Budget 2021

Planifier, organiser,
financer et promouvoir
le transport collectif

Résilience et ambition

ARTM
Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Table des matières

Mot des dirigeants 2

Préambule : l'effet de la pandémie de la COVID-19 sur le cadre budgétaire 2021 4

L'Autorité en bref 6

Les grands dossiers de l'Autorité 8

Programme d'aide d'urgence au transport collectif (PAUTC) 11

Cadre budgétaire 2021 12

Faits saillants 13

Prévisions budgétaires – Revenus et dépenses 14

Revenus 2021 de l'Autorité 16

Dépenses 2021 de l'Autorité 20

Mot de la fin 22

Le budget 2021 de l'Autorité a été adopté par son conseil d'administration le 18 décembre 2020, sous la résolution 20-CA(ARTM)-123.

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

Mot des dirigeants

Nous sommes heureux de vous présenter le budget 2021 de l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'Autorité). Ce quatrième budget s'inscrit dans un contexte bien particulier, alors que le transport collectif, tout comme une multitude d'autres secteurs, vit une crise de financement sans précédent. L'élaboration d'un budget équilibré, dans ces circonstances, a nécessité une collaboration des acteurs de la mobilité de la région métropolitaine de Montréal, que nous tenons ici à souligner.

Le transport collectif et le transport adapté sont des services essentiels. Grâce aux efforts des organismes publics de transport en commun (OPTC) et à leurs équipes, le service est demeuré plus qu'adéquat en 2020, et il demeurera pour l'avenir prévisible comparable à ce qu'il était juste avant la pandémie.

Nous sommes particulièrement reconnaissants envers le gouvernement du Québec, dont l'aide s'avère absolument vitale. Le Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes (PAUTC) nous procurera un soutien direct qui permettra de garantir la continuité des services de transport collectif à la population.

La pandémie de COVID-19 a ralenti ou suspendu les activités de plusieurs industries – et donc les déplacements des collaborateurs de ces dernières – pendant des mois. Malgré une reprise partielle des activités, le délai qui nous sépare d'un retour à ce qui sera la nouvelle normalité ne peut être prédit avec certitude. Nos estimations de l'évolution de l'achalandage, basées sur nos hypothèses et analyses, ainsi que sur celles de nos collègues à l'international, nous amènent à chiffrer à 1,2 milliard de dollars le manque à gagner cumulatif des exercices 2020 à 2022 inclusivement. Celui-ci découle principalement de la chute sévère des revenus tarifaires. L'aide gouvernementale va certes couvrir une partie très importante de ce manque à gagner. L'évolution de la pandémie déterminera si les prévisions doivent être revues.

L'application de la *Politique de financement*, qui a constitué la pierre d'assise sur laquelle nous nous sommes appuyés pour établir les budgets des années précédentes, doit, par la force des choses, être suspendue. Une dérogation temporaire à cette *Politique*, pour les années 2020 à 2022, a donc été proposée par l'Autorité et acceptée par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Cette dérogation a pavé la voie au maintien des contributions municipales au niveau de celles prévues au budget 2020 et à leur indexation de 2 % en 2021.

L'Autorité continue à jouer le rôle qui lui a été confié, alors que, malgré les défis posés en 2020 par la pandémie, deux projets majeurs, tous deux mis au point de concert avec les OPTC, ont progressé de manière significative. L'Autorité a annoncé en septembre le projet métropolitain de refonte tarifaire, lequel a fait l'objet d'une consultation publique qui s'est terminée en novembre. La refonte, bonifiée, a été formellement approuvée par le conseil d'administration le 18 décembre. L'implantation des premières mesures est prévue pour juillet 2021. L'Autorité a également rendu public le Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD), qui fait aussi l'objet d'une consultation publique, dont l'adoption est prévue au cours de l'année 2021.

Nos équipes ont travaillé sans relâche à faire avancer ces dossiers stratégiques et pour assurer que le transport collectif contribue fortement à la relance économique.

Le budget que nous vous présentons est le résultat de la volonté de tous les partenaires du milieu ainsi que des municipalités du territoire de travailler ensemble afin de répondre à la situation actuelle. Notre approche s'inscrit dans la durée et traduit une gestion responsable des fonds dont nous sommes fiduciaires.

Bonne lecture.

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

Benoît Gendron
Directeur général

Préambule : l'effet de la pandémie de la COVID-19 sur le cadre budgétaire 2021

En mars 2020, l'éclosion de la COVID-19, la déclaration par le gouvernement du Québec de l'état d'urgence sanitaire et les mesures de confinement ordonnées par les autorités ont entraîné des perturbations sans précédent dans les besoins et les comportements de déplacement des résidents de la région métropolitaine de Montréal. Face à une diminution considérable de l'achalandage, et donc des revenus, l'Autorité et les organismes publics de transport en commun (OPTC) ont rapidement pris des mesures de mitigation pour limiter les impacts financiers, tout en assurant leur mission de service public essentiel.

Fin 2020, malgré l'apparition de vaccins prometteurs, l'incertitude demeure quant à la durée de la pandémie, à la vélocité de la reprise, et aux effets à court et à moyen terme de cette crise sur les comportements des usagers et le transport collectif. Un retour à ce qui constituera la nouvelle normalité ne peut cependant être envisagé avant l'année 2022.

