	48 396
Train de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements métropolitains	19 000	18 668	20 346	24 415	29 165	32 237	35 008	36 575	39 504	40 215
Express métropolitains	7 889	6 739	6 915	7 094	7 276	7 461	7 649	7 841	8 037	8 181
Autres contributions	1 366 176	1 377 749	1 408 700	1 471 093	1 547 609	1 604 761	1 707 999	1 691 531	1 708 776	1 739 534
Train de banlieue	1 020 088	1 047 217	1 052 493	1 054 955	1 061 762	1 073 202	1 135 002	1 094 292	1 067 769	1 086 989
Équipements métropolitains	272 000	267 240	291 267	349 520	417 520	461 493	501 160	523 600	565 533	575 713
Express métropolitains	74 088	63 292	64 940	66 619	68 327	70 066	71 837	73 639	75 474	76 832
Total train de banlieue	31 608 000	33 941 154	36 428 085	41 428 721	43 737 798	44 158 776	44 796 075	44 991 720	44 233 774	45 029 982
Total équipements mét.	1 200 000	1 179 000	1 285 000	1 542 000	1 842 000	2 036 000	2 211 000	2 310 000	2 495 000	2 539 910
Total express	587 000	530 155	542 506	555 079	567 878	580 908	594 172	607 676	621 422	632 607

Annexe D

Fiche détaillée des coûts d'exploitation pour chacune des AOT

STM - autobus

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	192 371	200 353	205 232	212 656	215 445	221 252	227 216	233 343	239 638	246 105
Revenus - voyageurs	182 397	189 577	193 646	200 519	202 701	208 278	214 009	219 899	225 951	232 172
Autobus	175 441	180 629	182 436	184 260	186 103	191 314	196 670	202 177	207 838	213 657
Recettes métropolitaines	5 109	5 252	5 399	5 550	5 706	5 865	6 030	6 198	6 372	6 550
Impact métro Laval	-	486	973	982	992	1 020	1 048	1 078	1 108	1 139
Autres revenus voyageur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OMIT St-Bruno	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Carte privilège	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus add. Grille tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus estimés projet vente et perception	1 848	3 210	4 839	9 726	9 901	10 079	10 261	10 445	10 633	10 825
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	9 973	10 775	11 586	12 137	12 744	12 974	13 207	13 445	13 687	13 933
Autres revenus	9 973	10 775	11 586	12 137	12 744	12 974	13 207	13 445	13 687	13 933
Revenus commerciaux et autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	504 945	515 752	522 328	527 686	529 479	540 129	549 654	559 168	569 368	578 125
Dépenses d'exploitation	426 660	440 788	452 620	460 004	470 440	483 612	497 154	511 074	525 384	540 095
Ajustement des dépenses reliés à la vente de titres	1 154	1 186	1 220	1 254	1 289	1 325	1 362	1 400	1 439	1 480
Exploitation	429 039	441 052	453 401	466 097	479 147	492 563	506 355	520 533	535 108	550 091
Exploitation métro Laval	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Optimisation des processus d'affaires	(6 864)	(11 921)	(18 643)	(25 647)	(31 340)	(32 218)	(33 120)	(34 047)	(35 000)	(35 980)
Investissement requis (opt processus d'affaires)	1 843	6 036	9 194	7 767	7 659	7 873	8 094	8 321	8 554	8 793
Amélioration service à la clientèle	1 488	4 435	7 448	10 534	13 685	14 068	14 462	14 867	15 283	15 711
Déficit du métro - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base au réseaux d'autobus - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux développements au réseau d'autobus - CM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trains de banlieue - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements métropolitains - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Express métropolitains - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses de fonctionnement AMT et SAQ - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux investissements	13 903	14 153	14 408	14 667	14 931	15 200	15 473	15 752	16 035	16 324
Programme d'entretien périodique majeur	8 700	8 856	9 016	9 178	9 343	9 511	9 682	9 857	10 034	10 215
Projets spéciaux	3 971	4 042	4 115	4 189	4 264	4 341	4 419	4 499	4 580	4 662
Virement au fonds de roulement	1 232	1 254	1 277	1 300	1 323	1 347	1 371	1 396	1 421	1 447
Transfert aux activités d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien pré	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	60 965	57 332	51 758	49 410	40 437	37 581	33 224	28 470	24 007	17 693
Service de la dette autobus et métro	60 965	57 332	51 758	49 410	40 437	37 581	33 224	28 470	24 007	17 693
Service de la dette trains de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prév	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	3 418	3 479	3 542	3 606	3 670	3 737	3 804	3 872	3 942	4 013
Dépenses imprévues	3 418	3 479	3 542	3 606	3 670	3 737	3 804	3 872	3 942	4 013
Réserve pour éventualités	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et aff	(312 575)	(315 399)	(317 096)	(315 031)	(314 033)	(318 878)	(322 438)	(325 825)	(329 730)	(332 020)

STM - autobus

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	34 273	31 725	28 690	26 719	22 671	22 482	18 618	16 286	13 544	9 580
Contribution des gouvernements	27 810	24 976	21 662	19 675	15 610	15 403	11 522	9 172	6 413	2 430
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvention au transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de la dette - autobus et métro actuelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Révision du cadre financier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvention MTQ - Service de la dette	27 810	24 976	21 662	19 675	15 610	15 403	11 522	9 172	6 413	2 430
Contributions métropolitaines	6 464	6 749	7 028	7 044	7 061	7 078	7 096	7 114	7 132	7 150
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	5 766	5 766	5 766	5 766	5 766	5 766	5 766	5 766	5 766	5 766
Aide autobus rabatement aux trains	172	258	344	344	344	344	344	344	344	344
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	153	156	158	161	164	167	170	173	176	180
Aide à l'intégration tarifaire	373	570	759	773	787	801	816	830	845	860
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Statu quo	(278 301)	(283 674)	(288 406)	(288 311)	(291 363)	(296 396)	(303 820)	(309 539)	(316 185)	(322 440)
Contribution - Proposition CMM	41 012	38 672	35 752	33 968	30 073	30 173	26 674	24 659	22 267	18 645
Contribution des gouvernements	27 810	24 976	21 662	19 675	15 610	15 403	11 522	9 172	6 413	2 430
Révision du cadre financier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvention MTQ - Service de la dette	27 810	24 976	21 662	19 675	15 610	15 403	11 522	9 172	6 413	2 430
SOFIL - contribution add. Autobus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	13 202	13 696	14 090	14 293	14 464	14 769	15 151	15 486	15 854	16 214
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base au réseaux d'autobus	8 436	8 603	8 750	8 745	8 834	8 982	9 202	9 370	9 566	9 751
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	1 210	1 437	1 582	1 685	1 659	1 705	1 753	1 802	1 853	1 905
Aide à l'intégration tarifaire	3 556	3 655	3 758	3 863	3 971	4 082	4 197	4 314	4 435	4 559
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(271 563)	(276 728)	(281 344)	(281 063)	(283 960)	(288 705)	(295 765)	(301 166)	(307 463)	(313 375)
Écart proposition CMM vs Statu quo	6 738	6 947	7 062	7 249	7 402	7 691	8 055	8 373	8 722	9 064

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	43 063	44 316	45 607	46 935	48 302	49 710	51 159	52 651	54 187	55 768
Revenus - voyageurs	39 856	41 052	42 283	43 552	44 858	46 204	47 590	49 018	50 488	52 003
Autobus	23 730	24 442	25 175	25 931	26 708	27 510	28 335	29 185	30 061	30 962
Méto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Recettes métropolitaines	15 098	15 551	16 017	16 498	16 993	17 503	18 028	18 568	19 125	19 699
Transport scolaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OMIT St-Bruno	1 028	1 059	1 090	1 123	1 157	1 192	1 227	1 264	1 302	1 341
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	3 207	3 265	3 323	3 383	3 444	3 506	3 569	3 634	3 699	3 766
Autres revenus	3 207	3 265	3 323	3 383	3 444	3 506	3 569	3 634	3 699	3 766
Revenus liés aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	103 824	105 876	109 620	112 362	115 481	118 377	121 822	125 985	128 986	132 277
Dépenses d'exploitation	91 384	94 126	96 949	99 858	102 853	105 939	109 117	112 391	115 763	119 235
Administration	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exploitation	91 384	94 126	96 949	99 858	102 853	105 939	109 117	112 391	115 763	119 235
Dépenses de fonctionnement AMT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux investissements	812	850	850	850	850	850	850	850	850	850
Programme d'entretien périodique majeur	812	850	850	850	850	850	850	850	850	850
Projets spéciaux	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Virement au fonds de roulement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transfert aux activités d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	10 363	9 613	10 510	10 320	10 419	10 205	10 447	11 311	10 914	10 706
Service de la dette autobus et métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de la dette trains de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de la dette AMT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frais de financement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Remboursement de capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frais financiers	10 363	9 613	10 510	10 320	10 419	10 205	10 447	11 311	10 914	10 706
Maintien du patrimoine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autobus plancher bas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette équipements métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette CUM (Métro)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	1 265	1 288	1 311	1 335	1 359	1 383	1 408	1 433	1 459	1 485
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Réserve pour éventualités	1 265	1 288	1 311	1 335	1 359	1 383	1 408	1 433	1 459	1 485
Autres 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affectation	(60 761)	(61 560)	(64 014)	(65 427)	(67 179)	(68 667)	(70 663)	(73 334)	(74 798)	(76 508)

RTL

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	14 113	12 294	12 819	12 632	12 719	13 112	13 149	13 186	13 223	13 261
Contribution des gouvernements	11 098	9 124	9 498	9 276	9 328	9 686	9 686	9 686	9 686	9 686
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
Subvention au transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de la dette - autobus et métro actuelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Révision du cadre financier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvention MTQ - Service de la dette	9 198	8 524	8 898	8 676	8 728	9 086	9 086	9 086	9 086	9 086
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Décret métro pour RTL (228-2005...)	1 300	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	4 818	4 973	5 124	5 159	5 194	5 229	5 266	5 302	5 340	5 378
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	3 169	3 169	3 169	3 169	3 169	3 169	3 169	3 169	3 169	3 169
Aide autobus rabattement aux trains	22	33	44	44	44	44	44	44	44	44
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	1 402	1 427	1 453	1 479	1 506	1 533	1 561	1 589	1 617	1 646
Aide à l'intégration tarifaire	225	344	458	466	475	483	492	501	510	519
Autres contributions	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)
Contribution du RTL	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)	(1 803)
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Statu quo	(46 648)	(49 266)	(51 194)	(52 796)	(54 460)	(55 555)	(57 514)	(60 148)	(61 575)	(63 247)
Contribution - Proposition CMM	20 099	19 696	20 497	20 585	20 976	21 636	22 032	22 500	22 854	23 238
Contribution des gouvernements	9 198	8 524	8 898	8 676	8 728	9 086	9 086	9 086	9 086	9 086
Révision du cadre financier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvention MTQ - Service de la dette	9 198	8 524	8 898	8 676	8 728	9 086	9 086	9 086	9 086	9 086
SOFIL - contribution add. Autobus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	10 901	11 172	11 599	11 909	12 248	12 550	12 946	13 414	13 768	14 152
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	600	600	600	607	625	644	663	683	704	725
Aide de base au réseaux d'autobus	4 639	4 772	4 966	5 114	5 268	5 363	5 545	5 794	5 921	6 073
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	1 003	1 001	1 090	1 097	1 111	1 143	1 174	1 207	1 241	1 276
Aide à l'intégration tarifaire	4 576	4 713	4 855	5 000	5 150	5 305	5 464	5 628	5 797	5 970
Équipements métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire OMIT St-Bruno	83	85	88	91	93	96	99	102	105	108
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(40 662)	(41 864)	(43 517)	(44 842)	(46 203)	(47 031)	(48 631)	(50 834)	(51 945)	(53 270)
Écart proposition CMM vs Statu quo	5 986	7 402	7 678	7 954	8 257	8 524	8 883	9 314	9 630	9 977

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	26 967	26 555	26 919	28 778	30 742	31 907	33 117	34 374	35 679	37 034
Revenus - voyageurs	25 017	24 823	25 386	27 218	29 154	30 291	31 473	32 700	33 976	35 301
Autobus	14 533	15 099	15 688	16 300	16 936	17 596	18 283	18 996	19 737	20 506
Recettes métropolitaines	8 550	8 884	9 230	9 590	9 964	10 353	10 757	11 176	11 612	12 065
Transport scolaire	1 450	1 507	1 565	1 626	1 690	1 756	1 824	1 895	1 969	2 046
Impact métro Laval	-	(1 170)	(1 620)	(842)	-	-	-	-	-	-
Autres revenus voyageur	484	503	523	543	565	587	609	633	658	684
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	1 950	1 731	1 533	1 560	1 588	1 616	1 644	1 674	1 703	1 734
Autres revenus	1 442	1 468	1 494	1 521	1 549	1 577	1 605	1 634	1 663	1 693
Revenus commerciaux et autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Facturation équipements métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intérêts	495	250	25	25	25	25	25	25	25	25
Cession d'actifs à long terme	13	13	13	14	14	14	14	15	15	15
Revenus liés aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	77 880	77 522	76 005	78 697	81 479	83 329	86 309	87 955	89 444	91 864
Dépenses d'exploitation	66 353	67 458	68 549	71 223	74 000	76 886	79 885	83 000	86 237	89 601
Administration	9 269	9 631	10 006	10 397	10 802	11 224	11 661	12 116	12 589	13 079
Exploitation	57 083	59 310	61 623	64 026	66 523	69 117	71 813	74 614	77 524	80 547
Exploitation métro Laval	-	(1 482)	(3 080)	(3 200)	(3 325)	(3 455)	(3 589)	(3 729)	(3 875)	(4 026)
Dépenses liées aux investissements	700	713	725	738	752	765	779	793	807	822
Transfert aux activités d'investissement	700	713	725	738	752	765	779	793	807	822
Autres 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	10 827	9 351	6 730	6 736	6 727	5 677	5 645	4 161	2 399	1 441
Frais de financement	2 546	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Remboursement de capital	8 281	9 351	6 730	6 736	6 727	5 677	5 645	4 161	2 399	1 441
Service de dette projets d'investissements prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affectation	(50 912)	(50 967)	(49 086)	(49 919)	(50 737)	(51 422)	(53 192)	(53 581)	(53 765)	(54 830)

STL

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<u>Affectations</u>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Contribution - Statu quo</u>	7 661	6 150	4 805	4 836	4 861	4 395	4 409	3 667	2 842	2 422
Contribution des gouvernements	4 644	3 945	3 419	3 422	3 418	2 922	2 905	2 132	1 277	824
Subvention MTQ - Service de la dette	4 644	3 945	3 419	3 422	3 418	2 922	2 905	2 132	1 277	824
Contributions métropolitaines	3 017	2 955	2 886	2 914	2 943	2 973	3 003	3 034	3 065	3 097
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	1 822	1 522	1 222	1 222	1 222	1 222	1 222	1 222	1 222	1 222
Aide autobus rabattement aux trains	36	54	72	72	72	72	72	72	72	72
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	770	784	798	812	827	841	857	872	888	904
Aide à l'intégration tarifaire	390	596	794	808	823	838	853	868	884	900
Autres contributions	-	(750)	(1 500)	(1 500)	(1 500)	(1 500)	(1 500)	(1 500)	(1 500)	(1 500)
Contribution du RTL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution de la STL	-	(750)	(1 500)	(1 500)	(1 500)	(1 500)	(1 500)	(1 500)	(1 500)	(1 500)
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Surplus (déficit) - Statu quo</u>	<u>(43 251)</u>	<u>(44 817)</u>	<u>(44 281)</u>	<u>(45 083)</u>	<u>(45 876)</u>	<u>(47 027)</u>	<u>(48 783)</u>	<u>(49 914)</u>	<u>(50 923)</u>	<u>(52 408)</u>
<u>Contribution - Proposition CMM</u>	13 413	12 914	12 376	12 635	12 875	12 675	13 023	12 559	12 007	11 914
Contribution des gouvernements	4 644	3 945	3 419	3 422	3 418	2 922	2 905	2 132	1 277	824
Révision du cadre financier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvention MTQ - Service de la dette	4 644	3 945	3 419	3 422	3 418	2 922	2 905	2 132	1 277	824
Contributions métropolitaines	8 770	8 969	8 957	9 213	9 457	9 754	10 118	10 426	10 730	11 089
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base au réseaux d'autobus	4 226	4 286	4 134	4 200	4 265	4 365	4 524	4 621	4 704	4 835
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	535	518	495	517	521	535	550	566	582	598
Aide à l'intégration tarifaire	4 009	4 165	4 327	4 496	4 672	4 854	5 043	5 240	5 444	5 656
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Surplus (déficit) - Proposition CMM</u>	<u>(37 499)</u>	<u>(38 053)</u>	<u>(36 710)</u>	<u>(37 284)</u>	<u>(37 862)</u>	<u>(38 746)</u>	<u>(40 168)</u>	<u>(41 022)</u>	<u>(41 758)</u>	<u>(42 916)</u>
<u>Écart proposition CMM vs Statu quo</u>	5 752	6 764	7 571	7 799	8 014	8 281	8 614	8 892	9 165	9 492

CIT - Sud Ouest

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	3 471	3 637	3 811	3 994	4 185	4 386	4 596	4 816	5 047	5 289
Revenus - voyageurs	3 460	3 626	3 800	3 982	4 173	4 374	4 584	4 804	5 034	5 276
Autobus	2 251	2 359	2 472	2 591	2 715	2 846	2 982	3 125	3 275	3 433
Recettes métropolitaines	1 209	1 267	1 327	1 391	1 458	1 528	1 601	1 678	1 759	1 843
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	11	12	12	12	12	12	13	13	13	13
Autres revenus	11	12	12	12	12	12	13	13	13	13
Revenus liés aux projets d'investissement pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	7 886	8 265	8 662	9 077	9 513	9 970	10 448	10 950	11 475	12 026
Dépenses d'exploitation	7 886	8 265	8 662	9 077	9 513	9 970	10 448	10 950	11 475	12 026
Administration	591	619	649	680	712	747	783	820	859	901
Exploitation	7 296	7 646	8 013	8 397	8 801	9 223	9 666	10 130	10 616	11 125
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affer	(4 415)	(4 628)	(4 850)	(5 083)	(5 328)	(5 584)	(5 852)	(6 133)	(6 428)	(6 737)
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	2 444	2 446	2 448	2 451	2 453	2 455	2 457	2 460	2 462	2 464
Contribution des gouvernements	1 938	1 938	1 938	1 938	1 938	1 938	1 938	1 938	1 938	1 938
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	1 938	1 938	1 938	1 938	1 938	1 938	1 938	1 938	1 938	1 938
Contributions métropolitaines	506	508	511	513	515	517	519	522	524	527
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	390	390	390	390	390	390	390	390	390	390
Aide autobus rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	116	118	121	123	125	127	129	132	134	137
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Statu quo	(1 971)	(2 181)	(2 402)	(2 633)	(2 875)	(3 129)	(3 395)	(3 674)	(3 966)	(4 273)

CIT - Sud Ouest

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<u>Contribution - Proposition CMM</u>	2 646	2 707	2 789	2 925	3 068	3 213	3 366	3 525	3 693	3 868
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	2 646	2 707	2 789	2 925	3 068	3 213	3 366	3 525	3 693	3 868
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	1 938	1 938	1 961	2 055	2 153	2 255	2 363	2 476	2 594	2 718
Aide de base au réseaux d'autobus	591	643	692	725	761	798	837	877	920	965
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	3	8	14	17	22	23	23	24	25	25
Aide à l'intégration tarifaire	113	118	122	127	132	137	143	148	154	160
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Surplus (déficit) - Proposition CMM</u>	(1 770)	(1 921)	(2 061)	(2 159)	(2 260)	(2 371)	(2 486)	(2 608)	(2 735)	(2 869)
<u>Écart proposition CMM vs Statu quo</u>	201	260	341	474	615	758	908	1 066	1 231	1 403

CIT - Roussillon

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	1 313	1 376	1 442	1 511	1 584	1 660	1 739	1 823	1 910	2 002
Revenus - voyageurs	1 310	1 373	1 438	1 508	1 580	1 656	1 735	1 818	1 906	1 997
Autobus	831	870	912	956	1 002	1 050	1 100	1 153	1 209	1 267
Recettes métropolitaines	479	502	526	552	578	606	635	665	697	731
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Autres revenus	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Revenus liés aux projets d'investissement pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	2 623	2 748	2 880	3 019	3 164	3 315	3 475	3 641	3 816	3 999
Dépenses d'exploitation	2 623	2 748	2 880	3 019	3 164	3 315	3 475	3 641	3 816	3 999
Administration	136	142	149	156	163	171	180	188	197	207
Exploitation	2 487	2 606	2 732	2 863	3 000	3 144	3 295	3 453	3 619	3 793
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affe	(1 309)	(1 372)	(1 438)	(1 507)	(1 580)	(1 656)	(1 735)	(1 819)	(1 906)	(1 998)
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	695	700	704	705	706	707	708	709	710	711
Contribution des gouvernements	484	484	484	484	484	484	484	484	484	484
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	484	484	484	484	484	484	484	484	484	484
Contributions métropolitaines	211	215	220	221	221	222	223	224	225	226
Aides métropolitaines méro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	155	155	155	155	155	155	155	155	155	155
Aide autobus rabatement aux trains	7	11	14	14	14	14	14	14	14	14
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	49	50	51	52	52	53	54	55	56	57
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Statu quo	(614)	(672)	(734)	(802)	(874)	(949)	(1 027)	(1 110)	(1 196)	(1 287)

CIT - Roussillon

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contribution - Proposition CMM	819	860	903	947	993	1 041	1 091	1 143	1 198	1 255
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	819	860	903	947	993	1 041	1 091	1 143	1 198	1 255
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	655	686	719	754	790	828	868	909	953	999
Aide de base au réseaux d'autobus	164	171	180	188	197	207	217	227	238	250
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	1	2	4	5	6	6	6	6	6	7
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(490)	(512)	(535)	(561)	(587)	(615)	(645)	(676)	(708)	(743)
Écart proposition CMM vs Statu quo	124	160	199	242	287	334	383	434	488	544

CIT - Richelain

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	2 101	2 201	2 307	2 417	2 533	2 654	2 781	2 914	3 053	3 199
Revenus - voyageurs	2 088	2 189	2 294	2 404	2 519	2 640	2 767	2 900	3 039	3 185
Autobus	1 386	1 453	1 523	1 596	1 672	1 753	1 837	1 925	2 017	2 114
Recettes métropolitaines	702	736	771	808	847	887	930	975	1 021	1 070
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	13	13	13	13	13	14	14	14	14	15
Autres revenus	13	13	13	13	13	14	14	14	14	15
Revenus liés aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	4 281	4 486	4 702	4 927	5 164	5 412	5 671	5 944	6 229	6 528
Dépenses d'exploitation	4 281	4 486	4 702	4 927	5 164	5 412	5 671	5 944	6 229	6 528
Administration	144	150	158	165	173	182	190	199	209	219
Exploitation	4 137	4 336	4 544	4 762	4 991	5 230	5 481	5 744	6 020	6 309
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affectations	(2 180)	(2 285)	(2 395)	(2 510)	(2 631)	(2 758)	(2 891)	(3 030)	(3 176)	(3 329)
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	1 415	1 416	1 417	1 419	1 420	1 421	1 423	1 424	1 426	1 427
Contribution des gouvernements	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048
Contributions métropolitaines	367	368	370	371	372	373	375	376	378	379
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	298	298	298	298	298	298	298	298	298	298
Aide autobus rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	69	70	72	73	74	75	77	78	80	81
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Statu quo	(765)	(869)	(977)	(1 091)	(1 211)	(1 336)	(1 468)	(1 606)	(1 750)	(1 902)

CIT - Richelain

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contribution - Proposition CMM	1 346	1 396	1 465	1 537	1 612	1 690	1 771	1 856	1 945	2 038
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	1 346	1 396	1 465	1 537	1 612	1 690	1 771	1 856	1 945	2 038
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	1 048	1 094	1 147	1 202	1 260	1 320	1 383	1 450	1 519	1 592
Aide de base au réseaux d'autobus	298	298	312	327	343	359	377	395	414	434
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	-	3	6	8	10	10	10	11	11	11
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(834)	(889)	(930)	(973)	(1 019)	(1 068)	(1 120)	(1 174)	(1 231)	(1 291)
Écart proposition CMM vs Statu quo	(69)	(21)	48	118	192	268	348	431	519	611

CIT - Presqu'île

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	21	22	23	24	24	25	26	27	28	29
Revenus - voyageurs	13	14	14	15	16	16	17	18	19	20
Autobus	13	14	14	15	16	16	17	18	19	20
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	8	8	8	9	9	9	9	9	9	10
Autres revenus	8	8	8	9	9	9	9	9	9	10
Revenus liés aux projets d'investissement pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	499	523	548	575	602	631	661	693	726	761
Dépenses d'exploitation	499	523	548	575	602	631	661	693	726	761
Administration	148	155	163	170	179	187	196	205	215	226
Exploitation	351	368	386	404	424	444	465	488	511	536
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affe	(478)	(501)	(525)	(551)	(578)	(606)	(635)	(666)	(698)	(732)
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide autobus rabattement aux trains	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Statu quo	(476)	(498)	(521)	(547)	(574)	(602)	(631)	(662)	(694)	(728)

CIT - Presqu'île

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contribution - Proposition CMM	125	132	139	147	154	162	170	178	186	195
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	125	132	139	147	154	162	170	178	186	195
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	7	7	7	7	8	8	9	9	9	10
Aide de base au réseaux d'autobus	118	124	130	136	142	149	157	164	172	180
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	1	2	3	3	4	4	4	4	5	5
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(353)	(369)	(386)	(404)	(423)	(444)	(465)	(488)	(512)	(537)
Écart proposition CMM vs Statu quo	123	129	135	143	150	158	166	174	182	191

CIT - Laurentides

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	6 246	6 539	6 845	7 166	7 502	7 854	8 223	8 610	9 015	9 439
Revenus - voyageurs	6 000	6 288	6 589	6 906	7 237	7 585	7 949	8 330	8 730	9 149
Autobus	5 110	5 355	5 612	5 881	6 164	6 459	6 769	7 094	7 435	7 792
Recettes métropolitaines	890	933	978	1 024	1 074	1 125	1 179	1 236	1 295	1 357
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	247	251	256	260	265	270	275	280	285	290
Autres revenus	247	251	256	260	265	270	275	280	285	290
Revenus liés aux projets d'investissement pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	17 452	18 290	19 168	20 088	21 052	22 063	23 122	24 232	25 395	26 614
Dépenses d'exploitation	17 452	18 290	19 168	20 088	21 052	22 063	23 122	24 232	25 395	26 614
Administration	1 804	1 891	1 981	2 076	2 176	2 281	2 390	2 505	2 625	2 751
Exploitation	15 648	16 400	17 187	18 012	18 876	19 782	20 732	21 727	22 770	23 863
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affe	(11 206)	(11 751)	(12 323)	(12 922)	(13 550)	(14 208)	(14 899)	(15 622)	(16 380)	(17 175)
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	4 098	4 136	4 174	4 177	4 179	4 182	4 184	4 187	4 190	4 193
Contribution des gouvernements	3 879	3 879	3 879	3 879	3 879	3 879	3 879	3 879	3 879	3 879
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	3 879	3 879	3 879	3 879	3 879	3 879	3 879	3 879	3 879	3 879
Contributions métropolitaines	219	257	295	297	300	303	305	308	311	314
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61
Aide autobus rabatement aux trains	47	71	94	94	94	94	94	94	94	94
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	85	86	88	90	91	93	95	96	98	100
Aide à l'intégration tarifaire	26	39	52	53	54	55	56	57	58	59
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Statu quo	(7 108)	(7 615)	(8 149)	(8 745)	(9 371)	(10 027)	(10 714)	(11 435)	(12 190)	(12 982)

CIT - Laurentides

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contribution - Proposition CMM	5 834	5 989	6 154	6 320	6 498	6 673	6 992	7 326	7 676	8 043
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	5 834	5 989	6 154	6 320	6 498	6 673	6 992	7 326	7 676	8 043
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	3 879	3 879	3 879	3 879	3 879	3 884	4 069	4 264	4 468	4 681
Aide de base au réseaux d'autobus	1 794	1 929	2 070	2 218	2 374	2 535	2 660	2 790	2 927	3 070
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	10	24	42	53	69	70	72	74	77	79
Aide à l'intégration tarifaire	151	157	163	170	176	183	190	198	205	213
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(5 372)	(5 762)	(6 169)	(6 602)	(7 053)	(7 536)	(7 907)	(8 296)	(8 704)	(9 132)
Écart proposition CMM vs Statu quo	1 736	1 853	1 980	2 144	2 318	2 491	2 807	3 139	3 487	3 851

CIT - Vallée du Richelieu

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	3 877	4 058	4 249	4 448	4 657	4 876	5 105	5 345	5 597	5 861
Revenus - voyageurs	3 732	3 911	4 098	4 295	4 501	4 717	4 944	5 181	5 430	5 690
Autobus	2 308	2 419	2 535	2 657	2 784	2 918	3 058	3 205	3 359	3 520
Recettes métropolitaines	1 423	1 492	1 563	1 638	1 717	1 799	1 886	1 976	2 071	2 171
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	145	148	150	153	156	159	161	164	167	170
Autres revenus	145	148	150	153	156	159	161	164	167	170
Revenus liés aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	8 511	8 919	9 348	9 796	10 266	10 759	11 276	11 817	12 384	12 979
Dépenses d'exploitation	8 511	8 919	9 348	9 796	10 266	10 759	11 276	11 817	12 384	12 979
Administration	447	469	491	515	540	566	593	621	651	682
Exploitation	8 064	8 451	8 856	9 281	9 727	10 194	10 683	11 196	11 733	12 296
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affectations	(4 634)	(4 861)	(5 099)	(5 348)	(5 609)	(5 883)	(6 170)	(6 471)	(6 787)	(7 118)
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	2 199	2 222	2 244	2 247	2 250	2 252	2 255	2 258	2 261	2 264
Contribution des gouvernements	1 933	1 933	1 933	1 933	1 933	1 933	1 933	1 933	1 933	1 933
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	1 933	1 933	1 933	1 933	1 933	1 933	1 933	1 933	1 933	1 933
Contributions métropolitaines	267	289	312	314	317	320	323	325	328	331
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Aide autobus rabattement aux trains	40	60	80	80	80	80	80	80	80	80
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	142	144	147	149	152	155	158	160	163	166
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CIT - Vallée du Richelieu

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Statu quo	(2 435)	(2 639)	(2 855)	(3 101)	(3 360)	(3 631)	(3 915)	(4 214)	(4 526)	(4 854)
Contribution - Proposition CMM	2 612	2 691	2 827	2 967	3 115	3 265	3 422	3 587	3 760	3 941
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	2 612	2 691	2 827	2 967	3 115	3 265	3 422	3 587	3 760	3 941
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	1 933	1 955	2 049	2 148	2 251	2 359	2 472	2 591	2 715	2 845
Aide de base au réseaux d'autobus	675	726	762	800	840	881	925	970	1 018	1 068
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	4	9	15	19	24	25	26	26	27	28
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(2 023)	(2 170)	(2 272)	(2 381)	(2 495)	(2 619)	(2 748)	(2 884)	(3 027)	(3 177)
Écart proposition CMM vs Statu quo	413	469	583	720	865	1 012	1 167	1 329	1 499	1 677

CIT - Chambly-Richelieu-Carignan

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	2 023	2 117	2 215	2 318	2 425	2 538	2 656	2 780	2 910	3 045
Revenus - voyageurs	1 911	2 003	2 099	2 200	2 305	2 416	2 532	2 653	2 781	2 914
Autobus	1 122	1 176	1 232	1 291	1 353	1 418	1 486	1 558	1 633	1 711
Recettes métropolitaines	789	827	867	908	952	997	1 045	1 095	1 148	1 203
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	112	114	116	118	120	122	124	127	129	131
Autres revenus	112	114	116	118	120	122	124	127	129	131
Revenus liés aux projets d'investissement pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	3 290	3 448	3 614	3 787	3 969	4 160	4 359	4 569	4 788	5 018
Dépenses d'exploitation	3 290	3 448	3 614	3 787	3 969	4 160	4 359	4 569	4 788	5 018
Administration	71	75	78	82	86	90	94	99	104	109
Exploitation	3 219	3 374	3 536	3 705	3 883	4 070	4 265	4 470	4 684	4 909
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affe	(1 268)	(1 332)	(1 399)	(1 470)	(1 544)	(1 622)	(1 703)	(1 789)	(1 878)	(1 972)
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	740	742	743	745	746	747	749	751	752	754
Contribution des gouvernements	475	475	475	475	475	475	475	475	475	475
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	475	475	475	475	475	475	475	475	475	475
Contributions métropolitaines	265	266	268	269	271	272	274	275	277	278
Aides métropolitaines méro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188
Aide autobus rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	77	78	80	81	83	84	86	87	89	90
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Statu quo	(527)	(590)	(656)	(725)	(798)	(874)	(954)	(1 038)	(1 126)	(1 219)

