

Politique de financement

Des transports collectifs en mouvement

Table des matières

Avant-propos	I
Mise en contexte	II
Introduction.....	2
1. Objectifs, principes directeurs et portée.....	3
1.1 Objectifs	3
1.2 Principes directeurs	3
1.3 Portée	4
1.4 Mise en œuvre	4
2. Paramètres généraux du cadre financier	6
2.1 Sources de financement du transport collectif	6
2.2 Charges financières du transport collectif	8
2.3 Affectation des sources de financement	9
3. Modalités spécifiques de la politique de financement	11
3.1 Cible de financement par les recettes tarifaires	11
3.2 Contributions municipales et modalités de leur établissement	11
3.3 Modalités de financement des dépenses en immobilisations	16
3.4 Modalités encadrant la dotation du fonds spécial	16
4. Modalités de la contractualisation	18
4.1 Les obligations contractualisées	19
4.2 Rémunération et régime financier	27
4.3 Durée des ententes et modalités de renouvellement.....	29
5. Mécanismes de révision des sources de financement et leur affectation	30
5.1 Révision du cadre tarifaire	30
5.2 Révision du financement par l'apport de nouvelles sources	30
6. Entrée en vigueur.....	31
7. Durée de la politique et révision de la politique	32
8. Application de la politique	33
Annexes	34

Avant-propos

L'objectif de ce document est de présenter et de contextualiser la première politique de financement de l'Autorité régionale de transport métropolitain. Une brève description des processus d'élaboration et d'analyse sert donc ici d'introduction à la politique de financement.

Le document comprend également les résolutions de la Communauté métropolitaine de Montréal et de l'Autorité régionale de transport métropolitain relatives à l'approbation et à l'adoption de la politique. Enfin, il inclut le scénario financier 2017-2020 associé à la politique de financement, qui fait état des contributions municipales selon les secteurs.

Mise en contexte

Élaboration de la politique de financement

Processus de consultation et de concertation

L'élaboration de la première politique de financement a fait l'objet d'un important processus de consultation et de concertation. Un premier projet de politique de financement portant notamment sur les objectifs, principes et portée de la politique a été déposé le 15 septembre 2016 aux municipalités et organismes de transport. L'élaboration des mécanismes de répartition des charges financières entre les municipalités a été réalisée de novembre 2016 à mars 2017 avec divers groupes de travail du Comité de transition.

Puis, une consultation formelle des cinq secteurs de la CMM et de la Ville de Saint-Jérôme sur un projet de politique de financement s'est tenue en mars 2017.

Prévisions financières relatives aux revenus et charges des organismes de transport

Un recensement des besoins financiers des organismes de transport de 2017 à 2020 a été réalisé de novembre 2016 à janvier 2017 par le Comité de transition auprès des organismes de transport. Un comité formé des trésoriers des organismes de transport et des municipalités de la région a analysé, révisé et bonifié, en février et mars 2017, l'information relative aux besoins financiers recensés par le Comité de transition.

Avis technique

Un avis technique d'une firme externe d'experts-comptables sur le projet de politique de financement et les commentaires découlant de la Consultation, a été déposé le 21 février 2017. Cet avis a conclu « qu'il est raisonnable de croire que, dans son ensemble, le modèle Excel simule adéquatement les nouvelles contributions municipales en fonction de la restructuration du transport en commun métropolitain ».

Dépôt de la politique de financement dressée par le Comité de transition

Le 31 mars 2017, le Comité de transition chargé de la mise en œuvre du projet de loi 76 a déposé un projet de première politique de financement de l'Autorité au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (« **MTMDET** ») ainsi qu'au président de la CMM.

Accord de principe

La résolution CE17-110 du Comité exécutif de la CMM exprime un accord de principe sur la politique de financement de l'Autorité recommandée par le Comité de transition par sa résolution

numéro 2017- CDT-047 adoptée le 30 mars 2017 conformément aux ajustements apportés suite au processus de consultation.

Réception de la politique de financement

Le 29 juin 2017, le conseil d'administration de l'Autorité a pris acte du projet de politique de financement et en a confié l'analyse au comité de vérification et des finances.

Analyse de la politique de financement

Le comité de vérification et des finances du conseil d'administration de l'Autorité a procédé à l'analyse de la politique de financement et rencontré les parties prenantes qui ont souhaité exprimer leur point de vue auprès du Comité.

Constats

Au terme de son analyse et de ses consultations, le comité de vérification et des finances constate que les principes, objectifs et portée de la politique de financement sont légitimes, cohérents et conformes aux orientations gouvernementales exprimées dans le projet de loi 76 et apparaissent faire l'objet d'un consensus des parties prenantes. De plus, les mécanismes d'évaluation des contributions municipales ont été jugés conformes aux règles exprimées par la politique de financement.

Le Comité constate également que l'application de nouvelles règles plus simples, uniformes et cohérentes entraîne un impact financier pour certaines municipalités et un allègement de ces impacts à court terme peut faciliter la mise en œuvre de cette réforme.

Impacts

Les mesures de mise en place progressive et de lissage prévues par la politique de financement éliminent tout impact négatif pour les municipalités en 2017, 2018 et 2019 et limitent à 0,2 % de la charge fiscale des contribuables, toute variation à la hausse des contributions municipales en 2020.

Adoption et approbation de la politique de financement

La résolution 17-CA(ARTM)-047 confirme l'adoption de la première politique de financement de l'Autorité régionale de transport métropolitain par le conseil d'administration lors de la séance du 20 septembre 2017. Le Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal approuve quant à lui la politique de financement de l'Autorité par la résolution CC17-033 le 28 septembre 2017, en annexe.

Première politique de financement de l'Autorité régionale de transport métropolitain

Introduction

En vertu de l'article 72 de la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*, l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'« **Autorité** ») doit élaborer et adopter une politique de financement. Par ailleurs, selon l'article 42 de la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* (la « **Loi** »), le Comité de transition doit dresser la première politique de financement de l'Autorité qui doit être adoptée conformément à l'article 136 de la Loi.

La Loi propose un modèle de gouvernance à trois (3) paliers (politique, stratégique et opérationnel), chaque palier ayant des responsabilités bien définies. Le palier politique est assumé par la Communauté métropolitaine de Montréal (la « **Communauté** ») tandis que le palier opérationnel incombe aux exploitants (nommés organisme public de transport en commun dans la Loi). Toutes les responsabilités de nature stratégique, dont celle du financement du transport collectif, sont confiées à l'Autorité. Cela se traduit par l'obligation, pour cette dernière, d'adopter une politique de financement approuvée par la Communauté. La politique constitue le cadre financier du plan stratégique de développement de l'Autorité.

En attente du plan stratégique de développement approuvé par la Communauté, la première politique en est une de transition. Elle vise à mettre en place, de manière progressive, les nouvelles modalités d'établissement des contributions municipales, à assurer la continuité des services de transport collectif et à mettre en œuvre le principe du partage des déficits des services de métro, de trains de banlieue et d'autobus express métropolitain selon l'utilisation qui constituait un élément central de la proposition des élus de la Communauté de février 2010.

La politique considère l'ensemble des revenus et des charges financières du transport collectif de la région métropolitaine. Elle décrit aussi les modalités du cadre financier qui régit l'allocation des sources de revenus aux charges financières.

L'Autorité définit le cadre tarifaire en cohérence avec sa politique de financement.

1. Objectifs, principes directeurs et portée

Les objectifs et principes qui ont guidé l'élaboration de la politique de financement sont présentés ci-dessous.

1.1 Objectifs

La politique comporte quatre (4) objectifs :

- assurer un financement suffisant des besoins retenus dans le plan stratégique de développement, les plans de maintien des actifs et le niveau de prestation convenu dans les ententes de services;
- établir un équilibre entre les contributeurs au financement du transport collectif en balisant les parts relatives;
- assurer l'utilisation efficiente des revenus de l'Autorité et des ressources allouées aux exploitants;
- viser l'équité entre les territoires des municipalités desservies en tenant compte de leurs particularités respectives quant à leur contribution financière en regard de leur utilisation du transport collectif.