Dans ces circonstances, l'Autorité a mis au point un cadre financier triennal (2020-2022) afin de baliser le retour à la normale, cadre qui repose sur un modèle prévisionnel qui s'appuie lui-même sur de nombreuses hypothèses. Cet exercice a permis de mettre au point le présent budget 2021, lequel par la force des choses comporte une dimension prospective.

La baisse d'achalandage du transport collectif et le maintien d'un service essentiel

Tout au long de l'année 2020, l'Autorité a effectué un suivi serré des effets de la pandémie sur le transport collectif. Le confinement et la fermeture des services et des commerces non essentiels, dès le mois de mars 2020, ont engendré une diminution considérable de l'achalandage sur l'ensemble du réseau de transport collectif de la région par rapport à la même période en 2019, de l'ordre de 50 à 90 %. La reprise progressive des activités et le déconfinement de la période estivale ont entraîné un renversement de tendance qui n'a été que passager. En effet, en septembre, le Québec est entré dans une nouvelle période de confinement qui se poursuivait en fin d'année, avec un achalandage qui se situait en moyenne à 35 % de la normale. Le train de banlieue a été le mode le plus affecté, avec un niveau d'achalandage de 10 %. L'achalandage du métro se situait à environ 30 %. Le bus était moins affecté.

L'offre de transport collectif a donc été ajustée quelque peu en 2020, pour tenir compte de la diminution de l'achalandage, tout en demeurant adéquate pour les usagers, notamment les personnes travaillant dans les services essentiels.

En 2021, l'Autorité et les OPTC mettront en œuvre le *Plan de rétablissement de l'offre de services* approuvé par le conseil d'administration de l'Autorité et apporteront les ajustements nécessaires selon l'évolution de l'achalandage.

Une baisse substantielle de revenus

Selon le scénario de base établi par l'Autorité, la perte de revenus totale pour la période de 2020 à 2022 pourrait atteindre environ **1 196 M$**. Le déploiement des mesures sanitaires préventives, pour la protection des usagers et du personnel, pourrait quant à lui représenter des dépenses additionnelles de l'ordre de **95,2 M$** sur trois ans.

Face à l'ampleur de ces impacts financiers et budgétaires, et dans la perspective de maintenir une offre adéquate, l'Autorité, en collaboration avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), a entrepris rapidement des discussions avec les instances gouvernementales du Québec et du Canada afin d'obtenir une aide financière d'urgence.

Une première version du Programme d'aide d'urgence au transport collectif (PAUTC) a été annoncée en juin, dont les modalités ont été connues en juillet. Mais, en septembre 2020, le gouvernement du Québec a bonifié son aide et annoncé une aide exceptionnelle de 1,2 G$ pour le transport collectif, à l'échelle du Québec, pour la période 2020-2022. Grâce à la collaboration des quatre OPTC de la région, et après plusieurs mois de travail, un *Plan de rétablissement de l'offre de services* et un *Plan d'optimisation des ressources* conformes aux modalités du PAUTC ont été adoptés le 18 décembre par le conseil d'administration de l'Autorité pour la période de 2020 à 2022. C'est dans ce contexte que le conseil d'administration de l'Autorité a adopté, au même moment, un budget 2021 équilibré.

L'Autorité en bref

Mandats

Les mandats confiés à l'Autorité par le législateur visent la bonne intégration des services, l'établissement d'objectifs et de normes dans le but de simplifier la mobilité des clients du transport collectif, incluant le transport adapté, le développement du covoiturage et du transport actif dans la région, ainsi que l'augmentation de l'efficacité des corridors routiers. Afin de mener à bien ses différents mandats, l'Autorité collabore avec le ministère des Transports et la CMM à l'établissement d'une vision unifiée du développement des services sur le territoire, en cohérence avec la Politique de mobilité durable et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

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

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

Conformément à la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* (la *Loi*), la *Politique de financement* de l'Autorité établit le cadre financier des services de transport collectif sur le territoire. Elle constitue la pierre d'assise sur laquelle l'organisme s'appuie pour établir son budget et mener à bien ses mandats, nommément le financement des services fournis par les OPTC et la détermination des contributions municipales. La *Politique de financement* a été adoptée par le conseil d'administration de l'Autorité le 20 septembre et approuvée par la CMM le 28 septembre 2017.

La stratégie financière développée pour faire face aux effets de la pandémie de la COVID-19 sur le financement des services de transport collectif de la région métropolitaine a motivé l'adoption d'une dérogation temporaire à la *Politique de financement* par le conseil d'administration de l'Autorité, pour les années 2020 à 2022. La dérogation permet pour 2020 le maintien des contributions municipales prévues au budget et pave la voie à une indexation de 2 % des contributions liées aux déficits résiduels en 2021.

