



Communauté métropolitaine
de Montréal

Investir dans la mobilité durable du Grand Montréal

*Mémoire présenté dans le cadre
des consultations prébudgétaires 2011-2012
du gouvernement du Québec*

Février 2011

TABLE DES MATIÈRES

PROPOSITION	2
RECOMMANDATION	2
1. INVESTIR DANS LE TRANSPORT EN COMMUN	3
2. LE CADRE FINANCIER ACTUEL	3
3. 23 G\$ DE PROJETS POUR LE GRAND MONTRÉAL	7
4. MAJORER LA TAXE SUR L'ESSENCE POUR ASSURER LA COMPÉTITIVITÉ DU GRAND MONTRÉAL ET DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC	9
ANNEXE – Résolution numéro CC10-010	11
ANNEXE – Résolution numéro CC10-015	12
- Principes et règles du cadre financier révisé du transport collectif métropolitain	13
- Estimation des contributions municipales, moyenne 2008-2017 selon le cadre financier révisé	14

PROPOSITION

Une majoration de cinq cents le litre de la taxe sur les carburants permettrait d'assurer le financement de la part municipale (exploitation et immobilisations) des projets de transport en commun métropolitain dans le cadre d'un échéancier de réalisation réaliste et structurant pour la période 2011-2021, conformément aux paramètres financiers des programmes d'aide gouvernementale au transport en commun et du cadre financier adopté par la CMM en février 2010.

TABLEAU – Projets d'investissements pour la période 2011-2021

Projets	M\$	Détails
Métro	5 682	prolongement des lignes bleue, orange et jaune
Matériel roulant additionnel	857	lié au prolongement des lignes bleue, orange et jaune
Remplacement MR-73	2 247	25 % du coût à la charge des municipalités
SRB Pie-IX	292	réalisé en 3 ans 2011 à 2013
Mesures préférentielles	500	réalisé en 10 ans
Train de l'Ouest	870	réalisé en 3 ans 2014 à 2016
Total	10 448	

RECOMMANDATION

Il est recommandé que le gouvernement du Québec majore de 5 cents le litre, graduellement et en fonction des investissements, la taxe sur les carburants perçue sur le territoire de l'Agence métropolitaine de transport et dédiée au financement du transport en commun métropolitain et la distribue conformément aux règles de partage approuvées par la Communauté et énoncées aux résolutions CC10-010 (25 février 2010) et CC10-015 (29 avril 2010), cette majoration ne devant pas remplacer toute augmentation de la taxe sur les carburants que le gouvernement du Québec accorderait par ailleurs aux municipalités pour leurs autres besoins.

1. INVESTIR DANS LE TRANSPORT EN COMMUN

Les transports publics sont l'un des moyens les plus efficaces de créer des emplois, de réduire les gaz à effet de serre et d'appuyer les entreprises du Grand Montréal et du Québec. C'est l'investissement vert le plus rentable pour le Québec. Chaque dollar investi dans ce secteur stimule deux fois plus l'économie de la région que celui investi dans l'automobile, puisque 50 % des dépenses liées à l'automobile sont exportées à l'extérieur du Québec comparativement à 10 % pour le transport en commun. L'investissement dans le transport en commun permet par ailleurs d'améliorer considérablement la qualité de vie et de diminuer les coûts de déplacement des ménages.

2. LE CADRE FINANCIER ACTUEL

Dans la région métropolitaine de Montréal, les besoins exprimés par les autorités organisatrices de transport sont considérables et les investissements requis sont imposants. En 2008, les budgets de l'ensemble des AOT de la région métropolitaine de Montréal totalisaient 1,44 G\$, dont environ les trois quarts (1,09 G\$) sont des dépenses d'exploitation. Le service de dette pour les immobilisations représentait près de 350 M\$ en 2008, dont 108 M\$ pour le gouvernement du Québec¹.

Près de 80 % des budgets totaux du transport en commun des AOT du territoire de la Communauté sont financés localement, puisque les recettes prélevées auprès des usagers représentent 43 % des dépenses et que les contributions municipales en totalisent 37 %. En 2008, en plus du remboursement des déficits de leurs AOT locales, les municipalités ont contribué au déficit du métro, aux coûts d'exploitation des trains de banlieue, des express métropolitains et des équipements métropolitains, ainsi qu'au Fonds métropolitain d'immobilisations de l'AMT. Les contributions en provenance du champ fiscal du gouvernement du Québec représentent 18 % des dépenses, dont 11 % en provenance du fonds général et 7 % en provenance des automobilistes. Finalement, la contribution du gouvernement fédéral est marginale, avec moins de 2 % du total. Cette contribution prend la forme du versement d'une partie de la taxe d'accise fédérale à la SOFIL, ce qui représente 69 % du budget de cet organisme.

