

Politique de financement 2026

Des transports collectifs en mouvement

Avril 2025

Table des matières

Int	trod	uctio	n	5			
1.	Ро	rtée e	et principes	7			
	1.1 La cohérence						
			nplicité				
		-	ité				
	1.4	La pre	évisibilité	8			
2.	Pa	ramè	tres généraux du cadre financier	9			
	2.1	Sourc	es de financement du transport collectif	9			
		2.1.1	Contribution des automobilistes	9			
		2.1.2	Contribution des usagers	9			
		2.1.3	Contribution gouvernementale	9			
		2.1.4	Contributions municipales	10			
		2.1.5	Redevance de transport	10			
		2.1.6	Revenus autonomes	11			
	2.2	Charg	ges financières du transport collectif	11			
		2.2.1	Fonctions métropolitaines de l'ARTM	11			
		2.2.2	Prestation de services, maintien et développement	11			
	2.3	Affect	ation des sources de financement	12			
		2.3.1	Revenus d'exploitation	12			
		2.3.2	Revenus d'immobilisations	12			
		2.3.3	Revenus généraux	12			
		2.3.4	Contribution municipale au déficit résiduel des services	13			
		2.3.5	Aides gouvernementales	13			
	2.4	Fonds	s de développement et d'amélioration des services de transport collectif	13			
		2.4.1	Affectation des surplus au Fonds	13			
		2.4.2	Affectation des aides gouvernementales au Fonds	14			
3.	Modalités d'établissement des contributions municipales15						
	3.1 Dispositions générales15						
	3.2	•	ibution au déficit résiduel des services de transport collectif et adapté				
			Déficit résiduel des services de transport collectif et adapté				

		3.2.2		a d'allocation des revenus et dépenses de l'ARTM pour l'évaluation atributions municipales	17
		3.2.3		tion des déficits résiduels entre les secteurs métropolitains	
				tion du déficit résiduel des équipements et infrastructures à	
			caractè	re métropolitain	18
4.	Cik	ole de	financ	ement par les recettes tarifaires	19
5.	Au	tres r	nodalit	és de financement	20
	5.1	Seuil	minimal	du montant global des contributions municipales exigibles	20
	5.2			ablissement des contributions des municipalités situées hors du	
				\RTM	
				inancement des dépenses en immobilisations	20
	5.4			contributions financières que peut exiger le Réseau de transport	21
		meuc	politairi	exo)	∠۱
6.	Mé	canis	smes d	e révision des sources de financement	22
	6.1	Révis	ion du ca	adre tarifaire	22
				taxe sur l'immatriculation des véhicules	
	6.3	Révis	ion du fiı	nancement par l'apport de nouvelles sources	22
7.	Мо	dalité	és de la	a contractualisation	23
	7.1	Règle	s généra	ales d'élaboration des ententes contractuelles	23
		_	-	progressive des modalités de contractualisation	
	7.3	Les o	bligation	s contractualisées	24
		7.3.1	Obligati	ons de service	24
			7.3.1.1	Services de transport collectif régulier	24
			7.3.1.2	Services de transport adapté	27
			7.3.1.3	Services de billetterie et de perception des recettes	28
			7.3.1.4	Services à la clientèle, d'information, de promotion et de mise en	00
			7215	marché Immobilisations et réalisation des projets d'immobilisations	
		722		· ·	
			_	ons de suivi de performance et de qualité	
	7 1		-	ons de reddition de comptes	
	1.4			et régime financierération liée à l'exploitation	
				ent de la rémunération	
				ution aux immobilisations	
	7.5			entes et modalités de renouvellement	
	0				

Liste des figures

Figure 1 – Cadre financier applicable au territoire de l'ARTM	12
Figure 2 – Affectation des revenus aux charges déterminées par la Politique	
Figure 3 – Calcul du déficit d'un service	16
Figure 4 – Calcul des contributions municipales	17

Introduction

L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a été créée en juin 2017. Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'ARTM planifie, organise, finance, développe et fait la promotion du transport collectif dans la grande région métropolitaine de Montréal afin d'offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace. En matière de financement, l'ARTM doit assurer le financement métropolitain du transport collectif par une gestion rigoureuse et responsable des ressources.

La Loi sur l'ARTM (**LARTM**) indique que l'ARTM doit élaborer et adopter une politique de financement qui comporte notamment :

- Des cibles de financement par les recettes tarifaires;
- Des modalités de contractualisation des services de transport collectif fournis par les organismes publics de transport collectif (**OPTC**);
- Les modalités de l'établissement des contributions financières des municipalités.

La Politique de financement de l'ARTM (**Politique**) doit être approuvée par la Communauté métropolitaine de Montréal (**CMM**), après avoir consulté la Ville de Saint-Jérôme.

En 2017, le comité de transition chargé de la mise en œuvre de la création de l'ARTM dresse la première Politique au terme d'un important processus de consultation. Cette première Politique est subséquemment adoptée par l'ARTM, puis approuvée par la CMM.

De 2017 à 2020, des mesures transitoires ont été mises en place pour faciliter la mise en œuvre de la Politique. La première Politique devait arriver à échéance le 31 décembre 2020. Des travaux de révision avaient été démarrés au début de l'année 2020, mais ont été suspendus au printemps 2020 en raison de la pandémie de COVID-19.

De 2020 à 2025, en raison des effets de la pandémie sur la baisse de l'achalandage et le coût des services de transport collectif, des dérogations annuelles à la Politique ont été adoptées afin de faciliter l'atteinte de l'équilibre budgétaire. Ces dérogations visaient la stabilisation de la croissance des contributions municipales, en prévoyant leur indexation annuelle par rapport à celles prévues au budget en 2020, et une simplification de l'utilisation des aides d'urgence consenties à la région métropolitaine par le gouvernement du Québec.

En septembre 2024, conformément à une résolution précédemment adoptée par la CMM et suivant la conclusion d'une entente de financement pluriannuelle avec le gouvernement du Québec, la dérogation à la Politique pour l'année 2025 est adoptée par le conseil d'administration de l'ARTM à condition que la Politique soit révisée d'ici le 31 décembre 2025 et que cette Politique révisée s'applique dès le 1^{er} janvier 2026.

En décembre 2024, la CMM crée un comité d'orientations, présidé par la présidente du conseil de l'ARTM, composé de dix représentants d'élus municipaux des cinq secteurs métropolitains (Montréal, Laval, Longueuil, couronne nord et couronne sud) et d'un membre désigné du conseil d'administration de l'ARTM. Le comité est chargé de proposer des orientations faisant consensus et devant guider la révision de la Politique à être élaborée et adoptée par l'ARTM, puis approuvée par la CMM.

Les travaux de ce comité se sont déroulés en vue de rallier l'ensemble des acteurs municipaux à une vision commune en respectant les paramètres suivants :

- · Le cadre législatif existant;
- Le cadre financier 2025-2028 convenu entre la CMM et le gouvernement du Québec;
- La vision stratégique de développement, d'aménagement et de mobilité durable du gouvernement du Québec, de la CMM et de l'ARTM.