1.2 Principes directeurs

La politique repose sur sept (7) principes directeurs :

- simplicité et cohérence des règles de financement entre les services (métro ou autre mode de transport terrestre guidé, trains de banlieue, express métropolitains, autobus et transport adapté) et les territoires;
- équilibre des revenus et dépenses au cours de la période couverte par la politique;
- régionalisation des sources de financement consenties à l'Autorité;
- bénéficiaire-payeur¹ dans la recherche de l'équilibre entre les contributeurs;

¹ Les usagers et les automobilistes sont respectivement des bénéficiaires directs et indirects du transport collectif et en retirent un bénéfice privé. Les gouvernements supérieurs et les municipalités assument une partie des coûts du transport collectif en raison des bénéfices collectifs qui en résultent.

- utilisateur-payeur pour établir les contributions municipales;
- partage de risques en cohérence avec la répartition des responsabilités stratégiques et opérationnelles entre l'Autorité et les exploitants;
- recours à des mesures transitoires afin d'atténuer les impacts financiers sur les contributions municipales de la transition vers le nouveau cadre financier et de la réalisation du plan stratégique de l'Autorité.

1.3 Portée

Dans le présent contexte transitoire, la politique :

- est effective du 1^{er} juin 2017 au 31 décembre 2020;
- est basée sur les programmes d'immobilisations et les budgets des autorités organisatrices de transport;
- est élaborée en l'absence du Plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité;
- considère les modalités actuelles des programmes de subvention gouvernementaux;
- exclut l'impact d'une éventuelle entente entre l'Autorité et la Caisse de dépôt et de placement du Québec-Infra pour assurer l'intégration des tarifs et du financement du Réseau électrique métropolitain au réseau de transport collectif métropolitain.

1.4 Mise en œuvre

Aux fins de la transition vers le nouveau cadre financier, la première politique de financement de l'Autorité :

- respecte l'ensemble des dispositions prévues par la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*;
- intègre les nouvelles sources de financement accordées à l'Autorité par le budget 2017-2018 du gouvernement du Québec;
- prévoit des mesures d'atténuation permettant la mise en place des nouvelles modalités d'établissement des contributions municipales au financement du transport collectif selon la progression suivante :
- maintien des modalités actuelles en 2017;
- application à 50 % des modalités actuelles et 50 % des nouvelles modalités en 2018;
- pleine application des nouvelles modalités en 2019.

- intègre des mesures de lissage afin de plafonner à 0,2 % de la charge fiscale des contribuables les variations à la hausse des contributions municipales pour les années 2018, 2019 et 2020;
- intègre pour 2018 et 2019, dans l'attente de l'adoption du nouveau cadre tarifaire et de la désignation de nouveaux circuits d'express métropolitains par l'Autorité, une aide exceptionnelle aux municipalités. Cette aide permet de plafonner la contribution municipale au niveau de celle du cadre financier actuel en 2018 et 2019.

2. Paramètres généraux du cadre financier

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

2.1 Sources de financement du transport collectif

Les sources de financement considérées par la politique² proviennent principalement des automobilistes, des usagers, des gouvernements provincial et fédéral ainsi que des municipalités. À cela 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 l'essence, des droits d'immatriculation³, de la taxe sur l'immatriculation⁴.

2.1.2 Contribution des usagers et revenus autonomes

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 revenus autonomes proviennent des revenus commerciaux, des amendes et autres revenus.

2.1.3 Contribution gouvernementale

Le gouvernement du Québec soutient les dépenses d'exploitation du transport collectif par le Programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes, le *Programme d'aide au*

2 Les articles 79, 80, 81, 83 et 84 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain précisent les sources de financement de l'Autorité provenant des quatre (4) catégories de contributeurs du transport collectif dans la région

3 Les droits d'immatriculation sont actuellement décrétés par le gouvernement du Québec tandis que la taxe sur l'immatriculation pourrait être imposée par un règlement de la Communauté

4 Tant que le Conseil de la Communauté n'aura pas adopté un règlement pour imposer une taxe sur l'immatriculation, le montant de la taxe sur l'immatriculation provenant des automobilistes de l'Île de Montréal demeure à la ville centrale de l'agglomération de Montréal tel qu'actuellement. Suite à l'adoption du règlement par la Communauté, le produit de la taxe est versé à l'Autorité. Le montant de la taxe sur l'immatriculation perçu en 2016 sur le territoire de l'agglomération de Montréal est déduit du montant global des contributions municipales au transport collectif comptabilisé afin d'établir le seuil minimal de référence de l'année 2016 (voir section 3.2.6).

développement du transport collectif et, de façon ad hoc, au financement de mesures d'atténuation dans le cadre de grands chantiers de transport de personnes.

De plus, le gouvernement du Québec appuie le transport adapté avec le *Programme de subvention au transport adapté*.

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 et le Fonds pour les infrastructures du transport en commun du gouvernement fédéral.

De plus, en réponse aux besoins additionnels de l'Autorité, le gouvernement lui accorde un financement supplémentaire de 399 M\$ sur cinq (5) ans, afin de soutenir l'implantation de la réforme de l'organisation et de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

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 centien par 100 \$ de richesse foncière uniformisée (contribution RFU). Elles sont aussi responsables du déficit résiduel des services de transport collectif régulier et adapté.

2.1.5 Redevance de transport

L'Autorité peut financer le coût des immobilisations d'une nouvelle offre de service de transport collectif résultant des ententes de services par une redevance de transport⁵.

Une redevance de transport constitue un prélèvement perçu par l'Autorité 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 fond propre à cette redevance et sont alloués aux immobilisations de cette nouvelle offre de service en conformité aux règles ou aux modalités prévues à la présente Politique.

⁵ 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

2.2 Charges financières du transport collectif

Quatre grandes catégories de charges financières incombent à l'Autorité:

2.2.1 Planification et organisation des services

Les dépenses liées à la planification et la promotion du transport collectif, du transport actif et du covoiturage, à l'information à la clientèle, à la gestion des ententes de services et aux activités relatives au réseau artériel métropolitain sont à la charge de l'Autorité.

2.2.2 Prestation de services, maintien et développement

La prestation de services ainsi que le maintien et le développement des services et des actifs sont offerts dans le cadre d'ententes de service conclues entre l'Autorité et les exploitants. Leur rémunération est assumée par l'Autorité.

2.2.3 Fonds spécial de développement et d'amélioration des services du transport collectif

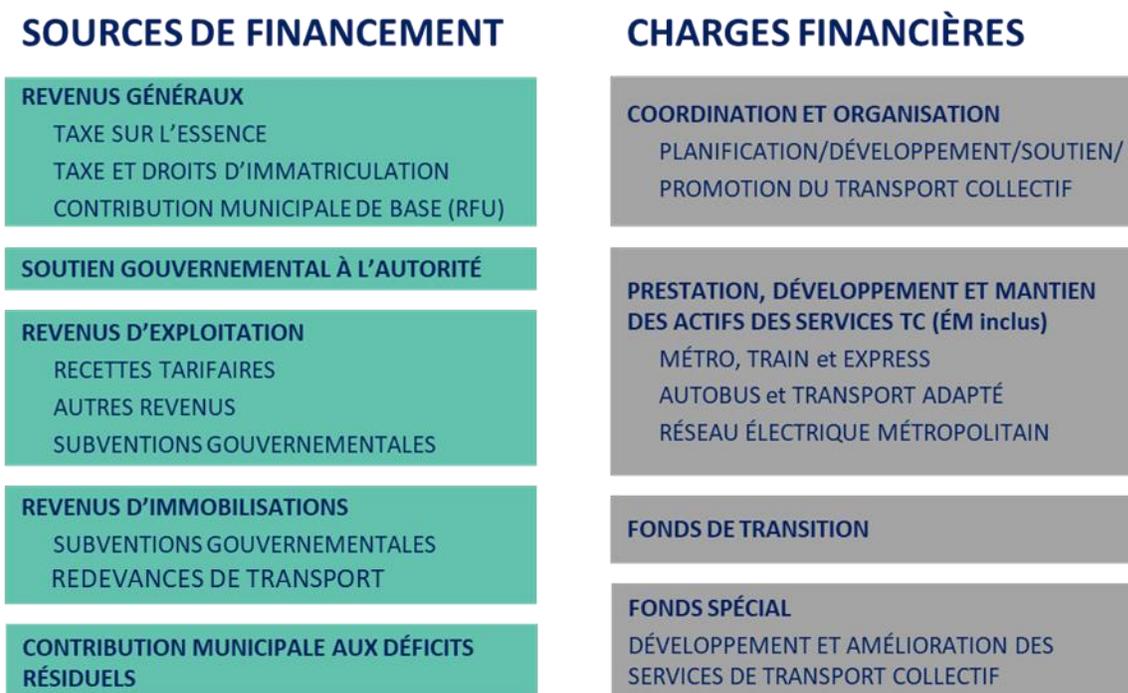
L'objectif du fonds spécial de développement et d'amélioration des services de transport collectif consiste à soutenir le financement du développement et de l'amélioration du transport collectif.