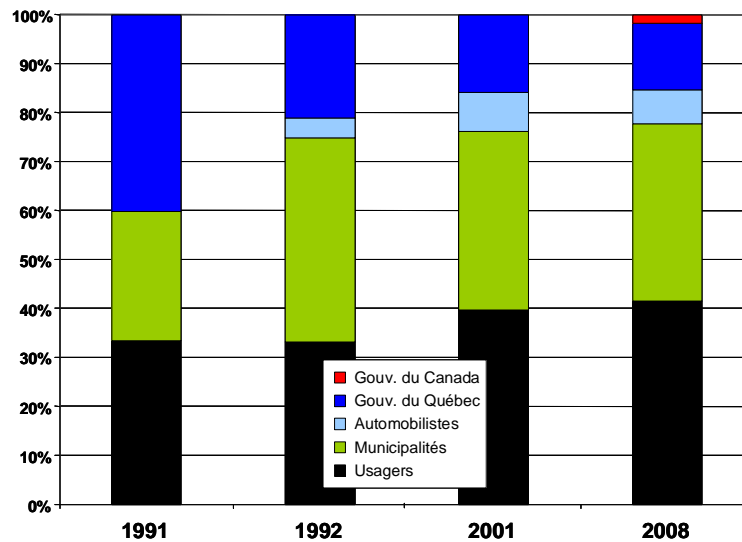
¹ En 2011, le renouvellement des MR-63 représentera un service de dette d'environ 136 M\$ financé à 75 % par le gouvernement du Québec.

Contribution des partenaires au financement du transport en commun dans le Grand Montréal, budget 2008

(en M\$)	Exploitation	Service de dette - immobilisations	TOTAL	%
Usagers	515,4	97,9	613,2	42,7%
Municipalités	418,9	116,1	535,0	37,2%
Déficits réseaux locaux	354,5	87,2	441,7	
Déficit métro	26,0	-	26,0	
Trains de banlieue	35,1	-	35,1	
Express et équip. métropolitains	3,3	-	3,3	
Fonds d'immobilisation AMT	-	28,9	28,9	
Gouvernement du Québec	50,8	108,2	159,0	11,1%
Programme d'aide immo	-	92,3	92,3	
Fonds vert Québec	28,6	-	28,6	
Aides aux CIT	20,1	-	20,1	
Entente métro	2,2	8,1	10,3	
SOFIL	-	7,8	7,8	
Automobilistes	103,2	-	103,2	7,2%
Gouvernement du Canada	-	26,9	26,9	1,9%
SOFIL	-	26,9	26,9	
TOTAL	1 088,3	349,0	1 437,2	100,0%
	75,7%	24,3%	100,0%	

Depuis une vingtaine d'années, les sources de financement se sont diversifiées. Avec la réforme Ryan de 1992, le gouvernement du Québec s'est retiré du financement de l'exploitation du transport en commun, ce qui a fait passer sa contribution de 40 %, en 1991, à 21 %, en 1992. Une partie de la contribution de Québec a été remplacée par une nouvelle contribution des automobilistes, par le biais de droits d'immatriculation, représentant 4 % des budgets totaux du transport en commun en 1992. Les municipalités ont dû alors absorber les déficits résiduels ; leur contribution a alors augmenté de 26 %, en 1991, à 42 %, en 1992.

Évolution de la contribution relative des différents partenaires au financement du transport en commun dans le Grand Montréal



Source : compilation CMM

Avec la création de l'AMT, en 1996, l'introduction d'une taxe sur l'essence de 1,5 ¢/litre à l'échelle métropolitaine a haussé la contribution des automobilistes. En 2001, les municipalités et le gouvernement du Québec ont réussi à réduire leurs contributions relatives grâce à cette contribution accrue des automobilistes (comblant alors 8 % des budgets totaux) et aux augmentations de tarifs ayant haussé la contribution des usagers à 40 %.

La création, en 2005, de la SOFIL a permis d'introduire une modeste contribution du gouvernement fédéral au financement du transport en commun, qui représentait moins de 2 % du total en 2008. Par ailleurs, la non indexation des montants prélevés auprès des automobilistes a érodé leur contribution relative au fil des années, de sorte qu'elle ne représentait que 7 % du total en 2008. La combinaison des hausses de tarifs et d'achalandage a fait croître la part des usagers, qui atteignait 43 % en 2008.

En février 2010, les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal ont approuvé un nouveau modèle financier pour le partage des coûts du transport en commun métropolitain. Le budget du gouvernement du Québec d'avril 2010 a, d'une part, octroyé à la CMM le pouvoir de hausser de 1,5 ¢/litre la taxe sur l'essence à l'échelle métropolitaine et, d'autre part, entériné les nouvelles règles de partage proposées par la CMM. Le 1^{er} mai 2010, les élus de la CMM se sont prévalus de leur pouvoir en haussant la taxe sur l'essence de 1,5 ¢/litre, ce qui permet de générer environ

50 M\$ par année de revenus additionnels pour le transport en commun. Ces revenus additionnels s'ajoutent aux autres revenus en provenance des automobilistes pour totaliser environ 150 M\$ par année à être répartis selon les nouvelles règles.