Le comité d'orientations a convenu des éléments qui suivent et dont tient compte la Politique de financement de l'ARTM :

- Les principes devant guider la Politique;
- · Le traitement des revenus généraux;
- Les principaux paramètres des modalités de contractualisation.

Le comité d'orientations a également convenu que des mesures transitoires devront être établies afin de faciliter sa mise en œuvre.

La Politique présente dans une première section sa portée et les principes sur lesquels elle s'appuie; cette section indique aussi l'entrée en vigueur de la Politique, sa durée ainsi que les travaux subséquents d'ici 2029. Suivent la description des paramètres généraux du cadre financier (section 2), les modalités d'établissement des contributions municipales (section 3), la cible de financement par les recettes tarifaires (section 4), les autres modalités de financement (section 5) ainsi que les mécanismes de révision des sources de financement et leur affectation (section 6). Viennent ensuite les modalités de contractualisation (section 7).

1. Portée et principes

La présente Politique, adoptée conformément à l'article 72 de la LARTM, puis approuvée par la CMM conformément à l'article 74 de la LARTM, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026. Le directeur général de l'ARTM est chargé de l'application de la Politique.

Des travaux seront effectués avec les parties prenantes au cours des prochaines années afin d'identifier des bonifications et des précisions aux modalités de la Politique pour être mises en œuvre dès l'année financière 2029.

La Politique s'appuie sur les quatre (4) principes suivants :

- La cohérence;
- · La simplicité;
- L'équité;
- · La prévisibilité.

1.1 La cohérence

La Politique est en adéquation avec les priorités inscrites dans le Plan stratégique de développement de l'ARTM (PSD).

Elle assure la cohérence des règles et des mécanismes de financement entre les modes (métro, REM, trains de banlieue, express métropolitains, autobus et transport adapté) et les secteurs métropolitains de la région de Montréal.

Elle est aussi cohérente, le cas échéant, avec les modalités des conventions d'aide gouvernementale.

1.2 La simplicité

La Politique privilégie des modalités et des règles d'affaires compréhensibles, transparentes et nécessitant des traitements raisonnables.

Elle favorise des modalités et des règles d'affaires permettant à toutes les parties prenantes de comprendre facilement la composition de la contribution municipale ainsi que les variations.

Elle balise la définition et le financement des fonctions métropolitaines.

1.3 L'équité

La Politique balise l'atteinte d'un équilibre entre les contributeurs bénéficiant des services de transport collectif (gouvernements, municipalités, usagers, automobilistes) à l'aide des leviers suivants :

- Une tarification aux usagers du transport collectif en adéquation avec l'utilisation des services;
- Des contributions municipales qui respectent leur capacité de payer;
- Des contributions des automobilistes en soutien au développement de la mobilité durable dans la région.

Elle favorise le développement et l'amélioration des services de transport collectif sur l'ensemble du territoire selon les priorités de mise en œuvre déterminées par le PSD.

Elle prévoit aussi la régionalisation de certaines sources de financement pour soutenir les services et équipements de portée métropolitaine.

1.4 La prévisibilité

La Politique favorise la prévisibilité de la contribution municipale sur une base pluriannuelle.

Elle favorise des règles d'allocation des revenus généraux qui stabilisent le financement des services.

Elle pourra être ajustée en cas de changements majeurs dans l'organisation des services ou en vue d'intégrer de nouvelles sources de financement.

2. Paramètres généraux du cadre financier

Cette section présente les sources de financement, les charges financières et l'affectation des sources de financement aux charges financières.

2.1 Sources de financement du transport collectif

Les sources de financement prises en compte par la Politique sont déterminées dans les articles 79, 80, 81, 83 et 84 de la LARTM. Elles proviennent principalement des automobilistes, des usagers, des municipalités ainsi que des gouvernements provincial et fédéral; à ces sources de financement s'ajoutent les revenus autonomes et les redevances de transport.

2.1.1 Contribution des automobilistes

Les automobilistes contribuent au financement du transport collectif par l'intermédiaire de la taxe sur les carburants¹, des droits d'immatriculation² et de la taxe sur l'immatriculation des véhicules (**TIV**)³.

2.1.2 Contribution des usagers

Les recettes liées à la vente de titres de transport et à la tarification des stationnements incitatifs constituent les recettes tarifaires qui contribuent au financement du transport collectif.

Les compensations versées par les municipalités, le gouvernement ou tout autre organisme tiers afin de financer des initiatives tarifaires sont également considérées comme des recettes tarifaires.

2.1.3 Contribution gouvernementale

Le gouvernement du Québec soutient les dépenses d'exploitation du transport collectif par :

- Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes;
- Le Programme d'aide au développement du transport collectif;
- Le Programme de subvention au transport adapté;
- De façon ad hoc, au financement de mesures d'atténuation dans le cadre de grands chantiers de transport de personnes.

¹ Article 79 de la LARTM et 55.2 de la Loi concernant la taxe sur les carburants.

² Article 79 de la LARTM et 88.6 de la Loi sur les Transports.

³ Article 79 de la LARTM et 96.1 de la Loi sur la CMM.

Les dépenses d'immobilisations du transport collectif sont soutenues par :

- Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes du gouvernement du Québec:
- La Société de financement des infrastructures locales du Québec;
- Le Fonds pour les infrastructures du transport en commun du gouvernement fédéral.

Des aides gouvernementales additionnelles peuvent être octroyées à l'ARTM afin de soutenir le financement des services de transport collectif⁴.

2.1.4 Contributions municipales

Les municipalités contribuent au financement du transport collectif régulier et adapté par l'intermédiaire d'une **contribution de base** établie à un 1 ¢ par 100 \$ de richesse foncière uniformisée (**RFU**)⁵.

Les municipalités sont aussi responsables d'assumer le déficit résiduel des services de transport collectif régulier et adapté⁶.

2.1.5 Redevance de transport

L'ARTM peut financer le coût des immobilisations d'une nouvelle offre de service de transport collectif résultant des ententes de service par une redevance de transport⁷.

Une redevance de transport constitue un prélèvement perçu par l'ARTM dans le cadre de travaux réalisés sur des immeubles situés à l'intérieur de zones identifiées par règlement, et ce, pour contribuer exclusivement au financement d'une nouvelle offre de service de transport collectif.

Les revenus tirés de la redevance de transport sont versés dans un fonds propre à cette redevance et sont alloués aux immobilisations de cette nouvelle offre de service en conformité avec les règles et modalités prévues à la présente Politique.

⁴ Pour la période 2025-2028, afin de soutenir la transition postpandémique et la mise en œuvre de mesures d'optimisation des dépenses, une aide totale de 776,2 M\$ a été octroyée par le gouvernement du Québec à l'ARTM dans le cadre d'une entente de financement pluriannuelle conclue entre les deux parties.