2.2.4 Fonds de transition

La première politique établit un fonds de transition dédié au financement des mesures de lissage des contributions municipales à la hausse et de l'aide exceptionnelle accordée en 2018 et 2019.

La Figure 1 résume le cadre financier applicable au territoire de l'Autorité en identifiant le lien entre les sources de financement et leur affectation aux charges.

Figure 1 : Cadre financier applicable au territoire de l'Autorité



2.3 Affectation des sources de financement

Les sources de financement de l'Autorité sont affectées aux revenus généraux, aux revenus d'exploitation, aux revenus d'immobilisations ou au fonds spécial de développement et d'amélioration des services de transport collectif.

2.3.1 Revenus généraux

Les revenus généraux de l'Autorité regroupent la contribution des automobilistes, le soutien gouvernemental à l'Autorité, ainsi que la contribution de base des municipalités aux coûts de services de transport collectif régulier et adapté.

Pour la première politique de financement, une portion du soutien gouvernemental à l'Autorité est versée aux revenus généraux afin de limiter à 30 % la contribution des municipalités. Le solde du soutien gouvernemental est versé au fonds de transition afin d'assurer les mesures de lissage pour les années 2018, 2019 et 2020.

Au terme des mesures de lissage et du versement de l'aide exceptionnelle, soit le 1^{er} janvier 2021, le solde du fonds de transition est affecté au fonds spécial de développement et d'amélioration des services de transport collectif.

Les revenus généraux sont d'abord affectés au financement des fonctions de l'Autorité, soit la planification et la promotion du transport collectif, du transport actif et du covoiturage, de l'information à la clientèle, la gestion des ententes de services et des activités relatives au réseau artériel métropolitain.

Le solde des revenus généraux est affecté à la réduction du déficit des services de métro ou autres modes de transport terrestre guidés, de trains et d'express métropolitains.

2.3.2 Revenus d'exploitation

Les recettes tarifaires, les revenus autonomes⁶ et les subventions gouvernementales à l'exploitation incluant les mesures de mitigation sont affectés à la rémunération des ententes de services. Les revenus versés par les municipalités hors territoire sont considérés comme des revenus d'exploitation.

2.3.3 Revenus liés aux immobilisations

Les subventions gouvernementales aux immobilisations incluant les mesures de mitigation sont affectées aux services afin de couvrir le financement de leurs immobilisations.

Les revenus tirés des redevances de transport sont affectés aux nouvelles offres de services pour lesquelles elles ont été établies afin de couvrir le financement de leurs immobilisations.

2.3.4 Revenus des contributions municipales

Les contributions municipales de base RFU et les contributions au déficit de chacun des services sont affectées à la rémunération des ententes de services.

2.3.5 Surplus de revenus

Les surplus avant affectation de l'Autorité sont versés au fonds spécial de développement et d'amélioration des services de transport collectif selon les modalités présentées à la section 3.4.

⁶ L'Autorité conserve les revenus autonomes des services et équipements qui seront listés dans l'entente avec chacun des exploitants jusqu'à concurrence d'un objectif fixé dans ladite entente. Les revenus autonomes d'un service conservés par l'Autorité sont utilisés pour réduire le déficit dudit service et ses équipements associés. Une formule d'intéressement s'applique aux revenus autonomes qui excèdent cet objectif. Les exploitants peuvent réaliser des contrats particuliers de transport nolisé, lesquels sont autofinancés.

3. Modalités spécifiques de la politique de financement

3.1 Cible de financement par les recettes tarifaires

La cible de financement par les recettes tarifaires a pour but de déterminer la part des usagers au financement du transport collectif. Elle oriente le cadre tarifaire en déterminant le niveau de revenus attendu des usagers.

Le taux d'autofinancement par les recettes tarifaires résulte de la division entre les recettes tarifaires et la somme des dépenses d'exploitation et d'immobilisations. Ce calcul inclut les recettes tarifaires qui résultent d'initiatives tarifaires⁷, et ce, même si celles-ci sont assumées par les municipalités concernées. Suite au *Plan stratégique de développement*, pour éviter l'effet à la baisse du taux d'autofinancement occasionné par l'inclusion de la partie subventionnée des dépenses d'immobilisations liées à un projet majeur de développement, l'Autorité peut aussi indiquer une cible de financement qui ne comprend pas les dépenses d'immobilisations subventionnées.

Selon les données financières 2015, le taux global d'autofinancement se situe à 34 %. Le retrait de la partie subventionnée des dépenses d'immobilisations porte ce taux à 41 %. La performance du métro détermine fortement le résultat global alors que l'autofinancement varie selon les services de transport ou les territoires de desserte.

Dans le cadre de la présente politique, la cible d'autofinancement est une cible globale qui est établie pour les services et les territoires pris dans leur ensemble. La cible globale visée, incluant la partie subventionnée des dépenses d'immobilisations dans le cadre de la première politique est de 31 % pour la période 2017-2020. Le retrait de la partie subventionnée des dépenses d'immobilisations fixe ce taux à 40 %.

3.2 Contributions municipales et modalités de leur établissement

Les contributions municipales sont établies par l'Autorité distinctement pour :

⁷ Toutes dépenses ou initiatives spécifiques découlant de décisions locales antérieures à la politique sont à la charge de la municipalité concernée

- l'agglomération de Montréal⁸;
- l'agglomération de Longueuil⁹;
- l'agglomération/Ville de Laval;
- chacune des municipalités de la couronne nord;
- chacune des municipalités de la couronne sud.

Chacune des entités verse à l'Autorité une contribution:

- de base aux coûts de services de transport collectif et adapté;
- au déficit résiduel des services de transport collectif et adapté;
- au manque à gagner attribuable aux initiatives tarifaires ou de services.

3.2.1 Contribution de base aux coûts des services de transport collectif et adapté

La contribution de base des municipalités aux coûts des services de transport collectif et adapté est fixée à un centien par 100 \$ de richesse foncière uniformisée.

3.2.2 Déficit résiduel des services de transport collectif et adapté

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

⁸ La contribution de la municipalité centrale constitue alors une dépense faite dans l'exercice d'une compétence d'agglomération. Les règles de répartition des contributions municipales entre les municipalités de la présente politique ne s'appliquent donc pas aux municipalités liées des agglomérations.

⁹ Voir note 7.

Tableau 1 : Calcul du déficit

REVENUS D'EXPLOITATION ET D'IMMOBILISATIONS

- Revenus tarifaires alloués par l'Autorité
- Subventions à l'exploitation
- Subventions aux immobilisations
- Revenus des équipements associés
- Revenus autonomes alloués par l'Autorité

MOINS

CHARGES D'EXPLOITATION ET D'IMMOBILISATIONS

- Dépenses d'exploitation
- Dépenses d'immobilisations
- Coût des équipements associés

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.

La part des revenus généraux allouée aux coûts de services et équipements correspond au solde de ceux-ci après paiement de dépenses liées aux fonctions de l'Autorité.