CIT - Chambly-Richelieu-Carignan

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contribution - Proposition CMM	1 144	1 189	1 237	1 288	1 341	1 396	1 454	1 515	1 578	1 645
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	1 144	1 189	1 237	1 288	1 341	1 396	1 454	1 515	1 578	1 645
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	956	1 001	1 049	1 100	1 153	1 208	1 266	1 327	1 390	1 457
Aide de base au réseaux d'autobus	188	188	188	188	188	188	188	188	188	188
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(124)	(142)	(162)	(182)	(203)	(226)	(249)	(274)	(300)	(327)
Écart proposition CMM vs Statu quo	403	448	494	543	595	648	705	764	826	891

CIT - Sorel-Varennnes

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	3 058	3 205	3 359	3 520	3 689	3 866	4 052	4 246	4 450	4 664
Revenus - voyageurs	3 058	3 205	3 359	3 520	3 689	3 866	4 052	4 246	4 450	4 664
Autobus	1 537	1 611	1 689	1 770	1 855	1 944	2 037	2 135	2 237	2 344
Recettes métropolitaines	1 521	1 594	1 671	1 751	1 835	1 923	2 015	2 112	2 213	2 319
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets d'investissement pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	5 468	5 730	6 005	6 293	6 595	6 912	7 244	7 591	7 956	8 338
Dépenses d'exploitation	5 468	5 730	6 005	6 293	6 595	6 912	7 244	7 591	7 956	8 338
Administration	395	414	434	454	476	499	523	548	574	602
Exploitation	5 073	5 316	5 571	5 839	6 119	6 413	6 721	7 043	7 381	7 736
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affe	(2 409)	(2 525)	(2 646)	(2 773)	(2 906)	(3 046)	(3 192)	(3 345)	(3 506)	(3 674)
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	1 105	1 107	1 109	1 111	1 113	1 115	1 117	1 120	1 122	1 125
Contribution des gouvernements	917	917	917	917	917	917	917	917	917	917
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	917	917	917	917	917	917	917	917	917	917
Contributions métropolitaines	188	190	192	194	197	199	201	203	206	208
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73
Aide autobus rabatement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	115	117	119	121	124	126	128	130	133	135
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Statu quo	(1 305)	(1 418)	(1 537)	(1 662)	(1 793)	(1 930)	(2 074)	(2 225)	(2 383)	(2 549)

CIT - Sorel-Varennnes

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contribution - Proposition CMM	1 750	1 836	1 926	2 019	2 118	2 219	2 326	2 437	2 554	2 676
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	1 750	1 836	1 926	2 019	2 118	2 219	2 326	2 437	2 554	2 676
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	1 529	1 603	1 680	1 760	1 845	1 933	2 026	2 123	2 225	2 332
Aide de base au réseaux d'autobus	220	231	242	253	265	278	291	305	320	335
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	1	3	5	6	8	8	8	8	9	9
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(659)	(689)	(720)	(754)	(788)	(826)	(866)	(908)	(952)	(998)
Écart proposition CMM vs Statu quo	646	729	817	909	1 005	1 104	1 208	1 317	1 432	1 552

CIT - Haut-Saint-Laurent

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	822	861	903	946	991	1 038	1 088	1 140	1 194	1 251
Revenus - voyageurs	815	854	896	938	984	1 031	1 080	1 132	1 186	1 243
Autobus	652	684	716	751	787	825	864	906	949	995
Recettes métropolitaines	163	171	179	188	197	206	216	226	237	249
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	7	7	7	7	7	7	8	8	8	8
Autres revenus	7	7	7	7	7	7	8	8	8	8
Revenus liés aux projets d'investissement pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	1 626	1 704	1 786	1 871	1 961	2 055	2 154	2 257	2 366	2 479
Dépenses d'exploitation	1 626	1 704	1 786	1 871	1 961	2 055	2 154	2 257	2 366	2 479
Administration	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exploitation	1 626	1 704	1 786	1 871	1 961	2 055	2 154	2 257	2 366	2 479
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affe	(804)	(842)	(883)	(926)	(970)	(1 017)	(1 066)	(1 118)	(1 171)	(1 228)
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	358	359	360	361	361	361	362	362	362	363
Contribution des gouvernements	291	291	291	291	291	291	291	291	291	291
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	291	291	291	291	291	291	291	291	291	291
Contributions métropolitaines	68	69	70	70	70	71	71	72	72	72
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49
Aide autobus rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	17	17	18	18	18	19	19	19	20	20
Aide à l'intégration tarifaire	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Statu quo	(445)	(483)	(523)	(565)	(609)	(656)	(705)	(756)	(809)	(865)

CIT - Haut-Saint-Laurent

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contribution - Proposition CMM	527	553	581	609	638	669	701	734	769	806
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	527	553	581	609	638	669	701	734	769	806
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	417	437	457	479	502	526	551	578	605	634
Aide de base au réseaux d'autobus	92	97	102	107	112	117	123	129	135	142
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	1	1	2	3	3	3	3	4	4	4
Aide à l'intégration tarifaire	18	19	19	20	21	22	23	24	24	25
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(276)	(289)	(303)	(317)	(332)	(348)	(366)	(384)	(403)	(422)
Écart proposition CMM vs Statu quo	169	194	220	248	277	307	339	372	406	443

CRT - Lanaudières

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	7 586	7 939	8 310	8 697	9 103	9 529	9 974	10 441	10 930	11 442
Revenus - voyageurs	7 225	7 572	7 935	8 316	8 715	9 134	9 572	10 032	10 513	11 018
Autobus	5 075	5 319	5 574	5 842	6 122	6 416	6 724	7 047	7 385	7 739
Recettes métropolitaines	2 150	2 253	2 361	2 474	2 593	2 718	2 848	2 985	3 128	3 278
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	361	368	374	381	388	395	402	409	417	424
Autres revenus	361	368	374	381	388	395	402	409	417	424
Revenus liés aux projets d'investissement pré	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	20 635	21 626	22 664	23 752	24 892	26 086	27 339	28 651	30 026	31 467
Dépenses d'exploitation	20 635	21 626	22 664	23 752	24 892	26 086	27 339	28 651	30 026	31 467
Administration	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exploitation	20 635	21 626	22 664	23 752	24 892	26 086	27 339	28 651	30 026	31 467
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement p	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements pr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affec	(13 049)	(13 686)	(14 354)	(15 054)	(15 788)	(16 558)	(17 365)	(18 210)	(19 096)	(20 026)
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	6 596	6 602	6 608	6 612	6 617	6 621	6 626	6 630	6 635	6 640
Contribution des gouvernements	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995
Contributions métropolitaines	601	607	613	618	622	627	631	636	641	645
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	374	374	374	374	374	374	374	374	374	374
Aide autobus rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	223	227	231	235	240	244	248	253	257	262
Aide à l'intégration tarifaire	4	6	8	8	8	9	9	9	9	9
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Statu quo	(6 453)	(7 084)	(7 746)	(8 442)	(9 172)	(9 937)	(10 739)	(11 580)	(12 461)	(13 386)

CRT - Lanaudières

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contribution - Proposition CMM	7 768	7 941	8 127	8 314	8 514	8 708	8 912	9 125	9 349	9 584
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	7 768	7 941	8 127	8 314	8 514	8 708	8 912	9 125	9 349	9 584
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995	5 995
Aide de base au réseaux d'autobus	1 764	1 923	2 090	2 265	2 448	2 641	2 842	3 054	3 275	3 508
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	10	24	42	55	71	73	75	77	79	81
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(5 281)	(5 745)	(6 227)	(6 740)	(7 275)	(7 850)	(8 453)	(9 085)	(9 747)	(10 442)
Écart proposition CMM vs Statu quo	1 172	1 339	1 519	1 702	1 897	2 087	2 286	2 495	2 714	2 944

OMIT - Sainte-Julie

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	1 303	1 366	1 431	1 499	1 571	1 646	1 725	1 808	1 894	1 985
Revenus - voyageurs	1 297	1 359	1 425	1 493	1 565	1 640	1 718	1 801	1 887	1 978
Autobus	633	664	696	729	764	801	839	879	922	966
Recettes métropolitaines	664	696	729	764	801	839	879	921	966	1 012
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	6	6	6	6	7	7	7	7	7	7
Autres revenus	6	6	6	6	7	7	7	7	7	7
Revenus liés aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	2 647	2 774	2 908	3 047	3 193	3 347	3 507	3 676	3 852	4 037
Dépenses d'exploitation	2 647	2 774	2 908	3 047	3 193	3 347	3 507	3 676	3 852	4 037
Administration	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exploitation	2 647	2 774	2 908	3 047	3 193	3 347	3 507	3 676	3 852	4 037
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affectations	(1 344)	(1 409)	(1 477)	(1 548)	(1 622)	(1 700)	(1 782)	(1 868)	(1 958)	(2 052)
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	511	512	513	515	516	517	519	520	521	523
Contribution des gouvernements	335	335	335	335	335	335	335	335	335	335
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	335	335	335	335	335	335	335	335	335	335
Contributions métropolitaines	176	178	179	180	181	183	184	185	187	188
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108
Aide autobus rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	68	70	71	72	73	75	76	77	79	80
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Statu quo	(833)	(897)	(963)	(1 033)	(1 106)	(1 183)	(1 264)	(1 348)	(1 436)	(1 529)

OMIT - Sainte-Julie

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Contribution - Proposition CMM	823	864	907	952	998	1 046	1 096	1 149	1 204	1 262
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	823	864	907	952	998	1 046	1 096	1 149	1 204	1 262
Déficit du métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT	649	680	712	746	782	820	859	900	944	989
Aide de base au réseaux d'autobus	174	182	191	200	210	220	231	242	254	266
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	1	2	4	5	6	6	6	7	7	7
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(521)	(545)	(569)	(596)	(624)	(654)	(686)	(719)	(754)	(790)
Écart proposition CMM vs Statu quo	313	352	394	437	482	529	578	629	683	739

Annexe E

Liste des clés de répartition des dépenses

		MODE TA	MODE AUTOBUS			MODE MÉTRO					
No de clé Description			Usine	entretien ctres RDA	Livraison serv. RDA	EEF	EMR	Expl. des stations	Expl. des trains	Gest. du patrim.	Total
MG # 1	Budget \$ imputables	5,6%	5,3%	9,2%	42,2%	6,0%	6,7%	10,6%	9,3%	5,1%	100,0%
MG # 2	Achalandage	0,4%	0,0%	0,0%	56,2%	0,0%	0,0%	0,0%	43,4%	0,0%	100,0%
MG # 3	Budget \$ rémunération	3,5%	4,4%	9,3%	45,1%	6,4%	6,4%	12,2%	7,5%	5,2%	100,0%
MG # 4	Budget \$ biens et services	15,3%	9,4%	37,1%	0,9%	4,1%	7,7%	2,8%	17,9%	4,8%	100,0%
MG # 5	Budget heures CSST	2,7%	1,9%	7,1%	51,0%	3,3%	3,2%	21,2%	7,7%	1,9%	100,0%
MG # 6	Budget heures totales payées	3,4%	4,2%	9,4%	45,6%	6,2%	6,5%	12,8%	7,0%	4,9%	100,0%
MS # 1	Projets PTI s/gouverne GPM	0,0%	1,9%	15,2%	41,5%	38,7%	0,1%	0,0%	0,0%	2,6%	100,0%
MS # 2	Projets maj+PEPM 2005	0,0%	0,6%	6,2%	25,2%	52,8%	5,9%	0,0%	0,0%	9,3%	100,0%
MS # 3	3 Chefs de secteur bus-métro	6,5%	5,4%	9,4%	46,6%	6,2%	7,0%	8,8%	10,2%	0,0%	100,0%
MS # 4	Info gestion - selon # indicateurs	3,6%	8,9%	4,1%	45,9%	6,1%	6,3%	13,2%	6,4%	5,5%	100,0%
MS # 5	Crédit de garanties 87110	0,0%	48,0%	48,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%	100,0%
MS # 6	Empl affectés achats portion TI	9,4%	8,1%	16,4%	25,6%	7,5%	10,6%	3,8%	10,5%	8,2%	100,0%
MS # 7	Employés affectés aux achats	9,1%	9,1%	36,4%	0,0%	9,1%	18,2%	0,0%	0,0%	18,2%	100,0%
MS # 8	Employés affectés achats GPM	0,0%	1,9%	15,2%	41,5%	38,7%	0,1%	0,0%	0,0%	2,6%	100,0%
MS # 9	Budget matériel & fournitures	1,7%	27,2%	26,9%	2,7%	8,3%	18,4%	3,0%	0,7%	11,0%	100,0%
MS # 10	Budget effectifs gestion et support	10,0%	3,0%	8,8%	28,8%	3,9%	6,1%	7,3%	18,7%	13,4%	100,0%
MS # 11	Analyste du 87300	1,1%	11,4%	11,4%	5,0%	33,0%	13,2%	4,6%	1,2%	19,1%	100,0%
MS # 12	Conducteur camions sect opérat	1,4%	1,2%	35,4%	10,2%	3,9%	6,6%	22,4%	2,2%	16,7%	100,0%
MS # 13	Selon MG # 2 sans TA				52,6%				47,4%		100,0%
MS # 14	Budget consacré direct sect opér	13,7%	10,4%	20,7%	14,9%	8,3%	14,3%	1,9%	6,7%	9,0%	100,0%
MS # 15	Budget effectifs opérationnels	2,4%	6,9%	13,2%	36,7%	9,3%	9,9%	10,8%	3,9%	7,0%	100,0%
MS # 16	Ressources soutien	4,5%	5,5%	12,8%	37,1%	6,5%	7,1%	5,3%	14,2%	7,1%	100,0%
MS # 17	# conseillers RH et SST	2,4%	3,0%	6,9%	19,9%	3,5%	3,8%	2,8%	7,6%	50,0%	100,0%
MS # 18	Budget effectifs totaux	3,7%	4,4%	8,9%	47,0%	6,0%	6,6%	10,6%	7,0%	5,8%	100,0%
MS # 19	Budget effectifs chauffeurs	3,6%	0,0%	0,0%	76,5%	0,0%	0,0%	11,7%	8,2%	0,0%	100,0%
MS # 20	Budget effectifs entretien	1,2%	13,3%	25,4%	0,0%	17,9%	19,0%	9,9%	0,0%	13,4%	100,0%
MS # 21	Ress (dotation exc. chauff/entr)	6,1%	9,6%	13,3%	2,8%	13,6%	25,3%	7,8%	7,6%	14,1%	100,0%
MS # 22	Ress dédiées unité 33100	3,3%	3,3%	3,3%	40,0%	3,3%	3,3%	0,0%	40,0%	3,3%	100,0%
MS # 23	Outils information clientèle	2,0%			90,0%				8,0%		100,0%
MS # 24	Ress dédiées unité 36100				88,0%				12,0%		100,0%
MS # 25	Ratio demandes clients (OD)				57,0%				43,0%		100,0%
MS # 26	# plaintes par sect opérationnels	0,0%	0,0%	0,0%	79,4%	0,0%	0,0%	0,0%	20,6%	0,0%	100,0%
MS # 27	Superficie Youville	0,0%	23,4%	0,0%	0,0%	19,0%	50,0%	0,0%	0,0%	7,6%	100,0%
MS # 28	Budget H trav pay entretien	1,2%	13,4%	25,5%	0,0%	18,1%	19,2%	9,8%	0,0%	12,8%	100,0%
MS # 29	# véhicules de service	2,6%	4,5%	4,5%	24,7%	16,8%	3,2%	17,9%	1,1%	24,7%	100,0%
MS # 30	Ingén.métro (éval répart locaux)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	30,6%	33,6%	9,5%	22,4%	3,9%	100,0%
MS # 31	Surveillance (éval répart locaux)	2,3%	1,6%	0,0%	18,1%	0,0%	0,0%	35,5%	41,3%	1,2%	100,0%
MS # 32	Budget effectifs entretien (97500)	1,2%	13,4%	25,5%	0,0%	18,1%	19,2%	9,8%	0,0%	12,8%	100,0%
MS # 33	Véhicules service (# au diesel)	1,0%	9,6%	9,6%	1,0%	13,1%	0,0%	1,0%	0,0%	64,7%	100,0%
MS # 34	Amortissement des actifs	4,0%	0,9%	6,1%	48,9%	2,4%	2,0%	12,8%	19,0%	3,7%	100,0%
MS # 35	Loyer Bonav par secteur occupé	3,7%	4,1%	10,0%	45,9%	7,1%	5,9%	5,1%	13,3%	4,9%	100,0%

		MODE TA	MODE AUTOBUS			MODE MÉTRO					
No de clé	Description		Usine	entretien ctres RDA	Livraison serv. RDA	EEF	EMR	Expl. des stations	Expl. des trains	Gest. du patrim.	Total
MS # 36	# de postes de travail SAP	9,5%	6,2%	13,4%	26,1%	8,6%	6,7%	5,7%	10,2%	13,5%	100,0%
MS # 37	Budget effectifs commis	32,5%	0,0%	7,5%	48,2%	0,0%	0,0%	0,0%	11,8%	0,0%	100,0%
MS # 38	# de poste de travail informatique	7,4%	5,7%	13,3%	29,4%	10,7%	7,0%	5,2%	10,3%	10,9%	100,0%
MS # 39	Équip. Production (estimé)	2,0%	19,0%	24,0%	0,0%	14,6%	12,4%	1,2%	0,0%	26,8%	100,0%
MS # 40	# de vérins	2,5%	22,1%	52,0%	0,0%	0,0%	23,5%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
MS # 41	# véhicules de service (amort)	2,3%	1,0%	12,0%	18,8%	15,4%	2,8%	10,3%	0,7%	36,6%	100,0%
MS # 42	Rép 18300-18310 estimé C.Port	0,4%			9,6%				90,0%		100,0%
MS # 43	Rép 18320 (9eff/35 pour bus)	0,4%			25,3%				74,3%		100,0%

Annexe F

Sommaire du modèle de répartition des dépenses STM

DOSSIER SOMMAIRE - RÉPARTITION DU BUDGET 2005 AUX SECTEURS OPÉRATIONNELS STM (BUDGET 2005 V.72)

en milliers \$		MODE TA	MODE AUTOBUS			MODE MÉTRO				Gestion du patrimoine	Total K\$	Commentaires sur la répartition des dépenses par secteurs opérationnels (voir annexe 1 pour les clés de répartition)
			Usine	entretien ctres RDA	Livraison service RDA	EEF	EMR	Exploitation des stations	Exploitation des trains			
		1,8%	59,2%			39,0%						Budget Patrimoine & quote-part Patrimoine dans les autres services répartis selon # heures travaillées via les bons de 2004 selon GUIDE
SECTEURS OPÉRATIONNELS :												
DE20-S84	Gestion du patrimoine	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	29 633 \$	29 633 \$	Patrimoine réparti selon # heures travaillés via les bons Guide de 2004
		533 \$	17 543 \$			11 557 \$					29 633 \$	
		1,8%	59,2%			39,0%					100,0%	
DE60-S51	Direction réseau des autobus	0 \$	0 \$	-244 \$	2 925 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	2 681 \$	
		0,0%	100,0%			0,0%					100,0%	
DE60-S54	Livraison service - région est	0 \$	0 \$	0 \$	62 508 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	62 508 \$	
		0,0%	100,0%			0,0%					100,0%	
DE60-S55	Livraison service - région centre	0 \$	0 \$	0 \$	68 964 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	68 964 \$	
		0,0%	100,0%			0,0%					100,0%	
DE60-S56	Livraison service - région ouest	0 \$	0 \$	0 \$	76 340 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	76 340 \$	
		0,0%	100,0%			0,0%					100,0%	
DE60-S61	Direction exploitation & logistique	0 \$	0 \$	0 \$	5 241 \$	0 \$	0 \$	0 \$	114 \$	0 \$	5 355 \$	Un technicien OHA (horaire/assignation) sur 14 et 1/7 des 2 techniciens principaux sont considérés faire du travail pour métro
		0,0%	97,9%			2,1%					100,0%	
DE60-S81	Usine (av. répat 620901_902)	0 \$	28 096 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	28 096 \$	
	620901 Fact. pièces Crémazie	19 \$	-19 370 \$	19 043 \$	0 \$	7 \$	273 \$	0 \$	0 \$	28 \$	0 \$	Voir répartition à l'onglet "620901_902"
	620902 Fact services Crémazie	162 \$	-3 063 \$	1 091 \$	55 \$	199 \$	1 239 \$	4 \$	12 \$	300 \$	0 \$	Voir répartition à l'onglet "620901_902"
	Usine (après répat 620901_902)	180 \$	5 664 \$	20 134 \$	55 \$	206 \$	1 513 \$	5 \$	12 \$	328 \$	28 096 \$	
		0,7%	92,7%			6,6%					100,0%	
DE60-S82	Entretien centres de transport	51 \$	0 \$	48 115 \$	30 255 \$	0 \$	0 \$	163 \$	114 \$	0 \$	78 698 \$	Total avant répartition du centre 82110 par centres opérationnels
82110	Véhicules de service			-1 839 \$							-1 839 \$	Renversement du 82110 pour permettre la répartition par secteurs opérationnels
82110	Véhicules de service	48 \$	0 \$	165 \$	455 \$	310 \$	58 \$	329 \$	19 \$	455 \$	1 839 \$	Répartition du 82110 selon le # de véhicules de service (MS # 29) Usine à 0% re: FGF usine 2005
DE60-S82	Entretien centres de transport (R)	99 \$	0 \$	46 440 \$	30 710 \$	310 \$	58 \$	493 \$	134 \$	455 \$	78 698 \$	Total après répartition du centre 82110 par secteurs opérationnels
		0,1%	98,4%			1,5%					100,0%	
DE60-S83	Direction technique entretien	64 \$	2 042 \$	3 717 \$	656 \$	25 \$	3 \$	16 \$	1 \$	56 \$	6 579 \$	
		1,0%	98,0%			1,0%					100,0%	
	82301 Crédits de garantie			63 \$							63 \$	
	82500 Soutien technique	0 \$	220 \$	475 \$	144 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	839 \$	
	82520 Production	52 \$	741 \$	65 \$	60 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	918 \$	
	82530 Maintenance	0 \$	55 \$	985 \$	55 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	1 094 \$	
	82600 Planification opérationnelle	0 \$	733 \$	671 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	1 404 \$	
	82610 Entretien CT et projets	0 \$	136 \$	656 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	792 \$	
	83000 Direction technique	0 \$	153 \$	518 \$	95 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	765 \$	
	83100 Études et développement	8 \$	0 \$	90 \$	279 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	377 \$	

DOSSIER SOMMAIRE - RÉPARTITION DU BUDGET 2005 AUX SECTEURS OPÉRATIONNELS STM (BUDGET 2005 V.72)

<i>en milliers \$</i>		MODE TA	MODE AUTOBUS			MODE MÉTRO				Gestion du patrimoine	Total K\$	Commentaires sur la répartition des dépenses par secteurs opérationnels (Voir annexe 1 pour les clés de répartition)
			Usine	entretien ctres RDA	Livraison service RDA	EEF	EMR	Exploitation des stations	Exploitation des trains			
83200	Gestion de la flotte	3 \$	4 \$	195 \$	24 \$	25 \$	3 \$	16 \$	1 \$	56 \$	327 \$	Mode spécifique : répartition des effectifs en fonction de leur travail sur véhicules de service VS autobus. Chef de section : 20% véh serv et 80% bus; analyste principal 60% véh serv et 40% bus; ingénieur 70% véh serv & 30% bus; commis immatriculation 25% véh serv & 75% bus
DE62-S62	Transport adapté	32 629 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	32 629 \$	
		100,0%	0,0%			0,0%					100,0%	
DE70-S66	Direction Réseau du métro	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	45 \$	50 \$	65 \$	78 \$	0 \$	238 \$	
		0,0%	0,0%			100,0%					100,0%	
DE70-S67	Exploitation des trains	8 \$	106 \$	164 \$	63 \$	159 \$	460 \$	16 \$	50 846 \$	8 \$	51 830 \$	Les postes électriques Hydro autres que Legendre sont dédiés à 100% à l'exploitation des trains; le poste Hydro Legendre représente environ 1,5M\$/an et de ce montant, où 20% est relié au poste de redressement Ahuntsic (exploitation des trains) et la balance du 80% est répartie comme suit : 13,5 % pour le poste redressement Jarry (dédié à 100% à exploitation des trains); 6,5 % pour l'usine; 10,0 % pour le poste de redressement Legendre du raccordement et de l'atelier Crémazie (dédié 100% à EMR); 10,0 % chacun pour l'atelier GR métro et PR métro (dédiés à 100% à EMR); 10,0 % pour le centre de transport Legendre (réparti à 100% entretien centre RDA); 10,0 % pour l'atelier de réparation de la voie (dédié à 100% EEF); 10,0 % pour la Tour GR (réparti selon \$ budget total MG #1)
	Dép.totales ms électricité métro	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	33 603 \$	0 \$	33 603 \$	
		0,0%	0,7%			99,3%					100,0%	
	électricité métro	8 \$	106 \$	164 \$	63 \$	159 \$	460 \$	16 \$	17 243 \$	8 \$	18 227 \$	
DE70-S68	Entretien du matériel roulant	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	35 446 \$	0 \$	0 \$	0 \$	35 446 \$	
		0,0%	0,0%			100,0%					100,0%	
DE70-S69	Centre exploit stations / surveill	172 \$	166 \$	57 \$	1 560 \$	154 \$	326 \$	50 188 \$	7 176 \$	109 \$	59 909 \$	C'est une répartition presque à 100% à exploitation des stations. Il n'y a que l'entretien sanitaire fait à la Caisse qui est réparti entre TA-autobus-métro Chef de division attribué 100% au métro; lieutenants à la Division des opérations (85% métro, 5% RDA & 10% DG/CA); chef de section capitaine, lieutenant, enquêteur, conseiller en sécurité & agent de prévention est ventilé 50% métro et 50% autobus; patrouilleurs réguliers (90% métro, 5% RDA et 5% DG/CA); patrouilleurs sur appel à 100% Métro; ce qui est métro est réparti ensuite aux secteurs opérationnels à 46,2% stations et 53,8% trains et ce qui est autobus est réparti TA à 12,1% et 87,9% livraison du service RDA; les contrats de gardiennage visent 4 lieux, 1) Providence qui est réparti à 100% à l'exploitation des trains au métro, 2) 2000 Berri qui est réparti à 24,8% à EEF, 34,7 % à exploitation des stations et 40,5% exploitation des trains, 3) Youville réparti à 100% à l'usine et 4) à la Caisse et réparti entre TA-autobus-métro.
	Centre exploitation stations	1 \$	0 \$	0 \$	159 \$	0 \$	0 \$	44 300 \$	0 \$	0 \$	44 460 \$	
		0,3%	3,1%			96,6%					100,0%	
	Surveillance	171 \$	166 \$	57 \$	1 401 \$	154 \$	326 \$	5 887 \$	7 176 \$	109 \$	15 449 \$	
DE70-S72	Entretien des équipements fixes	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	31 840 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	31 840 \$	
		0,0%	0,0%			100,0%					100,0%	
DE70-S77	Innénierie du métro	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	2 934 \$	3 216 \$	913 \$	2 144 \$	365 \$	9 574 \$	

DOSSIER SOMMAIRE - RÉPARTITION DU BUDGET 2005 AUX SECTEURS OPÉRATIONNELS STM (BUDGET 2005 V.72)

en milliers \$		MODE TA	MODE AUTOBUS			MODE MÉTRO				Gestion du patrimoine	Total K\$	Commentaires sur la répartition des dépenses par secteurs opérationnels (Voir annexe 1 pour les clés de répartition)
			Usine	entretien ctres RDA	Livraison service RDA	EEF	EMR	Exploitation des stations	Exploitation des trains			
DE70-077	Ingénierie du métro	0,1%	2,3%			97,7%					100,0%	
77000	Ingénierie métro Direction	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	53 \$	53 \$	53 \$	53 \$	0 \$	213 \$	
77100	Ingénierie de l'exploitation	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	178 \$	178 \$	0 \$	356 \$	
77110	Prévention des incendies	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	365 \$	365 \$	365 \$	1 096 \$	Mode spécifique : exploitation stations, exploitation trains & patrimoine à parts égales
77120	Soutien opérationnel	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	317 \$	1 547 \$	0 \$	1 864 \$	
D772	Ingénierie EEF	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	2 881 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	2 881 \$	
D773	Ingénierie EMR	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	3 163 \$	0 \$	0 \$	0 \$	3 163 \$	
S-total secteurs opérationnels		33 153 \$	7 977 \$	70 268 \$	249 023 \$	35 673 \$	41 072 \$	51 695 \$	60 504 \$	30 955 \$	580 321 \$	
		5,8%	56,4%			32,5%				5,3%	100,0%	
		33 153 \$	Total autobus		327 268 \$	Total métro			188 945 \$			
		557 \$	Répartition patrimoine		18 325 \$				12 072 \$			
		33 710 \$			345 594 \$				201 017 \$	580 321 \$		
Répartition secteurs opérationnels		5,8%			59,6%				34,6%	100,0%		

AUTRES SERVICES EXPLOITATION :

DE09	Conseil d'Administration	15 \$	14 \$	25 \$	113 \$	16 \$	18 \$	28 \$	25 \$	14 \$	268 \$	Mode général : selon budget imputable secteurs opérationnels (MG # 1)
		5,7%	59,8%			34,5%					100,0%	
DE11-S10	Cabinet du DG	60 \$	57 \$	99 \$	453 \$	64 \$	71 \$	113 \$	100 \$	55 \$	1 072 \$	Mode général : selon budget imputable secteurs opérationnels (MG # 1)
		5,7%	59,8%			34,5%					100,0%	
DE12-S12	Vérification générale	50 \$	47 \$	83 \$	378 \$	54 \$	60 \$	94 \$	84 \$	46 \$	895 \$	Mode général : selon budget imputable secteurs opérationnels (MG # 1)
		5,7%	59,8%			34,5%					100,0%	
DE13-S13	Secrétariat et affaires juridiques	139 \$	131 \$	229 \$	1 046 \$	148 \$	165 \$	261 \$	231 \$	127 \$	2 478 \$	Mode général : selon budget imputable secteurs opérationnels (MG # 1)
		5,7%	59,8%			34,5%					100,0%	
DE15-S11	Gestion des projets majeurs	0 \$	15 \$	123 \$	336 \$	312 \$	1 \$	0 \$	0 \$	21 \$	808 \$	Mode spécifique - selon \$ projets PTI sous la gouverne de GPM (MS # 1)
		0,0%	60,2%			39,8%					100,0%	
DE16-S18	Finances	594 \$	553 \$	1 316 \$	4 192 \$	912 \$	578 \$	628 \$	8 081 \$	627 \$	17 480 \$	
		3,5%	36,8%			59,7%					100,0%	
18000	Finances et approvisionnement	37 \$	35 \$	61 \$	281 \$	40 \$	44 \$	70 \$	62 \$	34 \$	665 \$	Mode général : groupe Stratégie Financière selon budget \$ total (MG #1)
18200	Trésorerie & analyse	0 \$	6 \$	54 \$	222 \$	466 \$	52 \$	0 \$	0 \$	82 \$	883 \$	Mode spécifique : groupe Direction Exécutive en fonction des dépenses totales du service
												Mode spécifique : investissements 2005 proj.majeurs+ PEPM emprunt + PEPM comptant (MS # 2)
18300	Gestion des revenus voyageurs	17 \$	0 \$	0 \$	408 \$	0 \$	0 \$	0 \$	3 830 \$	0 \$	4 255 \$	Mode spécifique : répartition 10% autobus et 90% trains MS #42 (autobus : on garde le 0.4% TA de la clé MG #2)
18310	Réseau interne	10 \$	0 \$	0 \$	641 \$	0 \$	0 \$	0 \$	1 881 \$	0 \$	2 532 \$	
18320	Traitement des recettes	9 \$	0 \$	0 \$	542 \$	0 \$	0 \$	0 \$	1 592 \$	0 \$	2 143 \$	Mode direct : 9 effectifs sur 35 sont directement affectés à autobus (MS #43)
18700	Gestion financière	32 \$	30 \$	52 \$	238 \$	34 \$	38 \$	59 \$	53 \$	29 \$	563 \$	Mode général - selon budget \$ total (MG # 1)
18720	Gestion salariale	56 \$	69 \$	155 \$	749 \$	102 \$	106 \$	209 \$	115 \$	81 \$	1 641 \$	Mode général - selon budget heures totales payées rég+TS+csst (MG # 6)
18740	Comptabilité financière	230 \$	141 \$	554 \$	14 \$	61 \$	115 \$	41 \$	268 \$	72 \$	1 496 \$	Mode général - selon budget \$ biens et services (MG # 4)
18900	Budget, info & contrôle	17 \$	20 \$	32 \$	147 \$	17 \$	18 \$	23 \$	70 \$	23 \$	367 \$	Modes gén. & spécif. : Conseiller corporatif budget selon budget \$ total (MG # 1); Conseiller corporatif revenus selon l'achalandage autobus-métro (MG # 2) & Chef div. & agent information financière selon dép 18910/18920