⁵ Article 80 de la LARTM.

⁶ Article 81 de la LARTM.

⁷ Les redevances de transport sont perçues selon les modalités établies par les articles 97.1 à 97.12 du chapitre V.1 de la LARTM et tout règlement adopté en vertu des articles 97.2 et 97.3 de la LARTM.

2.1.6 Revenus autonomes

Les revenus autonomes incluent toute autre forme de rémunération que l'ARTM perçoit pour les biens et les services qu'elle offre. Ceci comprend notamment les revenus générés par la location d'espaces commerciaux et publicitaires, les revenus d'intérêts, les revenus tirés de la vente des supports de titres de transport et les revenus des ententes pour l'utilisation de ses équipements.

Les revenus des ententes de service avec des municipalités situées à l'extérieur du territoire de l'ARTM sont également considérés comme des revenus autonomes.

2.2 Charges financières du transport collectif

Les charges financières prises en compte par la Politique découlent de sa mission et sont principalement déterminées par l'exercice des fonctions métropolitaines notamment dictées par les articles 6, 15, 20, 25, 32 et 38 ainsi que par la rémunération des ententes prévues à l'article 8 de la LARTM.

2.2.1 Fonctions métropolitaines de l'ARTM

Les dépenses associées aux fonctions métropolitaines sont celles de toute activité de planification, de financement, d'organisation et de promotion des services de transport collectif, du transport actif et du covoiturage.

2.2.2 Prestation de services, maintien et développement

Les dépenses associées à la prestation, au maintien et au développement des services sont notamment la rémunération découlant des ententes de service et des ententes de délégation de gestion de certains services ou actifs.

Elles regroupent aussi les dépenses associées au maintien, à l'amélioration et au développement des actifs des OPTC et de l'ARTM.

Figure 1 – Cadre financier applicable au territoire de l'ARTM

Sources de financement	Charges financières		
Revenus d'exploitation	Fonctions métropolitaines		
Recettes tarifaires	Planification, financement, organisation et promotion		
Revenus autonomes	Transferrence, organisation et promotion		
	Prestation, maintien et		
Subventions à l'exploitation	développement des services		
Revenus d'immobilisations	Métro, train, REM, navettes fluviales et services d'autobus d'express		
Subventions aux immobilisations			
Redevance de transport	Autobus et transport adapté		
Revenus généraux			
Taxe sur les carburants			
Taxe sur l'immatriculation			
Droit d'immatriculation			
Contribution municipale de base (RFU)			
Contribution municipale aux déficits résiduels			
Aides gouvernementales			

2.3 Affectation des sources de financement

2.3.1 Revenus d'exploitation

Les recettes tarifaires, les revenus autonomes et les subventions gouvernementales à l'exploitation, y compris les mesures de mitigation, constituent les revenus d'exploitation. Ils sont affectés à la prestation, au maintien et au développement des services.

2.3.2 Revenus d'immobilisations

Les subventions gouvernementales aux immobilisations, y compris les mesures de mitigation et les redevances de transport, constituent les revenus d'immobilisations. Elles sont affectées au financement du maintien et au développement des services.

2.3.3 Revenus généraux

Les revenus tirés de la taxe sur les carburants, des droits sur l'immatriculation, de la taxe sur l'immatriculation et de la contribution de base des municipalités (RFU) constituent les revenus généraux.

Une part de 50 % des revenus généraux est allouée aux fonctions métropolitaines ainsi qu'aux services et équipements de nature métropolitaine :

- Les revenus généraux couvrent la totalité des charges financières liées aux fonctions métropolitaines;
- La portion restante est allouée au prorata des déficits bruts du métro, du REM, des lignes de train de banlieue, des express métropolitains par autobus, des navettes fluviales et des équipements ayant une désignation métropolitaine.

Une part de 50 % des revenus généraux est allouée à chacun des cinq secteurs métropolitains pour réduire leur contribution liée aux déficits de l'ensemble des services actuels ou futurs. Cette portion des revenus généraux est allouée par secteur métropolitain au prorata de la provenance de l'ensemble des revenus généraux.

2.3.4 Contribution municipale au déficit résiduel des services

Les municipalités versent à l'ARTM une contribution équivalant au déficit résiduel⁸ des services et des équipements de transport collectif régulier et adapté.

Les modalités d'établissement de cette contribution pour chacune des municipalités du territoire de l'ARTM sont décrites à la section 3.2.

2.3.5 Aides gouvernementales

Les aides additionnelles faisant partie de conventions d'aide financière entre le gouvernement du Québec et l'ARTM sont utilisées selon les paramètres et les conditions prévues dans ces conventions.

2.4 Fonds de développement et d'amélioration des services de transport collectif

L'objectif du Fonds de développement et d'amélioration des services de transport collectif consiste à soutenir le financement des services de transport collectif, leur amélioration et leur développement. Dans cet esprit, il peut aussi contribuer à favoriser la stabilité et la prévisibilité des contributions municipales à ce financement.

2.4.1 Affectation des surplus au Fonds

Tout surplus généré par l'ARTM peut être versé au Fonds de développement et d'amélioration des services de transport collectif. La notion de surplus réfère dans ce cas à un éventuel excédent anticipé par les prévisions budgétaires des revenus et des dépenses d'un exercice financier annuel, selon les termes de l'article 77 de la LARTM.

⁸ Le déficit résiduel des services représente le montant qui reste à financer une fois que toutes les autres sources de financement dédiées au transport collectif ont été affectées aux charges financières.

Lorsqu'ils sont associés à un secteur métropolitain spécifique, les surplus versés au Fonds sont alors dédiés au financement du développement et de l'amélioration du transport collectif dans ce secteur métropolitain.

2.4.2 Affectation des aides gouvernementales au Fonds

Le cas échéant, les aides gouvernementales additionnelles faisant partie de conventions d'aide financière entre le gouvernement du Québec et l'ARTM peuvent être versées au Fonds conformément aux conditions et paramètres prévus par lesdites conventions.

Contributeurs Revenus Consolidation Affectation des revenus aux charges Usagers Revenus tarifaires Revenus d'exploitation Prestation et développement des services et maintien (Revenus tarifaires, des actifs revenus autonomes et subventions à l'exploitation) **Autres** Revenus autonomes Gouvernements Subventions à l'exploitation supérieurs * Subventions aux Revenus d'immobilisations immobilisations (Subventions aux immobilisations, redevance de transport) **Promoteurs immobiliers** Redevance de transport **Automobilistes** Taxe sur les carburants Revenus généraux (Taxe sur les carburants, droit d'immatriculation, **Droit d'immatriculation** taxe sur l'immatriculation, contribution de base RFU) Taxe sur l'immatriculation Fonctions métropolitaines de l'ARTM Municipalités Contribution de base RFU Déficit résiduel lié à Contribution aux déficits Contribution aux déficits la prestation et au résiduels des services résiduels des services développement des services et au maintien des actifs

Figure 2 – Affectation des revenus aux charges déterminées par la Politique

Fonds spécial de développement et d'amélioration des services de transport collectif (FDATC)

Surplus

^{*} Des aides gouvernementales additionnelles peuvent être octroyées à l'ARTM afin de soutenir le financement des services de transport collectif.