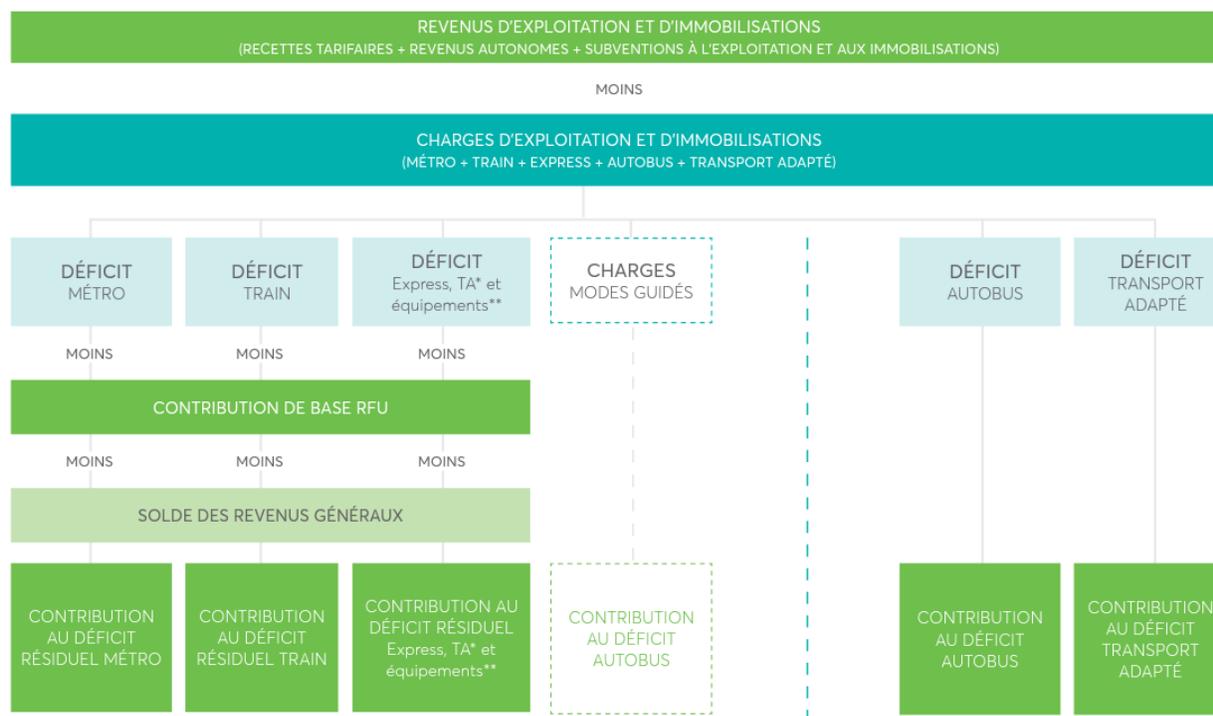
Pour la première politique de financement :

- le solde des revenus généraux est alloué proportionnellement aux déficits des services de métro, autres modes de transport terrestre guidés, trains de banlieue, express métropolitains, équipements utilisés par plus d'un exploitant et services de transport adaptés dont l'origine ou la destination sont situés à l'extérieur du territoire de l'exploitant;
- le métro est considéré comme un ensemble alors que pour le train et les express métropolitains, chaque ligne est considérée de manière distincte;
- le déficit résiduel des services d'autobus et de transport adapté offerts par le Réseau est établi respectivement pour les couronnes nord et sud.

3.2.3 Schéma d'allocation des revenus et dépenses de l'Autorité pour l'évaluation des contributions municipales

La Figure 2 présente le mode de calcul du déficit résiduel à la charge des municipalités pour chacun des services.

Figure 2 : Calcul des contributions municipales



TA*: transport adapté hors territoire de l'Exploitant, c'est-à-dire avec une origine ou une destination hors territoire de l'Exploitant
Équipements**: Équipement utilisé par plus d'un exploitant

3.2.4 Répartition des revenus résiduels entre les municipalités

Le déficit résiduel de chacun des services de métro, de trains, de tout autre mode guidé et d'express métropolitains est réparti entre les municipalités de l'ensemble de la région métropolitaine au prorata de l'utilisation de chaque service par les résidents de chaque municipalité⁹.

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

Dans le cas des couronnes, le déficit résiduel des services d'autobus et de transport adapté est réparti au prorata de l'utilisation de chaque service par les résidents de chaque municipalité¹⁰.

Les municipalités peuvent cependant convenir de formules internes de répartition.

¹⁰ Cette règle se conforme à l'article 81, paragraphe 2 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain.

L'Autorité 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.

L'Autorité établit l'utilisation des services par les résidents de chacune des municipalités en recourant aux enquêtes disponibles tels la dernière enquête origine-destination, les enquêtes à bord des trains et des express, ou tout autre enquête ou système d'information qu'elle juge nécessaire de mettre en œuvre. L'Autorité précise le taux minimal d'utilisation permettant de considérer une municipalité comme étant desservie et elle s'assure de la qualité, de la fiabilité et de l'uniformité des observations obtenues par les différentes enquêtes.

Pour la première politique de financement, le déficit résiduel de chacune des couronnes est réparti selon le territoire de chacun des Conseils intermunicipaux de transport dissous par la réforme de la gouvernance.

3.2.5 Répartition du déficit résiduel des équipements utilisés par plus d'un exploitant

Les équipements et infrastructures de transport collectif dont l'usage est commun à plus d'un exploitant sont placés sous la responsabilité de l'Autorité qui en répartit le déficit d'exploitation et d'entretien selon:

- l'utilisation des quais d'embarquement pour les terminus d'autobus;
- les véhicules-kilomètres parcourus pour les voies réservées;
- service desservi par les stationnements incitatifs.

3.2.6 Seuil minimal du montant global des contributions municipales exigibles

L'article 82 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain 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'Autorité).

Lorsque cette condition n'est pas satisfaite, l'Autorité 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'Autorité s'assure de l'uniformité de l'information comptable nécessaire au calcul des contributions municipales du seuil de référence et de l'année courante.

3.2.7 Modalités d'établissements des contributions municipalités situées hors du territoire de l'Autorité

Selon l'article 117 de sa loi, l'Autorité 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'Autorité conclut une entente avec les municipalités locales ou régionales à desservir.

L'Autorité établit le déficit du service d'autobus ou de transport adapté selon le mode de calcul prévu aux sections 3.2.2 et 3.2.3 de la présente politique.

L'Autorité répartit le déficit du service d'autobus ou de transport adapté au prorata de l'utilisation de chaque service par les résidents de chaque municipalité. Les municipalités hors territoire peuvent cependant convenir entre elles de formules de répartition.

Pour 2017-2018, les modalités actuelles d'établissement des contributions municipales sont reconduites.

3.2 Modalités de financement des dépenses en immobilisations

L'Autorité définit la stratégie de financement pour l'ensemble des projets inscrits au plan stratégique de développement et à son programme d'immobilisations ainsi qu'à ceux des exploitants.

Les programmes d'immobilisations des exploitants doivent être conformes au plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité. D'ici l'adoption du plan stratégique, les projets autorisés et, le cas échéant, les projets convenus, au cas par cas, avec l'Autorité sont financés conformément à la stratégie de financement de l'Autorité dans le cadre des ententes de services.

Les subventions aux immobilisations sont versées aux exploitants sur la base de leur programme d'immobilisations incluant le plan de maintien des actifs pour les projets approuvés par le gouvernement du Québec. La partie non subventionnée des projets est financée par l'Autorité dans le cadre des ententes de services.

3.3 Modalités encadrant la dotation du fonds spécial

L'objectif du fonds spécial de développement et d'amélioration des services de transport collectif est de contribuer au financement de l'amélioration et du développement des services en fonction des orientations et priorités du plan stratégique de développement de l'Autorité.

Le fonds spécial est financé par les surplus avant affectation de l'Autorité. La création du fonds est effective dès l'entrée en vigueur de la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*.

Pour la première politique, un fonds de transition est mis en place dont l'objectif est de permettre de stabiliser et de plafonner les hausses de contributions municipales. Le fonds de transition est financé par une portion du versement annuel du FORT accordé à l'Autorité par le gouvernement du Québec dans le budget 2017-2018.

4. Modalités de la contractualisation

La politique de financement doit définir les modalités de contractualisation des ententes entre l'Autorité et chacun des exploitants¹¹. L'entente contractuelle vient préciser les obligations de services et de réalisation des immobilisations, la performance et la reddition de comptes attendue pour le transport collectif incluant le transport des personnes à mobilité réduite. L'entente définit également les paramètres de la rémunération ainsi que la durée et les modalités de renouvellement de l'entente. L'entente et son suivi sont publics.

La prestation de service et la performance attendue sont établies en tenant compte des particularités des territoires, des contraintes d'exploitation, des coûts et des pratiques propres à chacun des exploitants.