DOSSIER SOMMAIRE - RÉPARTITION DU BUDGET 2005 AUX SECTEURS OPÉRATIONNELS STM (BUDGET 2005 V.72)

en milliers \$		MODE TA	MODE AUTOBUS			MODE MÉTRO				Gestion du patrimoine	Total K\$	Commentaires sur la répartition des dépenses par secteurs opérationnels (Voir annexe 1 pour les clés de répartition)
			Usine	entretien ctres RDA	Livraison service RDA	EEF	EMR	Exploitation des stations	Exploitation des trains			
18910	Finances opérationnelles	120 \$	190 \$	297 \$	446 \$	120 \$	125 \$	99 \$	100 \$	245 \$	1 742 \$	Modes gén. & spécif. : 3 chefs de secteurs (2 à autobus et 1 à métro) selon (MS # 3); chef secteur corpo 2/3 patrimoine et 1/3 réparti selon budget total (MG #1); Cons admin 1 TA, 1.5 usine, 2.5 ent RDA, 2 livr serv RDA, 1 EEF, 1 EMR, 0.5 station, 0.5 trains, 1 patrimoine, 2 corpos RH-Fin selon budget \$ total (MG # 1); Tech admin 1 patrimoine, 1 autobus réparti 40% usine, 40% ent RDA et 20% livr serv RDA et 1 corpo réparti selon budget total (MG # 1)
18920	Contrôle & suivi perform	67 \$	63 \$	110 \$	504 \$	71 \$	80 \$	126 \$	111 \$	61 \$	1 194 \$	Modes gén. & spécif : gestionnaire réparti selon son unité admin; cons corp et cons info de gestion selon # indicateurs (MS # 4) & autre personnel selon budget \$ total (MG # 1)
DE16-S87	Approvisionnement	464 \$	1 564 \$	3 972 \$	1 417 \$	1 300 \$	1 605 \$	652 \$	700 \$	2 307 \$	13 981 \$	
		3,6%	59,5%			36,9%					100,0%	
87000	Approvisionnement	22 \$	73 \$	276 \$	66 \$	71 \$	75 \$	31 \$	33 \$	108 \$	755 \$	Mode spécifique : 1 négociateur contrat majeur réparti 90% entretien ctres RDA & 10% EEF; le budget restant réparti selon les dépenses du service S87
87110	Gestion garantie	0 \$	121 \$	121 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	10 \$	253 \$	Mode spécifique : selon clé (MS # 5)
87200	Acquisitions stratégiques	67 \$	143 \$	311 \$	132 \$	149 \$	162 \$	20 \$	29 \$	147 \$	1 159 \$	Mode spécifique : 1 administrateur prof synd et 1 analyste prof synd répartis sur la base du budget de fournitures (MS # 9); 7 administrateurs bureau et 3 tech appro bureau attribués comme suit : 3.85 administrateurs et 1.65 tech appro répartis selon les achats STM reliés directement aux secteurs opérationnels(MS # 7), 0.7 administrateur et 0.3 tech appro reliés aux achats informatiques (MS # 6), 1.4 administrateur et 0.6 tech appro reliés aux achats pour GPM (MS # 8), 1.05 administrateur et 0.45 tech appro répartis sur la base du budget de fournitures (MS #9); 1 chef de division et biens et services répartis selon l'unité 87200.
87210	Services généraux	312 \$	92 \$	272 \$	894 \$	121 \$	188 \$	227 \$	582 \$	414 \$	3 103 \$	Mode spécifique : selon # effectifs gestion et support (MS # 10)
87300	Gestion des stocks	6 \$	118 \$	171 \$	52 \$	116 \$	169 \$	25 \$	5 \$	188 \$	851 \$	Mode spécifique : Tech appro 37.5 Hres réparti 1/3 bus, métro et patrimoine représentant 30% du budget; Analyse principal et analystes soutien technique répartis selon MS # 11 représentant 30% du budget; le 40% du budget restant est réparti selon l'unité 87300
87310	Centre approv. Bus CT	0 \$	0 \$	1 590 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	62 \$	1 651 \$	Mode direct selon les heures réelles : Pour ce qui est des magasiniers, 4% au patrimoine
87320	Centre d'appro Imm.	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	751 \$	0 \$	0 \$	0 \$	1 111 \$	1 862 \$	Mode direct selon les heures réelles : Pour les 3 acheteurs, 50% EEF; pour le préposé approvisionnement, 30% à EEF; pour les magasiniers 46% à EEF: le solde au patrimoine
87330	Centre d'appro. EMSA	25 \$	916 \$	654 \$	25 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	1 620 \$	Mode direct selon les heures réelles : Acheteurs et préposés appro 8,5% TA, 50% Usine, 33% entreteint ctre RDA et 8,5% Livraison service RDA; magasiniers 54% usine et 46% entretien ctre RDA; le solde à Usine
87340	Centre d'appro Métro	10 \$	15 \$	27 \$	109 \$	17 \$	874 \$	29 \$	19 \$	14 \$	1 114 \$	Mode général : 2 préposés contrôle vêtements et 1 technicien contrôle répartis selon le budget \$ rémunération (MG #3); 1 préposé imprimerie réparti selon le budget \$ total (MG #1). Mode spécifique : 0.25 préposé approvisionnement réparti selon le budget de fournitures (MS #9) Mode direct : Chef de section, acheteurs, 0.75 préposé approvisionnement, les magasiniers et les biens et services attribués à EMR
87360	Distribution	22 \$	85 \$	550 \$	139 \$	75 \$	137 \$	320 \$	31 \$	253 \$	1 612 \$	Mode spécifique : Les conducteurs de camions ont été répartis à 93% directement aux secteurs opérationnels qu'ils desservent (MS #12) et tout le restant du budget de l'unité a été réparti sur la base du budget de fournitures (MS #9)
DE20-S16	Direction générale adjointe	3 \$	9 \$	24 \$	10 \$	8 \$	9 \$	4 \$	5 \$	86 \$	157 \$	Mode spécifique : Répartition en fonction de la D.E. 20
		2,7%	59,3%			38,0%					100,0%	
DE20-S32	Dév. & gestion affaires commer	0 \$	0 \$	0 \$	191 \$	0 \$	0 \$	0 \$	172 \$	0 \$	363 \$	Mode spécifique : Répartition selon l'achalandage (MG #2) sauf que l'on a ventilé la portion TA, donc nouvelle clé (MS #13).
		0,0%	52,6%			47,4%					100,0%	

DOSSIER SOMMAIRE - RÉPARTITION DU BUDGET 2005 AUX SECTEURS OPÉRATIONNELS STM (BUDGET 2005 V.72)

<i>en milliers \$</i>		MODE TA	MODE AUTOBUS			MODE MÉTRO				Gestion du patrimoine	Total K\$	Commentaires sur la répartition des dépenses par secteurs opérationnels (Voir annexe 1 pour les clés de répartition)
			Usine	entretien ctres RDA	Livraison service RDA	EEF	EMR	Exploitation des stations	Exploitation des trains			
DE20-S39	Technologies de l'information	1 224 \$	1 067 \$	2 169 \$	3 321 \$	988 \$	1 400 \$	568 \$	1 370 \$	1 064 \$	13 171 \$	
		9,4%	54,6%			36,0%					100,0%	

DE37-S37	Ressources humaines	380 \$	895 \$	2 088 \$	5 206 \$	1 362 \$	1 219 \$	1 617 \$	1 954 \$	1 002 \$	15 722 \$	
		2,5%	55,9%			41,6%					100,0%	
37000	Ress hum & gest chang	7 \$	22 \$	42 \$	116 \$	29 \$	31 \$	34 \$	12 \$	22 \$	315 \$	Mode spécifique : selon # effectifs opérationnels (MS # 15)
37010	Gestion RH Opér. Autobus	111 \$	369 \$	1 018 \$	1 843 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	3 340 \$	
37020	Gestion RH Opér. Métro	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	641 \$	375 \$	471 \$	1 383 \$	79 \$	2 949 \$	Mode spécifique ou direct selon le cas : Conseillers principal RH & certains BS @ 100% exploitation des trains; conseillers RH selon évaluation gestionnaire EEF 12,5%, EMR 25%, stations 37,5% & trains 25%; conseillers SST selon évaluation gestionnaire EEF 42%, EMR 17%, stations 25% et trains 16%; chef de section, agents formation & certains BS selon évaluation gestionnaire EEF 23%, EMR 9%, stations 9%, trains 55% et patrimoine 4%; gestionn.princ. et secrétaire réparti selon unité 37020
37030	Gestion RH Gr. Support	43 \$	53 \$	123 \$	357 \$	63 \$	68 \$	51 \$	137 \$	407 \$	1 302 \$	Mode spécifique ou direct selon le cas : Conseiller principal RH, agents formation & certains BS répartis selon le # de ressources soutien à la STM (MS #16); conseillers RH et SST & certains BS répartis selon le # conseillers RH et SST à la STM (MS #17); gestionnaire principal et secrétaire selon l'unité 37030
37100	Dotation et planification	26 \$	76 \$	146 \$	405 \$	103 \$	109 \$	119 \$	43 \$	77 \$	1 103 \$	Mode spécifique : selon # effectifs opérationnels (MS # 15) mais à noter qu'il a été appliqué un facteur d'ajustement de 50% au niveau du nombre de chauffeurs, opérateurs ou changeurs, ceci pour refléter une économie d'échelle étant donné leur grand nombre par rapport aux autres groupes d'effectifs.
37110	C.P.R.I. (emplois à fort volume, cad chauffeurs et entretien)	22 \$	72 \$	139 \$	273 \$	98 \$	104 \$	96 \$	34 \$	76 \$	915 \$	Mode spécifique : chef de section, cons encadrement système & analyste info de gestion répartis selon le budget d'effectifs totaux (MS #18); les autres effectifs ont été répartis selon deux clés, le budget d'effectif chauffeur (MS #19) et le budget d'effectif entretien (MS #20) - agents de dotation et conseillers dotation (50% avec la clé MS #19 et 50% avec la clé MS #20) & techniciens dotation (21% avec la clé MS #19 et 79% avec la clé MS #20)
37120	G.P.M.P. (gestionnaires, prof., métiers et emplois spécialisés)	49 \$	77 \$	110 \$	66 \$	109 \$	199 \$	69 \$	64 \$	113 \$	855 \$	Mode spécifique : chef de section réparti selon le budget d'effectifs totaux (MS #18) - aurait pu l'être avec MS #21 & les autres effectifs selon une répartition évaluée par le gestionnaire (MS #21)
37200	Relations professionnelles	40 \$	117 \$	224 \$	621 \$	158 \$	167 \$	182 \$	66 \$	118 \$	1 693 \$	Mode spécifique : selon # effectifs opérationnels (MS # 15) mais à noter qu'il a été appliqué un facteur d'ajustement de 50% au niveau du nombre de chauffeurs, opérateurs ou changeurs, ceci pour refléter une économie d'échelle étant donné leur grand nombre par rapport aux autres groupes d'effectifs.
37300	Formation et développement	22 \$	64 \$	123 \$	342 \$	87 \$	92 \$	100 \$	36 \$	65 \$	931 \$	Mode spécifique : selon # effectifs opérationnels (MS # 15) mais à noter qu'il a été appliqué un facteur d'ajustement de 50% au niveau du nombre de chauffeurs, opérateurs ou changeurs, ceci pour refléter une économie d'échelle étant donné leur grand nombre par rapport aux autres groupes d'effectifs.

DOSSIER SOMMAIRE - RÉPARTITION DU BUDGET 2005 AUX SECTEURS OPÉRATIONNELS STM (BUDGET 2005 V.72)

<i>en milliers \$</i>		MODE TA	MODE AUTOBUS			MODE MÉTRO				Gestion du patrimoine	Total K\$	Commentaires sur la répartition des dépenses par secteurs opérationnels (Voir annexe 1 pour les clés de répartition)
			Usine	entretien ctres RDA	Livraison service RDA	EEF	EMR	Exploitation des stations	Exploitation des trains			
37400	Santé, sécurité, environnement	59 \$	45 \$	164 \$	1 184 \$	76 \$	75 \$	495 \$	178 \$	45 \$	2 321 \$	Mode général : selon budget # heures CSST (MG #5)
DE40-S33	Communication & aff.publiques	75 \$	42 \$	67 \$	2 558 \$	51 \$	54 \$	59 \$	917 \$	49 \$	3 871 \$	
		2,0%	69,6%			28,4%					100,0%	
33000	Direction communication	7 \$	9 \$	17 \$	92 \$	12 \$	13 \$	21 \$	14 \$	11 \$	195 \$	Mode spécifique : selon budget d'effectifs totaux (MS # 18)
33100	Communication & info clientèle	33 \$	33 \$	50 \$	664 \$	39 \$	41 \$	41 \$	508 \$	37 \$	1 446 \$	Mode spécifique ou directe selon le cas : Chef de division, secrétaire & chargé relations employés selon budget d'effectifs totaux (MS # 18); 1 conseiller corpo, conseillers communication et quelques BS dédiés répartis (MS #22); 1 conseiller corpo & BS dép. publicité 479K\$ répartis selon l'achalandage autobus-métro (MG #2); BS progr reconnaissance réparti selon budget \$ rémunération (MG #3)
34100	Communication & aff. publiques	3 \$	0 \$	0 \$	292 \$	0 \$	0 \$	0 \$	281 \$	0 \$	576 \$	Mode général : selon l'achalandage autobus-métro (MG #2)
38200	Outil info clientèle	33 \$	0 \$	0 \$	1 488 \$	0 \$	0 \$	0 \$	132 \$	0 \$	1 654 \$	Mode spécifique : selon ratio OIC "outils information à la clientèle" (MS #23)
DE40-S34	Direction soutien à l'exploitation	8 \$	6 \$	9 \$	405 \$	7 \$	7 \$	22 \$	111 \$	6 \$	580 \$	Mode spécifique : selon les dépenses des services S33, S36 & S38
		1,4%	73,0%			25,6%					100,0%	
DE40-S36	Planification	78 \$	73 \$	128 \$	3 732 \$	83 \$	92 \$	441 \$	130 \$	71 \$	4 828 \$	
		1,6%	82,3%			16,0%					100,0%	
36000	Planification et développement	9 \$	8 \$	15 \$	721 \$	10 \$	11 \$	78 \$	15 \$	8 \$	875 \$	Mode spécifique : selon les dépenses des unités du service S36
36100	Développ & gestion réseaux	0 \$	0 \$	0 \$	1 711 \$	0 \$	0 \$	233 \$	0 \$	0 \$	1 945 \$	Mode direct : ressources dédiées (MS #24)
36210	Enquête analyse & échantillons	0 \$	0 \$	0 \$	782 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	782 \$	Mode direct : ressources dédiées
36500	Planification corporative	69 \$	65 \$	113 \$	518 \$	73 \$	82 \$	129 \$	115 \$	63 \$	1 227 \$	Mode général - selon budget \$ total (MG # 1)
DE40-S38	Marketing et relations clientèle	6 \$	0 \$	0 \$	2 378 \$	0 \$	0 \$	0 \$	1 301 \$	0 \$	3 686 \$	
		0,2%	64,5%			35,3%					100,0%	
38000	Service à la clientèle	3 \$	0 \$	0 \$	301 \$	0 \$	0 \$	0 \$	289 \$	0 \$	592 \$	Mode général : selon l'achalandage autobus-métro (MG #2)
38100	Relations avec clientèle	0 \$	0 \$	0 \$	1 533 \$	0 \$	0 \$	0 \$	540 \$	0 \$	2 073 \$	Mode spécifique : Prép service clientèle & agents service clientèle selon ratio demandes clients sondage OD (MS #25); le restant du budget selon ratio plaintes clientèle (MS #26)
38400	Marketing	4 \$	0 \$	0 \$	518 \$	0 \$	0 \$	0 \$	498 \$	0 \$	1 021 \$	Mode général : selon l'achalandage autobus-métro (MG #2)
DE95	Écart de taux	-22 \$	21 \$	44 \$	-604 \$	30 \$	31 \$	135 \$	-51 \$	24 \$	-393 \$	Mode général : écart de taux global STM (+474 K\$) selon budget \$ rémunération (MG #3); gel de taux chauffeurs 1ère année (-1067K\$) selon budget effectifs chauffeurs (MS #19)
		5,5%	133,7%			-39,2%					100,0%	Mode direct : parité changeurs (+201K\$) attribuée à exploit stations
DE98-S97	Dépenses corporatives	1 712 \$	1 539 \$	8 501 \$	15 532 \$	2 638 \$	3 255 \$	2 941 \$	3 526 \$	2 140 \$	41 783 \$	
		4,2%	64,2%			31,6%					100,0%	
97100	Taxes munic Caisse	0 \$	0 \$	0 \$	10 \$	0 \$	0 \$	0 \$	9 \$	0 \$	19 \$	Mode général : selon l'achalandage autobus-métro (MG #2)
	Taxes munic abribus	0 \$	0 \$	0 \$	22 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	22 \$	
	Taxes munic divers	25 \$	0 \$	401 \$	0 \$	11 \$	0 \$	11 \$	11 \$	0 \$	459 \$	Mode direct : selon la localisation des bâtiments
	Taxes munic Prév. incendie	2 \$	2 \$	4 \$	18 \$	3 \$	3 \$	5 \$	4 \$	2 \$	44 \$	Mode général - selon budget \$ total (MG # 1)
	Taxes munic Youville	0 \$	60 \$	0 \$	0 \$	49 \$	129 \$	0 \$	0 \$	20 \$	258 \$	Mode direct : selon superficie (MS #27)
	Autres permis	2 \$	0 \$	0 \$	63 \$	16 \$	16 \$	16 \$	16 \$	0 \$	130 \$	Mode direct : selon évaluation du responsable
	Facturation utilisation éq. métrop	0 \$	0 \$	0 \$	155 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	155 \$	Mode direct : livraison service RDA

DOSSIER SOMMAIRE - RÉPARTITION DU BUDGET 2005 AUX SECTEURS OPÉRATIONNELS STM (BUDGET 2005 V.72)

en milliers \$		MODE TA	MODE AUTOBUS			MODE MÉTRO				Gestion du patrimoine	Total K\$	Commentaires sur la répartition des dépenses par secteurs opérationnels (Voir annexe 1 pour les clés de répartition)
		Usine	entretien ctres RDA	Livraison service RDA	EEF	EMR	Exploitation des stations	Exploitation des trains				
	% total 97100	2,7%	68,8%			28,4%					100,0%	
97110	Cotisation CSST	368 \$	519 \$	1 106 \$	3 831 \$	654 \$	753 \$	1 117 \$	565 \$	587 \$	9 500 \$	Mode spécifique : répartition au préalable par groupe d'employés selon information budgétaire et par la suite répartition de chaque groupe d'emploi selon clés suivantes : 4,4M\$ pour chauffeurs réparti selon le # de chauffeurs (MS #19), 2,6 M\$ pour entretien réparti selon # employés entretien (MS #20), 0,2 M\$ pour agents de surveillance réparti selon le budget du service DE70-S69 & les 2,3 M\$ restants sont pour les autres groupes d'employés répartis selon le # de gestionnaires et employés de support (MS #10)
		4,0%	61,1%			34,9%					100,0%	
	Remboursement CSST	-76 \$	-59 \$	-214 \$	-1 539 \$	-98 \$	-97 \$	-643 \$	-231 \$	-58 \$	-3 016 \$	Mode général : selon budget # heures CSST (MG #5)
		2,6%	61,2%			36,3%					100,0%	
	% total 97110	4,6%	61,1%			34,3%					100,0%	
97150	2ième liste d'effectifs	1 \$	0 \$	2 \$	13 \$	1 \$	1 \$	5 \$	2 \$	0 \$	25 \$	Mode général : selon budget # heures CSST (MG #5)
		2,6%	61,2%			36,3%					100,0%	
97120	Assurances	100 \$	94 \$	165 \$	754 \$	107 \$	119 \$	188 \$	167 \$	91 \$	1 786 \$	Mode général - selon budget \$ total (MG # 1)
	Assurances (corr FGF usine)	0 \$	-91 \$	91 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	Quote-part Usine transférée à Entretien centres RDA
		5,7%	59,8%			34,5%					100,0%	
	Commissions sur ventes	6 \$	0 \$	0 \$	738 \$	0 \$	0 \$	0 \$	710 \$	0 \$	1 454 \$	Mode général : selon l'achalandage autobus-métro (MG #2)
	% commissions sur ventes	0,4%	50,7%			48,8%					100,0%	
	Équipement de sécurité	2 \$	25 \$	47 \$	0 \$	33 \$	35 \$	18 \$	0 \$	24 \$	185 \$	Mode spécifique : selon budget hres travaillées payées entretien (MS #28)
	Publicité métromédia métro-bus	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	216 \$	0 \$	0 \$	216 \$	Remboursement annuel Lumiquais (100 % métro)
	% équip sécur& pub.métromédia	0,7%	21,5%			77,9%					100,0%	
	% total 97120	3,1%	51,9%			45,0%					100,0%	
97130	Immatriculation autobus	0 \$	0 \$	0 \$	2 140 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	2 140 \$	
	Immatriculation véh service	4 \$	7 \$	7 \$	38 \$	26 \$	5 \$	28 \$	2 \$	38 \$	154 \$	Mode spécifique : selon répartition véhicules de service (MS #29)
	Immatriculation minibus TA	84 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	84 \$	
	% total 97130	3,7%	93,1%			3,1%					100,0%	
97200	Financement opérations	79 \$	0 \$	0 \$	754 \$	0 \$	0 \$	0 \$	395 \$	72 \$	1 300 \$	Mode général - selon budget \$ total (MG # 1)
		6,2%	61,3%			32,5%					100,0%	
97300	Dépenses imprévues	293 \$	275 \$	480 \$	2 197 \$	311 \$	347 \$	549 \$	486 \$	266 \$	5 204 \$	Mode général - selon budget \$ total (MG # 1)
	Dép. imprévue (corr FGF usine)	0 \$	-266 \$	266 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	Quote-part Usine transférée à Entretien centres RDA
	% total 97300 dép imprévues	5,7%	59,8%			34,5%					100,0%	
97400	Loc locaux 5800 St-Denis	5 \$	0 \$	0 \$	103 \$	0 \$	0 \$	16 \$	11 \$	0 \$	135 \$	Mode spécifique : selon budget effectifs chauffeurs (MS # 19)
	Loc locaux 1265 Berri	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	82 \$	0 \$	82 \$	
	Loc locaux 1265 Berri (300)	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	78 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	78 \$	
	Loc locaux 1265 Berri 310 ing	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	51 \$	56 \$	16 \$	38 \$	7 \$	168 \$	Mode spécifique : selon évaluation (MS #30)
	Loc locaux surveillance	3 \$	2 \$	0 \$	21 \$	0 \$	0 \$	42 \$	49 \$	1 \$	118 \$	Mode spécifique : selon évaluation (MS #31)
	Loc locaux exploitation stations	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	118 \$	0 \$	0 \$	118 \$	
	Loc locaux Bonaventure	158 \$	175 \$	426 \$	1 958 \$	303 \$	252 \$	218 \$	567 \$	209 \$	4 265 \$	Mode spécifique : selon superficie occupée par service à Bonaventure et par la suite répartition de chaque service selon les mêmes taux de répartition des budgets de ceux-ci (MS #35)
	Loc local formation PielX	0 \$	30 \$	92 \$	175 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	297 \$	
	Loc stationnements	14 \$	13 \$	23 \$	104 \$	15 \$	16 \$	26 \$	23 \$	13 \$	246 \$	Mode général - selon budget \$ total (MG # 1)
	Loc terminus Fairview	0 \$	0 \$	0 \$	202 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	202 \$	
	Loc pour antenne Mt-Royal	0 \$	0 \$	0 \$	153 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	153 \$	
	Locations autres locaux	25 \$	23 \$	40 \$	185 \$	26 \$	29 \$	46 \$	41 \$	22 \$	438 \$	Mode général - selon budget \$ total (MG # 1)
	% total 97400	3,3%	61,5%			35,2%					100,0%	

DOSSIER SOMMAIRE - RÉPARTITION DU BUDGET 2005 AUX SECTEURS OPÉRATIONNELS STM (BUDGET 2005 V.72)

<i>en milliers \$</i>		MODE TA	MODE AUTOBUS			MODE MÉTRO				Gestion du patrimoine	Total K\$	Commentaires sur la répartition des dépenses par secteurs opérationnels (Voir annexe 1 pour les clés de répartition)
			Usine	entretien ctres RDA	Livraison service RDA	EEF	EMR	Exploitation des stations	Exploitation des trains			
97500	Passifs salariaux (chauffeurs)	83 \$	0 \$	0 \$	1 759 \$	0 \$	0 \$	267 \$	186 \$	0 \$	2 295 \$	Mode spécifique : selon budget effectifs chauffeurs (MS # 19)
	Passifs salariaux (entretien)	19 \$	202 \$	384 \$	0 \$	272 \$	288 \$	147 \$	0 \$	193 \$	1 505 \$	Mode spécifique : selon budget effectifs entretien (MS # 32)
	% total 97500	2,8%	64,7%			32,5%					100,0%	
97600	Diesel camion	3 \$	27 \$	27 \$	3 \$	37 \$	0 \$	3 \$	0 \$	183 \$	282 \$	Mode spécifique : selon répartition véhicules service au diesel (MS #33)
	Diesel véhicule de service	15 \$	26 \$	26 \$	142 \$	96 \$	18 \$	103 \$	6 \$	142 \$	573 \$	Mode spécifique : selon répartition véhicules de service (MS #29)
	% 97600 - diesel	2,8%	51,7%			45,5%					100,0%	
	Électricité bâtiment	0 \$	0 \$	1 462 \$	60 \$	62 \$	62 \$	62 \$	62 \$	0 \$	1 768 \$	Mode direct : selon informations
	Électricité bâtiment	4 \$	3 \$	6 \$	27 \$	4 \$	4 \$	7 \$	6 \$	3 \$	65 \$	Mode général - selon budget \$ total (MG # 1)
	% 97600 - électricité bâtiment	0,2%	85,1%			14,7%					100,0%	
	Gaz naturel	301 \$	0 \$	3 170 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	3 471 \$	Mode direct : selon informations (gaz naturel excluant à Youville)
	Gaz naturel	0 \$	463 \$	0 \$	0 \$	376 \$	989 \$	0 \$	0 \$	150 \$	1 979 \$	Mode direct : selon superficie (MS #27)
	% 97600 - gaz naturel	5,6%	68,3%			26,1%					100,0%	
	Huile à chauffage	3 \$	3 \$	5 \$	21 \$	3 \$	3 \$	5 \$	5 \$	3 \$	50 \$	Mode général - selon budget \$ total (MG # 1)
	% 97600 - huile à chauffage	5,7%	59,8%			34,5%					100,0%	
	% total 97600	4,1%	70,3%			25,6%					100,0%	
97800	Dép. diverses - développement	190 \$	178 \$	311 \$	1 425 \$	202 \$	225 \$	356 \$	315 \$	172 \$	3 375 \$	Mode général - selon budget \$ total (MG # 1)
	Dép.div. - dév (corr FGF usine)	0 \$	-173 \$	173 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$	Quote-part Usine transférée à Entretien centres RDA
	% total 97800	5,7%	59,8%			34,5%					100,0%	

S-total autres services exploitation	4 787 \$	6 033 \$	18 876 \$	40 662 \$	7 972 \$	8 564 \$	7 564 \$	18 656 \$	7 638 \$	120 752 \$
---	-----------------	-----------------	------------------	------------------	-----------------	-----------------	-----------------	------------------	-----------------	-------------------

Répartition autres services exploitation	4 787 \$	Total autobus	65 570 \$	Total métro	42 756 \$	
	137 \$	Répartition patrimoine	4 522 \$		2 979 \$	
	4 925 \$		70 092 \$		45 735 \$	120 752 \$
	4,1%		58,0%		37,9%	100,0%

Total exploitation	37 940 \$	14 010 \$	89 144 \$	289 685 \$	43 645 \$	49 636 \$	59 259 \$	79 160 \$	38 593 \$	701 073 \$
	5,51%	59,29%			35,20%					100,0%
	37 940 \$	Total autobus	392 839 \$	Total métro	231 700 \$					
	695 \$	Répartition patrimoine	22 847 \$		15 051 \$					
	38 635 \$		415 686 \$		246 752 \$				701 073 \$	
% répartition exploitation Bus-métro-(exluant TA)			62,75%			37,25%				100,0%

AUTRES SERVICES INVESTISSEMENTS (EXCLUANT SERVICE DE LA DETTE AUTOBUS-MÉTRO-TRAINS) :

DE91	PEPM	0 \$	0 \$	3 648 \$	764 \$	1 915 \$	4 613 \$	1 932 \$	0 \$	1 129 \$	14 001 \$	Voir annexe 2 pour détails par projet - répartition par secteur selon info du PTI
		0,1%	36,3%			63,6%					100,0%	
DE92	Projets spéciaux	272 \$	306 \$	1 639 \$	1 338 \$	1 399 \$	230 \$	212 \$	604 \$	389 \$	6 390 \$	Voir annexe 3 pour détails par projet
		4,4%	55,0%			40,6%					100,0%	
DE98-97750	Virement fonds de roulement	68 \$			516 \$				576 \$	62 \$	1 223 \$	Mode général - selon budget \$ total (MG # 1) - pas de document justificatif
		5,7%	45,2%			49,1%					100,0%	

DOSSIER SOMMAIRE - RÉPARTITION DU BUDGET 2005 AUX SECTEURS OPÉRATIONNELS STM (BUDGET 2005 V.72)

<u>en milliers \$</u>	MODE TA	MODE AUTOBUS			MODE MÉTRO				Gestion du patrimoine	Total K\$	Commentaires sur la répartition des dépenses par secteurs opérationnels (Voir annexe 1 pour les clés de répartition)
		Usine	entretien ctres RDA	Livraison service RDA	EEF	EMR	Exploitation des stations	Exploitation des trains			
	Total autres services investissements	341 \$	306 \$	5 287 \$	2 618 \$	3 314 \$	4 843 \$	2 144 \$	1 180 \$	1 580 \$	
	1,71%	42,32%			55,97%					100,0%	

Répartition TA-autobus-métro (après répartition du patrimoine) :

Total exploitation & autres serv investiss.avant répartition patrimoine	38 281 \$	14 316 \$	94 431 \$	292 303 \$	46 959 \$	54 480 \$	61 403 \$	80 340 \$	40 174 \$	722 687 \$
% répartition patrimoine (#H bons Guide)	38 281 \$	401 050 \$			243 182 \$				40 174 \$	722 687 \$
\$ répartition patrimoine	1,80%	59,20%			39,00%					100,00%
Total exploitation & autres serv investiss. (patrimoine réparti TA-bus-métro)	723 \$	23 783 \$			15 668 \$				-40 174 \$	0 \$
% autobus-métro (excluant TA)	39 004 \$	424 832 \$			258 850 \$				0 \$	722 687 \$
	5,40%	58,79%			35,82%					100,0%
		62,14%			37,86%					100,0%

Annexe G

Détail du calcul du déficit du métro

STM - métro

Budget d'exploitation

Source		Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	
(en millier de dollars)		Clé métro	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus			219 238	228 077	233 651	241 947	245 358	251 999	258 821	265 831	273 032	280 431
Revenus - voyageurs			209 489	217 544	222 326	230 084	232 901	239 317	245 912	252 689	259 654	266 812
Autobus	0,00%		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Métro	51,37%		185 325	190 807	192 715	194 642	196 588	202 093	207 751	213 568	219 548	225 696
Recettes métropolitaines	81,30%		22 211	22 833	23 473	24 130	24 806	25 500	26 214	26 948	27 703	28 478
Impact métro Laval	51,37%		-	514	1 027	1 038	1 048	1 077	1 107	1 138	1 170	1 203
Revenus add. Grille tarifaire					-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus estimés projet vente et perception	51,37%		1 952	3 390	5 111	10 274	10 459	10 647	10 839	11 034	11 233	11 435
Transport adapté			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus			9 749	10 533	11 324	11 864	12 457	12 681	12 909	13 142	13 378	13 619
Autres revenus	49,43%		9 749	10 533	11 324	11 864	12 457	12 681	12 909	13 142	13 378	13 619
Revenus liés aux projets d'investissement prévus			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses			322 445	346 009	357 564	364 406	370 745	376 105	382 748	392 816	397 202	395 129
Dépenses d'exploitation			261 014	278 208	292 084	301 462	312 523	321 273	330 269	339 517	349 023	358 796
Ajustement des dépenses reliés à la vente de titres	37,86%		(1 154)	(1 186)	(1 220)	(1 254)	(1 289)	(1 325)	(1 362)	(1 400)	(1 439)	(1 480)
Exploitation	37,86%		261 400	268 719	276 244	283 978	291 930	300 104	308 507	317 145	326 025	335 154
Exploitation métro Laval	100,00%		-	6 786	13 572	13 952	14 343	14 744	15 157	15 582	16 018	16 466
Optimisation des processus d'affaires	Somme Mé		(366)	(1 706)	(3 955)	(6 463)	(6 644)	(6 830)	(7 021)	(7 218)	(7 420)	(7 628)
Investissement requis (opt processus d'affaires)	Somme Mé		837	4 625	5 786	8 891	11 112	11 423	11 743	12 072	12 410	12 757
Amélioration service à la clientèle	Somme Mé		297	970	1 657	2 357	3 071	3 157	3 245	3 336	3 430	3 526
Dépenses liées aux investissements			8 470	8 623	8 778	8 936	9 097	9 261	9 427	9 597	9 770	9 946
Programme d'entretien périodique majeur	37,86%		5 300	5 396	5 493	5 592	5 692	5 795	5 899	6 005	6 114	6 224
Projets spéciaux	37,86%		2 419	2 463	2 507	2 552	2 598	2 645	2 693	2 741	2 790	2 841
Virement au fonds de roulement	37,86%		751	764	778	792	806	821	836	851	866	882
Dépenses liées aux projets d'investissement prévus			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévus			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel			50 878	57 058	54 544	51 811	46 889	43 294	40 735	41 343	36 008	23 943
Service de la dette autobus et métro	Calcul direct		33 325	39 135	36 897	38 201	33 163	32 626	28 686	28 331	23 779	15 792
Service de dette CUM (Métro)	Calcul direct		17 552	17 923	17 647	13 610	13 726	10 669	12 049	13 012	12 228	8 151
Service de dette projets d'investissements prévus			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues			2 082	2 120	2 158	2 197	2 236	2 277	2 318	2 359	2 402	2 445
Dépenses imprévues	37,86%		2 082	2 120	2 158	2 197	2 236	2 277	2 318	2 359	2 402	2 445
Surplus (déficit) avant contribution et affectations			(103 207)	(117 932)	(123 913)	(122 459)	(125 387)	(124 106)	(123 927)	(126 985)	(124 170)	(114 698)