3. Modalités d'établissement des contributions municipales

3.1 Dispositions générales

Les contributions municipales sont établies par l'ARTM pour chaque secteur métropolitain :

- · L'agglomération de Montréal;
- · L'agglomération de Longueuil;
- La Ville de Laval;
- · La couronne nord;
- La couronne sud.

Chaque secteur métropolitain verse à l'ARTM une contribution composée de :

- Une contribution de base de chacune des municipalités (RFU);
- Une contribution au déficit résiduel des services de transport collectif et adapté.

L'article 95 de la LARTM prévoit que les municipalités d'une même couronne peuvent convenir d'une formule pour répartir entre elles la contribution municipale de leur secteur respectif. À défaut d'une formule convenue, une augmentation uniforme en pourcentage sera appliquée à la contribution de l'année précédente de chacune des municipalités de cette couronne afin de couvrir la contribution totale du secteur.

3.2 Contribution au déficit résiduel des services de transport collectif et adapté

3.2.1 Déficit résiduel des services de transport collectif et adapté

Le déficit brut d'un service ou d'un équipement résulte de l'écart entre les revenus et les dépenses d'exploitation et d'immobilisations qui lui sont alloués par l'ARTM.

Le déficit résiduel d'un service ou d'un équipement représente le montant résultant de l'allocation d'une part de revenus généraux aux déficits des services et équipements admissibles.

Le métro, le REM et les navettes fluviales sont considérés comme des ensembles, alors que chaque ligne de train et de service express par autobus est considérée de manière distincte.

Le déficit résiduel des services d'autobus et de transport adapté offerts par le Réseau de transport métropolitain (exo) est établi respectivement pour les couronnes nord et sud.

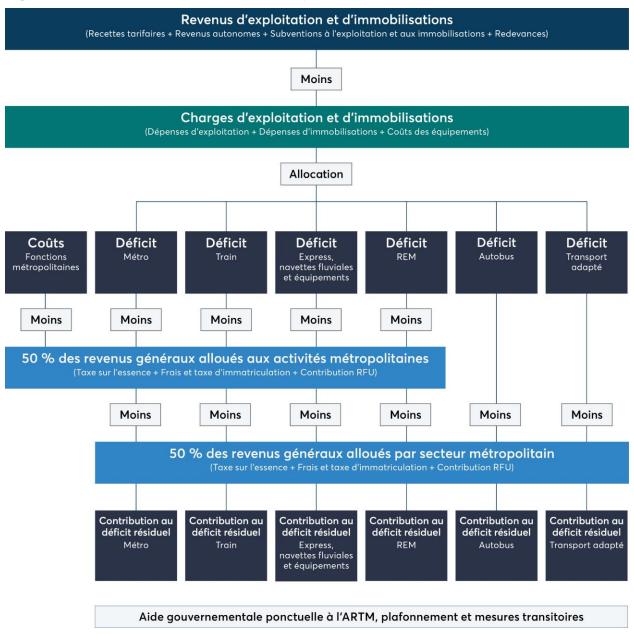
Figure 3 – Calcul du déficit d'un service

Moins	Charges d'exploitation et d'immobilisations
	Dépenses d'exploitation
	Dépenses d'immobilisations
	Coût des équipements associés
	Moins

3.2.2 Schéma d'allocation des revenus et dépenses de l'ARTM pour l'évaluation des contributions municipales

La Figure 4 présente le mode de calcul du déficit résiduel à la charge des municipalités pour chacun des services.

Figure 4 - Calcul des contributions municipales



3.2.3 Répartition des déficits résiduels entre les secteurs métropolitains

Le déficit résiduel de chacun des services de métro, de REM, de trains, de tout autre mode guidé et d'express métropolitains est réparti entre les secteurs métropolitains au prorata de l'utilisation de chaque service par les résidents de chaque secteur⁹.

Le déficit résiduel des services d'autobus et de transport adapté est à la charge exclusive des secteurs dont le territoire est desservi par ces services.

L'ARTM s'assure de l'uniformité de l'information comptable entre les services afin de rendre comparable chacun des déficits et d'établir une répartition équitable des contributions régionales. Elle veille, en particulier, au respect des pratiques comptables généralement reconnues pour l'allocation adéquate des coûts entre les différents services offerts par un même OPTC.

L'ARTM établit l'utilisation des services par les résidents de chacune des municipalités en recourant aux enquêtes disponibles comme l'enquête Perspectives mobilité (anciennement appelée enquête origine-destination), les enquêtes à bord des trains et des express ou toute autre enquête ou tout autre système d'information qu'elle juge nécessaire de mettre en œuvre. L'ARTM précise le taux minimal d'utilisation permettant de considérer un secteur ou une municipalité comme étant desservi(e) et elle s'assure de la qualité, de la fiabilité et de l'uniformité des observations obtenues par les différentes enquêtes.

3.2.4 Répartition du déficit résiduel des équipements et infrastructures à caractère métropolitain

Le déficit d'exploitation et d'entretien des équipements et infrastructures de transport collectif désignés¹⁰ par l'ARTM comme ayant un caractère métropolitain est affecté¹¹ aux services de transport collectif qu'ils desservent :

- Pour les terminus d'autobus, la répartition est établie selon le nombre de départs d'autobus;
- Pour les voies réservées, la répartition est établie selon les véhicules-kilomètres parcourus;
- Pour les infrastructures des corridors de SRB12, la répartition est établie selon les véhiculeskilomètres parcourus;
- Pour les stationnements incitatifs, le déficit est affecté au service desservi par le stationnement.

⁹ En conformité avec l'article 81, paragraphe 2 de la LARTM.

¹⁰ En vertu des articles 32 et 39 de la LARTM.

¹¹ En conformité avec les articles 83 et 84 de la LARTM.

¹² Les infrastructures d'un corridor SRB comprennent la voie réservée, les stations et les abris ainsi que, le cas échéant, les stationnements incitatifs qui y sont associés.

4. Cible de financement par les recettes tarifaires

La cible de financement par les recettes tarifaires détermine la part relative des usagers au financement du transport collectif. Elle oriente le cadre tarifaire en établissant le niveau de contribution attendu des usagers.

Les dépenses liées aux immobilisations ne sont pas prises en compte pour l'évaluation de cette cible en raison de l'ampleur des variations constatées d'une année à l'autre en ce qui concerne notamment la réception d'importantes subventions versées au comptant.