En accord avec une mise en place progressive de la politique de financement, l'application des modalités de contractualisation se fait progressivement. Ainsi, certaines modalités de contractualisation notamment les modalités de rémunération et le suivi de la performance, ne sont pas appliquées dans leur intégralité pour la première entente transitoire arrivant à échéance le 31 décembre 2018. En vue d'assurer une mise en place progressive et optimale du nouveau modèle d'affaires que constitue la contractualisation, l'Autorité s'assure de la mise en place et de la gestion d'un comité de concertation et d'un comité de suivi concernant :

- les services de transport collectif régulier;
- le service de transport adapté;
- les immobilisations;
- la vente des titres et la perception des recettes;
- les autres services;
- la performance et la qualité du service.

En outre, l'Autorité et les exploitants ont convenu des principes directeurs devant guider l'élaboration et la négociation des ententes contractuelles transitoires :

- établir un processus décisionnel souple, efficace et efficient, et ce, au bénéfice du client;

¹¹ Art 8 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain.

- respecter la gouvernance prévue par la loi et ses trois paliers décisionnels : politique, stratégique, opérationnel;
- favoriser une approche axée sur les résultats, la transparence et la reddition de comptes;
- travailler dans le respect des responsabilités, miser sur les compétences de chaque intervenant et s'appuyer sur les meilleures pratiques;
- faciliter la collaboration et la cohésion entre les différents intervenants;
- privilégier une approche progressive et assurer la continuité des services.

La gestion et l'opération de services, d'équipements ou d'infrastructures pour le compte de l'Autorité¹² font l'objet d'ententes spécifiques avec les exploitants concernés par l'activité ou l'équipement contractualisé. La description 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.

4.1 Les obligations contractualisées

L'entente contractuelle conclue entre l'Autorité et un Exploitant précise les obligations contractualisées: les obligations de service, la performance attendue et la reddition de comptes. L'entente identifie également les dispositions permettant à l'Exploitant de mettre en œuvre des innovations et des initiatives.

4.1.1 Obligations de service

L'Exploitant s'engage pour la durée de l'entente, contre rémunération, à livrer l'offre de service convenue, 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'Exploitant a par ailleurs la responsabilité de conseiller l'Autorité sur l'offre de transport, les normes de service et l'offre de service et à proposer un plan de desserte et des bonifications en fonction de l'évolution de la demande.

Offre de transport collectif régulier

L'entente conclue entre l'Autorité et l'Exploitant porte sur les services de transport collectif régulier que l'Exploitant doit ou peut offrir. En tenant compte des objectifs et des orientations stratégiques

¹² Tel que le système OPUS ou des terminus, stationnements incitatifs, voies réservées utilisés par plus d'un exploitant de l'Autorité.

ainsi que des normes de service de l'Autorité, les parties conviennent d'une offre de référence pour chaque année de l'entente et pour chacun des services opérés par l'Exploitant. Cette offre est composée d'une offre de service de base, d'une offre de bonification et d'une offre d'exception.

Offre de transport régulier

L'entente conclue entre l'Autorité et l'Exploitant porte sur les services de transport collectif régulier que l'Exploitant doit ou peut offrir. En tenant compte des objectifs et des orientations stratégiques ainsi que des normes de service de l'Autorité, les parties conviennent d'une offre de référence pour chaque année de l'entente et pour chacun des services opérés par l'Exploitant. Cette offre est composée d'une offre de service de base, d'une offre de bonification et d'une offre d'exception.

- Offre de service de base

L'Exploitant s'engage, dans le cadre de l'entente, à réaliser l'offre de service de base contre une rémunération convenue. L'entente contractuelle établie pour chaque année de l'entente, un volume d'offre avec une fourchette minimum et maximum que celui-ci s'engage à livrer. Les volumes d'offre de service sont définis en kilomètres commerciaux annuels ou en kilomètres-voitures commerciales selon les services concernés.

- Offre de bonification

L'offre de bonification (définie en km commerciaux ou km-voitures commerciaux) est destinée à une bonification pérenne de l'offre de base, mais qui ne peut être planifiée à la signature de l'entente.

- Offre d'exception

L'offre d'exception (définie en km ou heures) vise à répondre à une demande exceptionnelle. Cette offre pourrait être payée par un tiers. L'exploitant n'est pas tenu d'effectuer les kilomètres ou les heures disponibles dans les enveloppes de bonification et d'exception. Plan de desserte

L'Exploitant doit, en cohérence avec les normes de service et les objectifs de l'Autorité, lui proposer un plan de desserte global¹³ qui s'inscrit dans la fourchette de l'enveloppe de base de l'année concernée auquel s'ajoute, le cas échéant l'offre d'exception planifiée.

Le plan de desserte décrit le déploiement de l'offre (en km, heures et véhicules) sur son territoire. Ce plan, déposé annuellement, fait état de la structure des réseaux et de la hiérarchisation de ses services et qualifie l'accessibilité universelle et l'empreinte écologique le cas échéant. S'il y a lieu, le plan de desserte est précisé en cours d'année dans des plans de desserte détaillés.

- Établissement des normes

L'Exploitant conseille l'Autorité sur l'établissement des normes et de l'offre de transport. Il la conseille sur les modifications, les suppressions des parcours et circuits sur son territoire et met en œuvre, le cas échéant, les modifications proposées dans son plan de desserte. L'entente définit par ailleurs à quelles conditions des modifications à l'offre de référence et au plan de desserte peuvent advenir. Toute modification ayant pour impact de modifier les volumes de l'offre de base, de l'offre de bonification ou d'exception doit faire l'objet d'un

¹³ Art 78.1 de la Loi sur les sociétés de transport en commun.

addenda. En outre, toute modification significative¹⁴ permanente doit être convenue avec l'Autorité. Les conditions d'utilisation des enveloppes de bonification et d'exception sont également établies dans l'entente contractuelle.

- Entente transitoire

Dans le cadre de l'entente transitoire conclue entre l'Autorité et l'Exploitant, l'offre de service approuvée dans le cadre du budget 2017 est reconduite et traduite en véhicules-kilomètres commerciaux pour établir l'offre de référence de 2017. L'offre de 2017 est ajustée pour 2018 en tenant compte de l'évolution et des prévisions de demande ainsi que des paramètres budgétaires connus. Le cas échéant, pour les années 2017 et 2018, l'offre de référence peut être limitée à l'offre de base et ne pas contenir d'offre de bonification ou d'exception.

Offre de service de transport adapté

L'Autorité 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 MTMDET pour ce qui concerne le programme de subvention et la responsabilité de constituer un comité d'admission. L'Autorité doit favoriser la mise en œuvre d'innovations et d'initiatives pour améliorer l'efficacité et l'intégration des services.

L'exploitant, comme organisme délégué, est responsable de livrer l'offre de service, d'organiser et d'exploiter les services de transport adapté incluant la diffusion de l'information à la clientèle en situation régulière et perturbée tel que convenu dans l'entente contractuelle. À ce titre, l'exploitant 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'efficacité, relève de la responsabilité de l'exploitant.

- Offre de référence

En réponse aux normes et objectifs de l'Autorité, les parties conviennent d'une offre de référence définie en termes de volume de déplacements. Cette offre est composée d'une offre de service 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.

¹⁴ Par modification significative, on entend une réorganisation majeure de l'affectation kilométrique (p. ex. révision de la desserte d'un secteur) ou une variation de la composition des familles de service et des lignes correspondantes.

- Plan de desserte

L'exploitant produit et ajuste annuellement un plan de desserte qui précise le territoire desservi incluant 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'Autorité, l'Exploitant peut devoir inclure la desserte de municipalités hors territoires de l'exploitant dans l'offre de référence ainsi que dans son plan de desserte.

- Entente transitoire

Pour l'entente transitoire 2017-2018, l'offre de référence (offres de service de base et d'exception) est établie sur la base des budgets 2017 et des prévisions 2018 basée sur l'historique de l'évolution de la demande et les paramètres budgétaires connus. Les responsabilités de gestion des comités d'admission et des services de réservation sont confiées à l'exploitant. L'entente transitoire reconduit en outre les modalités de fonctionnement des comités d'admission existants.

Autres services : Ventes de titres et perception des recettes (transport collectif régulier et transport adapté)

L'Autorité 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 MTMDET pour ce qui concerne le programme de subvention et la responsabilité de constituer un comité d'admission. L'Autorité doit favoriser la mise en œuvre d'innovations et d'initiatives pour améliorer l'efficacité et l'intégration des services.