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

Ententes de services

L'Autorité rémunère, par le biais d'ententes de services, les quatre OPTC du territoire afin d'assurer la livraison des services de transport collectif qu'elle établit sur son territoire. Le Réseau de transport métropolitain (RTM), sous la marque exo, est responsable des services d'autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud de Montréal et de l'exploitation des trains de banlieue sur le territoire. La Société de transport de Montréal (STM) est responsable des services d'autobus et de transport adapté sur son territoire et du service du métro. Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et la Société de transport de Laval (STL) offrent les services d'autobus et de transport adapté sur leur territoire respectif.

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

Les grands dossiers de l'Autorité

Plan stratégique de développement

Le 27 octobre 2020, l'Autorité a rendu public, pour fins de consultation, le premier Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) de la région métropolitaine, qui propose qu'en 2050 la majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine soit réalisée en transport collectif et actif, contribuant à une importante réduction de la congestion routière et des émissions des GES.

Le PSD vise ainsi à répondre aux orientations et aux attentes signifiées par le gouvernement du Québec et la CMM en matière de mobilité durable et d'accroissement de l'utilisation du transport collectif. Il joue également un rôle important en matière d'aménagement urbain et aura un impact majeur sur la qualité de vie des citoyens.

Plus de 1 200 citoyens et organismes ont participé à la préparation de ce plan, lors de travaux menés dans les cinq secteurs du territoire métropolitain à partir de janvier 2019. Le PSD met de l'avant trois grandes orientations, six stratégies et vingt programmes d'intervention qui, au cours des dix prochaines années :

- paveront la voie à une amélioration sans précédent des services de transport collectif de l'ensemble de la région, articulée autour d'une vision intégrée et cohérente dont l'horizon est de 30 ans;
- appuieront les efforts du gouvernement du Québec et de la CMM en vue de réduire la congestion routière, soutenir la vitalité économique de la région et maintenir cette qualité de vie qui distingue Montréal des autres métropoles nord-américaines;
- constitueront un élément de solution incontournable dans la lutte contre les changements climatiques et la relance de l'économie du Québec à la suite de la pandémie.

Un vaste exercice de consultation publique sur le projet de PSD a débuté en octobre 2020 et se poursuit jusqu'au début de l'année 2021. Le projet de PSD sera ensuite révisé puis déposé au conseil d'administration pour adoption au cours de l'hiver 2021.

Refonte tarifaire

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

La refonte tarifaire prévoit :

- **quatre zones tarifaires qui correspondent aux grands secteurs municipaux;**
- **des tarifs « Tous modes » pour chaque zone, de même qu'entre les zones;**
- **un tarif « Bus partout » uniforme sur tout le territoire de l'Autorité.**

Ce projet vise particulièrement à favoriser l'intégration tarifaire de l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal afin d'en simplifier l'accès et l'utilisation aux usagers, y compris aux personnes à mobilité réduite.

Actuellement, plus de 700 titres de transport collectif répartis dans 17 grilles tarifaires cohabitent dans la région métropolitaine de Montréal. L'instauration d'une seule grille tarifaire à l'échelle métropolitaine permettra de corriger cette situation.

Le projet de refonte tarifaire est le résultat d'un vaste effort de collaboration et de consultation, mené de l'automne 2018 à la fin de 2020, de concert avec les partenaires concernés – les municipalités, la CMM, les OPTC et le gouvernement du Québec – de même qu'avec la société civile et des groupes d'usagers. Le projet, qui a notamment fait l'objet d'un vaste exercice de consultation publique à l'automne 2020, a été adopté par le conseil d'administration de l'Autorité le 18 décembre 2020. La mise en œuvre, progressive, commencera en juillet 2021.

Plan des initiatives de développement du transport collectif 2019-2022 (PIDTC)

Dans le cadre des travaux du PSD et afin de soutenir l'élan de la croissance de la mobilité dans la région, l'Autorité a adopté le PIDTC 2019-2022 le 24 mai 2018.

Ce plan vise :

- le développement d'un réseau structurant régional (métro, trains, REM, tramways, SRB);
- l'amélioration des dessertes par autobus sur le réseau routier supérieur;
- l'aménagement urbain, le réseau cyclable métropolitain et les modes actifs;
- la préparation à la mise en service du REM.

Il regroupe vingt interventions dont six ont été complétées ou retirées, six ont vu s'amorcer des études de planification, six sont en cours et deux ont été suspendues en raison de la pandémie. Suivant l'adoption du PSD, le PIDTC sera intégré aux interventions prévues à sa feuille de route.

Programme des immobilisations 2021-2030 de l'Autorité

L'Autorité doit produire annuellement un Programme des immobilisations (PDI) pour les dix prochaines années. Le PDI 2021-2030 présente les dépenses en immobilisations relatives aux actifs dont l'Autorité est propriétaire. Il n'inclut pas les dépenses en immobilisations des OPTC, qui sont présentées dans leur propre PDI.

Le PDI 2021-2030 de l'Autorité présente des dépenses, pour la période décennale concernée, de **426,7 M$**, dont **161,7 M$** en 2021[1]. Il a été adopté par le conseil d'administration de l'Autorité le 30 octobre 2020 et transmis à la CMM, pour adoption. L'Autorité finance les projets qui ne sont pas admissibles à une subvention, ainsi que la portion non subventionnée des projets admissibles à une subvention.