STM - métro

Budget d'exploitation

Source		Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	Clé métro	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015

Affectations

		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo		71 773	75 071	75 257	76 118	72 488	72 084	69 939	70 001	67 142	59 196
Contribution des gouvernements		23 507	25 547	24 488	25 275	21 569	21 087	18 862	18 844	15 903	7 874
Subvention MTQ - Service de la dette	Calcul direct	23 507	25 547	24 488	25 275	21 569	21 087	18 862	18 844	15 903	7 874
Contributions métropolitaines		46 463	46 972	47 465	47 540	47 617	47 694	47 773	47 854	47 936	48 019
Aides métropolitaines métro	100,00%	43 300	43 300	43 300	43 300	43 300	43 300	43 300	43 300	43 300	43 300
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	93,70%	2 275	2 316	2 357	2 400	2 443	2 487	2 532	2 577	2 624	2 671
Aide à l'intégration tarifaire	70,42%	888	1 356	1 808	1 841	1 874	1 907	1 942	1 977	2 012	2 048
Autres contributions		1 803	2 553	3 303	3 303	3 303	3 303	3 303	3 303	3 303	3 303
Contribution du RTL	100,00%	1 803	1 803	1 803	1 803	1 803	1 803	1 803	1 803	1 803	1 803
Contribution de la STL	100,00%	-	750	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Subventions		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Surplus (déficit) - Statu quo	(31 434)	(42 861)	(48 656)	(46 341)	(52 899)	(52 022)	(53 989)	(56 985)	(57 028)	(55 502)
-------------------------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Contribution - Proposition CMM		99 943	110 287	113 766	112 028	114 665	113 083	112 596	115 337	112 195	102 388
Contribution des gouvernements		23 507	25 547	24 488	25 275	21 569	21 087	18 862	18 844	15 903	7 874
Révision du cadre financier	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvention MTQ - Service de la dette	0,00%	23 507	25 547	24 488	25 275	21 569	21 087	18 862	18 844	15 903	7 874
Contributions métropolitaines		76 436	84 740	89 278	86 753	93 096	91 996	93 733	96 493	96 292	94 514
Déficit du métro	0,00%	76 436	84 740	89 278	86 753	93 096	91 996	93 733	96 493	96 292	94 514
Autres contributions		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Surplus (déficit) - Proposition CMM	(3 264)	(7 645)	(10 147)	(10 431)	(10 723)	(11 023)	(11 332)	(11 649)	(11 975)	(12 310)
-------------------------------------	---------	---------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Écart proposition CMM vs Statu quo	28 170	35 216	38 509	35 910	42 176	40 999	42 657	45 336	45 053	43 192
------------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Annexe H

Détail annuel de la vision consolidée et détail des écritures d'élimination

Consolidation

Budget d'exploitation

											Cadre actuel			Consolidé
Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Total ADT	AMT	Ecriture d'élimination	
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total	Total	Total	Total
Revenus	513 461	532 623	546 303	566 857	578 113	594 940	612 280	630 150	648 565	667 545	5 890 837	1 303 636	(710 072)	6 484 401
Revenus - voyageurs	487 669	505 389	517 590	536 949	546 899	563 165	579 933	597 221	615 044	633 421	5 583 280	1 288 880	(710 072)	6 162 088
Transport adapté													-	
Autres revenus	25 792	27 234	28 713	29 908	31 214	31 775	32 347	32 929	33 521	34 124	307 556	14 756	-	322 312
Revenus liés aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	1 084 012	1 123 674	1 147 800	1 169 385	1 187 557	1 212 650	1 239 790	1 269 945	1 294 013	1 311 641	12 040 466	2 885 177	(1 393 167)	13 532 476
Dépenses d'exploitation	920 330	959 095	992 486	1 018 779	1 050 189	1 082 421	1 115 681	1 150 002	1 185 420	1 221 973	10 696 376	2 866 587	(1 393 167)	12 169 795
Administration	13 005	13 545	14 109	14 696	15 308	15 946	16 610	17 302	18 024	18 776	157 320	-	-	157 320
Exploitation	910 090	937 807	966 398	995 892	1 026 320	1 057 712	1 090 100	1 123 517	1 157 998	1 193 577	10 459 411	-	-	10 459 411
Dépenses de fonctionnement AMT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65 101	-	65 101
Répartition des recettes TRAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	710 072	(710 072)	-
Trains de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 099 198	-	1 099 198
Équipements métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	209 172	-	209 172
Express métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33 722	-	33 722
Frais de gestion SAAQ et autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17 653	-	17 653
Aides métropolitaines méro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	433 000	(433 000)	-
Aides métropolitaines RTMA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	131 431	(131 431)	-
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34 468	-	34 468
Aides métropolitaines transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14 105	-	14 105
Aide aux tarif réduit et intermédiaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79 159	(79 159)	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39 505	(39 505)	-
Aide à l'intégration tarifaire - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire OMIT St-Bruno - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exploitation métro Laval	-	5 304	10 492	10 752	11 018	11 290	11 568	11 852	12 143	12 440	96 858	-	-	96 858
Optimisation des processus d'affaires	(7 230)	(13 627)	(22 598)	(32 110)	(37 984)	(39 048)	(40 141)	(41 265)	(42 420)	(43 608)	(320 030)	-	-	(320 030)
Investissement requis (opt processus d'affaires)	2 680	10 061	14 980	16 658	18 771	19 297	19 837	20 392	20 963	21 550	165 789	-	-	165 789
Amélioration service à la clientèle	1 785	5 405	9 105	12 891	16 756	17 225	17 707	18 203	18 713	19 237	137 028	-	-	137 028
Déficit du métro - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide au CIT - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base au réseaux d'autobus - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux développements au réseau d'autobus - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trains de banlieue - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements métropolitains - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Express métropolitains - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses de fonctionnement AMT et SAQ - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux investissements	23 885	24 338	24 761	25 192	25 630	26 076	26 530	26 992	27 463	27 942	258 807	-	-	258 807
Dépenses liées aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	133 033	133 354	123 542	118 277	104 473	96 757	90 050	85 286	73 327	53 784	1 011 882	8 590	-	1 020 472
Service de dette projets d'investissements prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	6 765	6 887	7 011	7 137	7 265	7 396	7 529	7 665	7 803	7 943	73 401	10 000	-	83 401
Surplus (déficit) avant contribution et affectations	(570 551)	(591 051)	(601 497)	(602 528)	(609 443)	(617 710)	(627 510)	(639 795)	(645 447)	(644 096)	(6 149 629)	(1 581 541)	683 095	(7 048 075)
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	147 984	145 485	141 897	140 650	133 103	132 457	126 518	123 563	117 197	104 926	1 313 781	1 580 329	(683 095)	2 211 015
Contribution des gouvernements	84 352	80 895	76 361	74 941	67 217	66 391	60 269	57 128	50 572	38 108	656 226	12 974	-	669 200
Contributions métropolitaines	63 632	64 600	65 535	65 709	65 886	66 066	66 249	66 435	66 625	66 818	657 555	25 540	(683 095)	(0)
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	434 813	-	434 813
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 107 002	-	1 107 002
Surplus (déficit) - Statu quo	(422 567)	(445 566)	(459 601)	(461 878)	(476 340)	(485 253)	(500 992)	(516 232)	(528 250)	(539 170)	(4 835 849)	(1 212)	-	(4 837 060)
Contribution - Proposition CMM	199 862	207 728	209 447	207 240	207 636	207 649	205 623	207 628	203 234	191 497				
Contribution des gouvernements	65 159	62 992	58 468	57 048	49 324	48 498	42 376	39 234	32 679	20 215				
Contributions métropolitaines	134 704	144 736	150 979	150 193	158 313	159 151	163 247	168 394	170 555	171 282				
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(370 689)	(383 324)	(392 050)	(395 288)	(401 807)	(410 061)	(421 887)	(432 167)	(442 214)	(452 599)				
Écart proposition CMM vs Statu quo	51 878	62 243	67 551	66 590	74 533	75 192	79 104	84 065	86 036	86 571				

Consolidation

Budget d'exploitation

Source
(en millier de dollars)

	Cadre proposé			Consolidé
	Total AOT	AMT/CMM	Écriture d'élimination	
	Total	Total	Total	Total
Revenus	5 890 837	1 311 817	(710 072)	6 492 582
Revenus - voyageurs	5 583 280	1 288 880	(710 072)	6 162 088
Transport adapté			-	
Autres revenus	307 556	22 937	-	330 494
Revenus liés aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-
Dépenses	12 040 466	3 773 634	(2 281 625)	13 532 476
Dépenses d'exploitation	10 696 376	3 755 044	(2 281 625)	12 169 795
Administration	157 320	-	-	157 320
Exploitation	10 459 411	-	-	10 459 411
Dépenses de fonctionnement AMT	-	-	-	-
Répartition des recettes TRAM	-	710 072	(710 072)	-
Trains de banlieue	-	-	-	-
Équipements métropolitains	-	-	-	-
Express métropolitains	-	-	-	-
Frais de gestion SAAQ et autres	-	-	-	-
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA	-	-	-	-
Aides métropolitaines soutien au développement	-	34 468	-	34 468
Aides métropolitaines transport adapté	-	14 105	-	14 105
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire - CMM	-	144 131	(144 131)	-
Aide à l'intégration tarifaire OMIT St-Bruno - CMM	-	951	(951)	-
Exploitation métro Laval	96 858	-	-	96 858
Optimisation des processus d'affaires	(320 030)	-	-	(320 030)
Investissement requis (opt processus d'affaires)	165 789	-	-	165 789
Amélioration service à la clientèle	137 028	-	-	137 028
Déficit du métro - CMM	-	903 331	(903 331)	-
Nouveau programme d'aide au CIT - CMM	-	218 415	(218 415)	-
Aide de base au réseaux d'autobus - CMM	-	269 520	(269 520)	-
Aide aux développements au réseau d'autobus - CMM	-	35 204	(35 204)	-
Trains de banlieue - CMM	-	1 099 198	-	1 099 198
Équipements métropolitains - CMM	-	209 172	-	209 172
Express métropolitains - CMM	-	33 722	-	33 722
Dépenses de fonctionnement AMT et SAQ - CMM	-	82 754	-	82 754
Dépenses liées aux investissements	258 807	-	-	258 807
Dépenses liées aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévus	-	-	-	-
Service de dette actuel	1 011 882	8 590	-	1 020 472
Service de dette projets d'investissements prévus	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-
Dépenses imprévues	73 401	10 000	-	83 401
Surplus (déficit) avant contribution et affectations	(6 149 629)	(2 461 817)	1 571 552	(7 039 894)

Affectations	-	-	-	-
--------------	---	---	---	---

Contribution - Statu quo

Contribution des gouvernements
Contributions métropolitaines
Autres contributions
Subventions
Contributions des automobilistes

Surplus (déficit) - Statu quo

Contribution - Proposition CMM	2 047 544	2 470 957	(1 571 552)	2 946 949
Contribution des gouvernements	475 992	191 908	-	667 900
Contributions métropolitaines	1 571 552	-	(1 571 552)	-
Autres contributions	-	586 024	-	586 024
Subventions	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	1 693 026	-	1 693 026
Surplus (déficit) - Proposition CMM	(4 102 085)	9 140	-	(4 092 945)

Écart proposition CMM vs Statu quo

AMT

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	102 702	106 935	112 299	120 793	127 204	133 919	141 130	147 630	153 506	157 519
Revenus - voyageurs	101 342	105 550	110 890	119 358	125 744	132 432	139 616	146 089	151 937	155 922
Autobus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trains de banlieue	14 203	14 989	16 164	18 459	19 962	21 546	23 282	24 726	25 909	26 375
Express métropolitains	1 107	1 127	1 147	1 168	1 189	1 210	1 232	1 254	1 277	1 300
TRAM	60 958	62 989	65 091	67 267	69 519	71 850	74 263	76 761	79 348	82 027
Recettes métropolitaines	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transport scolaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Recettes métropolitaines Trains	24 570	25 932	27 965	31 933	34 533	37 275	40 278	42 776	44 822	45 629
Recettes métropolitaines Express	504	513	522	532	541	551	561	571	581	592
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	1 360	1 384	1 409	1 435	1 461	1 487	1 514	1 541	1 569	1 597
Autres revenus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus commerciaux et autres	1 360	1 384	1 409	1 435	1 461	1 487	1 514	1 541	1 569	1 597
Revenus liés aux projets d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévu	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	245 452	249 394	259 010	277 884	288 958	296 689	305 059	313 937	321 396	327 398
Dépenses d'exploitation	238 190	246 066	258 010	276 884	287 958	295 689	304 059	312 937	320 396	326 398
Administration	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exploitation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses de fonctionnement AMT	6 000	6 108	6 218	6 330	6 444	6 560	6 678	6 798	6 920	7 045
Répartition des recettes TRAM	60 958	62 989	65 091	67 267	69 519	71 850	74 263	76 761	79 348	82 027
Trains de banlieue	83 869	87 360	94 648	108 022	112 876	115 408	119 685	123 540	125 763	128 027
Équipements métropolitains	12 368	13 364	14 590	17 381	20 808	23 127	24 249	26 208	28 284	28 793
Express métropolitains	3 108	3 164	3 221	3 279	3 338	3 398	3 459	3 521	3 585	3 649
Frais de gestion SAAQ et autres	1 627	1 656	1 686	1 716	1 747	1 779	1 811	1 843	1 877	1 910
Aides métropolitaines métro	43 300	43 300	43 300	43 300	43 300	43 300	43 300	43 300	43 300	43 300
Aides métropolitaines RTMA	13 376	13 239	13 102	13 102	13 102	13 102	13 102	13 102	13 102	13 102
Aides métropolitaines soutien au développement	3 000	3 100	3 200	3 300	3 400	3 500	3 600	3 700	3 800	3 868
Aides métropolitaines transport adapté	1 300	1 323	1 347	1 371	1 396	1 421	1 447	1 473	1 499	1 526
Aide aux tarif réduit et intermédiaire	7 296	7 427	7 561	7 697	7 835	7 976	8 120	8 266	8 415	8 566
Aide à l'inégration tarifaire	1 988	3 036	4 046	4 119	4 193	4 268	4 345	4 423	4 503	4 584
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien pré	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	6 262	2 328	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de la dette autobus et métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de la dette trains de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de la dette AMT	6 147	2 328	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette équipements métropolitains	115	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Réserve pour éventualités	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Autres 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et aff	(142 750)	(142 460)	(146 711)	(157 091)	(161 754)	(162 770)	(163 929)	(166 307)	(167 890)	(169 879)

AMT

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<u>Affectations</u>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Contribution - Statu quo</u>	142 950	143 572	146 079	153 588	158 497	161 461	164 673	167 418	169 348	172 743
Contribution des gouvernements	6 597	2 777	450	450	450	450	450	450	450	450
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvention au transport adapté	450	450	450	450	450	450	450	450	450	450
Service de la dette - autobus et métro actuelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Révision du cadre financier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvention MTQ - Service de la dette	6 147	2 327	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	2 328	2 402	2 473	2 508	2 544	2 581	2 618	2 656	2 695	2 734
Aides métropolitaines métro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	512	512	512	512	512	512	512	512	512	512
Aide autobus rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	1 735	1 766	1 798	1 830	1 863	1 897	1 931	1 966	2 001	2 037
Aide à l'intégration tarifaire	81	124	163	166	169	172	175	178	182	185
Autres contributions	33 395	35 650	38 256	43 526	46 148	46 776	47 601	47 909	47 350	48 202
Contribution du RTL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution de la STL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution municipale	33 395	35 650	38 256	43 526	46 148	46 776	47 601	47 909	47 350	48 202
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	100 630	102 742	104 900	107 104	109 355	111 655	114 003	116 403	118 853	121 357
Droit sur l'immatriculation	50 180	51 384	52 618	53 880	55 173	56 498	57 854	59 242	60 664	62 120
Taxe sur l'essence	50 450	51 358	52 283	53 224	54 182	55 157	56 150	57 160	58 189	59 237
<u>Surplus (déficit) - Statu quo</u>	200	1 112	(632)	(3 502)	(3 256)	(1 309)	744	1 111	1 458	2 864

AMT/CMM

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	103 003	107 739	113 415	122 057	128 444	135 037	142 103	148 379	153 966	157 674
Revenus - voyageurs	101 342	105 550	110 890	119 358	125 744	132 432	139 616	146 089	151 937	155 922
Autobus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Méto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trains de banlieue	14 203	14 989	16 164	18 459	19 962	21 546	23 282	24 726	25 909	26 375
Express métropolitains	1 107	1 127	1 147	1 168	1 189	1 210	1 232	1 254	1 277	1 300
TRAM	60 958	62 989	65 091	67 267	69 519	71 850	74 263	76 761	79 348	82 027
Recettes métropolitaines	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transport scolaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Recettes métropolitaines Trains	24 570	25 932	27 965	31 933	34 533	37 275	40 278	42 776	44 822	45 629
Recettes métropolitaines Express	504	513	522	532	541	551	561	571	581	592
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	1 661	2 189	2 525	2 699	2 701	2 605	2 487	2 290	2 029	1 751
Autres revenus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus commerciaux et autres	1 360	1 384	1 409	1 435	1 461	1 487	1 514	1 541	1 569	1 597
Facturation équipements métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intérêts	301	805	1 116	1 264	1 240	1 118	973	749	460	154
Revenus liés aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	314 196	327 129	341 981	359 859	378 840	387 194	399 438	413 239	422 631	429 128
Dépenses d'exploitation	306 934	323 801	340 981	358 859	377 840	386 194	398 438	412 239	421 631	428 128
Répartition des recettes TRAM	60 958	62 989	65 091	67 267	69 519	71 850	74 263	76 761	79 348	82 027
Trains de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines soutien au développement	3 000	3 100	3 200	3 300	3 400	3 500	3 600	3 700	3 800	3 868
Aides métropolitaines transport adapté	1 300	1 323	1 347	1 371	1 396	1 421	1 447	1 473	1 499	1 526
Aide aux tarif réduit et intermédiaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire - CMM	12 423	12 827	13 245	13 676	14 122	14 583	15 059	15 551	16 059	16 585
Aide à l'intégration tarifaire OMIT St-Bruno - CMM	83	85	88	91	93	96	99	102	105	108
Déficit du métro - CMM	76 436	84 740	89 278	86 753	93 096	91 996	93 733	96 493	96 292	94 514
Nouveau programme d'aide au CIT - CMM	19 603	19 875	20 256	20 732	21 242	21 780	22 525	23 304	24 121	24 977
Aide de base au réseaux d'autobus - CMM	23 379	24 173	24 808	25 467	26 246	27 084	28 118	29 127	30 054	31 065
Aide aux développements au réseau d'autobus - CMM	2 780	3 035	3 305	3 473	3 513	3 612	3 713	3 817	3 924	4 033
Trains de banlieue - CMM	83 869	87 360	94 648	108 022	112 876	115 408	119 685	123 540	125 763	128 027
Équipements métropolitains - CMM	12 368	13 364	14 590	17 381	20 808	23 127	24 249	26 208	28 284	28 793
Express métropolitains - CMM	3 108	3 164	3 221	3 279	3 338	3 398	3 459	3 521	3 585	3 649
Dépenses de fonctionnement AMT et SAQ - CMM	7 627	7 764	7 904	8 046	8 191	8 339	8 489	8 641	8 797	8 955
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	6 262	2 328	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Réserve pour éventualités	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Surplus (déficit) avant contribution et affectations	(211 192)	(219 389)	(228 566)	(237 802)	(250 396)	(252 156)	(257 335)	(264 860)	(268 665)	(271 455)

Affectations

Contribution - Proposition CMM

Contribution des gouvernements	24 490	20 670	18 343	18 343	18 343	18 343	18 343	18 343	18 343	18 343
Révision du cadre financier	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvention MTQ - Service de la dette	6 147	2 327	-	-	-	-	-	-	-	-
SOFIL - contribution add. Autobus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

AMT/CMM

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Aide du MTQ aux dépenses d'exploitation des CIT	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893	17 893
Subvention au transport adapté	450	450	450	450	450	450	450	450	450	450
Contributions métropolitaines	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602
Contribution municipale	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	159 232	161 345	163 502	165 706	167 958	170 257	172 606	175 005	177 456	179 959
Droit sur les immatriculations actuel	50 180	51 384	52 618	53 880	55 173	56 498	57 854	59 242	60 664	62 120
Taxe sur l'essence actuelle	50 450	51 358	52 283	53 224	54 182	55 157	56 150	57 160	58 189	59 237
Droit sur les immatriculations projet CMM										
Espace fiscal projet CMM	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602	58 602
Surplus (déficit) - Proposition CMM	31 133	21 228	11 882	4 850	(5 493)	(4 954)	(7 784)	(12 910)	(14 264)	(14 550)

Écriture d'élimination cadre actuel

Budget d'exploitation

Source	Budget	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	(57 446)	(60 958)	(62 989)	(65 091)	(67 267)	(69 519)	(71 850)	(74 263)	(76 761)	(79 348)	(82 027)
Revenus - voyageurs	(57 446)	(60 958)	(62 989)	(65 091)	(67 267)	(69 519)	(71 850)	(74 263)	(76 761)	(79 348)	(82 027)
Recettes métropolitaines	(57 446)	(60 958)	(62 989)	(65 091)	(67 267)	(69 519)	(71 850)	(74 263)	(76 761)	(79 348)	(82 027)
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	(121 808)	(126 918)	(129 991)	(133 100)	(135 484)	(137 949)	(140 496)	(143 130)	(145 853)	(148 668)	(151 579)
Dépenses d'exploitation	(121 808)	(126 918)	(129 991)	(133 100)	(135 484)	(137 949)	(140 496)	(143 130)	(145 853)	(148 668)	(151 579)
Administration	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exploitation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses de fonctionnement AMT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Répartition des recettes TRAM	(57 446)	(60 958)	(62 989)	(65 091)	(67 267)	(69 519)	(71 850)	(74 263)	(76 761)	(79 348)	(82 027)
Trains de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipements métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Express métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frais de gestion SAAQ et autres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines métro	(43 700)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)
Aides métropolitaines RTMA	(13 050)	(13 376)	(13 239)	(13 102)	(13 102)	(13 102)	(13 102)	(13 102)	(13 102)	(13 102)	(13 102)
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaire	(6 792)	(7 296)	(7 427)	(7 561)	(7 697)	(7 835)	(7 976)	(8 120)	(8 266)	(8 415)	(8 566)
Aide à l'intégration tarifaire	(820)	(1 988)	(3 036)	(4 046)	(4 119)	(4 193)	(4 268)	(4 345)	(4 423)	(4 503)	(4 584)
Aide à l'intégration tarifaire - CMM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affectatic	64 362	65 960	67 002	68 009	68 217	68 430	68 647	68 867	69 091	69 320	69 552

Affectations

	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Statu quo	(64 362)	(65 960)	(67 002)	(68 009)	(68 217)	(68 430)	(68 647)	(68 867)	(69 091)	(69 320)	(69 552)
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	(64 362)	(65 960)	(67 002)	(68 009)	(68 217)	(68 430)	(68 647)	(68 867)	(69 091)	(69 320)	(69 552)
Aides métropolitaines métro	(43 700)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)	(43 300)
Aides métropolitaines RTMA et dépenses aff.	(13 050)	(13 050)	(12 750)	(12 450)	(12 450)	(12 450)	(12 450)	(12 450)	(12 450)	(12 450)	(12 450)
Aide autobus rabattement aux trains	-	(326)	(489)	(652)	(652)	(652)	(652)	(652)	(652)	(652)	(652)
Aides métropolitaines soutien au développement	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits et intermédiaires	(6 792)	(7 296)	(7 427)	(7 561)	(7 697)	(7 835)	(7 976)	(8 120)	(8 266)	(8 415)	(8 566)
Aide à l'intégration tarifaire	(820)	(1 988)	(3 036)	(4 046)	(4 119)	(4 193)	(4 268)	(4 345)	(4 423)	(4 503)	(4 584)
Équipements métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Écriture d'élimination cadre proposé

Budget d'exploitation

Source	Budget	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision	Prévision
(en millier de dollars)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Revenus	(60 958)	(62 989)	(65 091)	(67 267)	(69 519)	(71 850)	(74 263)	(76 761)	(79 348)	(82 027)
Revenus - voyageurs	(60 958)	(62 989)	(65 091)	(67 267)	(69 519)	(71 850)	(74 263)	(76 761)	(79 348)	(82 027)
Transport adapté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Revenus liés aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions fixes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	(195 662)	(207 725)	(216 070)	(217 459)	(227 831)	(231 001)	(237 509)	(245 155)	(249 903)	(253 309)
Dépenses d'exploitation	(195 662)	(207 725)	(216 070)	(217 459)	(227 831)	(231 001)	(237 509)	(245 155)	(249 903)	(253 309)
Dépenses de fonctionnement AMT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Répartition des recettes TRAM	(60 958)	(62 989)	(65 091)	(67 267)	(69 519)	(71 850)	(74 263)	(76 761)	(79 348)	(82 027)
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire - CMM	(12 423)	(12 827)	(13 245)	(13 676)	(14 122)	(14 583)	(15 059)	(15 551)	(16 059)	(16 585)
Aide à l'intégration tarifaire OMIT St-Bruno - CMM	(83)	(85)	(88)	(91)	(93)	(96)	(99)	(102)	(105)	(108)
Exploitation métro Laval	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Optimisation des processus d'affaires	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investissement requis (opt processus d'affaires)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amélioration service à la clientèle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Déficit du métro - CMM	(76 436)	(84 740)	(89 278)	(86 753)	(93 096)	(91 996)	(93 733)	(96 493)	(96 292)	(94 514)
Nouveau programme d'aide au CIT - CMM	(19 603)	(19 875)	(20 256)	(20 732)	(21 242)	(21 780)	(22 525)	(23 304)	(24 121)	(24 977)
Aide de base au réseaux d'autobus - CMM	(23 379)	(24 173)	(24 808)	(25 467)	(26 246)	(27 084)	(28 118)	(29 127)	(30 054)	(31 065)
Aide aux développements au réseau d'autobus - CMM	(2 780)	(3 035)	(3 305)	(3 473)	(3 513)	(3 612)	(3 713)	(3 817)	(3 924)	(4 033)
Dépenses liées aux investissements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets d'investissement prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses liées aux projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette actuel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets d'investissements prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette projets de maintien prévus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses imprévues	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Surplus (déficit) avant contribution et affectations	134 704	144 736	150 979	150 193	158 313	159 151	163 247	168 394	170 555	171 282
Affectations	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contribution - Proposition CMM	(134 704)	(144 736)	(150 979)	(150 193)	(158 313)	(159 151)	(163 247)	(168 394)	(170 555)	(171 282)
Contribution des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions métropolitaines	(134 704)	(144 736)	(150 979)	(150 193)	(158 313)	(159 151)	(163 247)	(168 394)	(170 555)	(171 282)
Déficit du métro	(76 436)	(84 740)	(89 278)	(86 753)	(93 096)	(91 996)	(93 733)	(96 493)	(96 292)	(94 514)
Nouveau programme d'aide au CIT	(19 603)	(19 875)	(20 256)	(20 732)	(21 242)	(21 780)	(22 525)	(23 304)	(24 121)	(24 977)
Aide de base au réseaux d'autobus	(23 379)	(24 173)	(24 808)	(25 467)	(26 246)	(27 084)	(28 118)	(29 127)	(30 054)	(31 065)
Aide aux développements aux réseaux d'autobus	(2 780)	(3 035)	(3 305)	(3 473)	(3 513)	(3 612)	(3 713)	(3 817)	(3 924)	(4 033)
Aide à l'intégration tarifaire	(12 423)	(12 827)	(13 245)	(13 676)	(14 122)	(14 583)	(15 059)	(15 551)	(16 059)	(16 585)
Équipements métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire OMIT St-Bruno	(83)	(85)	(88)	(91)	(93)	(96)	(99)	(102)	(105)	(108)
Prise en charge des trains de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prise en charge des express métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prise en charges des équipements métropolitains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prise en charges des dépenses de l'AMT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Contributions des automobilistes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Annexe I

Analyse et résultats du fonds d'immobilisations

Les immobilisations et leurs sources de financement

Document préparé par la CMM

LES IMMOBILISATIONS ET LEURS SOURCES DE FINANCEMENT

Cette étude constitue le deuxième volet de l'audit des coûts d'exploitation du transport en commun. Ses objectifs consistent :

- ➡ à estimer les besoins en investissements du transport en commun à l'échelle métropolitaine de 2006 à 2020. Cette période de 15 ans permet d'intégrer tous les projets majeurs nécessaires à la remise à niveau complète du métro dont, plus particulièrement, le remplacement des voitures de type MR-73.
- ➡ à établir le lien entre les besoins en investissements et les sources de financement sur un horizon de 10 ans, soit de 2006 à 2015, afin d'offrir un outil complémentaire au premier volet de l'audit qui porte sur la projection des recettes et dépenses d'exploitation du transport en commun à l'échelle métropolitaine au cours de la prochaine décennie.

Lorsque nécessaire, les effets des projets de maintien sur les budgets d'exploitation sont déjà intégrés dans le premier volet de l'audit. Les estimés de coûts relatifs aux grands projets de développement sont mentionnés à titre informatif et leurs effets ne sont pas pris en compte dans le premier volet de l'audit.

Ce document présente les principaux résultats de l'étude, dont le contenu et la démarche ont été validés par la firme Raymond Chabot Grant Thornton. Le document se divise en cinq parties :

- ➡ La première partie du document présente les besoins en immobilisations et résume la séquence des investissements selon deux grandes périodes de référence : la période 2006-2015, car elle correspond à la période couverte par le premier volet de l'audit, et la période 2016-2020.
- ➡ La deuxième partie du document expose les sources de financement, soit le programme d'aide aux immobilisations du Ministère des Transports du Québec (MTQ), le programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL), la fiducie pour l'infrastructure du transport en commun du gouvernement fédéral et le fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT.
- ➡ La troisième partie du document fait état, pour chacun des grands groupes de projets, de la contribution de chacun des partenaires du transport en commun. Cet état est présenté de 2006 à 2015.

- ➡ La quatrième partie porte sur les emprunts et les remboursements en capital et intérêts des Autorités organisatrices de transport (AOT) et du MTQ de 2006 à 2015. Lorsque nécessaire à la compréhension du lecteur les remboursements sont également illustrés de 2006 à 2020.
- ➡ Enfin, la cinquième et dernière partie du document propose un fonds d'immobilisations métropolitain afin de financer les immobilisations du transport en commun métropolitain.

1. LES BESOINS EN IMMOBILISATIONS DE 2006 À 2020

L'estimation des besoins d'investissement a été réalisée en collaboration avec un comité de travail mandaté par le comité technique de l'audit. Le comité de travail était composé de représentants de chacune des AOT et de l'Association des Conseils intermunicipaux de transport (CIT¹), ainsi que d'un observateur du MTQ. Chacune des AOT devait présenter une séquence d'investissements sur la base de son dernier plan triennal d'immobilisations et de son plan stratégique de développement.

1.1 La séquence des investissements

La séquence distingue les investissements nécessaires au maintien, d'une part, et au développement d'autre part. Les estimations de coûts tiennent compte de l'inflation prévisible. Dans le cas des coûts de développement les estimations sont illustrées à titre indicatif selon un taux de précision de $\pm 30\%$. Le lecteur pourra consulter l'annexe de ce rapport qui présente la séquence des immobilisations.

1.1.1 Le maintien

Les éléments de la séquence relatifs au maintien se rapportent :

- ➡ au métro et à ses équipements;
- ➡ aux trains de banlieue;
- ➡ aux équipements métropolitains;
- ➡ aux dessertes métropolitaines;
- ➡ au renouvellement de la flotte des réseaux locaux d'autobus;
- ➡ aux équipements nécessaires à l'opération des réseaux locaux d'autobus;
- ➡ aux garages et centres d'entretien des réseaux locaux d'autobus.

Le tableau 1 présente une synthèse des investissements de maintien selon la période.