Conséquemment, la cible d'autofinancement résulte de la division entre les recettes tarifaires et la somme des dépenses brutes d'exploitation. Ce calcul inclut les recettes tarifaires provenant d'initiatives tarifaires¹³, et ce, même si celles-ci sont compensées par les municipalités concernées. La cible est fixée à 31 % pour la période couverte par la Politique et ne tient compte que des dépenses d'exploitation¹⁴.

¹³ Toute dépense ou initiative spécifique découlant de décisions locales antérieures à la Politique sont à la charge de la municipalité concernée.

¹⁴ À des fins de comparaison, un ratio de financement calculé sur une base incluant les dépenses d'immobilisations de la région serait d'environ 18 %.

5. Autres modalités de financement

5.1 Seuil minimal du montant global des contributions municipales exigibles

L'article 82 de la LARTM stipule qu'au cours d'un exercice financier donné, le montant global des contributions municipales ne peut être inférieur à celui du seuil de référence (soit le montant global des contributions municipales versées en 2016 indexé selon un indice ajusté des prix à la consommation publié sur le site Internet de l'ARTM).

Lorsque cette condition n'est pas satisfaite, l'ARTM réajuste à la baisse les revenus généraux accordés aux coûts des services de transport collectif régulier et adapté d'un montant égal à l'écart entre le montant global des contributions de l'exercice donné et celui du seuil de référence, puis verse l'excédent des revenus généraux à son fonds spécial de développement.

L'ARTM s'assure de l'uniformité de l'information comptable nécessaire au calcul des contributions municipales du seuil de référence et de l'année courante.

5.2 Modalités d'établissement des contributions des municipalités situées hors du territoire de l'ARTM

Selon l'article 117 de sa loi, l'ARTM doit offrir des services de transport d'autobus et de transport adapté aux municipalités locales ou régionales situées hors de son territoire qui étaient parties à une entente avec une autre municipalité permettant la constitution d'un conseil intermunicipal ou d'un conseil régional de transport ou permettant la desserte de leur territoire par des services de transport adapté. À cette fin, l'ARTM conclut une entente avec les municipalités locales ou régionales à desservir.

Afin d'établir la contribution municipale, l'ARTM peut s'appuyer sur les modalités de calcul prévues à la section 3.2 de la présente Politique ou sur toute autre modalité qu'elle juge nécessaire.

Les revenus de ces ententes convenues avec les municipalités situées hors du territoire de l'ARTM permettent de couvrir les déficits des services visés.

5.3 Modalités de financement des dépenses en immobilisations

Les modalités de financement des dépenses d'immobilisations s'appuient sur les orientations et les interventions prioritaires du PSD. Les programmes d'immobilisations des OPTC doivent être conformes au PSD et doivent être reconnus comme tels par l'ARTM.

Les subventions aux immobilisations sont versées aux OPTC sur la base de leur programme d'immobilisations, y compris le plan de maintien des actifs, pour les projets approuvés par le gouvernement du Québec. La partie non subventionnée des projets constitue un déficit de maintien, d'amélioration et de développement des services à financer par la région.

L'ARTM verra à mieux baliser les modalités spécifiques au financement des dépenses en immobilisations de manière à assurer une meilleure prévisibilité du financement des services de

transport collectif de la région métropolitaine, notamment en ce qui concerne les dépenses payables au comptant et la durée de la période d'emprunt.

5.4 Modalités des contributions financières que peut exiger le Réseau de transport métropolitain (exo)

La présente Politique vise à maintenir un portrait complet, cohérent et prévisible de l'organisation des services, des besoins en financement et des ressources déployées. À cette fin, elle prévoit notamment que toute offre de services est établie par l'ARTM et intégrée à l'entente de service qui inclut aussi la rémunération convenue.

En conséquence, aucun OPTC, y compris le Réseau de transport métropolitain, ne peut exiger des municipalités locales dont le territoire est compris dans le sien d'autres contributions que celles prélevées par l'ARTM; la présente Politique ne prévoit aucune modalité ou condition permettant une contribution aux termes de l'article 52 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain.

6. Mécanismes de révision des sources de financement

La Politique vise à maintenir un équilibre entre les contributeurs. À cet effet, elle tient compte de :

- La cible d'autofinancement qui définit la part des usagers;
- Le niveau de la TIV qui définit, en grande partie, la part des automobilistes;
- La contribution des municipalités qui est tributaire des deux mesures qui précèdent.

Dans le contexte actuel, et dans un avenir prévisible, le maintien des services et leur développement font pression sur les contributions gouvernementales et municipales. Le recours à d'autres sources de financement décrétées par le gouvernement du Québec ou par le gouvernement fédéral permettrait de soutenir les municipalités dans leurs efforts pour maintenir et développer les services de transport collectif.

6.1 Révision du cadre tarifaire

Lorsque l'ARTM anticipe une diminution de plus de deux (2) points de pourcentage du niveau moyen d'autofinancement établi par rapport à la cible globale fixée à la section 4, elle révise le cadre tarifaire.

Si la révision du cadre tarifaire ne peut permettre l'atteinte de la cible d'autofinancement, l'ARTM révise sa cible et la soumet à la CMM pour approbation.

6.2 Révision de la taxe sur l'immatriculation des véhicules

La CMM peut, par voie règlementaire, modifier le montant et le mécanisme d'indexation de la taxe sur l'immatriculation de tout véhicule de promenade au nom d'une personne dont l'adresse inscrite au registre de la Société de l'assurance automobile du Québec correspond à un lieu situé sur le territoire de l'ARTM.

6.3 Révision du financement par l'apport de nouvelles sources

Le gouvernement du Québec peut introduire, par voie législative, une nouvelle source de financement dont l'affectation peut être déterminée par le gouvernement ou par le conseil d'administration de l'ARTM.

7. Modalités de la contractualisation

La Politique doit définir les modalités de contractualisation des ententes entre l'ARTM et chacun des OPTC¹⁵.

L'entente contractuelle vient préciser :

- Les normes de service;
- Les obligations de service (dont l'offre de service par mode) et de réalisation des immobilisations;
- La performance attendue et la reddition de comptes pour le transport collectif, y compris le transport des personnes à mobilité réduite;
- Les paramètres de la rémunération ainsi que la durée et les modalités de renouvellement de l'entente.

L'offre de service, la prestation et la performance attendue sont établies en tenant compte des particularités des territoires et des contraintes d'exploitation propres à chacun des secteurs.

Le processus d'établissement de l'offre de transport doit demeurer souple et efficace tout en permettant la prise en compte des orientations des parties prenantes (municipalités, usagers, OPTC). Les OPTC ont la responsabilité de conseiller l'ARTM sur l'offre de service et de proposer des innovations.

À défaut d'une rémunération convenue dans l'entente pluriannuelle, la dernière offre de rémunération proposée par l'ARTM, et conforme à son cadre financier approuvé, s'applique, permettant d'offrir une prévisibilité financière aux municipalités.