1 Ces dépenses comprennent le projet intitulé : « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro ». Or, en octobre 2020, le gouvernement du Québec a annoncé le transfert de ce mandat à la filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, CDPQ Infra.

En conséquence, le projet intitulé « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro » sera retiré lors de la prochaine édition du PDI.

Programme d'aide d'urgence au transport collectif (PAUTC)

L'état d'urgence sanitaire causé par la pandémie de la COVID-19 affecte de manière très importante l'équilibre financier des services de transport collectif de la région métropolitaine. À cet égard, dans le cadre du PAUTC, le gouvernement du Québec a annoncé, le 25 septembre 2020, l'octroi d'une aide d'urgence de 1,2 G$ aux OPTC du Québec.

Pour la région métropolitaine, l'Autorité est le seul organisme admissible. Le PAUTC allouera à l'Autorité une enveloppe financière visant à compenser les pertes de revenus et les dépenses additionnelles effectuées pour des raisons sanitaires durant la période comprise entre le 1er avril 2020 et le 31 décembre 2022, et ce, jusqu'à concurrence du montant alloué à chaque organisme admissible. Pour l'Autorité, ce montant est estimé, pour cette période et de manière préliminaire, à **915 M$.**

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

1. Le respect des modalités du PAUTC, adoptées par le Conseil du trésor le 13 octobre 2020, notamment quant aux dépenses des OPTC et de l'Autorité;
2. Le maintien des contributions municipales 2020 au niveau de celles prévues au budget 2020 et l'indexation des contributions liées aux déficits résiduels de 2 % en 2021;
3. Le respect de la capacité financière des municipalités.

Au chapitre des exigences à respecter, l'Autorité doit notamment transmettre un *Plan de rétablissement de l'offre des services*. Celui-ci doit viser à atteindre minimalement en 2020 le niveau de service comparable à celui offert en 2019 et inclure une progression pour les années 2021 et 2022, le tout afin de répondre aux besoins de déplacements de la population dans le contexte de la pandémie.

De plus, l'Autorité doit adopter un *Plan d'optimisation des ressources*, présentant les efforts de réduction des dépenses de l'Autorité et des OPTC, et respecter les conditions suivantes :

- cibler les dépenses ayant le moins d'incidences sur la clientèle du transport collectif;
- viser un maintien des dépenses récurrentes au niveau de 2019, et ce, pour la durée du PAUTC.

Le budget 2021 de l'Autorité intègre la totalité des réductions de dépenses prévues au *Plan d'optimisation des ressources*.

Cadre budgétaire 2021

La *Loi* demande que l'Autorité adopte des prévisions budgétaires pour chaque exercice financier et exige que les dépenses ne soient pas supérieures aux revenus.

Élaboration du budget 2021

L'incertitude engendrée par la pandémie et l'ampleur des pertes anticipées ont fortement complexifié le processus d'élaboration du budget 2021. Le PAUTC a été approuvé le 13 octobre et, bien que la *Loi* de l'Autorité préconise l'adoption du budget annuel au plus tard le 15 novembre, la finalisation du budget 2021 n'a pu être complétée dans les délais impartis. Le budget 2021 a finalement été adopté le 18 décembre 2020.

Politique de financement

La *Politique de financement* décrit habituellement les modalités qui régissent l'allocation des sources de revenus aux charges financières. Elle balise la contribution des municipalités et des usagers en fonction des coûts des services de transport collectif régulier et adapté de la région métropolitaine.

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

Les principales dépenses inscrites au budget 2021

Le budget 2021 de l'Autorité présente les dépenses attribuables aux ententes de services conclues avec les OPTC afin de respecter les niveaux d'offre de services de transport collectif convenus avec ces derniers. Il présente l'évolution prévisible des coûts de ces offres ainsi que les services de dette nets et le paiement au comptant des projets d'investissement à la charge de l'Autorité.

L'Autorité conclut trois types d'ententes avec les OPTC :

- Les **ententes de services**, qui viennent préciser leurs obligations en matière de services de transport collectif, de développement, de maintien et de réalisation des immobilisations, de performance et de reddition de comptes, de même que les paramètres de la rémunération;
- Les **ententes de délégation de gestion**, par le biais desquelles l'Autorité leur confie l'opération et la gestion d'équipements de transport collectif à vocation métropolitaine qui lui appartiennent, tels que les terminus, les voies réservées, les stationnements incitatifs, l'Express métropolitain et les billetteries métropolitaines;
- Les **ententes de délégation de gestion de projets** par le biais desquelles l'Autorité confie la gestion de la réalisation des projets de l'Autorité, tels que le SRB Pie-IX et les projets liés aux équipements métropolitains.

Le budget 2021 présente les prévisions de dépenses liées aux services contractualisés rendus par les OPTC, incluant la partie non subventionnée de leurs actifs. Les ententes de services convenues avec les OPTC représentent, dans le budget 2021, plus de 90 % des dépenses totales de l'Autorité.

Le budget 2021 couvre également diverses dépenses, en gestion déléguée auprès des OPTC. Ce sont celles des services et des équipements métropolitains, du maintien des actifs de l'Autorité, de certaines activités d'études et de financement des dépenses en immobilisations des projets. Certaines dépenses sont liées aux mesures d'atténuation du REM, qui sont confiées aux OPTC.