¹ Les CIT comprennent aussi les Organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) et les Conseils régionaux de transport (CRT). Les municipalités gèrent leurs services de transport (organisation et financement) et en négocient l'opération avec un ou des transporteurs privés ou publics. Dans les faits ce sont surtout des transporteurs privés.

Tableau 1. Synthèse des investissements de maintien selon la période

Immobilisations	2006-2015	2016-2020	Total
	M \$		
Prolongement métro Laval	299,30		299,30
Métro	2 786,25	1 392,41	4 178,66
Trains de banlieue	1 140,74		1 140,74
Trains de l'Est ²	324,40		324,40
Équipements métropolitains	446,38		446,38
Autres métropolitains	58,07		58,07
Renouvellement des flottes d'autobus locaux	773,23	383,47	1 156,69
Infrastructure des autobus locaux	270,26	79,25	349,51
Équipement des autobus locaux	233,96	26,33	260,29
Total	<u>6 332,59</u>	<u>1 881,45</u>	<u>8 214,04</u>

De 2006 à 2015, les investissements de maintien sont estimés à 6,33 milliards de dollars. Lorsque les investissements de la période 2016-2020 (1,88 milliards de dollars) auront été réalisés, le maintien des 15 prochaines années aura nécessité 8,21 milliards de dollars.

De 2006 à 2015, le métro, le renouvellement des flottes d'autobus et les trains de banlieue s'imposeront parmi les investissements de maintien. En appui à ce constat, le tableau 2 indique la part relative de chacune des catégories d'immobilisations.

² Puisque le train de l'Est est déjà approuvé par le MTQ, il ne pouvait être classé parmi les projets de développement.

Tableau 2. Part relative des catégories d'immobilisations de 2006 à 2015

Immobilisations	%
Métro	50,9
Renouvellement des flottes d'autobus locaux	14,1
Trains de banlieue	13,9
Équipements métropolitains	5,4
Infrastructure des autobus locaux	4,3
Trains de l'Est	3,9
Prolongement métro Laval	3,6
Équipement des autobus locaux	3,2
Autres métropolitains	0,7
Total	100,00

1.1.2 Le développement

Dans le cadre de l'audit, le développement du transport en commun métropolitain se concentre sur trois grands projets prioritaires :

- ➡ Le SLR de l'A-10;
- ➡ Le prolongement de la ligne 5 du métro jusqu'à Anjou;
- ➡ La navette Dorval/Centre-ville.

Ces projets ont été retenus en raison de leur choix par la Coalition pour le transport en commun. Par rapport à la liste des besoins déjà établie en février 2005 ³, les projets du SLR du Parc et du Viabus de l'Est ont été retranchés. Le tableau 3 indique les investissements relatifs aux trois projets retenus par l'audit selon un taux de précision de ± 30 %. Les estimés du SLR et du prolongement Anjou ont été produits en 2004 tandis que celui de la navette Dorval/Centre-ville date de 2006. Dans ce dernier cas, l'estimation d'Aéroport de Montréal (ADM) s'établit à 550 millions de dollars. Cependant, le comité technique a préféré présenter une estimation supérieure de 50 millions de dollars à cette estimée préliminaire. Étant donné leur taux de précision, ces estimés doivent être interprétés comme des ampleurs et non pas des montants définitifs. Selon le tableau 3, la majorité des investissements de développement sont prévus après 2015. Les travaux du SLR débuteraient idéalement en 2010 pour se terminer en 2013.

³ CMM (2005). *Bâtir une communauté responsable : Optimiser le transport en commun dans la CMM*, p.16.

Bien qu'ils aient été produits par le RTL, les effets du SLR sur les revenus et dépenses ne sont pas pris en compte dans le premier volet de l'audit.

Tableau 3 Estimation des investissements de développement selon la période

Immobilisations	M \$		
	2006-2015	2016-2020	Total
SLR A-10	1 041,96		1 041,96
Prolongement du métro jusqu'à Anjou		1 506,22	1 506,22
Navette Dorval/Centre-ville	400,00	200,00	600,00
Total	1 441,96	1706,22	3 148,18

En tenant compte des investissements de maintien, les besoins d'investissements globaux de la région métropolitaine de Montréal (c'est-à-dire le territoire de la CMM et celui de l'AMT) s'établiraient à au moins à 11, 36 milliards de dollars de 2006 à 2020 soit :

- ➡ 8,21 G \$ pour le maintien et,
- ➡ 3,15 G \$ pour le développement.

Afin de positionner l'importance des investissements de maintien par rapport aux dépenses d'exploitation, l'audit retient qu'au cours de la période 2006-2015, le niveau d'investissements nécessaire au maintien (incluant le solde des coûts du prolongement du métro à Laval) s'établira à 6,33 milliards de dollars. Ce montant sera confronté aux sources potentielles de financement dans le chapitre suivant.

1.1.3 Le niveau des investissements selon le gouvernement du Québec

Pour la période 2006-2015, la politique du transport collectif du gouvernement du Québec (juin 2006) a fixé le niveau d'investissements qui pourra être réalisé par les AOT à l'échelle du Québec à 4,6 milliards de dollars. Cette estimation comprend le solde des coûts du prolongement du métro à Laval (299,30 millions de dollars). Par conséquent, l'ampleur des besoins exprimés par la région métropolitaine (6,33 milliards de dollars) excède (d'au moins 1,73 milliards de dollars) le niveau d'investissements qui est envisagé par le gouvernement du Québec.

2. LES SOURCES DE FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS

Les sources de financement des immobilisations du transport en commun sont constituées du programme d'aide aux immobilisations, du programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL, de la fiducie pour l'infrastructure du transport en commun du gouvernement fédéral et du fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT. Enfin, les municipalités assument aussi une part non négligeable dans le financement des investissements consacrés au transport en commun. Cette part varie selon le type d'immobilisations. La principale source de financement provient, et de loin, du programme d'aide aux immobilisations.

2.1 Le programme d'aide aux immobilisations du transport en commun

Géré par le MTQ, le programme d'aide aux immobilisations du transport en commun détermine le taux de subvention applicable à chacune des catégories d'immobilisations. Le tableau 4 résume les taux de subvention du programme.

Tableau 4 Taux de subvention du programme d'aide aux immobilisations selon la catégorie d'immobilisations

Catégorie	Description	Taux de subvention
Réseau d'autobus	■ Achat et remplacement d'autobus	50 %
	■ Acquisition, construction, agrandissement, remplacement ou réfection des terminus, garages, centres administratifs, voies réservées et stationnements incitatifs	75 %
	■ Aménagement des voies réservées	75 %
Système de transport terrestre guidé	■ Coût de construction ou de prolongement	100 %
	■ Coût de remplacement ou de réfection	75 %

Source : MTQ (2004), *Le financement du transport en commun : une approche intégrée*, p. 38.

Un assouplissement du programme est prévu afin que la SOFIL puisse éventuellement contribuer au financement d'équipements qui ne sont pas actuellement subventionnés.

Le montant de l'enveloppe du programme d'aide ne peut être déterminé par l'audit en raison de l'écart qui subsiste entre l'estimation du niveau d'investissements du gouvernement du Québec et des AOT de la région métropolitaine. Selon les taux de subvention du programme et selon les hypothèses d'utilisation des fonds de la SOFIL (explicités au point suivant), le programme d'aide devrait, de 2006 à 2015, contribuer à hauteur de 4,18 milliards de dollars (5,63 milliards de dollars si on tenait compte des projets de développement).

2.2 Le programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL

À la suite du transfert d'une partie de la taxe fédérale d'accise sur l'essence aux provinces, le gouvernement du Québec accordera 424,45 M\$ aux AOT et CIT du territoire de la CMM par l'intermédiaire de la SOFIL. En incluant la part des municipalités, soit 78,6 M\$, la SOFIL pourra appuyer le financement des immobilisations à hauteur de 507 M\$, de 2006 à 2010. Le tableau 5 indique la répartition des fonds de la SOFIL durant cette période. Il permet aussi d'établir la provenance de ces fonds.

Tableau 5 Répartition des fonds de la SOFIL aux AOT de la CMM, de 2006 à 2010

AOT	M \$			
	Fédéral	Québec	Local	Total
STM	297,93	66,92	66,92	431,77
RTL	24,98	5,61	5,61	36,20
STL	15,51	3,48	3,48	22,47
CIT/OMIT	11,43	2,59	2,59	16,61
Total	349,85	78,60	78,60	507,05

Il faut noter que l'AMT ne peut compter sur le financement de la SOFIL; le transport métropolitain est donc exclu du financement de la SOFIL qui est alors dédié aux transporteurs locaux.

2.2.1 Le cas des CIT

Les CIT ne possèdent aucun véhicule de transport en commun. Ils gèrent des contrats qui tiennent compte des coûts en immobilisations encourus par le transporteur. Ainsi, dans le cadre de la SOFIL, il est reconnu, jusqu'à concurrence de 30 % du montant des contrats, que des frais d'immobilisations sont encourus par les CIT. Dans le cadre de l'audit, il a été supposé que les CIT financent, avec l'aide de la SOFIL, le système de vente et perception. Ce faisant l'enveloppe des CIT ne peut être entièrement utilisée. Il est toutefois possible que les CIT l'utilisent pour financer du matériel informatique. Toutefois cette estimation n'a pu être produite dans le cadre de l'audit.

2.2.2 Hypothèses de l'audit relatives à l'utilisation des fonds de la SOFIL

a) Le non-renouvellement des enveloppes à partir de 2011

Dans le cadre de l'audit il est supposé que les fonds de la SOFIL ne seront plus disponibles à partir de 2011. En effet, même si le transfert d'une portion de la taxe d'accise fédérale sur l'essence devrait être renouvelé, il devenait difficile d'en tenir compte à partir de 2011. La CMM préfère adopter une approche plus conservatrice en matière de financement prévisible.

b) L'utilisation optimale des fonds

À la suite du comité de travail sur les immobilisations, il a été convenu que chacune des AOT et des CIT produirait une séquence de financement de leurs investissements en débutant par ceux qui sont les moins subventionnés. En pratique cela équivaut à privilégier d'abord les équipements (par exemple, le système de vente et perception) puis le renouvellement des flottes d'autobus. À partir de là, les enveloppes ne sont pas suffisantes pour pouvoir participer au financement des investissements majeurs (matériel roulant des systèmes lourds et infrastructures) subventionnés à 75 % par le programme d'aide aux immobilisations.

2.2.3 Le cas du métro

L'hypothèse d'optimisation des fonds pose un problème dans le cas du métro. En effet, sur les 2,8 milliards de dollars d'investissements qui seront consacrés au métro de 2006 à 2015, seulement 71 millions de dollars se rapportent à des immobilisations non subventionnées. Par contre, les enveloppes de la SOFIL ont été accordées selon la part de chacune des AOT dans l'achalandage provincial de 2004. L'enveloppe dédiée à la STM est donc fondée sur son achalandage global. En pratique l'utilisation des enveloppes de la SOFIL sera consacrée surtout au réseau d'autobus de la STM. Par conséquent, dans le cas d'une métropolisation du service de la dette du métro, ce dernier, tout comme l'AMT, ne pourra pas compter sur la contribution de la SOFIL. Afin d'équilibrer l'utilisation de la SOFIL entre les réseaux, il faudrait reporter au réseau du métro une partie des bénéfices conférés par la SOFIL au réseau d'autobus. Il faudra toutefois que cela ne se fasse pas de manière à pénaliser le réseau des autobus de la STM par rapport à ceux des deux autres réseaux. La section 3.3 offre un outil de comparaison afin de répondre à cette condition.

2.3 La fiducie pour l'infrastructure du transport en commun

La fiducie pour l'infrastructure du transport en commun, annoncée dans le dernier budget du gouvernement fédéral, devrait aussi être prise en compte. À l'échelle de la province, cette fiducie représente 117 millions de dollars répartis sur trois ans qui seront

disponibles à condition que l'année fiscale 2005-2006 affiche un excédent (chapitre 3 du budget fédéral 2006). Cependant, les modalités de partage des fonds de la fiducie ne sont pas encore déterminées et il s'avère impossible de fonder des hypothèses quant à leur utilisation. Si les règles de partage de la SOFIL devaient s'appliquer, les AOT du territoire de la CMM pourraient se partager 98,7 millions de dollars \$ (soit 84,3 % de l'achalandage de l'ensemble des AOT du Québec en 2004). L'audit considère ces fonds potentiels comme une marge de manœuvre.

2.4 Le fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT

En vertu de la Loi de l'AMT, les municipalités du territoire de l'AMT doivent verser 0,01 \$ par tranche de 100 de richesse foncière uniformisée (RFU) au fonds d'immobilisations de l'AMT. En 2006, les données de RFU utilisées par l'AMT sont celles de 2004. L'audit utilisera donc les données de la RFU 2005 pour calculer les montants versés au fonds en 2007. À partir de 2008, les données de la RFU de 2006 serviront de référence et ne subiront aucune augmentation. Le tableau 6 indique les montants que le fonds d'immobilisations métropolitain de l'AMT pourrait amasser de 2006 à 2015. Ces montants correspondent à une participation municipale au financement des immobilisations métropolitaines. De 2006 à 2015, le fonds totalisera 276,77 millions de dollars.

Tableau 6 Montant versé dans le fonds d'immobilisations de l'AMT

Année	M \$	
	RFU	Montant
2006	203 384	20,38
2007	244 138	24,14
2008	290 017	29,00
2009 à 2015	290 017	203,01
Total		276,77

3. LA CONTRIBUTION DES PARTENAIRES DANS LE FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS

En relation avec les sources de financement, cette section présente la contribution que chacun des partenaires devrait effectuer afin de financer les 6,33 milliards nécessaires au maintien des réseaux locaux et métropolitains de transport en commun au cours des dix prochaines années. Le tableau 7 résume la situation.

Tableau 7 Financement des investissements selon la provenance de 2006 à 2015

Immobilisation	M \$						
	Québec	SOFIL (gouv.)	Fédéral	Fonds AMT	SOFIL (mun.)	Municipal	Total
Prolongement Laval	299,30						299,30
Métro	2 011,41	38,95	24,94	12,82	7,15	690,97	2 786,24
AMT	1 447,69			521,90			1 969,59
Autobus locaux	225,01	273,13			50,08	225,01	773,23
Infrastructures autobus	202,70					67,56	270,26
Équipements autobus		108,20			19,37	106,39	233,96
Total	<u>4 186,11</u>	<u>420,28</u>	<u>24,94</u>	<u>534,72</u>	<u>76,68</u>	<u>1 090,22</u>	<u>6 332,59</u>

Il faut insister sur le fait que ces estimés ne correspondent pas nécessairement à la capacité de payer du programme d'aide aux immobilisations du gouvernement du Québec. Les sections suivantes détaillent le financement de chacun des partenaires selon le réseau de transport.

3.1 Le métro

Le tableau 8 illustre la répartition du financement des investissements du métro selon la provenance du financement de 2006 à 2015.

Tableau 8 Financement des investissements du métro selon la provenance, de 2006 à 2015

Immobilisations	M \$					
	Fédéral	Québec	SOFIL	AMT	STM	Total
Prolongement Laval		299,30				299,30
Réno-systèmes	24,94	875,19		12,82	287,23	1 200,18
Réno-stations		99,37			33,13	132,50
Remplacement des MR-63		833,91			277,97	1 111,88
Remplacement des MR-73		144,75			48,25	193,00
Rénovation des rames		27,74			9,25	36,99
Infrastructures		13,84			4,61	18,45
Remplacement des équipements fixes		16,61			5,54	22,15
Système de vente et perception			46,10			46,10
Autres					25,00	25,00
Total	24,94	2 310,71	46,10	12,82	690,97	3 085,55

De 2006 à 2015, le métro nécessitera des investissements totalisant 3,08 milliards de dollars (incluant le solde du coût du prolongement à Laval) dont 690,97 millions de dollars seront assumés par la STM. De plus, selon le tableau précédent, l'agglomération de Montréal devra aussi participer à la SOFIL à hauteur de 7,15 M \$ pour couvrir sa part de financement du système de vente perception par la SOFIL. La part locale (l'agglomération de Montréal et la STM) s'élèvera donc à 698,12 M \$ de 2006 à 2015.

3.2 Les trains de banlieue et les équipements métropolitains

Le tableau 9 présente la répartition des investissements de l'AMT selon la provenance du financement de 2006 à 2015. Il faut noter que dans le cas du train de l'Est, il est possible que le fonds d'immobilisations de l'AMT (donc la part municipale) ne soit pas utilisé pour financer les investissements de 324,40 millions de dollars; le train de l'Est serait alors entièrement subventionné. Le tableau 8 ne tient pas compte de cette éventualité.

Tableau 9 Financement des investissements de l'AMT selon la provenance, de 2006 à 2015

Immobilisations	M \$		
	Québec	AMT	Total
Trains de banlieue	847,94	292,80	1 140,74
Trains de l'Est	243,30	81,10	324,40
Équipements métropolitains	333,68	112,70	446,38
Autres métropolitains	22,78	35,29	58,07
Total	1 447,70	521,89	828,85

3.3 Le renouvellement de la flotte des autobus locaux

Le tableau 10 présente la répartition des investissements nécessaires au renouvellement des flottes d'autobus selon la provenance de 2006 à 2015. L'utilisation de la SOFIL de 2006 à 2010 fait en sorte que cette dernière couvre 41,8 % (323 sur 773 millions de dollars) des investissements nécessaires au renouvellement des flottes d'autobus. Cela comprend la part des municipalités dans la SOFIL. Le tableau 10 présente le détail des contributions municipales à la SOFIL lors du financement des flottes d'autobus.

Tableau 10 Financement des flottes d'autobus selon la provenance, de 2006 à 2015

Immobilisations	M \$			
	SOFIL	Québec	AOT	Total
Autobus de la STM	276,15	152,43	152,43	581,01
Autobus du RTL	29,33	51,09	51,09	131,51
Autobus de la STL	17,73	21,48	21,48	60,69
Total	323,21	225,00	225,00	773,21

Le tableau 11 présente la contribution locale incluant la participation à la SOFIL lors du financement des flottes d'autobus.

Tableau 11 Part municipale dans le financement des flottes d'autobus de 2006 à 2015

AOT	M \$			
	SOFIL (part des gouvernements)	SOFIL (part des municipalités) 1	Part locale (pgm d'aide aux immobilisations) 2	Part locale totale 1 +2
STM	233,34	42,80	152,43	195,23
RTL	24,80	4,53	51,09	55,62
STL	14,98	2,75	21,48	24,23
Total	<u>273,12</u>	<u>50,08</u>	<u>225,00</u>	<u>275,08</u>

3.4 Les infrastructures des réseaux d'autobus

Le tableau 12 résume le financement des infrastructures des réseaux d'autobus. Seules la STM et le RTL prévoient effectuer des investissements de cette nature. Puisque les infrastructures sont subventionnées à 75 %, la SOFIL ne participe pas à leur financement.

Tableau 12 Financement des infrastructures des réseaux d'autobus de 2006 à 2015

Immobilisations	M \$			
	SOFIL	Québec	AOT	Total
Autobus de la STM		137,42	45,81	183,23
Autobus du RTL		65,28	21,75	87,03
Autobus de la STL				
Total	<u></u>	<u>202,70</u>	<u>67,56</u>	<u>270,26</u>

3.5 Les équipements des réseaux d'autobus

3.5.1 Le système de vente et de perception

Le système de vente et perception des réseaux d'autobus est entièrement financé par l'intermédiaire de la SOFIL. Le tableau 13 illustre le financement du système de vente et perception des réseaux d'autobus des AOT et des CIT en distinguant la part municipale versée dans la SOFIL pour ce genre d'équipement.

Tableau 13 Financement des systèmes de vente et de perception des réseaux d'autobus selon la provenance, de 2006 à 2010

AOT/CIT	SOFIL (part des gouvernements)	SOFIL (part des municipalités)	Total
STM	37,43	6,86	44,29
RTL	5,92	1,08	7,00
STL	4,00	0,73	4,73
CIT/OMIT	5,07	0,93	6,00
Total	52,42	9,60	62,02

3.5.2 Les autres équipements

Les autres équipements ne concernent que la STM. Le tableau 14 présente la répartition de leur financement. La SOFIL couvre 37,9 % du total des investissements contre 62,1 % pour la STM. Le tableau 15 identifie la part municipale du financement en tenant compte de ce qui sera versée à la SOFIL par la municipalité.

Tableau 14 Financement des autres équipements du réseau d'autobus de la STM selon la provenance de 2006 à 2015

Immobilisations	M \$			
	SOFIL	Québec	AOT	Total
Équipements	51,58		3,38	54,96
Matériel informatique	13,65		2,36	16,01
Autres			100,95	100,95
Total	65,23		106,69	171,93

Tableau 15 Part municipale dans le financement des autres équipements du réseau d'autobus de la STM de 2006 à 2015

Immobilisations	M \$		
	SOFIL (part des gouvernements)	SOFIL (part des municipalités)	Total
Équipements	43,59	7,99	51,58
Matériel informatique	11,54	2,11	13,65
Total	55,13	10,10	65,23

3.6 La participation de la SOFIL au financement du métro

En relation avec la section 2.2.3 qui porte sur le traitement de la SOFIL dans le cas de la STM, le tableau 16 indique la part de subvention (excluant la contribution municipale) de chacun des trois réseaux d'autobus, de leur système de vente et perception et de leurs équipements. Le lecteur se rappellera que les infrastructures ne sont pas couvertes par la SOFIL.

Dans la SOFIL, la part gouvernementale subventionne 40,88 % des investissements du réseau d'autobus de la STM. La moyenne des deux autres réseaux est de 24,37 %. En supposant que les réseaux devraient être subventionnés selon un taux identique, l'application du taux moyen RTL/STL aux besoins en investissements de la STM conférerait un montant de subvention égal à 194,29 millions de dollars (24,37 % x 797,23 millions d'investissements). Par conséquent, il faudrait transférer 131,61 millions de dollars au réseau du métro (325,90 - 194,29 = 131,61 millions de dollars). Dans l'exercice actuel, nous avons déjà consacré 38,95 millions de dollars pour le système de vente et perception; il reste donc 92,66 millions de dollars à transférer vers le métro. Il faudrait aussi ajuster la part municipale dans le financement des investissements du métro. Cette part passerait de 7,15 à 35,72 millions de dollars et devrait être partagée dans l'ensemble de la CMM.

Tableau 16 Part des subventions gouvernementales liées la SOFIL dans l'ensemble des investissements des réseaux d'autobus de 2006 à 2015

AOT			
	SOFIL (part des gouvernements)	Investissements totaux	Part de subventions %
STM	325,9	797,23	40,88
RTL	30,72	138,51	22,18
STL	18,98	65,42	29,01
Total	<u>375,60</u>	<u>1 001,16</u>	<u>37,52</u>

4. LES EMPRUNTS

Afin de financer leurs investissements, les AOT peuvent recourir à des emprunts. Dans le cadre de l'audit, il est supposé que les conditions d'emprunts sont celles qui s'appliquent aux obligations municipales.

4.1 Les conditions d'emprunt

Les taux d'intérêt sont communs, le comité de travail se base sur les paramètres du Conseil du trésor pour les fixer. Les taux subissent une composition semestrielle tandis que les remboursements de capital et intérêts sont effectués à chaque six mois durant l'année.

4.1.1 Les taux de financement

Le taux d'intérêt nominal d'emprunt a été fixé à 5,52 % en 2006, à 6,07 % en 2007 et à 6,08 % à partir de 2008.

4.1.2 L'année d'emprunt

Un emprunt est effectué au cours des six derniers mois de l'année. Seule la partie des intérêts est comptabilisée durant l'année de départ de l'emprunt. Le remboursement du capital débute lors du premier versement de l'année suivante. Ainsi, l'année 2006 présente des montants beaucoup plus faibles que les années suivantes car elle ne contient que du remboursement d'intérêts.

4.1.3 Les périodes d'amortissement

La période d'amortissement correspond à celle qui est utilisée actuellement par chacune des AOT. Elle varie selon la nature des immobilisations comme l'indique le tableau 17. Le tableau présente également la période d'amortissement utilisée par le MTQ.

Tableau 17 Les périodes d'amortissement selon l'emprunteur.

Immobilisations	Année		
	MTQ	AMT	AOT
Réno-systèmes	10	10	20
Réno-stations	10	–	10
Remplacement équipements fixes ou infrastructures	10	–	10
Rénovation matériel roulant	10	–	10
Remplacement matériel roulant	20	–	30
Matériel informatique	–	–	5
Normes environnementales	–	–	5
Véhicules de service	–	–	5
Flottes de trains (matériel roulant)	20	20	–
Flottes de trains (équipements fixes)	10	10	–
Équipements métropolitains	10	10	–
Autobus locaux STM	10	–	15
Autobus locaux RTL/STL	10	–	10
Infrastructures autobus STM	10	–	20
Infrastructures autobus RTL/STL	10	–	10
Équipements autobus	–	–	5
Optimisation des terminus	–	–	10
SLR, navette et prolongement du métro	20	–	–

4.2 Les emprunts de chacune des AOT

La présentation du service de la dette additionnelle de chacune des AOT a été divisée en deux catégories : les réseaux locaux d'autobus et les réseaux métropolitains formés par le réseau du métro opéré par la STM et les lignes de trains, équipements et dessertes métropolitaines opérés par l'AMT.

4.2.1 Les réseaux d'autobus

Le tableau 18 présente la séquence des remboursements selon le réseau d'autobus. Cette séquence s'ajoutera au service de la dette en cours.

Tableau 18 Les remboursements effectués par les réseaux d'autobus de 2006 à 2015

AOT	M \$									
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
STM	1,03	8,80	13,44	17,17	20,85	25,21	22,17	22,93	24,59	26,03
RTL	0,16	0,92	1,75	3,12	4,11	5,16	6,28	7,19	8,12	9,06
STL	0,02	0,11	0,15	0,34	0,54	0,66	1,09	1,55	2,02	2,51
Total	1,21	9,82	15,34	20,63	25,50	31,03	29,53	31,66	34,74	37,61

4.3 Les réseaux lourds

Les tableaux 19 et 20 indiquent les remboursements de chacun des réseaux lourds au cours de la prochaine décennie. Dans le cas du métro, nous ajoutons aussi la période 2016-2020 afin de capter, notamment, l'effet du renouvellement du MR-73. Dans le cas de l'AMT, le niveau des annuités est supérieur à celui du métro pour deux raisons. Premièrement, les principaux investissements de l'AMT sont effectués sur une courte période (2006 à 2008) et, deuxièmement, les périodes d'amortissement de l'AMT sont plus courtes que celle de la STM tant pour les infrastructures que le matériel roulant. Le tableau 21 présente finalement le total des frais financiers pour les modes lourds selon la période.

Tableau 19 Évolution du service de la dette du métro, de 2006 à 2015

Catégorie	M \$									
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nouveaux investissements	1,28	7,74	13,42	18,51	23,62	29,29	34,66	42,87	51,64	56,38

M \$				
2016	2017	2018	2019	2020
60,39	64,52	69,17	74,30	78,46

Tableau 20 Évolution du service de la dette de l'AMT, de 2006 à 2015

Catégorie	M \$									
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nouveaux investissements	2,20	13,34	24,46	30,89	35,49	40,43	47,08	53,63	59,00	62,62

Tableau 21 Total des remboursements pour les nouveaux investissements, selon la période

Immobilisations	M \$	
	2006-2015	2006-2020
Métro	279,41	626,27
AMT	369,14	615,04

4.4 Les emprunts du gouvernement du Québec

Cette section est consacrée au principal partenaire dans le financement des immobilisations soit le gouvernement du Québec dont les emprunts sont gérés par le MTQ. Afin de mesurer l'effort total du gouvernement le tableau 22 présente la dette totale qui devrait être supportée par le gouvernement du Québec afin de répondre aux besoins exprimés par les transporteurs locaux et métropolitains. Ce tableau tient compte des trois grands projets de développement évoqués à la section 1.1.2. Le tableau 23 présente l'évolution du service de la dette du gouvernement du Québec ne tant compte que des besoins de maintien. Enfin, le tableau 24 effectue la synthèse des remboursements du gouvernement du Québec selon la période pour les nouveaux investissements.

Tableau 22 Évolution du service de la dette du gouvernement du Québec de 2006 à 2015

Catégorie	M \$									
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Selon financement contracté avant le 1 ^{ER} janvier 2006	—	177,48	163,97	158,72	150,07	139,54	128,49	119,51	110,02	82,61
Nouveaux investissements	<u>13,57</u>	<u>71,48</u>	<u>131,70</u>	<u>179,48</u>	<u>220,81</u>	<u>283,59</u>	<u>373,71</u>	<u>456,23</u>	<u>526,88</u>	<u>577,68</u>
Total	<u><u>13,57</u></u>	<u><u>248,96</u></u>	<u><u>295,67</u></u>	<u><u>338,20</u></u>	<u><u>370,88</u></u>	<u><u>423,13</u></u>	<u><u>502,20</u></u>	<u><u>575,74</u></u>	<u><u>636,90</u></u>	<u><u>660,29</u></u>

Tableau 23 Évolution du service de la dette du MTQ (sans développement), de 2006 à 2015

Catégorie	M \$									
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Selon financement contracté avant le 1 ^{ER} janvier 2006	–	177,48	163,97	158,72	150,07	139,54	128,49	119,51	110,02	82,61
Nouveaux investissements	13,57	71,48	131,70	179,48	215,79	256,16	312,11	370,98	427,23	463,45
Total	13,57	248,96	295,67	338,20	365,86	395,70	440,60	490,49	537,25	546,06

Tableau 24 Total des remboursements pour les nouveaux investissements selon la période

Immobilisations	M \$	
	2006-2015	2006-2020
Maintien	2 441,94	4 722,76
Développement	393,19	1 336,10
Total	2 835,13	6 058,86

5. LE FONDS D'IMMOBILISATIONS MÉTROPOLITAIN

Dans son cadre financier la CMM propose la création d'un fonds métropolitain d'immobilisation afin de financer le transport en commun métropolitain. Le fonds prendrait alors en charge les immobilisations du métro, des trains de banlieue, des équipements et des infrastructures métropolitaines. Le fonds est construit de manière à ce que les charges municipales soient en mesure de faire face à 15 années consécutives d'immobilisations. Cela représente un niveau d'immobilisations atteignant 6,1 milliards de dollars.

Le tableau 25 illustre la situation du statu quo qui nécessite une augmentation du fonds d'immobilisation de l'AMT. Nous calculons un montant annuel fixe (la quote-part du manque à gagner) afin de s'assurer que l'ensemble des dépenses d'immobilisations soit couvert d'ici de 2006 à 2020. Ainsi en 2020, le fonds est égal à 0. Selon cette façon de calculer, il faudrait ajouter 12 millions de dollars par année au fonds actuel de l'AMT afin qu'elle puisse répondre à ses besoins en immobilisations. À partir de 2008, il faudra ajouter un cent de contribution.

Dans la proposition de la CMM, les immobilisations du métro sont financées à l'échelle métropolitaine. Actuellement seule la Ville de Montréal assume la partie municipale des investissements du métro. Une quote-part municipale constante de 79,2 millions de dollars est nécessaire afin de financer la part municipale (1,3 milliards de dollars de 2006 à 2020) dans le financement du métro, des trains de banlieue, des équipements et des infrastructures métropolitaines. En vertu de la logique déjà exposée au paragraphe précédent, le fonds sera égal en 2020.