La gestion et l'opération de services, d'équipements ou d'infrastructures pour le compte de l'ARTM¹6 font l'objet d'ententes spécifiques avec les OPTC concernés par l'activité, l'équipement ou l'infrastructure contractualisée. Les descriptions de la prestation de service et la rémunération sont précisées dans les contrats de gestion délégués qui peuvent être de durée distincte de celle des ententes contractuelles.

7.1 Règles générales d'élaboration des ententes contractuelles

L'élaboration et la négociation des ententes contractuelles sont guidées par les règles générales suivantes :

- Une démarche conforme à la gouvernance prévue par la loi :
 - Respecter la gouvernance prévue par la loi et ses trois paliers décisionnels : politique, stratégique, opérationnel;

_

¹⁵ Article 8 de la Loi sur l'ARTM

¹⁶ Tel que le système OPUS ou des terminus, stationnements incitatifs, voies réservées utilisés par plus d'un OPTC.

- Travailler dans le respect des rôles et responsabilités prévus par le cadre législatif en vigueur, éviter la duplication des fonctions et s'appuyer sur les meilleures pratiques.
- Une approche axée sur les résultats, la transparence et la reddition de comptes.
- Un partage des responsabilités selon les compétences prévues par la loi :
 - Établir un partage de risques en cohérence avec la répartition des responsabilités stratégiques et opérationnelles entre l'ARTM et les OPTC.
- Un processus de collaboration et d'agilité :
 - Faciliter la collaboration et la cohésion entre les différents intervenants;
 - Établir un processus décisionnel souple, efficace et efficient, et ce, au bénéfice du client;
 - Viser l'amélioration de la productivité, la mutualisation de services communs et l'intégration des services aux usagers au bénéfice de la qualité des services et de l'utilisation optimale des ressources.

7.2 Mise en place progressive des modalités de contractualisation

Dans l'esprit des orientations qui précèdent, certaines modalités de contractualisation peuvent être mises en place de manière progressive au cours de la période de 2026 à 2028, afin de permettre aux parties impliquées d'intégrer les changements qui en découlent.

7.3 Les obligations contractualisées

L'entente contractuelle conclue entre l'ARTM et un OPTC précise les obligations de service, la performance attendue et la reddition de comptes.

L'entente identifie également les dispositions permettant à l'OPTC de mettre en œuvre des innovations et des initiatives.

7.3.1 Obligations de service

L'OPTC s'engage pour la durée de l'entente, contre la rémunération convenue, à livrer l'offre de service établie par l'ARTM, à percevoir les revenus des usagers, à assurer l'entretien, le maintien et le renouvellement des actifs sous sa responsabilité, et à réaliser les investissements convenus.

L'OPTC a, par ailleurs, la responsabilité de conseiller l'ARTM sur l'offre de service à établir sur la base d'une proposition de plan de desserte en adéquation avec les normes de service adoptées par l'ARTM pour le territoire de desserte de l'OPTC.

7.3.1.1 Services de transport collectif régulier

L'entente conclue entre l'ARTM et l'OPTC porte sur les services de transport collectif régulier que l'OPTC doit ou peut offrir.

Cette offre de service est établie par l'ARTM en tenant compte de ses objectifs et orientations stratégiques ainsi que des normes de service qu'elle a adoptées.

Normes de service

Les normes de service sont établies par l'ARTM en tenant compte des particularités des territoires, des contraintes d'exploitation propres à chaque secteur ainsi que de ses objectifs et orientations stratégiques.

Ces normes définissent, notamment :

- La couverture du territoire exprimée en pourcentage de la population ou d'emplois ayant accès aux services de transport collectif selon une certaine distance de leur lieu de domicile;
- Les périodes de service selon l'heure de début et de fin de période;
- L'intervalle de service maximum qui détermine le temps maximum entre le passage de deux autobus successifs, par période de la journée;
- La charge moyenne maximum de passagers à bord d'un véhicule par période de service et par type de véhicule.

L'OPTC conseille l'ARTM sur l'établissement de ces normes.

Plan de desserte

Le plan de desserte représente le document de référence sur lequel s'appuie la définition de l'offre de service de transport collectif. Il est proposé par un OPTC à l'ARTM¹⁷, présenté par l'ARTM à chacun des secteurs pour fins de consultation et d'avis et considéré par l'ARTM pour établir l'offre de service d'un secteur donné.

L'OPTC doit, en cohérence avec les normes de service et les objectifs de l'ARTM, proposer un plan de desserte globale¹⁸.

Le plan de desserte décrit le déploiement de l'offre (en km, heures et véhicules) sur son territoire en conformité avec la structure d'information présentée en annexe de l'entente. Ce plan, déposé annuellement, fait état de la structure des réseaux, de la hiérarchisation de ses services, de la fréquence et de la charge moyenne prévue des services et qualifie l'accessibilité universelle et l'empreinte écologique le cas échéant. Il témoigne aussi, pour chaque ligne de transport collectif, du niveau d'adéquation entre le service proposé et les normes de services adoptées.

L'OPTC conseille aussi l'ARTM sur les modifications et les suppressions des parcours et des circuits sur son territoire; le cas échéant, l'OPTC met en œuvre les modifications apportées par l'ARTM à l'offre de service qu'elle a établie.

S'il y a lieu, le plan de desserte est précisé en cours d'année dans des plans de desserte bonifiés afin de convenir des ajustements à apporter aux services lors des différentes périodes d'assignation.

¹⁸ Article 78.1 de la Loi sur les sociétés de transport en commun

¹⁷ Article 78 de la Loi sur les sociétés de transport

Offre de référence

L'offre de transport collectif régulier, aussi appelée offre de référence, est composée d'une offre de base, d'une offre de bonification et d'une offre d'exception.

L'offre de base :

- Est définie par l'ARTM pour chaque année de l'entente;
- Tient compte du plan de desserte proposé par l'OPTC en conformité avec les normes de services adoptées par l'ARTM et de l'avis formulé par le secteur concerné sur le plan de desserte proposé;
- Prévoit un volume d'offre selon une fourchette minimale et maximale, et défini en kilomètres commerciaux annuels ou en kilomètres-voitures commerciaux, selon les services concernés;

L'offre de bonification :

- Est destinée à une bonification de l'offre de base, qui ne peut être établie à la signature de l'entente ou qui va au-delà du niveau d'offre de service découlant de l'application des normes de service:
- Est définie en km commerciaux ou km-voitures commerciaux.

L'offre d'exception:

- · Vise à répondre à une demande exceptionnelle;
- Peut être payée par un tiers;
- Est définie en km ou en heures.

L'OPTC s'engage, dans le cadre des ententes, à réaliser l'offre de base établie par l'ARTM contre une rémunération convenue.

L'OPTC n'est pas tenu d'effectuer les kilomètres ou les heures disponibles dans les enveloppes de bonification et d'exception.

L'offre de bonification et l'offre d'exception forment l'enveloppe de réserve qui permet des ajustements en cours d'année avec flexibilité et sans impact sur les contributions municipales courantes.