Finalement, le budget 2021 intègre les réductions de dépenses prévues au *Plan d'optimisation des ressources* déposé au gouvernement du Québec.

Faits saillants

Le budget 2021 de l'Autorité :

- est équilibré;
- reflète une baisse globale de **4,8 %** du niveau de financement des services de transport collectif de la part des contributeurs (usagers, municipalités, programmes gouvernementaux réguliers, automobilistes);
- intègre une aide gouvernementale d'urgence du PAUTC de **362,6 M$** (un montant d'aide de **547,8 M$**, dont **6 M$** pour l'achat de couvre-visages, a été affecté à l'exercice 2020);
- prévoit des contributions municipales en hausse moyenne de **2,2 %** par rapport au budget 2020, en faisant abstraction de la contribution de l'agglomération de Montréal au financement des dépenses d'immobilisations du programme de la SOFIL;
- respecte globalement les cibles de croissance des contributions municipales fixées par les municipalités et les agglomérations de la région métropolitaine;
- reflète une baisse de dépenses de **133,7 M$** avant conciliation à des fins fiscales;
- intègre les réductions de dépenses des OPTC et de l'Autorité prévues au *Plan d'optimisation des ressources*, comme l'exigent les modalités du PAUTC;
- reflète une allocation de ressources financières à l'Autorité, nécessaires à la réalisation de sa mission.

Prévisions budgétaires
Revenus et dépenses[2]

(en milliers de dollars)

	2019 réel[3]	Projections 2020	Budget 2020	Budget 2021	Écart Budgets 2021-2020
REVENUS					
Revenus tarifaires	939 934	434 247	968 553	623 941	(344 612)
Contributions municipales	808 674	882 617	924 034	902 824	(21 210)
Subventions à l'exploitation	247 597	227 409	322 132	239 584	(82 548)
Subventions aux immobilisations	30 176	46 827	101 892	115 545	13 653
Aide financière reliée à la COVID (PAUTC)		547 803		362 643	362 643
Soutien à l'Autorité	99 000	92 000	92 000	95 000	3 000
Subventions – Réseau express métropolitain	10 584	53 231	71 871	38 183	(33 688)
Contributions des automobilistes	159 692	132 246	158 898	146 455	(12 443)
Autres revenus	62 348	68 438	52 552	37 263	(15 289)
TOTAL REVENUS	**2 358 005**	**2 484 818**	**2 691 932**	**2 561 438**	**(130 494)**
DÉPENSES					
Ententes de services					
Contrats de services	2 160 758	2 249 192	2 373 288	2 278 323	(94 965)
Délégation – Équipements métropolitains	16 361	20 537	20 582	23 735	3 153
Délégation – Billetteries métropolitaines	4 659	3 483	5 348	3 535	(1 813)
Délégation – Express métropolitain	6 791	7 218	7 071	6 641	(430)
Mesures d'atténuation – Réseau express métropolitain	11 727	27 351	55 857	30 803	(25 054)
	2 200 296	**2 307 781**	**2 462 146**	**2 343 037**	**(119 109)**
Frais d'administration	**22 677**	**24 052**	**25 315**	**25 753**	**438**
Frais d'exploitation	**29 274**	**38 060**	**79 395**	**61 145**	**(18 250)**
Autres frais	**17 217**	**18 930**	**17 467**	**20 683**	**3 216**
TOTAL DÉPENSES	**2 269 464**	**2 388 823**	**2 584 323**	**2 450 618**	**(133 705)**
EXCÉDENT AVANT CONCILIATION À DES FINS FISCALES	**88 541**	**95 995**	**107 609**	**110 820**	**3 211**
CONCILIATION À DES FINS FISCALES					
Fonctionnement					
Immobilisations	13 034	11 110	10 362	12 685	
Prêts et placements	0	(37)	0	(37)	
Financement	(16 454)	(4 008)	(6 848)	(4 587)	
Affectations	(50 798)	(6 165)	(5 380)	8 745	
Investissement					
Immobilisations	(44 131)	(88 299)	(155 277)	(184 952)	
Prêts et placements	0	2 150	(209)	2 635	
Financement	8 165	16 964	45 053	44 468	
Affectations	2 759	5 484	4 690	10 223	
EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE À DES FINS FISCALES	**1 116**	**33 194**	**0**	**0**	

2 Certains chiffres ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme aux règles appliquées aux fins de la présentation du budget 2021.