L'exploitant, comme organisme délégué, est responsable de livrer l'offre de service, d'organiser et d'exploiter les services de transport adapté incluant la diffusion de l'information à la clientèle en situation régulière et perturbée tel que convenu dans l'entente contractuelle. À ce titre, l'exploitant 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'efficacité, relève de la responsabilité de l'exploitant.

- Cadre tarifaire

L'établissement du cadre tarifaire, dont la définition des tarifs et des titres, est sous la responsabilité de l'Autorité. L'Autorité vise également à uniformiser les règlements et 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'Exploitant a la responsabilité de percevoir les recettes des usagers pour le compte de l'Autorité tant pour les services de transport collectif que pour le transport adapté. Pour ce faire, l'Exploitant a la responsabilité de prendre les mesures appropriées et nécessaires pour limiter la perte de revenu reliée notamment à la fraude, au vol, au vandalisme et aux pannes d'équipements.

- Vente de titre

L'Exploitant s'engage à vendre les titres de transporteur sur les supports déterminés par l'Autorité 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.

- Entente transitoire

Dans le cadre de l'entente transitoire, l'Autorité et l'Exploitant s'entendent pour reconduire les règlements et politiques de remboursement en vigueur, ainsi que les services de billetterie actuellement offerts (qu'ils soient assurés par l'exploitant ou par un sous-traitant). Plus spécifiquement, les modes de perception des recettes en vigueur pour les usagers du transport adapté sont reconduits dans l'entente transitoire.

Autres services: service à la clientèle, information à la clientèle, service de promotion et de mise en marché.

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

L'entente précise que l'Exploitant 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'Exploitant. 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 exploitants et leur capacité à modifier et 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 multi-opérateur est visé.

- Promotion et mise en marché

Dans le cadre de sa prestation de service, l'Exploitant 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'Autorité.

- Entente transitoire

Dans l'entente transitoire, les services contractualisés sont les services offerts actuellement par l'Exploitant, sous réserve de bonification convenue entre les parties. La prestation de service à la clientèle, d'information à la clientèle et de services de promotion et de mise en marché est rémunérée à même la contribution à l'exploitation.

Immobilisation et réalisation des projets d'immobilisations

L'Autorité est responsable d'établir les priorités dans le cadre de son plan stratégique de développement et de s'assurer de la cohérence des interventions en matière d'immobilisation.

L'Exploitant informe l'Autorité de ses besoins et lui transmet annuellement son programme décennal des immobilisations incluant le plan de maintien.

L'Exploitant 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 plan stratégique de développement de l'Autorité. À la demande de l'Autorité, l'Exploitant 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'Autorité.

- Liste des immobilisations contractualisée

Dans le cadre de l'entente contractuelle, l'Autorité et l'Exploitant conviennent d'une liste des immobilisations contractualisée pour chacune des années de l'entente. La liste est constituée de projets, regroupements de projets ou de programmes auxquels s'ajoutent des enveloppes ou réserves à des fins d'études d'opportunités ou de projets ad hoc. Cette liste concerne autant des interventions en maintien qu'en développement ou amélioration. L'entente définit par ailleurs à quelles conditions des réaménagements à la liste peuvent advenir ainsi que les modalités de mises à jour annuelles et *ad hoc*.

- Entente transitoire

L'entente transitoire établit, sur la base du Programme triennal d'immobilisations 2017-2018-2019 approuvé, la liste des immobilisations contractualisée qui définit les immobilisations qui peuvent être réalisées au cours de 2017 et de 2018.

4.1.2 Obligations de suivi de performance et de qualité

Les objectifs de qualité de service et de performance, les cibles, les méthodologies de mesure, ainsi que les mécanismes et la valeur monétaire des intéressements et des pénalités sont définis dans l'entente contractuelle entre l'Autorité et un exploitant.

Les objectifs de performance visés concernent notamment l'achalandage, la livraison du service, les revenus autonomes, la réalisation des projets d'investissement et l'efficacité des services. Les objectifs de qualité de service considérés portent notamment sur l'offre de service, la ponctualité/régularité, l'information clientèle, le confort et l'aménagement des espaces, la relation clientèle, la vente et perception, la sécurité et la sûreté, l'accessibilité universelle, le développement durable et la satisfaction de la clientèle.

Cependant, la mise en place d'entente de performance se fera progressivement, au fil des ententes contractuelles, tant pour l'harmonisation des indicateurs, des méthodologies que pour l'application des mécanismes d'intéressement.

- Entente transitoire

L'Autorité réalisera dans le cadre de l'entente transitoire, en collaboration avec les exploitants, un diagnostic des pratiques et des méthodologies actuelles en matière de performance et de qualité de service visant l'harmonisation progressive des méthodologies et mettra en place les mécanismes appropriés d'évaluation des attentes et de la satisfaction des usagers.

Dans le cadre de l'entente transitoire, l'Exploitant est responsable des mesures associées à ses activités opérationnelles courantes. L'entente transitoire précise les indicateurs que l'Exploitant doit transmettre pour fin de rémunération ou pour fin d'information. L'entente transitoire précise, en outre, que le comité de concertation poursuivra la réflexion sur certains indicateurs de performance à prioriser et à développer dans la perspective de mettre en place des incitatifs à la performance.

4.1.3 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'Exploitant auprès de l'Autorité. Ceux-ci peuvent notamment concerner l'atteinte des objectifs de performance et de qualité de service, les résultats financiers de l'Exploitant et l'information

complémentaire pertinente et nécessaire aux activités de l'Autorité en lien avec la planification stratégique et les différents services contractualisés.

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

Des audits sont également réalisés annuellement pour 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 mesures de performance mises en place par l'exploitant.

- Entente transitoire

Dans le cadre de l'entente transitoire, la reddition de comptes concerne essentiellement la rémunération et s'arrime dans la mesure du possible à celle effectuée auprès du ministère des Transports, notamment pour ce qui est des audits.

4.2 Rémunération et régime financier

Conformément au nouveau modèle de gouvernance, l'Autorité 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 rémunère dans le cadre des ententes. L'exploitant assume, pour sa part, le risque de dépenses (déficit ou surplus) généré par l'exécution de ses obligations dans le cadre d'un contrat où l'exploitant est rémunéré sur la base des coûts. 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 en immobilisation effectuées.

L'entente entre l'Autorité et l'exploitant définit sur quelle base s'effectue la rémunération, la facturation et les ajustements. L'entente contractuelle définit les modalités de la rémunération de l'offre de service incluant les coûts des autres services et de perception des tarifs ainsi que la contribution aux immobilisations ainsi que les modalités d'établissement de la contribution aux immobilisations laquelle est basée sur les dépenses réelles.

Ultérieurement, les modalités de contractualisation devraient par ailleurs, définir la valeur cible et les mécanismes des intéressements financiers (bonus/malus) applicables à chacun des exploitants.

4.2.1 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 variables¹⁴ 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.

- Versement de la rémunération

L'Autorité 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'Autorité réduira de la rémunération due les revenus anticipés.

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.

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

- Entente transitoire

L'entente transitoire définit les valeurs annuelles des coûts et d'un coût kilométrique sur la base du budget 2017 approuvé et de facteurs d'indexation des coûts pour 2018. Pour 2017, la rémunération sera établie sur la base des coûts réels.

4.2.2 Contribution aux immobilisations

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

- les dépenses non capitalisables reliées aux projets ou aux programmes notamment les initiatives en identification;
- les dépenses capitalisables reliées aux projets ou aux programmes payés comptant;
- les remboursements au fonds de roulement lorsqu'applicable;
- le service de dette pour la dette en cours incluant les paiements au fonds d'amortissement lorsqu'applicable;
- le service de dette des nouvelles dettes projetées incluant les paiements au fonds d'amortissement lorsqu'applicable;
- toute autre provision ou ajustement tel que les provisions pour dépenses non admissibles suite aux 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.

Bonus/malus

Dans le cadre de l'entente contractuelle, les bonus/malus, le cas échéant, sont ajoutés ou déduits de la rémunération forfaitaire, dans les délais convenus dans l'entente.

Le seul mécanisme d'intéressement appliqué dans les ententes transitoires 2017-2018 concerne les revenus autonomes.