Demande de modification à l'offre de service

L'entente définit par ailleurs à quelles conditions peuvent advenir des modifications à l'offre de référence et au plan de desserte. Toute modification ayant pour effet de modifier les volumes de l'offre de base, de l'offre de bonification ou de l'offre d'exception doit faire l'objet d'un addenda.

En outre, toute modification significative¹⁹ permanente doit être convenue avec l'ARTM. Les conditions d'utilisation des enveloppes de bonification et d'exception sont également établies dans l'entente contractuelle.

7.3.1.2 Services de transport adapté

L'ARTM est responsable d'établir l'offre de transport et les normes de service, et agit comme organisme mandataire, notamment en assurant le lien avec le MTMD en ce qui concerne le programme de subvention et la responsabilité de constituer un comité d'admission. L'ARTM doit favoriser la mise en œuvre d'innovations et d'initiatives pour améliorer l'efficience et l'intégration des services.

L'OPTC, comme organisme délégué, est responsable de livrer l'offre de service, d'organiser et d'exploiter les services de transport adapté, y compris la diffusion de l'information à la clientèle en situation régulière et perturbée comme convenu dans l'entente contractuelle. À ce titre, l'OPTC a notamment la responsabilité d'assurer la gestion des contrats d'impartition (taxi, réservation). Il a également la responsabilité de percevoir les revenus des usagers. Le choix du mode de transport, dans une perspective d'efficience, relève de la responsabilité de l'OPTC.

Normes de services

Les normes de service sont établies par l'ARTM en tenant compte des particularités des territoires, des contraintes d'exploitation propres à chaque secteur métropolitain ainsi que de ses objectifs et orientations stratégiques.

Plan de desserte

L'OPTC produit et ajuste annuellement un plan de desserte qui précise le territoire desservi, y compris les liaisons hors territoire, le cas échéant, les modes de transport utilisés, les points de correspondance, l'amplitude des heures d'opération du service et le fonctionnement du service de réservation. À la demande de l'ARTM, l'OPTC peut devoir inclure la desserte de municipalités hors territoires de l'OPTC dans l'offre de référence ainsi que dans son plan de desserte.

Offre de référence

En réponse aux normes et objectifs de l'ARTM, les parties conviennent d'une offre de référence définie selon le volume de déplacements. Cette offre est composée d'une offre de base, à laquelle s'ajoute une offre d'exception destinée à répondre notamment aux situations d'arrêt ou de pannes de service dans le réseau régulier.

¹⁹ Par modification significative, on entend une réorganisation majeure de l'affectation kilométrique (comme une révision de la desserte d'un secteur) ou une variation de la composition des familles de service et des lignes correspondantes.

7.3.1.3 Services de billetterie et de perception des recettes

Cadre tarifaire

L'établissement du cadre tarifaire, dont la définition des tarifs et des titres, est sous la responsabilité de l'ARTM. L'ARTM vise également à uniformiser les règlements et les politiques sur l'utilisation des titres. Finalement, cette dernière a la responsabilité de définir les modalités de financement des initiatives tarifaires.

Perception des recettes

L'entente contractuelle précise que l'OPTC a la responsabilité de percevoir les recettes des usagers pour le compte de l'ARTM tant pour les services de transport collectif que pour le transport adapté. Pour ce faire, l'OPTC a la responsabilité de prendre les mesures appropriées et nécessaires pour limiter la perte de revenu liée notamment à la fraude, au vol, au vandalisme et aux pannes d'équipements.

Vente de titres

L'OPTC s'engage à vendre les titres de transporteur sur les supports déterminés par l'ARTM via les équipements et canaux de vente prévus dans l'entente et doit offrir les services disponibles convenus (remboursement, remplacement, etc.) sur ces mêmes titres.

7.3.1.4 Services à la clientèle, d'information, de promotion et de mise en marché

Les services à la clientèle, les services d'information ainsi que les services de promotion et de mise en marché offerts par l'OPTC sont définis dans l'entente contractuelle.

L'entente précise que l'OPTC a la responsabilité de donner un service à la clientèle et d'offrir un système de rétroaction pour les clients et un contact client qui répondent adéquatement aux objectifs de qualité partagés.

Harmonisation progressive

L'interface directe avec le client en cas d'incident et de besoin d'assistance ou d'accompagnement demeure sous la responsabilité directe de l'OPTC. Cependant, l'harmonisation progressive des approches clientèle et la mise en place d'un guichet unique s'effectueront progressivement, en cohérence avec les orientations stratégiques et en misant sur l'expertise des OPTC, leur capacité à modifier et à adapter leurs pratiques.

Diffusion d'information

L'entente contractuelle encadre la diffusion de l'information aux usagers et la qualité (fiable, pertinente et complète) en situation normale et perturbée. À moyen ou long terme, le développement d'un système d'information intégré, multimodal et multiopérateur est visé.

Promotion et mise en marché

Dans le cadre de sa prestation de services, l'OPTC peut être appelé à contribuer, dans la mesure de ses disponibilités opérationnelles, matérielles et financières, à la promotion d'une vision de la mobilité intégrée et aux campagnes sociétales développées par l'ARTM.

7.3.1.5 Immobilisations et réalisation des projets d'immobilisations

L'ARTM est responsable d'établir les priorités de maintien, d'amélioration et de développement des actifs dans le cadre de son PSD et de s'assurer de la cohérence des interventions en matière d'immobilisations. Les immobilisations contractualisées doivent respecter les balises gouvernementales ainsi que les approbations gouvernementales portant sur les projets. Lorsque aucune aide financière gouvernementale n'est accordée à un projet d'immobilisation, celui-ci doit être approuvé par l'ARTM conformément à ses orientations stratégiques avant d'être inscrit à la liste des projets d'immobilisations contractualisés.

L'OPTC est responsable de la définition et de l'identification des besoins en termes de maintien et d'amélioration de ses actifs en conformité avec le PSD. Il informe l'ARTM de ses besoins et lui transmet annuellement son programme décennal des immobilisations y compris le plan de maintien.

À la demande de l'ARTM, l'OPTC doit collaborer à l'identification, la planification ou la réalisation d'un projet sous sa responsabilité et il peut proposer des initiatives de développement en conformité avec les priorités d'investissement de l'ARTM.

Liste des immobilisations contractualisées

Dans le cadre de l'entente contractuelle, l'ARTM et l'OPTC conviennent d'une liste des immobilisations contractualisées pour chacune des années de l'entente. La liste est constituée d'initiatives²⁰, de projets, de regroupements de projets ou de programmes qui visent à maintenir, développer ou améliorer un actif. Cette liste concerne autant des interventions en maintien qu'en développement ou en amélioration. Les modalités de financement de chacune des inscriptions à la liste des immobilisations contractualisées sont précisées.

L'entente définit par ailleurs à quelles conditions peuvent advenir des réaménagements à la liste ainsi que les modalités de mises à jour annuelles ou *ad hoc*.