3 Les montants réels au 31 décembre 2019 correspondent aux montants consolidés de l'Autorité.

Frais d'administration, d'exploitation et de financement[4]

(en milliers de dollars)

	2019 réel[5]	Projections 2020	Budget 2020	Budget 2021	Écart Budgets 2021-2020
Frais d'administration					
Salaires et charges sociales	12 858	15 014	15 282	17 012	1 730
Honoraires professionnels	2 801	3 018	3 072	2 654	(418)
Services informatiques	3 386	1 853	2 774	2 178	(596)
Loyer	1 401	1 553	1 525	1 546	21
Autres dépenses	2 231	2 614	2 662	2 363	(299)
	22 677	**24 052**	**25 315**	**25 753**	**438**
Frais d'exploitation					
Salaires et charges sociales		375		1 632	1 632
Ventes et perception	14 196	12 036	22 057	16 144	(5 913)
Études	1 651	8 518	27 671	10 850	(16 821)
Communication et marketing	1 432	1 932	2 074	1 380	(694)
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 246	1 262	1 262	1 275	13
Honoraires professionnels	1 869	2 057	4 347	3 017	(1 330)
Services informatiques	-	1 919	1 112	2 437	1 325
Enquêtes et sondages	563	716	1 840	1 266	(574)
Loyer	3 702	1 971	2 096	2 018	(78)
Autres dépenses	3 624	1 943	8 655	8 904	249
PIDTC	991	5 331	8 281	12 222	3 941
	29 274	**38 060**	**79 395**	**61 145**	**(18 250)**
Autres frais					
Amortissement	12 633	11 110	10 362	12 685	2 323
Perte de valeur de la filiale	171	2 150	(209)	2 635	2 844
Intérêts et frais bancaires	864	2 095	784	2 118	1 334
Frais de financement	3 549	3 575	6 530	3 245	(3 285)
	17 217	**18 930**	**17 467**	**20 683**	**3 216**
TOTAL	**69 168**	**81 042**	**122 177**	**107 581**	**(14 596)**

L'Autorité prévoit des dépenses d'administration, d'exploitation et d'autres frais de **107,6 M$** en 2021, en baisse de **11,9 %** par rapport à 2020. Cette baisse s'explique par le recul des frais d'exploitation de **23,0 %** par rapport au budget 2020, principalement dû au transfert du mandat « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro » à une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra). Les frais d'administration de l'Autorité, qui représentent environ **1,1 %** du budget total, s'élèvent à **25,8 M$**, un pourcentage équivalent à celui du budget 2020.

4 Certains chiffres ont été reclassés afin que leur présentation soit conforme aux règles appliquées aux fins de la présentation du budget 2021.

5 Les montants réels au 31 décembre 2019 correspondent aux montants consolidés de l'Autorité.

Revenus 2021 de l'Autorité

Les revenus 2021 de l'Autorité comprennent l'ensemble des revenus tarifaires des services de transport collectif, les subventions gouvernementales à l'exploitation, les subventions gouvernementales aux immobilisations qui correspondent à ses dépenses d'investissements, les contributions municipales, les contributions des automobilistes au transport collectif et certains autres revenus.

Les revenus totaux de l'Autorité aux fins de financement des services de transport collectif sont en baisse de **4,8 %** par rapport au budget 2020. Cette baisse de **130,5 M$** est due essentiellement aux pertes de revenus (recettes tarifaires, taxe sur l'essence et subventions gouvernementales à l'exploitation) subies dans le contexte de la pandémie.

Une part importante de ces pertes de revenus sera compensée par la contribution gouvernementale du PAUTC.

Revenus tarifaires

Les revenus liés à la vente des titres de transport contribuent au financement des services de transport collectif de la région. Ils sont estimés à **623,9 M$** en 2021, soit un recul important de **35,6 %** par rapport au budget 2020, qui s'explique par la baisse de l'achalandage du transport collectif liée à la pandémie de la COVID-19.

Contributions municipales

Généralement, la *Loi* et la *Politique de financement* définissent les modalités d'établissement des contributions municipales aux services de transport collectif, lesquelles sont basées sur le principe d'utilisateur-payeur.

Les municipalités du territoire contribuent au financement des transports collectifs par l'entremise de deux contributions distinctes :

- Contribution de base établie à un cent (0,01 $) par 100 $ de richesse foncière uniformisée (contribution RFU). En 2021, cette contribution de base s'élève à **59 M$**;
- Contribution au déficit résiduel des services de la région. Celle-ci est établie à **836,3 M$** pour 2021.

En 2021, des contributions municipales additionnelles de **1 M$** et de **6,5 M$** seront probablement requises pour le financement d'un service de navette fluviale et celui de la nouvelle offre de rabais pour les aînés de l'agglomération de Montréal.

La dérogation temporaire à la *Politique de financement* adoptée par le conseil d'administration de l'Autorité et par la CMM permet de formaliser le maintien des contributions municipales au niveau de celles prévues au budget 2020 de l'Autorité et de les indexer (avant SOFIL et RFU) de **2 %** pour l'année 2021.

Ainsi, les contributions municipales prévues pour 2021 sont évaluées à **902,8 M$**, en baisse de **21,2 M$** par rapport à celles établies au budget de 2020. Cette réduction s'explique par l'effet net de la baisse de la contribution SOFIL de **47,4 M$** par rapport à l'exercice précédent et de l'indexation prévue des contributions. En faisant abstraction de la contribution au financement des dépenses d'immobilisations du programme SOFIL, les contributions municipales affichent une hausse de **2,2 %** en 2021.

Le tableau suivant trace un portrait des contributions selon les grands secteurs de la région métropolitaine. Il fait toutefois abstraction des contributions municipales additionnelles de **1 M$** et de **6,5 M$** qui seront probablement requises pour le financement d'un service de navette fluviale et de la nouvelle offre de rabais pour les aînés de l'agglomération de Montréal.