Dans le cadre de l'entente transitoire, aucune pénalité n'est appliquée pour les projets et programmes de la Liste des immobilisations contractualisées qui ne seront pas réalisés au cours de l'entente.

4.3 Durée des ententes et modalités de renouvellement

Les modalités de contractualisation établies dans la présente politique établissent les grands paramètres de contractualisation et précisent comment ceux-ci sont mis en œuvre dans les ententes transitoires couvrant la période du 1^{er} juin 2017 au 31 décembre 2018.

À son échéance, l'entente se poursuit pour une durée d'un an à moins qu'une des parties n'avise qu'elle ne veut renouveler l'entente aux mêmes conditions. En pareille circonstance, cependant, un mécanisme incitant un renouvellement de l'entente doit être défini.

5. Mécanismes de révision des sources de financement et leur affectation

La politique de financement vise à maintenir un équilibre entre les contributeurs en tenant compte du principe de bénéficiaires-payeurs. La cible d'autofinancement définit la part des usagers et induit la part de financement des municipalités.

Dans le contexte actuel (et dans un futur prévisible) le maintien des services, et a fortiori leur développement, font pression sur les contributions gouvernementales et municipales tandis que la contribution des automobilistes tend à diminuer au fil des ans. Le recours à d'autres sources de financement telles la taxe sur l'immatriculation, la captation de la plus-value foncière et/ou autres taxes décrétées par le gouvernement du Québec est destiné à soutenir les municipalités dans leur effort pour maintenir et développer les services de transport collectif.

Dans la présente politique de financement, la révision des sources et de leur affectation est requise lorsque la part relative du montant global des contributions municipales dépasse le seuil critique de 30 % à l'horizon de la politique.

5.1 Révision du cadre tarifaire

Lorsque l'Autorité 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 3.1, elle révisé le cadre tarifaire.

Si la révision du cadre tarifaire ne peut permettre l'atteinte de la cible d'autofinancement, l'Autorité révisé sa politique de financement en indiquant une nouvelle cible et la soumet, pour approbation, à la Communauté.

5.2 Révision du financement par l'apport de nouvelles sources

Le gouvernement du Québec peut introduire, par voie législative, une nouvelle source de financement qui sera versée aux revenus généraux de l'Autorité.

6. Entrée en vigueur

La présente politique, approuvée conformément à l'article 136 de la Loi, entre en vigueur le 1^{er} juin 2017.

7. Durée de la politique et révision de la politique

La présente politique est d'une durée de 43 mois en raison de son caractère transitoire, soit au plus tard le 31 décembre 2020. À défaut de l'adoption d'une nouvelle politique, elle est renouvelable annuellement. Elle est valable jusqu'à la révision de la politique suite à l'adoption du plan stratégique de l'Autorité ou pour l'un des motifs déclencheurs évoqués à la section 5.

Lors de la révision de la politique, il serait recommandé que l'Autorité considère l'élargissement progressif de l'utilisation des revenus généraux au financement des services d'autobus et de transport adapté.

8. Application de la politique

Le directeur général de l'Autorité est chargé de l'application de la politique.

Annexes

Annexe A : Résolutions d'adoption et d'approbation de la politique de financement



Communauté métropolitaine
de Montréal

EXTRAIT du procès-verbal de l'assemblée ordinaire du Conseil de la
Communauté métropolitaine de Montréal tenue le 28 septembre 2017 à 10 h 15

SONT PRÉSENTS

M. Denis Coderre, président
M. Marc Demers, vice-président

M. Stéphane Boyer
M. Pierre Charron
M. Harout Chitilian
Mme Marie Cinq-Mars
Mme Marlène Cordato
M. Martin Dampousse
M. Claude Dauphin
M. Alain Dépatie
Mme Chantal Deschamps
M. Pierre Desrochers
M. Alan DeSousa
M. Normand Dyotte

M. Bernard Gagnon
M. Paolo Galati
Mme Manon Gauthier
Mme Patricia R. Lattanzio
M. Jean Martel
M. Lionel Perez
Mme Chantal Rouleau
M. Philippe Roy
M. Aref Salem
Mme Caroline St-Hilaire
M. Guillaume Tremblay

CC17-033

**POLITIQUE DE FINANCEMENT DE L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE
TRANSPORT MÉTROPOLITAIN**

Vu la recommandation du comité exécutif sous la résolution
numéro CE17-202 adoptée à sa séance du 21 septembre 2017,

PROPOSÉ PAR : M. Alan DeSousa

APPUYÉ PAR : M. Aref Salem

Il est résolu d'approuver, en vertu de l'article 74 de la Loi sur l'Autorité
régionale de transport métropolitain, la première politique de
financement de l'Autorité régionale de transport métropolitain,
adoptée le 20 septembre 2017 par la résolution numéro
17-CA(ARTM)-047 de son conseil d'administration, jointe à la présente
résolution pour en faire partie intégrante.

*M. Demers, M. Boyer, M. Galati,
Mme St-Hilaire, M. Dépatie, M. Martel,
M. Charron et Mme Cordato
inscrivent leur dissidence.*

Certifié conforme



Secrétaire

Ce procès-verbal n'a pas été approuvé.

1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400, Montréal (Québec) H3A 3L6

 514-350-2550  514-350-2599  www.cmm.qc.ca

AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

(L'«Autorité»)

COPIE CERTIFIÉE CONFORME D'UNE RÉOLUTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN, ADOPTÉE LORS D'UNE SÉANCE EXTRAORDINAIRE TENUE LE 20 SEPTEMBRE 2017, À 18H15, PAR CONFÉRENCE TÉLÉPHONIQUE

RÉSOLUTION 17-CA(ARTM)-047

AUTORITÉ - POLITIQUE DE FINANCEMENT

IL EST RÉSOLU À LA MAJORITÉ :

- 1) **D'ADOPTER** la Première politique de financement de l'Autorité pour la période 2017 - 2020 telle que déposée lors de la séance régulière du 29 juin 2017 du Conseil et ayant fait l'objet d'un accord de principe par la Communauté métropolitaine de Montréal par sa résolution CE17-110;
- 2) **D'ALLONGER** d'un an (1) l'application de l'aide exceptionnelle consentie aux municipalités pour plafonner leur contribution municipale au niveau de celle établie en vertu du cadre financier actuel ; l'aide étant dorénavant applicable aux années 2018 et 2019.

IL EST AUSSI RECOMMANDÉ de mandater la direction de l'Autorité pour réaliser les tâches suivantes au cours des 24 prochains mois :

- 3) **D'INTÉGRER** l'analyse du mode d'allocation des revenus tarifaires aux services de transport collectif au processus de refonte du cadre tarifaire;
- 4) **DE VÉRIFIER ET RAFFINER** les données financières fournies par les organismes publics de transport collectif lors de l'exercice de prévision et de modélisation financière;
- 5) **D'ÉVALUER** l'impact du Réseau électrique métropolitain sur la politique de financement et les contributeurs aux coûts des services de transport collectif;
- 6) **D'ÉVALUER** l'impact du plan stratégique de développement sur la politique de financement et les contributeurs aux coûts des services de transport collectif;
- 7) **DE FAVORISER** l'harmonisation des pratiques comptables et de financement entre les exploitants afin de faciliter la comparaison des coûts et d'en uniformiser l'incidence sur les contributions municipales.

Pour intégrer l'ensemble des dispositions de l'accord de principe formulé par la CMM dans sa résolution CE17- 110, il est aussi **RECOMMANDÉ** de mandater la direction de l'Autorité pour:

- 8) **ÉTABLIR** la liste des express métropolitains et des équipements associés tels que définis à l'article 8 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain pour approbation par le conseil d'administration de l'Autorité, au plus tard le 31 décembre 2018, en tenant compte de la liste des express métropolitains et des équipements associés jointe à la résolution CE17-110 de la CMM;
- 9) **ÉVALUER** l'impact financier pour la période du 1er juin au 31 décembre 2017 découlant de la non indexation de certains tarifs au 1er janvier 2017 et de faire un suivi sur ce sujet auprès du conseil d'administration de l'Autorité.

Je certifie que ce qui précède est une copie conforme d'une résolution adoptée dans le cadre d'une séance extraordinaire de l'Autorité régionale de transport métropolitain tenue le 20 septembre 2017 et que ladite résolution n'a pas été modifiée et est toujours en vigueur.