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
------	------	------	------	------	------	------	------

Études	(1 950)	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette AMT	(2 204)	(13 335)	(24 461)	(30 890)	(35 488)	(40 429)	(47 076)	(53 630)

Quotes-parts municipales (1¢ du 100\$)	20 338	24 414	29 002	29 002	29 002	29 002	29 002	29 002
Quotes-parts municipales / manque à gagner	12 084	12 084	12 084	12 084	12 084	12 084	12 084	12 084
Surplus (déficit)	28 269	23 163	16 625	10 196	5 598	657	(5 990)	(12 544)
Intérêt	283	803	1 217	1 509	1 697	1 794	1 776	1 626
Surplus (déficit) cumulé	28 552	52 517	70 359	82 064	89 359	91 810	87 597	76 679

Études	(1 950)	-	-	-	-	-	-	-
Service de dette AMT	(2 204)	(13 335)	(24 461)	(30 890)	(35 488)	(40 429)	(47 076)	(53 630)
Service de dette métro	(1 186)	(6 919)	(12 270)	(17 244)	(22 188)	(27 786)	(33 927)	(42 503)

Quotes-parts municipales	79 253	79 253	79 253	79 253	79 253	79 253	79 253	79 253
Surplus (déficit)	73 913	58 998	42 521	31 118	21 577	11 037	(1 751)	(16 880)
Intérêt	-	2 068	3 125	3 924	4 529	4 946	5 138	5 054
Surplus (déficit) cumulé	73 913	134 979	180 625	215 667	241 773	257 756	261 143	249 316

Écart statu quo vs proposition	(0,0230)	(0,0210)	(0,0188)	(0,0188)	(0,0188)	(0,0188)	(0,0188)	(0,0188)
--------------------------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Service de dette AMT

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
-	-	-	-	-	-	-
(59 002)	(62 620)	(62 620)	(53 321)	(45 920)	(43 965)	(40 084)

Quotes-parts municipales / manque à gagner

Surplus (déficit)	(17 916)	(21 534)	(21 534)	(12 235)	(4 834)	(2 879)	1 002
Intérêt	1 354	987	576	250	84	9	(10)
Surplus (déficit) cumulé	60 118	39 571	18 613	6 628	1 878	(992)	0
Contribution municipale totale du 100\$	0,0202	0,0202	0,0202	0,0202	0,0202	0,0202	0,0202

Service de dette AMT

-	-	-	-	-	-	-
(59 002)	(62 620)	(62 620)	(53 321)	(45 920)	(43 965)	(40 084)
(51 382)	(56 286)	(60 394)	(64 523)	(69 175)	(74 309)	(78 464)

Surplus (déficit)

[illegible]

Séquence

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Métro Prolongement Laval	170 000 000	73 800 000	55 500 000							
	462 986 929	597 294 717	487 073 131	349 710 661	311 121 000	563 888 000	608 098 000	764 498 000	461 020 000	150 151 000
Métro	212 360 629	214 755 017	210 948 131	212 730 661	185 383 000	341 738 000	376 138 000	556 938 000	325 110 000	150 151 000
Réno-Systèmes (Ph 1)	83 141 054									
Réno-Systèmes (Ph 2)	40 000 000	145 342 374	163 281 209	137 400 000	113 145 000			110 100 000	82 900 000	23 070 000
Réno-Systèmes (Ph 3)						164 500 000	137 300 000			
Réno-Systèmes (Ph 4)						-	-			
Remplacements des équipements fixes	13 095 461	6 440 635	976 171	1 631 964						
Réno-Stations (Phase 2)	18 895 875	19 315 741	19 836 326	14 327 338						
Réno-Stations (Phase 3 et 4)					15 000 000	15 000 000	10 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000
Rénovations Stations	172 732	885 251	907 383	3 162 229						
Rénovation MR-63	102 331	104 889	107 511	110 200						
Rénovation MR-73	20 657 343	14 490 121	1 407 715							
Remplacements MR63	4 614 000	7 134 000	5 200 000	50 000 000	55 400 000	160 400 000	224 000 000	435 000 000	170 129 000	
Remplacement MR73							3 000 000	5 000 000	65 000 000	120 000 000
Infrastructure métro	13 309 361	2 203 053	461 868	2 479 719						
	3 420 995	1 398 857	1 140 548	1 458 000	1 458 000	1 458 000	1 458 000	1 458 000	1 701 000	1 701 000
Véhicules de service	11 625 960	15 887 520	17 156 910	1 435 140						
Système de vente et perception										
Matériel informatique										
Développement informatique	3 325 517	1 552 576	472 490	726 071	380 000	380 000	380 000	380 000	380 000	380 000
Normes environnementales										
Trains de banlieue	214 829 000	351 340 000	254 395 000	49 800 000	37 000 000	114 200 000	160 010 000	173 110 000	110 460 000	-
Flotte de trains (Cinq lignes) matériel roulant	25 370 000	83 535 000	164 540 000	34 300 000	10 000 000	84 200 000	97 900 000	97 900 000	-	
Flotte de trains (Cinq lignes) autres	31 416 000	33 700 000	2 100 000							
	3 575 000	5 300 000	4 050 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000			
Projets à l'étude pour fins d'autorisation										
Réhabilitation infrastructures	1 030 000									
Études Mascouche/Mtl/Repentigny	300 000									
Études opportunité	250 000									
Études développement trains	200 000									
Études navette	500 000									
Montréal/Deux-Montagnes	13 500 000	33 675 000	6 045 000	2 500 000	12 000 000	21 000 000	30 000 000	1 000 000	1 000 000	
Caténaire	400 000	575 000								
Étude - Tunnel du mont Royal	150 000									
Étagement jonction de l'Est	1 500 000	8 300 000	6 430 000							
Montréal/Dorion-Rigaud	5 710 000	1 725 000	1 890 000	5 000 000	7 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	
Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	30 818 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	
Étude Connexion tunnel mont Royal	200 000									
Montréal/Mont-Saint-Hilaire	11 250 000	9 650 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	
Montréal/Delson-Candiac	1 300 000	3 180 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	
Repentigny/Terrebonne/Mascouche/Montréal (matériel roulant)		86 666 000	66 340 000							
Repentigny/Terrebonne/Mascouche/Montréal (autres)	87 360 000	84 034 000								
Lignes CP via Gare Centrale et Tunnel Mont-Royal	-	-	-	-	-	-	23 110 000	70 210 000	105 460 000	
Équipements métropolitains	26 597 300	25 099 700	13 000 000	77 390 000	83 888 000	103 100 000	67 100 000	29 600 000	20 600 000	-
Études	250 000									
Axe Autoroute 25 / Pie-IX	4 310 000	4 610 000	3 600 000	-	6 000 000	17 000 000	15 000 000	15 000 000	15 000 000	
Axe Autoroute 20 / Route 132	5 365 000	2 000 000	-	8 950 000	-	-	-	-	-	
Stationnement Boucherville	3 255 000									
Terminus Ste-Julie	700 000	5 740 000								
Axe autoroute 10 / Bonaventure	6 278 300	7 271 700	500 000	3 000 000	39 000 000	46 500 000	30 000 000	-	-	
Axe Est de Montréal	1 714 000	2 778 000	-	26 890 000	7 288 000	-	-	-	-	
Autres interventions – RTMA	2 725 000	-	-	-	-	-	-	-	-	
Stationnement incitatifs	1 500 000	2 700 000	8 900 000	38 550 000	31 600 000	39 600 000	22 100 000	14 600 000	5 600 000	
Études	500 000									
Autres métropolitains	9 200 000	6 100 000	8 730 000	9 790 000	4 850 000	4 850 000	4 850 000	4 850 000	4 850 000	-
Projets subventionnés	3 425 000	1 230 000	1 715 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	
Système vente et perception	325 000	3 020 000	6 365 000	840 000						
Autres non subventionnés	5 450 000	1 850 000	650 000	4 950 000	850 000	850 000	850 000	850 000	850 000	
Renouvellement de la flotte autobus	64 205 945	63 431 547	30 422 611	124 199 064	128 061 845	75 008 529	76 020 161	70 054 108	70 620 730	71 203 476
Achat autobus STM	44 406 921	42 282 997	12 094 451	17 710 000	18 152 000	56 517 000	56 517 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000
Achat autobus articulés STM	912 269	5 904 506	2 648 353	88 549 000	85 317 000					
Achat autobus RTL	10 614 000	10 932 420	11 260 393	11 598 204	11 426 753	12 304 535	12 673 671	13 053 881	13 445 498	13 848 863
Achat autobus articulés RTL	3 225 000				7 130 000					
Achat autobus STL	5 047 755	4 311 624	4 419 415	6 341 860	6 036 092	6 186 994	6 829 490	7 000 227	7 175 233	7 354 613
Infrastructures autobus	20 528 125	39 313 792	95 593 958	49 392 958	18 912 125	21 802 458	6 516 458	6 503 125	5 850 000	5 850 000
STM	9 843 000	28 649 000	71 320 000	34 319 000	7 434 000	11 666 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<u>RTL</u>	10 685 125	10 664 792	24 273 958	15 073 958	11 478 125	10 136 458	1 516 458	1 503 125	850 000	850 000
<u>STL</u>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Équipements et autres (autobus) STM</u>	47 570 460	88 425 384	34 345 422	11 322 307	7 508 806	5 508 806	5 508 806	5 508 806	5 265 806	5 265 806
Équipements autobus	3 531 000	46 760 000	4 677 000							
Véhicules services	3 618 090	1 479 450	1 206 258	888 806	888 806	888 806	888 806	888 806	645 806	645 806
Matériel informatique	3 065 841	10 130 458	2 815 000							
Normes env	1 233 767	678 846	74 168							
Système de vente et perception	11 170 040	15 264 480	16 484 090	1 378 860						
Infrastructure Tour GR (Administratif)	546 000									
Optimisation des terminus	1 578 000	2 216 000								
Développement informatique STM	5 425 844	2 533 150	770 906	1 184 641	620 000	620 000	620 000	620 000	620 000	620 000
Mesures préférentielles STM	17 401 878	9 363 000	8 318 000	7 870 000	6 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000
<u>RTL</u>										
Système de vente et perception RTL	2 000 000	3 000 000	2 000 000							
<u>STL</u>										
Système de vente et perception STL	2 113 883	938 510	1 532 095	115 925	28 821					
<u>CIT système de vente et perception</u>	1 999 608	1 999 608	1 999 608	-	-	-	-	-	-	-
CIT Laurentides	849 472	849 472	849 472							
CRT Lanaudière	340 750	340 750	340 750							
CIT C-R-Carignan	94 894	94 894	94 894							
CIT H S-Laurent	50 917	50 917	50 917							
CIT Richelain	101 270	101 270	101 270							
CIT Roussillon	84 047	84 047	84 047							
CIT S-Varennes	92 098	92 098	92 098							
CIT S-Ouest	144 168	144 168	144 168							
CIT VRichelieu	127 696	127 696	127 696							
CIT Presqu'île	33 474	33 474	33 474							
Omit Ste Julie	80 821	80 821	80 821							
<u>Développement</u>	-	-	-	-	165 319 560	428 956 920	323 876 520	173 807 600	150 000 000	200 000 000
<u>Méto</u>										
Prolongement Anjou										
<u>SLR</u>										
SLR Longueuil	-	-	-	-	165 319 560	428 956 920	323 876 520	123 807 600	-	-
<u>Trains de banlieue</u>										
Navette Dorval								50 000 000	150 000 000	200 000 000
<u>TOTAL</u>	771 404 950	868 203 558	708 466 826	534 740 916	630 952 157	1 095 164 714	1 020 019 945	1 020 371 639	692 756 536	432 470 282

Séquence

	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL	Antérieur à 2006
Métro Prolongement Laval						299 300 000	
						-	
	307 081 000	307 081 000	307 081 000	307 081 000	164 081 000	6 148 246 438	
Métro	307 081 000	307 081 000	307 081 000	307 081 000	164 081 000	4 178 657 438	4 477 957 438
Réno-Systèmes (Ph 1)						83 141 054	
Réno-Systèmes (Ph 2)						599 168 583	
Réno-Systèmes (Ph 3)						517 870 000	
Réno-Systèmes (Ph 4)	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000	250 000 000	
Remplacements des équipements fixes						22 144 231	
Réno-Stations (Phase 2)						72 375 280	
Réno-Stations (Phase 3 et 4)	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	80 000 000	
Rénovations Stations						5 127 595	
Rénovation MR-63						424 931	
Rénovation MR-73						36 555 179	
Remplacements MR63						1 111 877 000	
Remplacement MR73	250 000 000	250 000 000	250 000 000	250 000 000	107 000 000	1 300 000 000	
Infrastructure métro						18 454 001	
						25 157 400	
Véhicules de service	1 701 000	1 701 000	1 701 000	1 701 000	1 701 000	46 105 530	
Système de vente et perception						-	
Matériel informatique						-	
Développement informatique	380 000	380 000	380 000	380 000	380 000	10 256 654	
Normes environnementales						-	
Trains de banlieue	-	-	-	-	-	1 465 144 000	
Flotte de trains (Cinq lignes) matériel roulant						597 745 000	
Flotte de trains (Cinq lignes) autres						67 216 000	
						32 925 000	
Projets à l'étude pour fins d'autorisation						1 030 000	
Réhabilitation infrastructures						300 000	
Études Mascouche/Mtl/Repentigny						250 000	
Études opportunité						200 000	
Études développement trains						500 000	
Études navette						120 720 000	
Montréal/Deux-Montagnes							
						975 000	
Caténaire						150 000	
Étude - Tunnel du mont Royal						16 230 000	
Étagement jonction de l'Est						25 325 000	
Montréal/Dorion-Rigaud							
Montréal/Blainville–Saint-Jérôme						38 818 000	
Étude Connexion tunnel mont Royal						200 000	
Montréal/Mont-Saint-Hilaire						27 900 000	
Montréal/Delson-Candiac							
						11 480 000	
Repentigny/Terrebonne/Mascouche/Montréal (matériel roulant)						153 006 000	
Repentigny/Terrebonne/Mascouche/Montréal (autres)						171 394 000	
Lignes CP via Gare Centrale et Tunnel Mont-Royal						198 780 000	
Équipements métropolitains	-	-	-	-	-	446 375 000	
Études						250 000	
Axe Autoroute 25 / Pie-IX						80 520 000	
Axe Autoroute 20 / Route 132						16 315 000	
Stationnement Boucherville						3 255 000	
Terminus Ste-Julie						6 440 000	
Axe autoroute 10 / Bonaventure						132 550 000	
Axe Est de Montréal						38 670 000	
Autres interventions – RTMA						2 725 000	
Stationnememnts incitatifs						165 150 000	
Études						500 000	
Autres métropolitains	-	-	-	-	-	58 070 000	
Projets subventionnés						30 370 000	
Système vente et perception						10 550 000	
Autres non subventionnés						17 150 000	
Renouvellement de la flotte autobus	71 802 807	72 419 199	73 053 140	91 815 334	74 375 697	1 156 694 195	
Achat autobus STM	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000	647 680 369	
Achat autobus articulés STM						183 331 128	
Achat autobus RTL	14 264 328	14 692 258	15 133 026	15 587 017	16 054 627	196 889 474	
Achat autobus articulés RTL				18 110 200		28 465 200	
Achat autobus STL	7 538 479	7 726 941	7 920 114	8 118 117	8 321 070	100 328 024	
Infrastructures autobus	5 850 000	5 850 000	5 850 000	30 850 000	30 850 000	349 513 000	
STM	5 000 000	5 000 000	5 000 000	30 000 000	30 000 000	258 231 000	

	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL	Antérieur à 2006
RTL	850 000	850 000	850 000	850 000	850 000	91 282 000	
STL	-	-	-	-	-	-	
Équipements et autres (autobus) STM	5 265 806	5 265 806	5 265 806	5 265 806	5 265 806	242 559 439	
Équipements autobus						54 968 000	
Véhicules services	645 806	645 806	645 806	645 806	645 806	15 268 470	
Matériel informatique						16 011 299	
Normes env						1 986 781	
Système de vente et perception						44 297 470	
Infrastructure Tour GR (Administratif)						546 000	
Optimisation des terminus						3 794 000	
Développement informatique STM	620 000	620 000	620 000	620 000	620 000	16 734 541	
Mesures préférentielles STM	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	88 952 878	
RTL							
Système de vente et perception RTL						7 000 000	
STL							
Système de vente et perception STL						4 729 234	
CIT système de vente et perception	-	-	-	-	-	5 998 825	
CIT Laurentides						2 548 416	
CRT Lanaudière						1 022 251	
CIT C-R-Carignan						284 681	
CIT H S-Laurent						152 751	
CIT Richelain						303 811	
CIT Roussillon						252 142	
CIT S-Varennes						276 295	
CIT S-Ouest						432 505	
CIT VRichelieu						383 087	
CIT Presqu'île						100 422	
Omit Ste Julie						242 463	
Développement	200 000 000	365 443 873	372 752 751	380 207 806	387 811 962	3 148 176 991	
Métro							
Prolongement Anjou		365 443 873	372 752 751	380 207 806	387 811 962	1 506 216 391	
SLR							
SLR Longueuil	-	-	-	-	-	1 041 960 600	
Trains de banlieue							
Navette Dorval	200 000 000					600 000 000	
TOTAL	589 999 613	756 059 878	764 002 697	815 219 946	662 384 465	11 362 218 122	

Annexe J

Fiches personnalisées par municipalité

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et metropolitain

**Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance**

**Montréal
STM**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation STM	809,84	825,17	844,27	864,54	872,44	894,57	907,98	925,64	941,79	956,63	8 842,87
Dépenses d'exploitation après revenus autonomes STM	398,23	415,41	423,36	423,88	425,69	432,32	434,32	439,80	441,67	438,57	4 273,24
Moins											
Cadre actuel											
Subventions gouvernementales (service de la dette MTQ)	51,32	50,52	46,15	44,95	37,18	36,49	30,38	28,02	22,32	10,30	357,63
Contributions de l'AMT											
Aide métropolitaine (Métro)	43,30	43,30	43,30	43,30	43,30	43,30	43,30	43,30	43,30	43,30	433,00
Aide métropolitaine (Autobus)	5,77	5,77	5,77	5,77	5,77	5,77	5,77	5,77	5,77	5,77	57,66
Aide aux tarifs réduits	2,43	2,47	2,52	2,56	2,61	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	26,34
Aide rabattement aux trains	0,17	0,26	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	3,18
Aide à l'intégration tarifaire	1,26	1,93	2,57	2,61	2,66	2,71	2,76	2,81	2,86	2,91	25,07
Sous-total	52,93	53,72	54,49	54,58	54,68	54,77	54,87	54,97	55,07	55,17	545,25
Contributions municipales											
RTL	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	19,8
STL	-	0,8	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	12,8
Sous-total	1,8	2,6	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	32,6
Déficit net de la STM	292,18	311,17	322,72	324,34	333,84	341,05	349,06	356,81	364,29	373,09	3 370,36
Détail des contributions totales de l'agglomération de Montréal											
Service de la dette CUM payé par l'agglomération	19,17	18,67	17,98	13,94	14,05	11,00	12,37	13,34	12,55	8,47	141,54
Contributions à la STM	292,18	311,17	322,72	324,34	333,84	341,05	349,06	356,81	364,29	373,09	3370,36
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	19,22	19,72	21,24	24,19	25,22	25,40	25,23	25,11	25,03	25,48	235,84
Équipement métropolitain	0,19	0,18	0,20	0,24	0,29	0,32	0,34	0,36	0,39	0,40	2,90
Desserte métropolitaine	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,42
Contributions totales de l'agglomération de Montréal	330,8	349,8	362,2	362,8	373,4	377,8	387,1	395,7	402,3	407,5	3 751,1
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,20	0,21	0,21	0,21	0,22	0,22	0,23	0,23	0,24	0,24	2,21
Cadre proposé											
Dépenses d'exploitation après revenus autonomes STM	398,23	415,41	423,36	423,88	425,69	432,32	434,32	439,80	441,67	438,57	4 273,24
Coût de la grille de référence	3,26	7,64	10,15	10,43	10,72	11,02	11,33	11,65	11,97	12,31	100,50
Moins											
Subventions gouvernementales (service de la dette MTQ)	51,32	50,52	46,15	44,95	37,18	36,49	30,38	28,02	22,32	10,30	357,63
Contributions métropolitaines											
Prise en charge du déficit métro (incluant la dette de la CUM)	76,44	84,74	89,28	86,75	93,10	92,00	93,73	96,49	96,29	94,51	903,33
Aide à l'intégration tarifaire	3,56	3,66	3,76	3,86	3,97	4,08	4,20	4,31	4,43	4,56	40,39
Aide de base aux réseaux d'autobus	8,44	8,60	8,75	8,74	8,83	8,98	9,20	9,37	9,57	9,75	90,24
Aide au développement du réseau d'autobus	1,21	1,44	1,58	1,69	1,66	1,71	1,75	1,80	1,85	1,90	16,59
Contributions métropolitaines totales	89,64	98,44	103,37	101,05	107,56	106,77	108,88	111,98	112,15	110,73	1 050,55
Déficit net d'exploitation du réseau des autobus de la STM	260,54	274,09	283,99	288,31	291,68	300,08	306,38	311,45	319,18	329,84	2 965,56
Détail des contributions totales de l'agglomération de Montréal											
STM autobus	260,54	274,09	283,99	288,31	291,68	300,08	306,38	311,45	319,18	329,84	2 965,56
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	34,22	34,22	34,22	34,22	34,22	34,22	34,22	34,22	34,22	34,22	342,21
Contributions totales de l'agglomération de Montréal	294,76	308,32	318,21	322,53	325,90	334,30	340,60	345,67	353,41	364,07	3 307,77
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,17	0,18	0,19	0,19	0,19	0,20	0,20	0,20	0,21	0,21	1,95
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	36,04	41,46	43,97	40,22	47,54	43,50	46,45	50,00	48,89	43,42	443,30
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,02	0,02	0,03	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,26

RFU 2006 1 694
Taux d'équilibre du fonds 0,0202

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation RTL	103,82	105,88	109,62	112,36	115,48	118,38	121,82	125,99	128,99	132,28	1 174,61
Déficit d'exploitation après revenus autonomes RTL	60,76	61,56	64,01	65,43	67,18	68,67	70,66	73,33	74,80	76,51	682,91
MOINS											
Contributions des gouvernements	11,10	9,12	9,50	9,28	9,33	9,69	9,69	9,69	9,69	9,69	96,75
Déficit à la charge des municipalités desservies par le RTL	49,66	52,44	54,52	56,15	57,85	58,98	60,98	63,65	65,11	66,82	586,16
Déficit à la charge des municipalités de l'agglomération de Longueuil	49,66	52,44	54,52	56,15	57,85	58,98	60,98	63,65	65,11	66,82	586,16
Moins											
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	3,17	3,17	3,17	3,17	3,17	3,17	3,17	3,17	3,17	3,17	31,69
Aide aux tarifs réduits	1,40	1,43	1,45	1,48	1,51	1,53	1,56	1,59	1,62	1,65	15,21
Aide rabatement aux trains	0,02	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,41
Aide à l'intégration tarifaire	0,22	0,34	0,46	0,47	0,47	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	4,47
Contributions du RTL à la STM (ligne 4 du métro)	(1,80)	(1,80)	(1,80)	(1,80)	(1,80)	(1,80)	(1,80)	(1,80)	(1,80)	(1,80)	(19,83)
	3,01	3,17	3,32	3,36	3,39	3,43	3,46	3,50	3,54	3,58	31,95
Contributions totales des municipalités de l'agglomération de Longueuil au RTL	46,65	49,27	51,19	52,80	54,46	55,55	57,51	60,15	61,58	63,25	552,40
Part de l' Agglomération de Longueuil dans le transport en commun											
Contributions au RTL	46,65	49,27	51,19	52,80	54,46	55,55	57,51	60,15	61,58	63,25	552,40
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	1,62	2,43	2,51	2,71	3,01	3,06	3,14	3,46	3,25	3,30	28,49
Équipement métropolitain	0,40	0,39	0,43	0,52	0,62	0,68	0,74	0,77	0,83	0,85	6,23
Desserte métropolitaine	0,13	0,11	0,12	0,12	0,12	0,13	0,13	0,13	0,14	0,14	1,28
	2,15	2,94	3,05	3,35	3,75	3,87	4,01	4,36	4,22	4,29	35,99
Contributions totales de la municipalité l' de Agglomération de Longueuil	48,80	52,21	54,25	56,14	58,21	59,42	61,52	64,51	65,79	67,54	588,40
effort fiscal en \$ / 100 \$ RFU de 2006	0,18	0,19	0,19	0,20	0,21	0,21	0,22	0,23	0,24	0,24	2,11
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le RTL	51,56	53,04	55,12	56,75	58,45	59,58	61,58	64,25	65,71	67,42	593,46
Déficit à la charge des municipalités de l'agglomération de Longueuil	51,56	53,04	55,12	56,75	58,45	59,58	61,58	64,25	65,71	67,42	593,46
Moins											
Aide à l'intégration tarifaire	4,58	4,71	4,85	5,00	5,15	5,30	5,46	5,63	5,80	5,97	52,46
Aide de base aux réseaux d'autobus	4,64	4,77	4,97	5,11	5,27	5,36	5,54	5,79	5,92	6,07	53,45
Aide au développement du réseau d'autobus	1,00	1,00	1,09	1,10	1,11	1,14	1,17	1,21	1,24	1,28	11,35
Nouveau programme d'aide aux CIT	0,60	0,60	0,60	0,61	0,63	0,64	0,66	0,68	0,70	0,72	6,45
Aides métropolitaines totales	10,82	11,09	11,51	11,82	12,15	12,45	12,85	13,31	13,66	14,04	123,71
Contributions des municipalités de l'agglomération de Longueuil au RTL	40,74	41,95	43,60	44,93	46,30	47,13	48,73	50,94	52,05	53,38	469,75
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	56,33
Contributions totales de la municipalité de Agglomération de Longueuil											

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenanceLaval
STL

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation STL	77,88	77,52	76,01	78,70	81,48	83,33	86,31	87,95	89,44	91,86	830,48
Dépenses d'exploitation après revenus autonomes STL	50,91	50,97	49,09	49,92	50,74	51,42	53,19	53,58	53,76	54,83	518,41
Contributions des gouvernemenents	4,64	3,95	3,42	3,42	3,42	2,92	2,91	2,13	1,28	0,82	28,91
Déficit à la charge des municipalités desservies par le STL	46,27	47,02	45,67	46,50	47,32	48,50	50,29	51,45	52,49	54,01	489,50
Déficit à la charge de Ville de Laval	46,27	47,02	45,67	46,50	47,32	48,50	50,29	51,45	52,49	54,01	489,50
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	1,82	1,52	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	13,12
Aide aux tarifs réduits	0,77	0,78	0,80	0,81	0,83	0,84	0,86	0,87	0,89	0,90	8,35
Aide rabattement aux trains	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,67
Aide à l'intégration tarifaire	0,39	0,60	0,79	0,81	0,82	0,84	0,85	0,87	0,88	0,90	7,75
	3,02	2,96	2,89	2,91	2,94	2,97	3,00	3,03	3,07	3,10	29,89
Contributions de la STL à la STM (prolongement ligne 2 du métro)	-	0,75	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	12,75
Contributions de Ville de Laval à la STL	43,25	44,07	42,78	43,58	44,38	45,53	47,28	48,41	49,42	50,91	459,61
Contributions totales de Ville de Laval à la STL	43,25	44,82	44,28	45,08	45,88	47,03	48,78	49,91	50,92	52,41	472,36
Part de la municipalité de Laval											
Contributions au STL	43,25	44,82	44,28	45,08	45,88	47,03	48,78	49,91	50,92	52,41	472,36
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	2,93	2,98	2,97	2,97	3,02	3,02	3,18	2,97	2,82	2,87	29,72
Équipement métropolitain	0,13	0,13	0,14	0,17	0,20	0,22	0,24	0,25	0,27	0,28	2,05
Desserte métropolitaine	0,20	0,20	0,20	0,21	0,21	0,21	0,22	0,22	0,23	0,23	2,14
	3,27	3,31	3,31	3,35	3,43	3,46	3,64	3,45	3,32	3,38	33,91
Contributions totales de Ville de Laval	46,52	48,13	47,59	48,43	49,30	50,49	52,42	53,36	54,24	55,79	506,27
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,17	0,18	0,17	0,18	0,18	0,19	0,19	0,20	0,20	0,20	1,86
Cadre proposé											
Déficit à la charge de la Ville de Laval	46,27	47,02	45,67	46,50	47,32	48,50	50,29	51,45	52,49	54,01	489,50
Aide à l'intégration tarifaire	4,01	4,17	4,33	4,50	4,67	4,85	5,04	5,24	5,44	5,66	47,91
Aide de base aux réseaux d'autobus	4,23	4,29	4,13	4,20	4,26	4,36	4,52	4,62	4,70	4,83	44,16
Aide au développement du réseau d'autobus	0,53	0,52	0,50	0,52	0,52	0,54	0,55	0,57	0,58	0,60	5,42
Nouveau programme d'aide aux CIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aides métropolitaines totales	8,77	8,97	8,96	9,21	9,46	9,75	10,12	10,43	10,73	11,09	97,48
Contributions des municipalités de l'agglomération de Longueuil	37,50	38,05	36,71	37,28	37,86	38,75	40,17	41,02	41,76	42,92	392,02
Part de la municipalité de Laval											
Contributions à la STL	37,50	38,05	36,71	37,28	37,86	38,75	40,17	41,02	41,76	42,92	392,02
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50	55,03
Contributions totales de la municipalité de Laval	43,00	43,56	42,21	42,79	43,37	44,25	45,67	46,52	47,26	48,42	447,05
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,17	0,17	0,17	0,18	1,64
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	3,52	4,57	5,38	5,64	5,94	6,24	6,75	6,84	6,98	7,37	59,22
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,22
RFU 2006	272										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Sud Ouest	7,89	8,26	8,66	9,08	9,51	9,97	10,45	10,95	11,48	12,03	98,27
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Sud Ouest	4,42	4,63	4,85	5,08	5,33	5,58	5,85	6,13	6,43	6,74	55,04
Contributions des gouvernements	1,94	1,94	1,94	1,94	1,94	1,94	1,94	1,94	1,94	1,94	19,38
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Sud Ouest	2,48	2,69	2,91	3,15	3,39	3,65	3,91	4,20	4,49	4,80	35,66
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	3,90
Aide aux tarifs réduits	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,13	0,13	0,13	0,13	0,14	1,26
Aide rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,51	0,51	0,51	0,51	0,51	0,52	0,52	0,52	0,52	0,53	5,16
Contributions totales des municipalités du CIT	1,97	2,18	2,40	2,63	2,87	3,13	3,39	3,67	3,97	4,27	30,50
Part de la municipalité de Beauharnois											
Contributions au CIT Sud Ouest	0,37	0,41	0,45	0,49	0,54	0,58	0,63	0,68	0,74	0,80	5,68
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08
Contributions totales de la municipalité de Beauharnois	0,37	0,41	0,45	0,50	0,54	0,59	0,64	0,69	0,75	0,81	5,75
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,07	0,07	0,08	0,09	0,10	0,11	0,11	0,12	0,13	0,95
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Sud Ouest	4,42	4,63	4,85	5,08	5,33	5,58	5,85	6,13	6,43	6,74	55,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,11	0,12	0,12	0,13	0,13	0,14	0,14	0,15	0,15	0,16	1,36
Aide de base aux réseaux d'autobus	0,59	0,64	0,69	0,73	0,76	0,80	0,84	0,88	0,92	0,96	7,81
Aide au développement du réseau d'autobus	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,18
Nouveau programme d'aide aux CIT	1,94	1,94	1,96	2,05	2,15	2,26	2,36	2,48	2,59	2,72	22,45
Aides métropolitaines totales	2,65	2,71	2,79	2,92	3,07	3,21	3,37	3,53	3,69	3,87	31,80
Contributions des municipalités du CIT	1,77	1,92	2,06	2,16	2,26	2,37	2,49	2,61	2,74	2,87	23,24
Part de la municipalité de Beauharnois											
Contributions au CIT	0,33	0,36	0,38	0,40	0,42	0,44	0,46	0,49	0,51	0,53	4,33
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	1,22
Contributions totales de la municipalité de Beauharnois	0,45	0,48	0,51	0,52	0,54	0,56	0,58	0,61	0,63	0,66	5,55
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,07	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,11	0,92
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	(0,08)	(0,07)	(0,05)	(0,03)	(0,00)	0,03	0,06	0,09	0,12	0,15	0,20
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	(0,01)	(0,01)	(0,01)	(0,00)	(0,00)	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	0,03
RFU 2006	6										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenanceChâteauguay
Sud Ouest[illegible]

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Sud Ouest	7,89	8,26	8,66	9,08	9,51	9,97	10,45	10,95	11,48	12,03	98,27
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Sud Ouest	4,42	4,63	4,85	5,08	5,33	5,58	5,85	6,13	6,43	6,74	55,04
Contributions des gouvernements	1,94	1,94	1,94	1,94	1,94	1,94	1,94	1,94	1,94	1,94	19,38
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Sud Ouest	2,48	2,69	2,91	3,15	3,39	3,65	3,91	4,20	4,49	4,80	35,66
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	3,90
Aide aux tarifs réduits	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,13	0,13	0,13	0,13	0,14	1,26
Aide rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,51	0,51	0,51	0,51	0,51	0,52	0,52	0,52	0,52	0,53	5,16
Contributions totales des municipalités du CIT	1,97	2,18	2,40	2,63	2,87	3,13	3,39	3,67	3,97	4,27	30,50
Part de la municipalité de Léry											
Contributions au CIT Sud Ouest	0,12	0,13	0,14	0,15	0,17	0,18	0,20	0,22	0,23	0,25	1,80
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02
Contributions totales de la municipalité de Léry	0,12	0,13	0,14	0,16	0,17	0,19	0,20	0,22	0,24	0,25	1,82
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,07	0,07	0,08	0,09	0,10	0,11	0,11	0,12	0,13	0,95
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Sud Ouest	4,42	4,63	4,85	5,08	5,33	5,58	5,85	6,13	6,43	6,74	55,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,11	0,12	0,12	0,13	0,13	0,14	0,14	0,15	0,15	0,16	1,36
Aide de base aux réseaux d'autobus	0,59	0,64	0,69	0,73	0,76	0,80	0,84	0,88	0,92	0,96	7,81
Aide au développement du réseau d'autobus	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,18
Nouveau programme d'aide aux CIT	1,94	1,94	1,96	2,05	2,15	2,26	2,36	2,48	2,59	2,72	22,45
Aides métropolitaines totales	2,65	2,71	2,79	2,92	3,07	3,21	3,37	3,53	3,69	3,87	31,80
Contributions des municipalités du CIT	1,77	1,92	2,06	2,16	2,26	2,37	2,49	2,61	2,74	2,87	23,24
Part de la municipalité de Léry											
Contributions au CIT	0,10	0,11	0,12	0,13	0,13	0,14	0,15	0,15	0,16	0,17	1,37
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,39
Contributions totales de la municipalité de Léry	0,14	0,15	0,16	0,17	0,17	0,18	0,19	0,19	0,20	0,21	1,75
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,07	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,11	0,92
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	(0,03)	(0,02)	(0,02)	(0,01)	(0,00)	0,01	0,02	0,03	0,04	0,05	0,06
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	(0,01)	(0,01)	(0,01)	(0,00)	(0,00)	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	0,03</