	Prévisions 2020	Budget 2020*	Budget 2021	Écart % Budget 2021 vs Budget 2020
Agglomération de Montréal**	626,6 M$	668,4 M$	633,4 M$	(5,2 %)
Agglomération de Longueuil	88,1 M$	88,1 M$	90,0 M$	2,1 %
Laval	85,0 M$	84,8 M$	87,0 M$	2,6 %
Couronne sud	31,5 M$	31,3 M$	32,4 M$	3,4 %
Couronne nord	51,4 M$	51,4 M$	52,5 M$	2,2 %
Total avec SOFIL	**882,6 M$**	**924,0 M$**	**895,3 M$**	**(3,1 %)**
Total sans SOFIL	**839,3 M$**	**838,8 M$**	**857,5 M$**	**2,2 %**

* Budget 2020 exclut Kahnawake.

** La hausse de la contribution municipale de l'agglomération de Montréal sans SOFIL s'élève à 2,1 % en 2021.

Subventions gouvernementales

Subventions d'exploitation

Le budget 2021 prévoit un montant de **239,6 M$** au chapitre des subventions à l'exploitation résultant des programmes réguliers d'aide financière, des mesures d'atténuation financées par le gouvernement du Québec et des subventions portant sur les études découlant du PIDTC. Ce poste de revenus est en recul de **82,5 M$** par rapport au budget 2020.

À cet effet, le gouvernement du Québec soutient les dépenses d'exploitation des transports collectifs par le biais de deux programmes réguliers, soit le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) et le Programme de subvention au transport adapté (PSTA). Les effets de la pandémie expliquent que ces revenus de subvention soient en baisse de **47,2 M$** en 2021.

Le gouvernement finance, par le biais de Mobilité Montréal, des mesures d'atténuation à la congestion dans le cadre des grands chantiers routiers. Ces revenus de subvention sont en baisse de **16,3 M$** par rapport au budget 2020, principalement en raison de la fin des mesures liées au chantier Turcot.

Le transfert du mandat « Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau du métro » à une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ Infra) explique la baisse de **25,9 M$**.

Subventions aux immobilisations

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

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

À cet effet, les subventions d'immobilisations prévues pour l'année 2021 atteignent **115,5 M$**.

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

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

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

En 2021, l'Autorité dispose à cet égard d'un montant de **95 M$**. Il s'agit du dernier versement prévu à cette entente.

Réseau express métropolitain (REM)

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

Le gouvernement du Québec, par le décret numéro 172-2019 du 27 février 2019, a autorisé le ministre des Transports à verser une subvention d'un montant maximal de 156 M$, au cours de l'exercice financier 2018-2019, pour la mise en place de mesures d'atténuation liées aux travaux du projet du REM.[6]

Projetco doit également verser une contribution de 24,5 M$ à l'Autorité, au cours des années 2019 à 2024, pour la mise en place des mesures d'atténuation.

Depuis l'annonce des travaux du REM, en avril 2018, l'Autorité a été au cœur de la coordination des efforts des organismes qui planifient et qui déploient les mesures d'atténuation en transport collectif pour le chantier du REM. En 2021, elle bénéficiera d'une aide financière de **38,2 M$** pour le déploiement de ces mesures d'atténuation.

6 Convention d'aide financière – N° CAF-ARTM-0001, ministre des Transports, 2019, page 5.

Contributions des automobilistes

Pour assurer une partie du financement de ses activités, l'Autorité reçoit une contribution des automobilistes au transport collectif par le biais du droit d'immatriculation et de la taxe sur l'essence.

Droit d'immatriculation

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'Autorité reçoit un droit d'immatriculation de **30 $**. Ces revenus sont estimés à **63,3 M$** en 2021, soit une croissance de **0,4 %** par rapport au budget 2020.

Taxe sur l'essence

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'Autorité reçoit **0,03 $** par le biais d'une taxe dédiée. Ces revenus sont estimés à **83,2 M$** en 2021, soit un recul de **13,3 %** par rapport à l'exercice précédent. La baisse de la consommation de l'essence durant la pandémie entraîne cette diminution de revenus.

Autres revenus

Les autres revenus de l'Autorité s'élèvent à **37,3 M$** en 2021. Ils sont composés des revenus autonomes et des revenus des services hors territoire. La baisse prévue de **15,3 M$** résulte des effets de la pandémie.

Revenus autonomes

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

Ce modèle de partage des recettes des revenus autonomes permet d'atteindre des objectifs d'équité à l'échelle régionale, tout en constituant un incitatif pour les OPTC à maximiser les revenus.

Les revenus autonomes de l'Autorité proviennent, entre autres, d'activités connexes aux services réguliers de transport collectif. Parmi ces activités générant des revenus, on compte notamment :

- les services nolisés;
- la publicité dans le métro, les trains, les autobus et les abribus;
- la location d'espaces commerciaux associés aux services et aux équipements de transport collectif;
- les activités de formation et de consultation.