Le 20 septembre 2017

Président, Conseil d'administration



Me Robert Guertin

Secrétaire, Conseil d'administration

Annexe B : Tableau des contributions municipales

Tableau des contributions municipales

Politique de financement

Scénario financier 2017-2020

15 septembre 2017

Contributions municipales au transport collectif des 5 grands secteurs (M\$)

	2017	2018	2019 AJUSTÉ	2020
Total	(792,8 \$)	(834,1 \$)	(853,1 \$)	(866,0 \$)
Agglomération de Montréal	(547,8 \$)	(574,3 \$)	(587,0 \$)	(580,4 \$)
Agglomération de Longueuil	(78,2 \$)	(85,7 \$)	(86,9 \$)	(89,8 \$)
Laval	(75,1 \$)	(80,3 \$)	(85,6 \$)	(95,8 \$)
Couronne Sud	(39,1 \$)	(39,4 \$)	(39,6 \$)	(42,1 \$)
Couronne Nord	(52,5 \$)	(54,4 \$)	(54,0 \$)	(57,8 \$)

Contributions municipales au transport collectif de la couronne NORD (M\$)

	2017	2018	2019 AJUSTÉ	2020
Total	(52 519,4\$)	(54 384,1\$)	(54 006,6\$)	(57 824,0\$)
Blainville	(4 430,6\$)	(4 740,3\$)	(5 205,9\$)	(5 221,0\$)
Boisbriand	(1 763,0\$)	(1 913,7\$)	(2 117,8\$)	(2 081,4\$)
Bois-des-Filion	(529,1\$)	(584,0\$)	(633,5\$)	(702,3\$)
Charlemagne	(462,6\$)	(462,3\$)	(480,6\$)	(507,3\$)
Deux-Montagnes	(1 002,3\$)	(1 109,8\$)	(1 215,4\$)	(1 421,1\$)
L'Assomption	(1 519,0\$)	(1 514,5\$)	(1 553,2\$)	(1 592,0\$)
Lorraine	(696,9\$)	(764,0\$)	(827,4\$)	(940,8\$)
Mascouche	(4 701,2\$)	(4 912,3\$)	(4 476,7\$)	(4 940,1\$)
Mirabel	(2 473,7\$)	(2 525,6\$)	(2 580,9\$)	(2 553,4\$)
Oka	(100,0\$)	(104,4\$)	(108,8\$)	(134,9\$)
Pointe-Calumet	(316,2\$)	(348,7\$)	(383,9\$)	(385,4\$)
Repentigny	(7 644,5\$)	(7 723,9\$)	(7 964,9\$)	(8 879,2\$)
Rosemère	(2 116,9\$)	(1 974,2\$)	(1 955,5\$)	(1 884,6\$)
Sainte-Anne-des-Plaines	(583,8\$)	(647,9\$)	(702,9\$)	(785,6\$)
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	(808,5\$)	(883,4\$)	(944,1\$)	(1 117,4\$)
Sainte-Thérèse	(2 498,3\$)	(2 498,4\$)	(2 584,2\$)	(2 527,1\$)
Saint-Eustache	(3 297,9\$)	(3 478,9\$)	(3 703,6\$)	(3 666,8\$)
Saint-Jérôme	(4 875,9\$)	(4 787,0\$)	(4 614,0\$)	(4 584,4\$)
Saint-Joseph-du-Lac	(384,7\$)	(358,2\$)	(339,0\$)	(337,0\$)
Saint-Sulpice	(210,4\$)	(149,9\$)	(95,1\$)	(96,9\$)
Terrebonne	(12 104,0\$)	(12 902,6\$)	(11 519,3\$)	(13 465,3\$)

Contributions municipales au transport collectif de la couronne SUD (M\$)

	2017	2018	2019 AJUSTÉ	2020
Total	(39 507,5\$)	(39 366,6\$)	(39 578,0\$)	(42 084,5\$)
Beauharnois	(341,8\$)	(354,0\$)	(302,4\$)	(307,9\$)
Beloil	(2 069,4\$)	(1 848,0\$)	(1 855,1\$)	(1 828,0\$)
Calixa-Lavallée	(12,7\$)	(13,1\$)	(13,4\$)	(13,8\$)
Candiac	(2 789,6\$)	(2 771,3\$)	(2 660,7\$)	(2 719,8\$)
Carignan	(400,8\$)	(413,4\$)	(442,7\$)	(448,1\$)
Chambly	(1 805,4\$)	(2 000,2\$)	(2 194,5\$)	(2 398,7\$)
Châteauguay	(3 025,0\$)	(3 568,5\$)	(3 142,0\$)	(3 511,7\$)
Contrecoeur	(472,4\$)	(529,1\$)	(547,3\$)	(599,0\$)
Delson	(1 194,7\$)	(997,1\$)	(927,8\$)	(1 003,8\$)
Hudson	(395,8\$)	(346,9\$)	(338,7\$)	(337,5\$)
Kahnawake	(385,8\$)	(393,5\$)	(401,3\$)	(409,4\$)
La Prairie	(2 669,4\$)	(2 885,4\$)	(2 981,9\$)	(3 221,7\$)
Léry	(89,9\$)	(94,5\$)	(82,8\$)	(84,4\$)
Les Cèdres	(82,0\$)	(80,0\$)	(83,7\$)	(131,5\$)
L'Île-Cadieux	(7,0\$)	(7,1\$)	(7,3\$)	(9,1\$)
L'Île-Perrot	(609,5\$)	(644,3\$)	(637,0\$)	(695,0\$)
McMasterville	(647,6\$)	(595,4\$)	(641,8\$)	(629,0\$)
Mercier	(1 011,3\$)	(1 424,9\$)	(1 493,7\$)	(1 606,1\$)
Mont-Saint-Hilaire	(2 117,1\$)	(1 861,1\$)	(1 888,6\$)	(1 837,0\$)
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	(669,0\$)	(616,3\$)	(650,2\$)	(638,4\$)
Otterburn Park	(907,4\$)	(769,0\$)	(727,0\$)	(712,7\$)
Pincourt	(943,7\$)	(929,1\$)	(980,8\$)	(1 028,3\$)
Pointe-des-Cascades	(13,7\$)	(13,7\$)	(14,4\$)	(25,0\$)
Richelieu	(220,4\$)	(236,1\$)	(256,5\$)	(278,8\$)
Saint-Annable	(538,6\$)	(542,6\$)	(503,8\$)	(511,1\$)
Saint-Basile-le-Grand	(1 803,4\$)	(1 826,8\$)	(2 118,6\$)	(2 182,6\$)
Saint-Constant	(3 468,3\$)	(2 884,5\$)	(2 787,7\$)	(2 832,9\$)
Sainte-Catherine	(1 356,4\$)	(1 363,9\$)	(1 618,7\$)	(1 957,2\$)
Sainte-Julie	(2 120,7\$)	(2 196,0\$)	(2 300,1\$)	(2 544,7\$)
Saint-Isidore	(34,5\$)	(33,5\$)	(34,3\$)	(59,7\$)
Saint-Jean-Baptiste	(47,7\$)	(48,6\$)	(49,9\$)	(80,5\$)
Saint-Lazare	(1 818,7\$)	(1 334,8\$)	(945,5\$)	(941,1\$)
Saint-Mathias-sur-Richelieu	(177,5\$)	(180,3\$)	(185,9\$)	(190,1\$)
Saint-Mathieu	(29,6\$)	(28,3\$)	(29,2\$)	(48,8\$)
Saint-Mathieu-de-Beloil	(108,2\$)	(117,6\$)	(121,3\$)	(137,6\$)
Saint-Philippe	(320,8\$)	(338,3\$)	(347,0\$)	(366,2\$)
Terrasse-Vaudreuil	(66,4\$)	(66,3\$)	(68,4\$)	(82,3\$)
Varenes	(1 803,5\$)	(2 005,3\$)	(2 075,4\$)	(2 204,8\$)
Vaudreuil-Dorion	(2 540,2\$)	(2 605,2\$)	(2 672,5\$)	(2 983,2\$)
Vaudreuil-sur-le-Lac	(24,7\$)	(22,8\$)	(23,8\$)	(36,4\$)
Verchères	(367,1\$)	(409,9\$)	(424,1\$)	(450,7\$)

Projections fournies par les organismes de transport