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**Delson
Roussillon**

[illegible]

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Saint-Constant
Roussillon

[illegible]

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Roussillon	2,62	2,75	2,88	3,02	3,16	3,32	3,47	3,64	3,82	4,00	32,68
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Roussillon	1,31	1,37	1,44	1,51	1,58	1,66	1,74	1,82	1,91	2,00	16,32
Contributions des gouvernements	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	4,84
Déficit à la charge des municipalités desservies par Roussillon	0,82	0,89	0,95	1,02	1,10	1,17	1,25	1,33	1,42	1,51	11,48
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	1,55
Aide aux tarifs réduits	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,53
Aide rabatement aux trains	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,13
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,21	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,23	0,23	2,21
Contributions totales des municipalités du CIT	0,61	0,67	0,73	0,80	0,87	0,95	1,03	1,11	1,20	1,29	9,27
Part de la municipalité de Sainte-Catherine											
Contributions au CIT Roussillon	0,20	0,22	0,24	0,26	0,29	0,31	0,34	0,37	0,39	0,42	3,06
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,07	0,08	0,09	0,11	0,15	0,15	0,16	0,16	0,17	0,17	1,30
Équipement métropolitain	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,10
Desserte métropolitaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02
	0,08	0,08	0,10	0,12	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	1,42
Contributions totales de la municipalité de Sainte-Catherine	0,28	0,31	0,34	0,38	0,45	0,48	0,51	0,54	0,58	0,61	4,48
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,03	0,03	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,47
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Roussillon	1,31	1,37	1,44	1,51	1,58	1,66	1,74	1,82	1,91	2,00	16,32
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base aux réseaux d'autobus	0,16	0,17	0,18	0,19	0,20	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	2,04
Aide au développement du réseau d'autobus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05
Nouveau programme d'aide aux CIT	0,65	0,69	0,72	0,75	0,79	0,83	0,87	0,91	0,95	1,00	8,16
Aides métropolitaines totales	0,82	0,86	0,90	0,95	0,99	1,04	1,09	1,14	1,20	1,25	10,25
Contributions des municipalités du CIT	0,49	0,51	0,54	0,56	0,59	0,61	0,64	0,68	0,71	0,74	6,07
Part de la municipalité de Sainte-Catherine											
Contributions au CIT	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,22	0,23	0,25	2,00
Quotes-parts au Fonds métroplolitain d'exploitation	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	1,93
Contributions totales de la municipalité de Sainte-Catherine	0,35	0,36	0,37	0,38	0,39	0,40	0,41	0,42	0,43	0,44	3,93
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,41
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	(0,07)	(0,06)	(0,03)	0,00	0,06	0,08	0,10	0,13	0,15		

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**Candiac
Richelain**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Richelain	4,28	4,49	4,70	4,93	5,16	5,41	5,67	5,94	6,23	6,53	53,34
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Richelain	2,18	2,28	2,39	2,51	2,63	2,76	2,89	3,03	3,18	3,33	27,18
Contributions des gouvernements	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	10,48
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Richelain	1,13	1,24	1,35	1,46	1,58	1,71	1,84	1,98	2,13	2,28	16,70
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	2,98
Aide aux tarifs réduits	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,75
Aide rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,38	0,38	0,38	3,73
Contributions totales des municipalités du CIT	0,76	0,87	0,98	1,09	1,21	1,34	1,47	1,61	1,75	1,90	12,98
Part de la municipalité de Candiac											
Contributions au CIT Richelain	0,34	0,38	0,43	0,48	0,54	0,59	0,65	0,71	0,77	0,84	5,74
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,59	0,60	0,70	0,86	1,17	1,20	1,25	1,31	1,33	1,36	10,36
Équipement métropolitain	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,24
Desserte métropolitaine	0,01	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05
	0,61	0,62	0,72	0,88	1,20	1,23	1,29	1,34	1,37	1,39	10,65
Contributions totales de la municipalité de Candiac	0,95	1,00	1,15	1,36	1,74	1,82	1,94	2,05	2,14	2,24	16,40
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,07	0,07	0,08	0,10	0,13	0,13	0,14	0,15	0,16	0,16	1,19
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Richelain	2,18	2,28	2,39	2,51	2,63	2,76	2,89	3,03	3,18	3,33	27,18
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base aux réseaux d'autobus	0,30	0,30	0,31	0,33	0,34	0,36	0,38	0,39	0,41	0,43	3,56
Aide au développement du réseau d'autobus	-	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08
Nouveau programme d'aide aux CIT	1,05	1,09	1,15	1,20	1,26	1,32	1,38	1,45	1,52	1,59	13,02
Aides métropolitaines totales	1,35	1,40	1,47	1,54	1,61	1,69	1,77	1,86	1,94	2,04	16,65
Contributions des municipalités du CIT	0,83	0,89	0,93	0,97	1,02	1,07	1,12	1,17	1,23	1,29	10,53
Part de la municipalité de Candiac											
Contributions au CIT	0,37	0,39	0,41	0,43	0,45	0,47	0,50	0,52	0,54	0,57	4,66
Quotes-parts au Fonds métropololitin d'exploitation	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	2,78
Contributions totales de la municipalité de Candiac	0,65	0,67	0,69	0,71	0,73	0,75	0,77	0,80	0,82	0,85	7,44
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,54
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,30	0,33	0,46	0,65	1,01	1,07	1,16	1,26	1,32	1,39	8,95
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,02	0,02	0,03	0,05	0,07	0,08	0,08	0,09	0,10	0,10	0,65
RFU 2006	14										
Taux d'équilibre du fonds	0.0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**La Prairie
Richelain**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Richelain	4,28	4,49	4,70	4,93	5,16	5,41	5,67	5,94	6,23	6,53	53,34
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Richelain	2,18	2,28	2,39	2,51	2,63	2,76	2,89	3,03	3,18	3,33	27,18
Contributions des gouvernements	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	10,48
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Richelain	1,13	1,24	1,35	1,46	1,58	1,71	1,84	1,98	2,13	2,28	16,70
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	2,98
Aide aux tarifs réduits	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,75
Aide rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,38	0,38	0,38	3,73
Contributions totales des municipalités du CIT	0,76	0,87	0,98	1,09	1,21	1,34	1,47	1,61	1,75	1,90	12,98
Part de la municipalité de La Prairie											
Contributions au CIT Richelain	0,34	0,39	0,43	0,49	0,54	0,59	0,65	0,71	0,78	0,85	5,77
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,12	0,12	0,14	0,17	0,24	0,24	0,25	0,27	0,27	0,28	2,11
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05
Desserte métropolitaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
	0,12	0,13	0,15	0,18	0,24	0,25	0,26	0,27	0,28	0,28	2,17
Contributions totales de la municipalité de La Prairie	0,46	0,51	0,58	0,66	0,78	0,84	0,91	0,99	1,06	1,13	7,94
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,03	0,04	0,04	0,05	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Richelain	2,18	2,28	2,39	2,51	2,63	2,76	2,89	3,03	3,18	3,33	27,18
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base aux réseaux d'autobus	0,30	0,30	0,31	0,33	0,34	0,36	0,38	0,39	0,41	0,43	3,56
Aide au développement du réseau d'autobus	-	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08
Nouveau programme d'aide aux CIT	1,05	1,09	1,15	1,20	1,26	1,32	1,38	1,45	1,52	1,59	13,02
Aides métropolitaines totales	1,35	1,40	1,47	1,54	1,61	1,69	1,77	1,86	1,94	2,04	16,65
Contributions des municipalités du CIT	0,83	0,89	0,93	0,97	1,02	1,07	1,12	1,17	1,23	1,29	10,53
Part de la municipalité de La Prairie											
Contributions au CIT	0,37	0,40	0,41	0,43	0,45	0,47	0,50	0,52	0,55	0,57	4,68
Quotes-parts au Fonds métropololitin d'exploitation	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	2,80
Contributions totales de la municipalité de La Prairie	0,65	0,68	0,69	0,71	0,73	0,75	0,78	0,80	0,83	0,85	7,48
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,54
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	(0,19)	(0,16)	(0,11)	(0,05)	0,05	0,09	0,14	0,19	0,23	0,28	0,46
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	(0,01)	(0,01)	(0,01)	(0,00)	0,00	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,03
RFU 2006	14										
Taux d'équilibre du fonds	0.0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**Saint-Philippe
Richelain**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Richelain	4,28	4,49	4,70	4,93	5,16	5,41	5,67	5,94	6,23	6,53	53,34
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Richelain	2,18	2,28	2,39	2,51	2,63	2,76	2,89	3,03	3,18	3,33	27,18
Contributions des gouvernements	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05	10,48
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Richelain	1,13	1,24	1,35	1,46	1,58	1,71	1,84	1,98	2,13	2,28	16,70
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	2,98
Aide aux tarifs réduits	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,75
Aide rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,38	0,38	0,38	3,73
Contributions totales des municipalités du CIT	0,76	0,87	0,98	1,09	1,21	1,34	1,47	1,61	1,75	1,90	12,98
Part de la municipalité de Saint-Philippe											
Contributions au CIT Richelain	0,09	0,10	0,11	0,12	0,14	0,15	0,17	0,18	0,20	0,21	1,46
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,12	0,12	0,14	0,17	0,23	0,23	0,25	0,26	0,26	0,27	2,04
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05
Desserte métropolitaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
	0,12	0,12	0,14	0,17	0,24	0,24	0,25	0,26	0,27	0,27	2,09
Contributions totales de la municipalité de Saint-Philippe	0,21	0,22	0,25	0,30	0,37	0,39	0,42	0,45	0,47	0,49	3,56
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,07	0,08	0,11	0,11	0,12	0,13	0,13	0,14	1,01
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Richelain	2,18	2,28	2,39	2,51	2,63	2,76	2,89	3,03	3,18	3,33	27,18
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base aux réseaux d'autobus	0,30	0,30	0,31	0,33	0,34	0,36	0,38	0,39	0,41	0,43	3,56
Aide au développement du réseau d'autobus	-	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08
Nouveau programme d'aide aux CIT	1,05	1,09	1,15	1,20	1,26	1,32	1,38	1,45	1,52	1,59	13,02
Aides métropolitaines totales	1,35	1,40	1,47	1,54	1,61	1,69	1,77	1,86	1,94	2,04	16,65
Contributions des municipalités du CIT	0,83	0,89	0,93	0,97	1,02	1,07	1,12	1,17	1,23	1,29	10,53
Part de la municipalité de Saint-Philippe											
Contributions au CIT	0,09	0,10	0,10	0,11	0,11	0,12	0,13	0,13	0,14	0,15	1,19
Quotes-parts au Fonds métropolloitin d'exploitation	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,71
Contributions totales de la municipalité de Saint-Philippe	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,19	0,20	0,20	0,21	0,22	1,90
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,54
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,04	0,05	0,08	0,12	0,19	0,20	0,22	0,24	0,26	0,27	1,66
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,02	0,03	0,05	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,47
RFU 2006	4										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**Hudson
Presqu'île**

[illegible]

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Ile-Perrot
Presqu'île

[illegible]

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Notre-Dame-de-Ile-Perrot
Presqu'île

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Presqu'île	0,50	0,52	0,55	0,57	0,60	0,63	0,66	0,69	0,73	0,76	6,22
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Presqu'île	0,48	0,50	0,53	0,55	0,58	0,61	0,64	0,67	0,70	0,73	5,97
Contributions des gouvernements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Déficit à la charge des municipalités desservies par le CIT	0,48	0,50	0,53	0,55	0,58	0,61	0,64	0,67	0,70	0,73	5,97
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide aux tarifs réduits	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide rabattement aux trains	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
Contributions totales des municipalités du CIT	0,48	0,50	0,52	0,55	0,57	0,60	0,63	0,66	0,69	0,73	5,93
Part de la municipalité de Notre-Dame-de-Ile-Perrot											
Contributions au CIT Presqu'île	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,10	0,10	0,11	0,11	0,12	0,94
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,21	0,22	0,23	0,23	0,23	0,24	0,24	0,25	0,25	0,26	2,35
Équipement métropolitain	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,21	0,22	0,23	0,23	0,23	0,24	0,24	0,25	0,25	0,26	2,35
Contributions totales de la municipalité de Notre-Dame-de-Ile-Perrot	0,29	0,30	0,31	0,32	0,33	0,33	0,34	0,35	0,36	0,37	3,30
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,44
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Presqu'île	0,48	0,50	0,53	0,55	0,58	0,61	0,64	0,67	0,70	0,73	5,97
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base aux réseaux d'autobus	0,12	0,12	0,13	0,14	0,14	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	1,47
Aide au développement du réseau d'autobus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03
Nouveau programme d'aide aux CIT	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08
Aides métropolitaines totales	0,13	0,13	0,14	0,15	0,15	0,16	0,17	0,18	0,19	0,20	1,59
Contributions des municipalités du CIT	0,35	0,37	0,39	0,40	0,42	0,44	0,47	0,49	0,51	0,54	4,38
Part de la municipalité de Notre-Dame-de-Ile-Perrot											
Contributions au CIT	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,09	0,70
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	1,50
Contributions totales de la municipalité de Notre-Dame-de-Ile-Perrot	0,21	0,21	0,21	0,21	0,22	0,22	0,22	0,23	0,23	0,24	2,20
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,30
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,08	0,09	0,10	0,10	0,11	0,11	0,12	0,12	0,13	0,14	1,10
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,15
RFU 2006	7										
Taux d'équilibre des fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**Pincourt
Presqu'île**

[illegible]

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Vaudreuil-Dorion
Presqu'île

[illegible]

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**Blainville
Laurentides**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Laurentides	17,45	18,29	19,17	20,09	21,05	22,06	23,12	24,23	25,39	26,61	217,48
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Contributions des gouvernements	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	38,79
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	7,33	7,87	8,44	9,04	9,67	10,33	11,02	11,74	12,50	13,30	101,25
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,61
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,92
Aide rabattement aux trains	0,05	0,07	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,87
Aide à l'intégration tarifaire	0,03	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,51
	0,22	0,26	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	2,91
Contributions totales des municipalités du CIT	7,11	7,62	8,15	8,75	9,37	10,03	10,71	11,43	12,19	12,98	98,34
Part de la municipalité de Blainville											
Contributions au CIT Laurentides	1,34	1,43	1,53	1,64	1,76	1,88	2,01	2,15	2,29	2,44	18,47
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,52	0,53	0,53	0,52	0,52	0,52	0,57	0,52	0,49	0,50	5,22
Équipement métropolitain	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,53	0,54	0,53	0,53	0,53	0,53	0,58	0,53	0,50	0,51	5,31
Contributions totales de la municipalité de Blainville	1,86	1,97	2,06	2,17	2,29	2,41	2,59	2,68	2,79	2,95	23,78
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,71
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,21	1,81
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,79	1,93	2,07	2,22	2,37	2,54	2,66	2,79	2,93	3,07	24,37
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Nouveau programme d'aide aux CIT	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	4,07	4,26	4,47	4,68	40,76
Aides métropolitaines totales	5,83	5,99	6,15	6,32	6,50	6,67	6,99	7,33	7,68	8,04	67,51
Contributions des municipalités du CIT	5,37	5,76	6,17	6,60	7,05	7,54	7,91	8,30	8,70	9,13	72,53
Part de la municipalité de Blainville											
Contributions au CIT	1,01	1,08	1,16	1,24	1,32	1,42	1,49	1,56	1,63	1,72	13,62
Quotes-parts au Fonds métropololitin d'exploitation	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68	6,81
Contributions totales de la municipalité de Blainville	1,69	1,76	1,84	1,92	2,01	2,10	2,17	2,24	2,32	2,40	20,44
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,61
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,17	0,20	0,22	0,25	0,28	0,32	0,42	0,44	0,47	0,55	3,34
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,10
RFU 2006	34										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenanceBoisbriand
Laurentides

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Laurentides	17,45	18,29	19,17	20,09	21,05	22,06	23,12	24,23	25,39	26,61	217,48
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Contributions des gouvernements	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	38,79
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	7,33	7,87	8,44	9,04	9,67	10,33	11,02	11,74	12,50	13,30	101,25
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,61
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,92
Aide rabattement aux trains	0,05	0,07	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,87
Aide à l'intégration tarifaire	0,03	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,51
	0,22	0,26	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	2,91
Contributions totales des municipalités du CIT	7,11	7,62	8,15	8,75	9,37	10,03	10,71	11,43	12,19	12,98	98,34
Part de la municipalité de Boisbriand											
Contributions au CIT Laurentides	0,71	0,76	0,82	0,88	0,94	1,00	1,07	1,14	1,22	1,30	9,84
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,30	0,28	0,26	0,27	2,78
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,04
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,28	0,29	0,28	0,28	0,28	0,28	0,31	0,28	0,27	0,27	2,83
Contributions totales de la municipalité de Boisbriand	0,99	1,05	1,10	1,16	1,22	1,29	1,38	1,43	1,49	1,57	12,67
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,71
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,21	1,81
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,79	1,93	2,07	2,22	2,37	2,54	2,66	2,79	2,93	3,07	24,37
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Nouveau programme d'aide aux CIT	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	4,07	4,26	4,47	4,68	40,76
Aides métropolitaines totales	5,83	5,99	6,15	6,32	6,50	6,67	6,99	7,33	7,68	8,04	67,51
Contributions des municipalités du CIT	5,37	5,76	6,17	6,60	7,05	7,54	7,91	8,30	8,70	9,13	72,53
Part de la municipalité de Boisbriand											
Contributions au CIT	0,54	0,58	0,62	0,66	0,71	0,75	0,79	0,83	0,87	0,91	7,26
Quotes-parts au Fonds métropolloitin d'exploitation	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	3,63
Contributions totales de la municipalité de Boisbriand	0,90	0,94	0,98	1,02	1,07	1,12	1,15	1,19	1,23	1,28	10,89
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,61
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,09	0,11	0,12	0,13	0,15	0,17	0,23	0,24	0,25	0,29	1,78
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,10
RFU 2006	18										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenanceBois-des-Filion
Laurentides

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Laurentides	17,45	18,29	19,17	20,09	21,05	22,06	23,12	24,23	25,39	26,61	217,48
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Contributions des gouvernements	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	38,79
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	7,33	7,87	8,44	9,04	9,67	10,33	11,02	11,74	12,50	13,30	101,25
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,61
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,92
Aide rabattement aux trains	0,05	0,07	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,87
Aide à l'intégration tarifaire	0,03	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,51
	0,22	0,26	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	2,91
Contributions totales des municipalités du CIT	7,11	7,62	8,15	8,75	9,37	10,03	10,71	11,43	12,19	12,98	98,34
Part de la municipalité de Bois-des-Filion											
Contributions au CIT Laurentides	0,20	0,21	0,23	0,24	0,26	0,28	0,30	0,32	0,34	0,36	2,72
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,07	0,07	0,77
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,08	0,07	0,08	0,78
Contributions totales de la municipalité de Bois-des-Filion	0,27	0,29	0,30	0,32	0,34	0,35	0,38	0,39	0,41	0,43	3,50
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,71
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,21	1,81
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,79	1,93	2,07	2,22	2,37	2,54	2,66	2,79	2,93	3,07	24,37
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Nouveau programme d'aide aux CIT	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	4,07	4,26	4,47	4,68	40,76
Aides métropolitaines totales	5,83	5,99	6,15	6,32	6,50	6,67	6,99	7,33	7,68	8,04	67,51
Contributions des municipalités du CIT	5,37	5,76	6,17	6,60	7,05	7,54	7,91	8,30	8,70	9,13	72,53
Part de la municipalité de Bois-des-Filion											
Contributions au CIT	0,15	0,16	0,17	0,18	0,19	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	2,00
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	1,00
Contributions totales de la municipalité de Bois-des-Filion	0,25	0,26	0,27	0,28	0,29	0,31	0,32	0,33	0,34	0,35	3,00
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,61
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,05	0,06	0,06	0,07	0,08	0,49
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,10
RFU 2006	5										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenanceDeux-Montagnes
Laurentides

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Laurentides	17,45	18,29	19,17	20,09	21,05	22,06	23,12	24,23	25,39	26,61	217,48
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Contributions des gouvernements	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	38,79
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	7,33	7,87	8,44	9,04	9,67	10,33	11,02	11,74	12,50	13,30	101,25
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,61
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,92
Aide rabattement aux trains	0,05	0,07	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,87
Aide à l'intégration tarifaire	0,03	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,51
	0,22	0,26	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	2,91
Contributions totales des municipalités du CIT	7,11	7,62	8,15	8,75	9,37	10,03	10,71	11,43	12,19	12,98	98,34
Part de la municipalité de Deux-Montagnes											
Contributions au CIT Laurentides	0,37	0,40	0,42	0,46	0,49	0,52	0,56	0,60	0,64	0,68	5,13
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,15	0,15	0,15	0,14	0,14	0,14	0,16	0,15	0,14	0,14	1,45
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,16	0,15	0,14	0,14	1,47
Contributions totales de la municipalité de Deux-Montagnes	0,52	0,55	0,57	0,60	0,63	0,67	0,72	0,74	0,77	0,82	6,60
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,71
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,21	1,81
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,79	1,93	2,07	2,22	2,37	2,54	2,66	2,79	2,93	3,07	24,37
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Nouveau programme d'aide aux CIT	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	4,07	4,26	4,47	4,68	40,76
Aides métropolitaines totales	5,83	5,99	6,15	6,32	6,50	6,67	6,99	7,33	7,68	8,04	67,51
Contributions des municipalités du CIT	5,37	5,76	6,17	6,60	7,05	7,54	7,91	8,30	8,70	9,13	72,53
Part de la municipalité de Deux-Montagnes											
Contributions au CIT	0,28	0,30	0,32	0,34	0,37	0,39	0,41	0,43	0,45	0,48	3,78
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	1,89
Contributions totales de la municipalité de Deux-Montagnes	0,47	0,49	0,51	0,53	0,56	0,58	0,60	0,62	0,64	0,67	5,67
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,61
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,05	0,06	0,06	0,07	0,08	0,09	0,12	0,12	0,13	0,15	0,93
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,10
RFU 2006	9										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**Lorraine
Laurentides**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Laurentides	17,45	18,29	19,17	20,09	21,05	22,06	23,12	24,23	25,39	26,61	217,48
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Contributions des gouvernements	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	38,79
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	7,33	7,87	8,44	9,04	9,67	10,33	11,02	11,74	12,50	13,30	101,25
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,61
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,92
Aide rabattement aux trains	0,05	0,07	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,87
Aide à l'intégration tarifaire	0,03	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,51
	0,22	0,26	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	2,91
Contributions totales des municipalités du CIT	7,11	7,62	8,15	8,75	9,37	10,03	10,71	11,43	12,19	12,98	98,34
Part de la municipalité de Lorraine											
Contributions au CIT Laurentides	0,34	0,36	0,39	0,42	0,45	0,48	0,51	0,55	0,58	0,62	4,69
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,13	0,14	0,13	0,13	0,13	0,13	0,14	0,13	0,12	0,13	1,33
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,13	0,14	0,14	0,13	0,13	0,13	0,15	0,14	0,13	0,13	1,35
Contributions totales de la municipalité de Lorraine	0,47	0,50	0,52	0,55	0,58	0,61	0,66	0,68	0,71	0,75	6,04
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,71
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,21	1,81
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,79	1,93	2,07	2,22	2,37	2,54	2,66	2,79	2,93	3,07	24,37
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Nouveau programme d'aide aux CIT	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	4,07	4,26	4,47	4,68	40,76
Aides métropolitaines totales	5,83	5,99	6,15	6,32	6,50	6,67	6,99	7,33	7,68	8,04	67,51
Contributions des municipalités du CIT	5,37	5,76	6,17	6,60	7,05	7,54	7,91	8,30	8,70	9,13	72,53
Part de la municipalité de Lorraine											
Contributions au CIT	0,26	0,27	0,29	0,31	0,34	0,36	0,38	0,40	0,42	0,44	3,46
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	1,73
Contributions totales de la municipalité de Lorraine	0,43	0,45	0,47	0,49	0,51	0,53	0,55	0,57	0,59	0,61	5,19
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,61
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,04	0,05	0,06	0,06	0,07	0,08	0,11	0,11	0,12	0,14	0,85
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,10
RFU 2006	9										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**Mirabel
Laurentides**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Laurentides	17,45	18,29	19,17	20,09	21,05	22,06	23,12	24,23	25,39	26,61	217,48
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Contributions des gouvernements	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	38,79
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	7,33	7,87	8,44	9,04	9,67	10,33	11,02	11,74	12,50	13,30	101,25
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,61
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,92
Aide rabattement aux trains	0,05	0,07	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,87
Aide à l'intégration tarifaire	0,03	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,51
	0,22	0,26	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	2,91
Contributions totales des municipalités du CIT	7,11	7,62	8,15	8,75	9,37	10,03	10,71	11,43	12,19	12,98	98,34
Part de la municipalité de Mirabel											
Contributions au CIT Laurentides	1,08	1,16	1,24	1,33	1,43	1,53	1,63	1,74	1,86	1,98	15,00
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,43	0,43	0,43	0,42	0,42	0,42	0,46	0,42	0,40	0,41	4,24
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,07
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,43	0,44	0,43	0,43	0,43	0,43	0,47	0,43	0,41	0,41	4,31
Contributions totales de la municipalité de Mirabel	1,51	1,60	1,67	1,76	1,86	1,96	2,10	2,18	2,27	2,39	19,30
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,71
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,21	1,81
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,79	1,93	2,07	2,22	2,37	2,54	2,66	2,79	2,93	3,07	24,37
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Nouveau programme d'aide aux CIT	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	4,07	4,26	4,47	4,68	40,76
Aides métropolitaines totales	5,83	5,99	6,15	6,32	6,50	6,67	6,99	7,33	7,68	8,04	67,51
Contributions des municipalités du CIT	5,37	5,76	6,17	6,60	7,05	7,54	7,91	8,30	8,70	9,13	72,53
Part de la municipalité de Mirabel											
Contributions au CIT	0,82	0,88	0,94	1,01	1,08	1,15	1,21	1,27	1,33	1,39	11,06
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	0,55	5,53
Contributions totales de la municipalité de Mirabel	1,37	1,43	1,49	1,56	1,63	1,70	1,76	1,82	1,88	1,95	16,59
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,61
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,14	0,17	0,18	0,20	0,23	0,26	0,34	0,36	0,39	0,45	2,71
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,10
RFU 2006	27										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenancePointe-Calumet
Laurentides

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Laurentides	17,45	18,29	19,17	20,09	21,05	22,06	23,12	24,23	25,39	26,61	217,48
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Contributions des gouvernements	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	38,79
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	7,33	7,87	8,44	9,04	9,67	10,33	11,02	11,74	12,50	13,30	101,25
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,61
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,92
Aide rabattement aux trains	0,05	0,07	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,87
Aide à l'intégration tarifaire	0,03	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,51
	0,22	0,26	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	2,91
Contributions totales des municipalités du CIT	7,11	7,62	8,15	8,75	9,37	10,03	10,71	11,43	12,19	12,98	98,34
Part de la municipalité de Pointe-Calumet											
Contributions au CIT Laurentides	0,11	0,11	0,12	0,13	0,14	0,15	0,16	0,17	0,18	0,20	1,48
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,04	0,04	0,04	0,42
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,04	0,04	0,04	0,43
Contributions totales de la municipalité de Pointe-Calumet	0,15	0,16	0,17	0,17	0,18	0,19	0,21	0,22	0,22	0,24	1,91
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,71
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,21	1,81
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,79	1,93	2,07	2,22	2,37	2,54	2,66	2,79	2,93	3,07	24,37
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Nouveau programme d'aide aux CIT	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	4,07	4,26	4,47	4,68	40,76
Aides métropolitaines totales	5,83	5,99	6,15	6,32	6,50	6,67	6,99	7,33	7,68	8,04	67,51
Contributions des municipalités du CIT	5,37	5,76	6,17	6,60	7,05	7,54	7,91	8,30	8,70	9,13	72,53
Part de la municipalité de Pointe-Calumet											
Contributions au CIT	0,08	0,09	0,09	0,10	0,11	0,11	0,12	0,13	0,13	0,14	1,09
Quotes-parts au Fonds métropolloitin d'exploitation	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,55
Contributions totales de la municipalité de Pointe-Calumet	0,14	0,14	0,15	0,15	0,16	0,17	0,17	0,18	0,19	0,19	1,64
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,61
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04	0,27
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,10
RFU 2006	3										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Rosemère
Laurentides

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Laurentides	17,45	18,29	19,17	20,09	21,05	22,06	23,12	24,23	25,39	26,61	217,48
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Contributions des gouvernements	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	38,79
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	7,33	7,87	8,44	9,04	9,67	10,33	11,02	11,74	12,50	13,30	101,25
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,61
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,92
Aide rabattement aux trains	0,05	0,07	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,87
Aide à l'intégration tarifaire	0,03	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,51
	0,22	0,26	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	2,91
Contributions totales des municipalités du CIT	7,11	7,62	8,15	8,75	9,37	10,03	10,71	11,43	12,19	12,98	98,34
Part de la municipalité de Rosemère											
Contributions au CIT Laurentides	0,58	0,62	0,66	0,71	0,76	0,82	0,87	0,93	0,99	1,06	7,99
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,23	0,23	0,23	0,23	0,22	0,23	0,25	0,23	0,21	0,22	2,26
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,25	0,23	0,22	0,22	2,30
Contributions totales de la municipalité de Rosemère	0,81	0,85	0,89	0,94	0,99	1,04	1,12	1,16	1,21	1,28	10,29
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,71
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,21	1,81
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,79	1,93	2,07	2,22	2,37	2,54	2,66	2,79	2,93	3,07	24,37
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Nouveau programme d'aide aux CIT	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	4,07	4,26	4,47	4,68	40,76
Aides métropolitaines totales	5,83	5,99	6,15	6,32	6,50	6,67	6,99	7,33	7,68	8,04	67,51
Contributions des municipalités du CIT	5,37	5,76	6,17	6,60	7,05	7,54	7,91	8,30	8,70	9,13	72,53
Part de la municipalité de Rosemère											
Contributions au CIT	0,44	0,47	0,50	0,54	0,57	0,61	0,64	0,67	0,71	0,74	5,90
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	2,95
Contributions totales de la municipalité de Rosemère	0,73	0,76	0,80	0,83	0,87	0,91	0,94	0,97	1,00	1,04	8,84
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,61
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,08	0,09	0,10	0,11	0,12	0,14	0,18	0,19	0,21	0,24	1,44
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,10
RFU 2006	15										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Sainte-Anne-des-Plaines
Laurentides