Revenus des services hors territoire

Afin d'assurer la continuité des services de transport collectif pour les territoires situés à l'extérieur de celui qui est sous la responsabilité de l'Autorité, des ententes ont été conclues avec ces municipalités qui sont desservies par exo. Les revenus de ces ententes généreront près de **6,4 M$** pour l'année 2021.

Dépenses 2021 de l'Autorité

Les dépenses totales à des fins fiscales de l'Autorité s'élèvent à 2 451 M$ en 2021 et sont principalement attribuables aux contrats de services avec les OPTC, aux frais d'administration, d'exploitation et de financement, aux mesures d'atténuation du REM ainsi qu'aux dépenses liées à la délégation de gestion des équipements et actifs métropolitains, des billetteries métropolitaines et de l'Express métropolitain Chevrier.

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

Ententes de services

Contrats de services

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

En plus des services de transport collectif, les normes de service, les services d'information à la clientèle, ainsi que les services de promotion et de mise en marché offerts par l'OPTC sont définis dans l'entente. Les ententes spécifient les exigences de l'Autorité en matière de reddition de comptes en vue d'obtenir les données d'achalandage, d'offres de services livrés, de dépenses, de revenus perçus et elles prévoient des mécanismes d'audit.

La rémunération totale des contrats de services avec les OPTC s'élève pour 2021 à **2 278 M$**, en réduction de **95 M$** ou **4,0 %** par rapport au budget 2020. À cet égard, il faut souligner que la rémunération spécifique versée pour le service régulier de transport collectif et la contribution aux immobilisations est en baisse de **115,6 M$** en 2021 par rapport au budget 2020, soit une diminution de **48,9 M$** pour le service régulier et une réduction de **66,7 M$** pour la contribution aux immobilisations. Ces réductions s'expliquent par les efforts d'optimisation demandés aux OPTC par l'Autorité et le gouvernement afin de respecter les modalités du PAUTC.

La variation du poste budgétaire de rémunération totale s'explique également par une réduction de **16,3 M$** des dépenses d'atténuation de Mobilité Montréal et par une augmentation de **33,6 M$** en dépenses sanitaires incluses au budget 2021, alors que ces dernières étaient inexistantes au budget précédent.

En 2021, la rémunération des OPTC sera ajustée de manière à tenir compte des informations financières réelles.

Équipements métropolitains

L'Autorité est propriétaire d'équipements à caractère métropolitain, soit des billetteries, des terminus, des stationnements incitatifs et des voies réservées. Dans le but de se concentrer sur sa mission première de planification, elle privilégie une délégation de la gestion quotidienne de ses actifs aux OPTC, qui possèdent une expertise en exploitation et en maintien desdits actifs.

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

En 2021, l'Autorité rémunérera la gestion déléguée de ses équipements métropolitains pour un montant de **23,7 M$**. La rémunération de la gestion déléguée de ses billetteries métropolitaines s'élèvera quant à elle à **3,5 M$** pour la même période.

Express métropolitain Chevrier

Parmi les ententes de services à la charge de l'Autorité figure le service de l'Express métropolitain Chevrier, exploité par le RTL, dont la rémunération s'élève à **6,7 M$** en 2021.

Mesures d'atténuation – REM

Parmi les ententes de services à la charge de l'Autorité figurent les mesures d'atténuation pour le REM.

Pour permettre la construction du REM, le ministère des Transports, le Bureau de projet REM, l'Autorité et les quatre OPTC ont développé un réseau transitoire de transport collectif proposant des solutions particulières pour les usagers concernés.

Afin d'assurer la mise en place de ce réseau transitoire d'atténuation, le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec ont prévu une somme de **210,1 M$**, dont un montant de **180,5 M$** est versé à l'Autorité pour le financement des interventions sous sa responsabilité. L'année 2021 marque une étape importante de la construction des infrastructures du REM, soit la fin de l'exploitation d'un service de train de banlieue dans le corridor de l'ancienne ligne de Deux-Montagnes. Des services de bus permettront à la clientèle autrefois desservie par le train de se déplacer. Certaines des mesures qui forment le réseau transitoire seront en vigueur jusqu'à la pleine exploitation du REM prévue à la fin de 2024.

En 2021, des dépenses de **30,8 M$** sont prévues à ce titre.

Investissements en infrastructures

Le PDI 2021-2030 présente les dépenses en immobilisations relatives aux actifs dont l'Autorité est propriétaire. Il nécessitera des emprunts à long terme additionnels, dont une portion sera subventionnée par les programmes de soutien aux immobilisations.

Parmi ces investissements, on retrouve, entre autres, le service rapide par bus (SRB) intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX, le plan de maintien des actifs et les équipements de billettique du REM. Le détail de ces investissements se retrouve au PDI 2021-2030 de l'Autorité.

Au budget 2021, l'Autorité prévoit des dépenses de **3,2 M$** en frais de financement et de **12,7 M$** en amortissement des actifs.

Le budget 2021 de l'Autorité confirme la volonté des partenaires de la mobilité de faire face, de façon responsable, à la situation exceptionnelle que nous vivons. Assurer le financement du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal est essentiel, que ce soit pour des considérations environnementales, sociales, économiques ou de santé publique.

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

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

ARTM Autorité régionale de transport métropolitain

artm.quebec

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