En conformité avec les modalités prévues à la section 5.3 de la présente Politique, seuls les projets et programmes inscrits à la liste des immobilisations contractualisées sont pris en considération pour le financement de la partie non subventionnée par l'ARTM dans le cadre des ententes de service.

²⁰ Les initiatives de maintien, d'amélioration ou de développement sont des interventions qui mènent à l'identification d'un projet ou d'un programme.

7.3.2 Obligations de suivi de performance et de qualité

Les objectifs de performance et de qualité de service, les cibles et les méthodologies de mesure sont définis dans l'entente contractuelle entre l'ARTM et un OPTC.

Les objectifs de performance visés concernent notamment l'achalandage, la livraison du service, les revenus autonomes, la réalisation des projets d'investissement et l'efficience des services.

Ces obligations de performance concernent aussi la prise en compte des orientations gouvernementales et métropolitaines quant aux cibles d'optimisation et d'efficience pour la prestation des services.

Les objectifs de qualité de service pris en considération portent notamment sur l'offre de service, la ponctualité et la régularité du service, l'information de la clientèle, le confort et l'aménagement des espaces, la relation avec la clientèle, la vente et la perception de titres, la sécurité et la sûreté, l'accessibilité universelle, le développement durable et la satisfaction de la clientèle.

Cependant, la mise en place de cibles de performance et des objectifs de qualité de service se fera progressivement au cours de la période de 2026 à 2028 ainsi que l'harmonisation des indicateurs et des méthodologies d'évaluation.

7.3.3 Obligations de reddition de comptes

L'entente doit inclure les éléments faisant l'objet d'une reddition de comptes et d'un suivi par l'OPTC auprès de l'ARTM, notamment :

- La prestation de l'offre de service réalisée;
- Le niveau d'avancement des projets d'immobilisations contractualisés;
- L'atteinte des objectifs de performance et de qualité de service;
- L'information financière nécessaire à l'application des modalités de financement et de rémunération de la Politique;
- L'information complémentaire pertinente et nécessaire aux efforts d'optimisation et à la mise en œuvre du PSD.

Les modalités de transmission de l'information, notamment la fréquence de suivi sont précisées dans l'entente contractuelle.

Des audits sont également réalisés annuellement sur les coûts des services de métro, de train de banlieue, d'express métropolitains, d'autobus et de transport adapté.

Des audits peuvent également être réalisés, au besoin, notamment sur la conformité des méthodologies de mesure de la performance mises en place par l'OPTC.

7.4 Rémunération et régime financier

Conformément au modèle de gouvernance en vigueur :

- L'ARTM perçoit les revenus et en assume le risque. Il lui appartient de s'assurer d'avoir des revenus suffisants pour le niveau de service (quantité et qualité) qu'elle établit et rémunère dans le cadre des ententes. Elle reçoit aussi en fin d'année l'entièreté des revenus autonomes perçus par les OPTC et les affecte selon les dispositions prévues à la section 2.3.1:
- L'OPTC assume, pour sa part, le risque de dépenses (déficit ou surplus) générées par l'exécution de ses obligations dans le cadre d'un contrat où l'OPTC est rémunéré sur la base de l'offre de service réalisée. La rémunération est ajustée, en fin d'année, sur la base d'un coût kilométrique commercial convenu et de l'offre effectivement réalisée ainsi que des dépenses d'immobilisations effectuées.

L'entente entre l'ARTM et l'OPTC définit sur quelle base s'effectuent la rémunération, la facturation et les ajustements :

- Elle définit les modalités de la rémunération de l'offre de service y compris les coûts des autres services, les coûts de perception des tarifs, la contribution aux immobilisations ainsi que les modalités d'établissement de la contribution aux immobilisations laquelle est basée sur les dépenses réelles;
- En cas de mésentente sur la rémunération, la dernière offre de rémunération proposée par l'ARTM, et conforme à son cadre financier approuvé, s'applique, permettant d'offrir une prévisibilité financière aux municipalités.

7.4.1 Rémunération liée à l'exploitation

L'entente contractuelle couvre l'offre convenue de service de transport collectif régulier et de transport adapté :

- La rémunération liée à l'exploitation couvre les coûts fixes sur une base forfaitaire et les coûts variables établis pour les services de transport contractualisés;
- Les coûts variables pour les services de bus, de métro ou de train et de transport adapté sont convenus respectivement sur la base du kilométrage commercial, du kilomètre-voiture commercial et du déplacement pour le transport adapté.

Les notions de coûts fixes et variables, précisées dans les ententes, peuvent varier entre les OPTC mais doivent tendre à s'harmoniser progressivement.

7.4.2 Versement de la rémunération

L'ARTM verse périodiquement une contribution couvrant les coûts fixes établis sur une base budgétaire et les coûts variables liés à l'offre de transport projetée. Périodiquement, l'ARTM déduira les revenus anticipés de la rémunération due.

Des ajustements finaux à la rémunération sont effectués annuellement sur la base d'audits sur la répartition des coûts fixes et variables par service, sur les kilomètres réalisés en transport régulier ainsi que sur le nombre de déplacements réalisés en transport adapté.

La rémunération est majorée annuellement selon des paramètres à convenir dans l'entente contractuelle afin de couvrir les augmentations prévues des coûts fixes et des coûts unitaires.

7.4.3 Contribution aux immobilisations

La contribution aux immobilisations est basée sur les coûts réels liés aux investissements. Les éléments suivants seront inclus dans la rémunération :

- Les dépenses non capitalisables liées aux projets ou aux programmes notamment les initiatives en identification:
- Les dépenses capitalisables liées aux projets ou aux programmes payés comptant;
- Les remboursements au fonds de roulement, le cas échéant;
- Le service de dette pour la dette en cours, y compris les paiements au fonds d'amortissement, le cas échéant;
- Le service de dette des nouvelles dettes projetées, y compris les paiements au fonds d'amortissement, le cas échéant;
- · Le budget spécial d'exploitation;
- Toute autre provision ou ajustement comme les provisions pour dépenses non admissibles à la suite des vérifications des projets subventionnés.

La contribution est versée périodiquement sur la base du budget avec un ajustement périodique aux coûts réels. Des ajustements finaux sont effectués sur la base des audits.

7.5 Durée des ententes et modalités de renouvellement

Les modalités de contractualisation de la présente Politique établissent les grands paramètres de contractualisation et précisent la façon dont ils sont mis en œuvre dans les ententes à partir du 1^{er} janvier 2026.

Les ententes ont une durée d'au moins trois ans.

À son échéance, toute entente se poursuit pour une durée d'un an à moins qu'une des parties avise qu'elle ne veut pas renouveler l'entente aux mêmes conditions. En pareille circonstance, cependant, un mécanisme visant un renouvellement de l'entente doit être défini et les conditions de rémunération prévues à l'avant-dernier paragraphe de l'article 6.4 s'appliquent.