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Laurentides	17,45	18,29	19,17	20,09	21,05	22,06	23,12	24,23	25,39	26,61	217,48
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Contributions des gouvernements	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	38,79
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	7,33	7,87	8,44	9,04	9,67	10,33	11,02	11,74	12,50	13,30	101,25
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,61
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,92
Aide rabattement aux trains	0,05	0,07	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,87
Aide à l'intégration tarifaire	0,03	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,51
	0,22	0,26	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	2,91
Contributions totales des municipalités du CIT	7,11	7,62	8,15	8,75	9,37	10,03	10,71	11,43	12,19	12,98	98,34
Part de la municipalité de Sainte-Anne-des-Plaines											
Contributions au CIT Laurentides	0,32	0,34	0,37	0,40	0,42	0,45	0,48	0,52	0,55	0,59	4,45
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,13	0,13	0,13	0,13	0,12	0,13	0,14	0,13	0,12	0,12	1,26
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,14	0,13	0,12	0,12	1,28
Contributions totales de la municipalité de Sainte-Anne-des-Plaines	0,45	0,47	0,50	0,52	0,55	0,58	0,62	0,65	0,67	0,71	5,73
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,71
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,21	1,81
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,79	1,93	2,07	2,22	2,37	2,54	2,66	2,79	2,93	3,07	24,37
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Nouveau programme d'aide aux CIT	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	4,07	4,26	4,47	4,68	40,76
Aides métropolitaines totales	5,83	5,99	6,15	6,32	6,50	6,67	6,99	7,33	7,68	8,04	67,51
Contributions des municipalités du CIT	5,37	5,76	6,17	6,60	7,05	7,54	7,91	8,30	8,70	9,13	72,53
Part de la municipalité de Sainte-Anne-des-Plaines											
Contributions au CIT	0,24	0,26	0,28	0,30	0,32	0,34	0,36	0,38	0,39	0,41	3,28
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	1,64
Contributions totales de la municipalité de Sainte-Anne-des-Plaines	0,41	0,42	0,44	0,46	0,48	0,51	0,52	0,54	0,56	0,58	4,92
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,61
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,04	0,05	0,05	0,06	0,07	0,08	0,10	0,11	0,11	0,13	0,80
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,10
RFU 2006	8										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**Sainte-Marthe-sur-le-Lac
Laurentides**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Laurentides	17,45	18,29	19,17	20,09	21,05	22,06	23,12	24,23	25,39	26,61	217,48
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Contributions des gouvernements	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	38,79
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	7,33	7,87	8,44	9,04	9,67	10,33	11,02	11,74	12,50	13,30	101,25
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,61
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,92
Aide rabattement aux trains	0,05	0,07	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,87
Aide à l'intégration tarifaire	0,03	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,51
	0,22	0,26	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	2,91
Contributions totales des municipalités du CIT	7,11	7,62	8,15	8,75	9,37	10,03	10,71	11,43	12,19	12,98	98,34
Part de la municipalité de Sainte-Marthe-sur-le-Lac											
Contributions au CIT Laurentides	0,24	0,25	0,27	0,29	0,31	0,33	0,35	0,38	0,40	0,43	3,26
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,09	0,09	0,09	0,92
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,09	0,09	0,09	0,94
Contributions totales de la municipalité de Sainte-Marthe-sur-le-Lac	0,33	0,35	0,36	0,38	0,40	0,43	0,46	0,47	0,49	0,52	4,19
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,71
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,21	1,81
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,79	1,93	2,07	2,22	2,37	2,54	2,66	2,79	2,93	3,07	24,37
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Nouveau programme d'aide aux CIT	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	4,07	4,26	4,47	4,68	40,76
Aides métropolitaines totales	5,83	5,99	6,15	6,32	6,50	6,67	6,99	7,33	7,68	8,04	67,51
Contributions des municipalités du CIT	5,37	5,76	6,17	6,60	7,05	7,54	7,91	8,30	8,70	9,13	72,53
Part de la municipalité de Sainte-Marthe-sur-le-Lac											
Contributions au CIT	0,18	0,19	0,20	0,22	0,23	0,25	0,26	0,27	0,29	0,30	2,40
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	1,20
Contributions totales de la municipalité de Sainte-Marthe-sur-le-Lac	0,30	0,31	0,32	0,34	0,35	0,37	0,38	0,40	0,41	0,42	3,60
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,61
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,03	0,04	0,04	0,04	0,05	0,06	0,07	0,08	0,08	0,10	0,59
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,10
RFU 2006	6										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**Sainte-Thérèse
Laurentides**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Laurentides	17,45	18,29	19,17	20,09	21,05	22,06	23,12	24,23	25,39	26,61	217,48
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Contributions des gouvernements	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	38,79
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	7,33	7,87	8,44	9,04	9,67	10,33	11,02	11,74	12,50	13,30	101,25
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,61
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,92
Aide rabattement aux trains	0,05	0,07	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,87
Aide à l'intégration tarifaire	0,03	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,51
	0,22	0,26	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	2,91
Contributions totales des municipalités du CIT	7,11	7,62	8,15	8,75	9,37	10,03	10,71	11,43	12,19	12,98	98,34
Part de la municipalité de Sainte-Thérèse											
Contributions au CIT Laurentides	0,65	0,70	0,75	0,80	0,86	0,92	0,98	1,05	1,12	1,19	9,01
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,26	0,26	0,26	0,25	0,25	0,25	0,28	0,26	0,24	0,24	2,55
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,04
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,28	0,26	0,24	0,25	2,59
Contributions totales de la municipalité de Sainte-Thérèse	0,91	0,96	1,01	1,06	1,11	1,18	1,26	1,31	1,36	1,44	11,59
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,71
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,21	1,81
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,79	1,93	2,07	2,22	2,37	2,54	2,66	2,79	2,93	3,07	24,37
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Nouveau programme d'aide aux CIT	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	4,07	4,26	4,47	4,68	40,76
Aides métropolitaines totales	5,83	5,99	6,15	6,32	6,50	6,67	6,99	7,33	7,68	8,04	67,51
Contributions des municipalités du CIT	5,37	5,76	6,17	6,60	7,05	7,54	7,91	8,30	8,70	9,13	72,53
Part de la municipalité de Sainte-Thérèse											
Contributions au CIT	0,49	0,53	0,56	0,60	0,65	0,69	0,72	0,76	0,80	0,84	6,64
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	0,33	3,32
Contributions totales de la municipalité de Sainte-Thérèse	0,82	0,86	0,90	0,94	0,98	1,02	1,06	1,09	1,13	1,17	9,96
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,61
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,08	0,10	0,11	0,12	0,14	0,15	0,21	0,22	0,23	0,27	1,63
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,10
RFU 2006	16										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Saint-Eustache
Laurentides

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Laurentides	17,45	18,29	19,17	20,09	21,05	22,06	23,12	24,23	25,39	26,61	217,48
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Contributions des gouvernements	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	38,79
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	7,33	7,87	8,44	9,04	9,67	10,33	11,02	11,74	12,50	13,30	101,25
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,61
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,92
Aide rabattement aux trains	0,05	0,07	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,87
Aide à l'intégration tarifaire	0,03	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,51
	0,22	0,26	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	2,91
Contributions totales des municipalités du CIT	7,11	7,62	8,15	8,75	9,37	10,03	10,71	11,43	12,19	12,98	98,34
Part de la municipalité de Saint-Eustache											
Contributions au CIT Laurentides	1,04	1,11	1,19	1,28	1,37	1,46	1,56	1,67	1,78	1,90	14,36
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,41	0,41	0,41	0,40	0,40	0,40	0,44	0,41	0,38	0,39	4,06
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,06
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,41	0,42	0,41	0,41	0,41	0,41	0,45	0,41	0,39	0,40	4,12
Contributions totales de la municipalité de Saint-Eustache	1,45	1,53	1,60	1,69	1,78	1,88	2,01	2,08	2,17	2,29	18,48
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,71
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,21	1,81
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,79	1,93	2,07	2,22	2,37	2,54	2,66	2,79	2,93	3,07	24,37
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Nouveau programme d'aide aux CIT	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	4,07	4,26	4,47	4,68	40,76
Aides métropolitaines totales	5,83	5,99	6,15	6,32	6,50	6,67	6,99	7,33	7,68	8,04	67,51
Contributions des municipalités du CIT	5,37	5,76	6,17	6,60	7,05	7,54	7,91	8,30	8,70	9,13	72,53
Part de la municipalité de Saint-Eustache											
Contributions au CIT	0,78	0,84	0,90	0,96	1,03	1,10	1,15	1,21	1,27	1,33	10,59
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	5,30
Contributions totales de la municipalité de Saint-Eustache	1,31	1,37	1,43	1,49	1,56	1,63	1,68	1,74	1,80	1,86	15,89
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,61
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,14	0,16	0,17	0,19	0,22	0,25	0,33	0,34	0,37	0,43	2,60
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,10
RFU 2006	26										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Saint-Joseph-du-Lac
Laurentides

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Laurentides	17,45	18,29	19,17	20,09	21,05	22,06	23,12	24,23	25,39	26,61	217,48
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Contributions des gouvernements	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	38,79
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	7,33	7,87	8,44	9,04	9,67	10,33	11,02	11,74	12,50	13,30	101,25
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,61
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,92
Aide rabattement aux trains	0,05	0,07	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,87
Aide à l'intégration tarifaire	0,03	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,51
	0,22	0,26	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	2,91
Contributions totales des municipalités du CIT	7,11	7,62	8,15	8,75	9,37	10,03	10,71	11,43	12,19	12,98	98,34
Part de la municipalité de Saint-Joseph-du-Lac											
Contributions au CIT Laurentides	0,14	0,15	0,16	0,17	0,19	0,20	0,21	0,23	0,24	0,26	1,95
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,06	0,06	0,06	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,05	0,05	0,55
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,05	0,05	0,56
Contributions totales de la municipalité de Saint-Joseph-du-Lac	0,20	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,27	0,28	0,29	0,31	2,51
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,09	0,71
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Laurentides	11,21	11,75	12,32	12,92	13,55	14,21	14,90	15,62	16,38	17,17	140,04
Aide à l'intégration tarifaire	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	0,18	0,19	0,20	0,21	0,21	1,81
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,79	1,93	2,07	2,22	2,37	2,54	2,66	2,79	2,93	3,07	24,37
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,57
Nouveau programme d'aide aux CIT	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	3,88	4,07	4,26	4,47	4,68	40,76
Aides métropolitaines totales	5,83	5,99	6,15	6,32	6,50	6,67	6,99	7,33	7,68	8,04	67,51
Contributions des municipalités du CIT	5,37	5,76	6,17	6,60	7,05	7,54	7,91	8,30	8,70	9,13	72,53
Part de la municipalité de Saint-Joseph-du-Lac											
Contributions au CIT	0,11	0,11	0,12	0,13	0,14	0,15	0,16	0,16	0,17	0,18	1,44
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,72
Contributions totales de la municipalité de Saint-Joseph-du-Lac	0,18	0,19	0,19	0,20	0,21	0,22	0,23	0,24	0,24	0,25	2,15
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,61
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,04	0,05	0,05	0,06	0,35
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,10
RFU 2006	4										
Taux d'équilibre du fonds	0.0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Beloeil
Vallée du Richelieu

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Vallée du Richelieu	8,51	8,92	9,35	9,80	10,27	10,76	11,28	11,82	12,38	12,98	106,05
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Vallée du Richelieu	4,63	4,86	5,10	5,35	5,61	5,88	6,17	6,47	6,79	7,12	57,98
Contributions des gouvernements	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	19,33
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Vallée du Richelieu	2,70	2,93	3,17	3,42	3,68	3,95	4,24	4,54	4,85	5,19	38,66
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,85
Aide aux tarifs réduits	0,14	0,14	0,15	0,15	0,15	0,15	0,16	0,16	0,16	0,17	1,54
Aide rabattement aux trains	0,04	0,06	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,74
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,27	0,29	0,31	0,31	0,32	0,32	0,32	0,33	0,33	0,33	3,13
Contributions totales des municipalités du CIT	2,44	2,64	2,85	3,10	3,36	3,63	3,92	4,21	4,53	4,85	35,53
Part de la municipalité de Beloeil											
Contributions au CIT Vallée du Richelieu	0,41	0,45	0,48	0,52	0,57	0,61	0,66	0,71	0,76	0,82	6,00
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,45	0,68	0,70	0,76	0,84	0,86	0,88	0,97	0,91	0,93	7,99
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03
Desserte métropolitaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
	0,46	0,69	0,71	0,76	0,85	0,86	0,89	0,98	0,92	0,93	8,04
Contributions totales de la municipalité de Beloeil	0,87	1,13	1,19	1,29	1,42	1,48	1,55	1,69	1,68	1,75	14,04
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,07	0,09	0,09	0,10	0,11	0,12	0,12	0,13	0,13	0,14	1,11
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Vallée du Richelieu	4,63	4,86	5,10	5,35	5,61	5,88	6,17	6,47	6,79	7,12	57,98
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base aux réseaux d'autobus	0,68	0,73	0,76	0,80	0,84	0,88	0,92	0,97	1,02	1,07	8,67
Aide au développement du réseau d'autobus	0,00	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,20
Nouveau programme d'aide aux CIT	1,93	1,96	2,05	2,15	2,25	2,36	2,47	2,59	2,71	2,85	23,32
Aides métropolitaines totales	2,61	2,69	2,83	2,97	3,11	3,26	3,42	3,59	3,76	3,94	32,19
Contributions des municipalités du CIT	2,02	2,17	2,27	2,38	2,49	2,62	2,75	2,88	3,03	3,18	25,80
Part de la municipalité de Beloeil											
Contributions au CIT	0,34	0,37	0,38	0,40	0,42	0,44	0,46	0,49	0,51	0,54	4,36

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

McMasterville
Vallée du Richelieu

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Vallée du Richelieu	8,51	8,92	9,35	9,80	10,27	10,76	11,28	11,82	12,38	12,98	106,05
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Vallée du Richelieu	4,63	4,86	5,10	5,35	5,61	5,88	6,17	6,47	6,79	7,12	57,98
Contributions des gouvernements	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	1,93	19,33
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Vallée du Richelieu	2,70	2,93	3,17	3,42	3,68	3,95	4,24	4,54	4,85	5,19	38,66
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,85
Aide aux tarifs réduits	0,14	0,14	0,15	0,15	0,15	0,15	0,16	0,16	0,16	0,17	1,54
Aide rabattement aux trains	0,04	0,06	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,74
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,27	0,29	0,31	0,31	0,32	0,32	0,32	0,33	0,33	0,33	3,13
Contributions totales des municipalités du CIT	2,44	2,64	2,85	3,10	3,36	3,63	3,92	4,21	4,53	4,85	35,53
Part de la municipalité de McMasterville											
Contributions au CIT Vallée du Richelieu	0,09	0,10	0,11	0,11	0,12	0,13	0,14	0,16	0,17	0,18	1,31
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	0,13	0,19	0,20	0,21	0,24	0,24	0,25	0,27	0,25	0,26	2,23
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Desserte métropolitaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,13	0,19	0,20	0,21	0,24	0,24	0,25	0,27	0,26	0,26	2,24
Contributions totales de la municipalité de McMasterville	0,22	0,29	0,30	0,33	0,36	0,37	0,39	0,43	0,42	0,44	3,55
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,08	0,10	0,11	0,12	0,13	0,14	0,14	0,15	0,15	0,16	1,28
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Vallée du Richelieu	4,63	4,86	5,10	5,35	5,61	5,88	6,17	6,47	6,79	7,12	57,98
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base aux réseaux d'autobus	0,68	0,73	0,76	0,80	0,84	0,88	0,92	0,97	1,02	1,07	8,67
Aide au développement du réseau d'autobus	0,00	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,20
Nouveau programme d'aide aux CIT	1,93	1,96	2,05	2,15	2,25	2,36	2,47	2,59	2,71	2,85	23,32
Aides métropolitaines totales	2,61	2,69	2,83	2,97	3,11	3,26	3,42	3,59	3,76	3,94	32,19
Contributions des municipalités du CIT	2,02	2,17	2,27	2,38	2,49	2,62	2,75	2,88	3,03	3,18	25,80
Part de la municipalité de McMasterville											
Contributions au CIT	0,07	0,08	0,08	0,09	0,09	0,10	0,10	0,11	0,11	0,12	0,95
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,56
Contributions totales de la municipalité de McMasterville	0,13	0,14	0,14	0,14	0,15	0,15	0,16	0,16	0,17	0,17	1,51
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,55
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,09	0,15	0,16	0,18	0,21	0,22	0,23	0,26	0,25	0,27	2,04
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,03	0,06	0,06	0,07	0,08	0,08	0,08	0,10	0,09	0,10	0,74
RFU 2006	3										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Mont-Saint-Hilaire
Vallée du Richelieu

[illegible]

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Otterburn Park
Vallée du Richelieu

[illegible]

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Saint-Basile-le-Grand
Vallée du Richelieu

[illegible]

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance[illegible]

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Chambly
Chambly-Richelieu-Carignan

[illegible]

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Chambly-Richelieu-Carignan	3,29	3,45	3,61	3,79	3,97	4,16	4,36	4,57	4,79	5,02	41,00
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Chambly-Richelieu-Carignan	1,27	1,33	1,40	1,47	1,54	1,62	1,70	1,79	1,88	1,97	15,98
Contributions des gouvernements	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	4,75
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Chambly-Richelieu-Carignan	0,79	0,86	0,92	0,99	1,07	1,15	1,23	1,31	1,40	1,50	11,22
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	1,88
Aide aux tarifs réduits	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,84
Aide rabatement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,27	0,27	0,27	0,27	0,27	0,27	0,27	0,28	0,28	0,28	2,72
Contributions totales des municipalités du CIT	0,53	0,59	0,66	0,73	0,80	0,87	0,95	1,04	1,13	1,22	8,51
Part de la municipalité de Richelieu											
Contributions au CIT Chambly-Richelieu-Carignan	0,06	0,07	0,08	0,09	0,10	0,11	0,12	0,13	0,14	0,15	1,03
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,05
Desserte métropolitaine	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08
	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,13
Contributions totales de la municipalité de Richelieu	0,08	0,08	0,09	0,10	0,11	0,12	0,13	0,14	0,15	0,16	1,16
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,02	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05	0,38
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Chambly-Richelieu-Carignan	1,27	1,33	1,40	1,47	1,54	1,62	1,70	1,79	1,88	1,97	15,98
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base aux réseaux d'autobus	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	1,88
Aide au développement du réseau d'autobus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nouveau programme d'aide aux CIT	0,96	1,00	1,05	1,10	1,15	1,21	1,27	1,33	1,39	1,46	11,91
Aides métropolitaines totales	1,14	1,19	1,24	1,29	1,34	1,40	1,45	1,51	1,58	1,65	13,79
Contributions des municipalitésdu CIT	0,12	0,14	0,16	0,18	0,20	0,23	0,25	0,27	0,30	0,33	2,19
Part de la municipalité de Richelieu											
Contributions au CIT	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,27
Quotes-parts au Fonds métropololiteain d'exploitation	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,62
Contributions totales de la municipalité de Richelieu	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,89

Saint-Mathias-sur-Richelieu
Chambly-Richelieu-Carignan

[illegible]

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**Contrecoeur
Sorel-Varennnes**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Sorel-Varennes	5,47	5,73	6,01	6,29	6,60	6,91	7,24	7,59	7,96	8,34	68,13
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Sorel-Varennes	2,41	2,52	2,65	2,77	2,91	3,05	3,19	3,35	3,51	3,67	30,02
Contributions des gouvernements	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	9,17
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Sorel-Varennes	1,49	1,61	1,73	1,86	1,99	2,13	2,28	2,43	2,59	2,76	20,86
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,73
Aide aux tarifs réduits	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,13	0,13	0,13	0,13	0,14	1,25
Aide rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,19	0,19	0,19	0,19	0,20	0,20	0,20	0,20	0,21	0,21	1,98
Contributions totales des municipalités du CIT	1,30	1,42	1,54	1,66	1,79	1,93	2,07	2,23	2,38	2,55	18,88
Part de la municipalité de Contrecoeur											
Contributions au CIT Sorel-Varennes	0,21	0,23	0,25	0,27	0,29	0,31	0,34	0,36	0,39	0,42	3,07
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03
Desserte métropolitaine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,04
Contributions totales de la municipalité de Contrecoeur	0,22	0,23	0,25	0,27	0,30	0,32	0,34	0,37	0,39	0,42	3,12
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,04	0,05	0,05	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,09	0,64
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Sorel-Varennes	2,41	2,52	2,65	2,77	2,91	3,05	3,19	3,35	3,51	3,67	30,02
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base aux réseaux d'autobus	0,22	0,23	0,24	0,25	0,27	0,28	0,29	0,31	0,32	0,34	2,74
Aide au développement du réseau d'autobus	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,06
Nouveau programme d'aide aux CIT	1,53	1,60	1,68	1,76	1,84	1,93	2,03	2,12	2,23	2,33	19,06
Aides métropolitaines totales	1,75	1,84	1,93	2,02	2,12	2,22	2,33	2,44	2,55	2,68	21,86
Contributions des municipalités du CIT	0,66	0,69	0,72	0,75	0,79	0,83	0,87	0,91	0,95	1,00	8,16
Part de la municipalité de Contrecoeur											
Contributions au CIT	0,11	0,11	0,12	0,12	0,13	0,13	0,14	0,15	0,15	0,16	1,33
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,99
Contributions totales de la municipalité de Contrecoeur	0,21	0,21	0,22	0,22	0,23	0,23	0,24	0,25	0,25	0,26	2,32
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,47
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,09	0,10	0,12	0,14	0,16	0,80
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,16
RFU 2006	5										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Saint-Amable
Sorel-Varennnes

[illegible]

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Varennnes
Sorel-Varennnes

[illegible]

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Verchères
Sorel-Varennnes

[illegible]

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**Mercier
Haut-Saint-Laurent**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation Haut-Saint-Laurent	1,63	1,70	1,79	1,87	1,96	2,06	2,15	2,26	2,37	2,48	20,26
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Haut-Saint-Laurent	0,80	0,84	0,88	0,93	0,97	1,02	1,07	1,12	1,17	1,23	10,03
Contributions des gouvernements	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	2,91
Déficit à la charge des municipalités desservies par le Haut-Saint-Laurent	0,51	0,55	0,59	0,64	0,68	0,73	0,78	0,83	0,88	0,94	7,12
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,49
Aide aux tarifs réduits	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,18
Aide rabatement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03
	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,70
Contributions totales des municipalités du CIT	0,45	0,48	0,52	0,57	0,61	0,66	0,70	0,76	0,81	0,87	6,42
Part de la municipalité de Mercier											
Contributions au CIT Haut-Saint-Laurent	0,15	0,17	0,18	0,19	0,21	0,23	0,24	0,26	0,28	0,30	2,21
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,04
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,04
Contributions totales de la municipalité de Mercier	0,16	0,17	0,18	0,20	0,21	0,23	0,25	0,27	0,28	0,30	2,25
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,36
Cadre proposé											
Déficit d'exploitation après revenus autonomes Haut-Saint-Laurent	0,80	0,84	0,88	0,93	0,97	1,02	1,07	1,12	1,17	1,23	10,03
Aide à l'intégration tarifaire	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,22
Aide de base aux réseaux d'autobus	0,09	0,10	0,10	0,11	0,11	0,12	0,12	0,13	0,14	0,14	1,16
Aide au développement du réseau d'autobus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03
Nouveau programme d'aide aux CIT	0,42	0,44	0,46	0,48	0,50	0,53	0,55	0,58	0,61	0,63	5,19
Aides métropolitaines totales	0,53	0,55	0,58	0,61	0,64	0,67	0,70	0,73	0,77	0,81	6,59
Contributions des municipalités du CIT	0,28	0,29	0,30	0,32	0,33	0,35	0,37	0,38	0,40	0,42	3,44
Part de la municipalité de Mercier											
Contributions au CIT	0,10	0,10	0,10	0,11	0,11	0,12	0,13	0,13	0,14	0,15	1,18
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	0,13	1,26
Contributions totales de la municipalité de Mercier	0,22	0,23	0,23	0,24	0,24	0,25	0,25	0,26	0,26	0,27	2,45
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,39

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Charlemagne
CRT Lanaudières

[illegible]

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

**L'Assomption
CRT Lanaudières**

[illegible]

Impacts financiers des dépenses d'exploitation du transport local et métropolitain

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Mascouche
CRT Lanaudière

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation CRT Lanaudières	20,64	21,63	22,66	23,75	24,89	26,09	27,34	28,65	30,03	31,47	257,14
Déficit d'exploitation après revenus autonomes CRT Lanaudières	13,05	13,69	14,35	15,05	15,79	16,56	17,36	18,21	19,10	20,03	163,19
Contributions des gouvernements	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	59,95
Déficit à la charge des municipalités desservies par le CRT Lanaudières	7,05	7,69	8,36	9,06	9,79	10,56	11,37	12,22	13,10	14,03	103,24
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	3,74
Aide aux tarifs réduits	0,22	0,23	0,23	0,24	0,24	0,24	0,25	0,25	0,26	0,26	2,42
Aide rabatement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08
	0,60	0,61	0,61	0,62	0,62	0,63	0,63	0,64	0,64	0,65	6,24
Contributions totales des municipalités du CIT	6,45	7,08	7,75	8,44	9,17	9,94	10,74	11,58	12,46	13,39	97,00
Part de la municipalité de Mascouche											
Contributions au CRT Lanaudières	0,85	0,93	1,02	1,11	1,20	1,30	1,41	1,52	1,63	1,75	12,71
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	-	-	0,16	0,50	0,51	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55	3,83
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,07
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,00	0,00	0,17	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55	0,56	3,90
Contributions totales de la municipalité de Mascouche	0,85	0,93	1,18	1,61	1,71	1,82	1,94	2,06	2,19	2,32	16,61
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,06	0,09	0,09	0,10	0,11	0,11	0,12	0,13	0,91
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le CRT Lanaudières	13,05	13,69	14,35	15,05	15,79	16,56	17,36	18,21	19,10	20,03	163,19
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,76	1,92	2,09	2,26	2,45	2,64	2,84	3,05	3,28	3,51	25,81
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,59
Nouveau programme d'aide aux CIT	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	59,95
Aides métropolitaines totales	7,77	7,94	8,13	8,31	8,51	8,71	8,91	9,13	9,35	9,58	86,34
Contributions des municipalités du CIT	5,28	5,74	6,23	6,74	7,27	7,85	8,45	9,08	9,75	10,44	76,84
Part de la municipalité de Mascouche											
Contributions au CIT	0,69	0,75	0,82	0,88	0,95	1,03	1,11	1,19	1,28	1,37	10,07
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	3,70
Contributions totales de la municipalité de Mascouche	1,06	1,12	1,19	1,25	1,32	1,40	1,48	1,56	1,65	1,74	13,77
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,75
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	(0,21)	(0,19)	(0,01)	0,35	0,39	0,43	0,46	0,50	0,54	0,58	2,84
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	(0,01)	(0,01)	(0,00)	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,15
RFU 2006	18										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Repentigny
CRT Lanaudière

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation CRT Lanaudières	20,64	21,63	22,66	23,75	24,89	26,09	27,34	28,65	30,03	31,47	257,14
Déficit d'exploitation après revenus autonomes CRT Lanaudières	13,05	13,69	14,35	15,05	15,79	16,56	17,36	18,21	19,10	20,03	163,19
Contributions des gouvernements	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	59,95
Déficit à la charge des municipalités desservies par le CRT Lanaudières	7,05	7,69	8,36	9,06	9,79	10,56	11,37	12,22	13,10	14,03	103,24
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	3,74
Aide aux tarifs réduits	0,22	0,23	0,23	0,24	0,24	0,24	0,25	0,25	0,26	0,26	2,42
Aide rabattement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08
	0,60	0,61	0,61	0,62	0,62	0,63	0,63	0,64	0,64	0,65	6,24
Contributions totales des municipalités du CIT	6,45	7,08	7,75	8,44	9,17	9,94	10,74	11,58	12,46	13,39	97,00
Part de la municipalité de Repentigny											
Contributions au CRT Lanaudières	2,19	2,41	2,63	2,87	3,12	3,38	3,65	3,93	4,23	4,55	32,95
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	-	-	0,16	0,50	0,51	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55	3,83
Équipement métropolitain	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,18
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,01	0,01	0,17	0,51	0,52	0,53	0,54	0,56	0,57	0,58	4,01
Contributions totales de la municipalité de Repentigny	2,20	2,42	2,80	3,38	3,64	3,91	4,19	4,49	4,80	5,12	36,96
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,06	0,07	0,08	0,08	0,09	0,09	0,10	0,11	0,78
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le CRT Lanaudières	13,05	13,69	14,35	15,05	15,79	16,56	17,36	18,21	19,10	20,03	163,19
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,76	1,92	2,09	2,26	2,45	2,64	2,84	3,05	3,28	3,51	25,81
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,59
Nouveau programme d'aide aux CIT	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	59,95
Aides métropolitaines totales	7,77	7,94	8,13	8,31	8,51	8,71	8,91	9,13	9,35	9,58	86,34
Contributions des municipalités du CIT	5,28	5,74	6,23	6,74	7,27	7,85	8,45	9,08	9,75	10,44	76,84
Part de la municipalité de Repentigny											
Contributions au CIT	1,79	1,95	2,12	2,29	2,47	2,67	2,87	3,09	3,31	3,55	26,11
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	0,96	9,59
Contributions totales de la municipalité de Repentigny	2,75	2,91	3,08	3,25	3,43	3,63	3,83	4,05	4,27	4,51	35,70
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,75
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	(0,55)	(0,49)	(0,27)	0,13	0,21	0,28	0,36	0,44	0,53	0,62	1,26
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	(0,01)	(0,01)	(0,01)	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,03
RFU 2006	47										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

Terrebonne
CRT Lanaudière

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation CRT Lanaudières	20,64	21,63	22,66	23,75	24,89	26,09	27,34	28,65	30,03	31,47	257,14
Déficit d'exploitation après revenus autonomes CRT Lanaudières	13,05	13,69	14,35	15,05	15,79	16,56	17,36	18,21	19,10	20,03	163,19
Contributions des gouvernements	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	59,95
Déficit à la charge des municipalités desservies par le CRT Lanaudières	7,05	7,69	8,36	9,06	9,79	10,56	11,37	12,22	13,10	14,03	103,24
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	3,74
Aide aux tarifs réduits	0,22	0,23	0,23	0,24	0,24	0,24	0,25	0,25	0,26	0,26	2,42
Aide rabatement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08
	0,60	0,61	0,61	0,62	0,62	0,63	0,63	0,64	0,64	0,65	6,24
Contributions totales des municipalités du CIT	6,45	7,08	7,75	8,44	9,17	9,94	10,74	11,58	12,46	13,39	97,00
Part de la municipalité de Terrebonne											
Contributions au CRT Lanaudières	2,60	2,86	3,12	3,40	3,70	4,01	4,33	4,67	5,02	5,40	39,10
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	-	-	0,16	0,50	0,51	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55	3,83
Équipement métropolitain	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,21
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,01	0,01	0,18	0,51	0,53	0,54	0,55	0,56	0,57	0,58	4,04
Contributions totales de la municipalité de Terrebonne	2,61	2,87	3,30	3,92	4,22	4,54	4,88	5,23	5,59	5,98	43,14
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,06	0,07	0,07	0,08	0,09	0,09	0,10	0,11	0,77
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le CRT Lanaudières	13,05	13,69	14,35	15,05	15,79	16,56	17,36	18,21	19,10	20,03	163,19
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,76	1,92	2,09	2,26	2,45	2,64	2,84	3,05	3,28	3,51	25,81
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,59
Nouveau programme d'aide aux CIT	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	59,95
Aides métropolitaines totales	7,77	7,94	8,13	8,31	8,51	8,71	8,91	9,13	9,35	9,58	86,34
Contributions des municipalités du CIT	5,28	5,74	6,23	6,74	7,27	7,85	8,45	9,08	9,75	10,44	76,84
Part de la municipalité de Terrebonne											
Contributions au CIT	2,13	2,32	2,51	2,72	2,93	3,16	3,41	3,66	3,93	4,21	30,97
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	1,14	1,14	1,14	1,14	1,14	1,14	1,14	1,14	1,14	1,14	11,38
Contributions totales de la municipalité de Terrebonne	3,27	3,45	3,65	3,86	4,07	4,30	4,55	4,80	5,07	5,35	42,36
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,75
Écart entre le cadre actuel et le cadre proposé	(0,65)	(0,58)	(0,35)	0,06	0,15	0,24	0,33	0,43	0,53	0,63	0,78
Écart en \$ /100 \$ RFU de 2006	(0,01)	(0,01)	(0,01)	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
RFU 2006	56										
Taux d'équilibre du fonds	0,0202										

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2006-2015
Dépenses d'exploitation CRT Lanaudières	20,64	21,63	22,66	23,75	24,89	26,09	27,34	28,65	30,03	31,47	257,14
Déficit d'exploitation après revenus autonomes CRT Lanaudières	13,05	13,69	14,35	15,05	15,79	16,56	17,36	18,21	19,10	20,03	163,19
Contributions des gouvernements	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	59,95
Déficit à la charge des municipalités desservies par le CRT Lanaudières	7,05	7,69	8,36	9,06	9,79	10,56	11,37	12,22	13,10	14,03	103,24
Cadre actuel											
Aide métropolitaine	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	3,74
Aide aux tarifs réduits	0,22	0,23	0,23	0,24	0,24	0,24	0,25	0,25	0,26	0,26	2,42
Aide rabatement aux trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08
	0,60	0,61	0,61	0,62	0,62	0,63	0,63	0,64	0,64	0,65	6,24
Contributions totales des municipalités du CIT	6,45	7,08	7,75	8,44	9,17	9,94	10,74	11,58	12,46	13,39	97,00
Part de la municipalité de Saint-Sulpice											
Contributions au CRT Lanaudières	0,10	0,11	0,12	0,13	0,14	0,15	0,16	0,17	0,19	0,20	1,45
Contributions aux services métropolitains											
Train de banlieue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Équipement métropolitain	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Desserte métropolitaine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Contributions totales de la municipalité de Saint-Sulpice	0,10	0,11	0,12	0,13	0,14	0,15	0,16	0,17	0,19	0,20	1,45
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,05	0,05	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,09	0,10	0,70
Cadre proposé											
Déficit à la charge des municipalités desservies par le CRT Lanaudières	13,05	13,69	14,35	15,05	15,79	16,56	17,36	18,21	19,10	20,03	163,19
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aide de base aux réseaux d'autobus	1,76	1,92	2,09	2,26	2,45	2,64	2,84	3,05	3,28	3,51	25,81
Aide au développement du réseau d'autobus	0,01	0,02	0,04	0,05	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,59
Nouveau programme d'aide aux CIT	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	5,99	59,95
Aides métropolitaines totales	7,77	7,94	8,13	8,31	8,51	8,71	8,91	9,13	9,35	9,58	86,34
Contributions des municipalités du CIT	5,28	5,74	6,23	6,74	7,27	7,85	8,45	9,08	9,75	10,44	76,84
Part de la municipalité de Saint-Sulpice											
Contributions au CIT	0,08	0,09	0,09	0,10	0,11	0,12	0,13	0,14	0,15	0,16	1,15
Quotes-parts au Fonds métropolitain d'exploitation	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,42
Contributions totales de la municipalité de Saint-Sulpice	0,12	0,13	0,14	0,14	0,15	0,16	0,17	0,18	0,19	0,20	1,57
\$ / 100 \$ RFU de 2006	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,75

[illegible]

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance[illegible]

Municipalité de
AOT/CIT d'appartenance[illegible]

Saint-Mathieu-de-Beloeil

Saint-Mathieu-de-Beloeil

[illegible]