Le nouveau cadre financier du transport en commun métropolitain, plus transparent et équitable, remplace l'ensemble des anciennes règles de partage, notamment les aides métropolitaines, le Fonds métropolitain d'immobilisations et les contributions municipales auparavant fixées à 40 % des coûts d'exploitation du réseau de trains de banlieue. Avec les nouvelles règles, le déficit des services métropolitains, qui comprend à la fois les coûts d'exploitation et le paiement de la dette liée aux immobilisations, est partagé en fonction de l'utilisation des réseaux par les résidents des différentes municipalités. Les services métropolitains considérés dans le partage des coûts sont notamment le métro, les cinq lignes de train de banlieue actuelles (incluant le train de l'Est) et l'express métropolitain Chevrier.

Ainsi, depuis 1992, plusieurs mécanismes de financement dédiés au transport en commun ont graduellement été mis en place, tant à l'échelle du Canada, du Québec que de la région métropolitaine de Montréal. Ces sources ont permis de faire contribuer les automobilistes, à titre de bénéficiaires indirects, au financement du transport en commun. En effet, même s'ils n'utilisent pas les services de transport en commun, les usagers de la route profitent de la réduction de la congestion permise par le transport en commun.

Ce financement dédié facilite l'acceptation publique des nouvelles taxes, en établissant un lien plus direct entre les sommes prélevées et les améliorations apportées aux réseaux.

Avec ces différents mécanismes en place, le principe d'un financement croisé du transport en commun par les usagers de la route est maintenant bien ancré dans la pratique et accepté par le public, ce qui a permis de générer des ressources additionnelles importantes pour le transport en commun. Ces ressources ont été essentielles pour financer la relance du transport en commun observée au cours des dernières années.

Sources de financement dédiées au transport en commun, selon le type et les niveaux de taxation, le territoire de perception, les revenus générés et l'organisme concerné

	Contributeur direct	Territoire de perception	Niveau actuel	Revenus annuels 2010	Organisme bénéficiaire	Entrée en vigueur	E / P
Taxe sur l'essence	Usagers de la route	AMT (CMM + St-Jérôme)	3 ¢ / l	environ 100 M\$	AMT	1996 (1,5 ¢)	■
	Usagers de la route	Canada	Environ 3,5 ¢ / l	230,2 M\$ au Québec*	SOFIL	2010 (1,5 ¢)	■
Taxe sur le carbone	Compagnies pétrolières	Québec	Selon émissions GES	200 M\$ dont 100 M\$ pour TC	Fonds vert	2007	■
Redevances							
Immatriculation	Automobilistes	AMT et autres municipalités desservies par le TC	30 \$ / véh	55,4 M\$ (sur territoire AMT)	AMT	1992	■
Véhicules énergivores	Automobilistes	Québec	De 0 à 150 \$ / véh, selon cylindrée	54,9 M\$*	SOFIL	2005	■
Taxe foncière							
Taxe sur le stationnement	Propriétaires fonciers	Centre-ville de Montréal	De 40 ¢ à 1,65 \$ par case par jour	20 M\$	Ville de Montréal	2010	■

*2008-2009

Légende

- Entièrement dédié au transport en commun
- Partiellement dédié au transport en commun

3. 23 G\$ DE PROJETS POUR LE GRAND MONTRÉAL

Un total de 22,9 G\$ d'investissements serait nécessaire pour réaliser l'ensemble des projets documentés à ce jour dans le Grand Montréal. De ce montant, 10,3 G\$ sont requis pour maintenir et améliorer les actifs actuels, alors que 12,6 G\$ sont requis pour l'ensemble des projets de développement proposés.

Immobilisations envisagées pour la période 2010-2020

	G \$
PROJETS MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES ACTIFS	
RÉSEAU DU MÉTRO	6,5
Remplacement des MR-63 et programmes Réno	4,0
Remplacement des MR-73	2,4
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE	1,0
Remplacement du matériel roulant + centres d'entretien et garages	
RÉSEAU D'AUTOBUS	2,3
Entretien des infrastructures et renouvellement des parcs d'autobus	
AUTRES PROJETS	0,5
Projets administratifs et service clientèle tous réseaux	
TOTAL MAINTIEN ET AMÉLIORATIONS DES ACTIFS	10,3
PROJETS DE DÉVELOPPEMENT	
RÉSEAU DU MÉTRO	6,5
Prolongements du métro (Montréal, Laval, Longueuil)	5,6
Matériel roulant additionnel	0,9
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE	2,1
Train de l'Est (en cours de réalisation, desservant l'Est du Grand Montréal)	0,3
Train de l'Ouest (desservant l'Ouest de l'île de Montréal)	0,9
Planification de l'AMT	0,9
RÉSEAU TRAMWAY ET SLR¹	2,5
Réseau initial tramway Montréal	1,0
SLR A-10 (desservant l'Ouest de l'agglomération de Longueuil)	1,5
RÉSEAU D'AUTOBUS	1,5
SRB Pie-IX	0,3
Mesures préférentielles (voies réservées) + équipements (terminus, dont terminus centre-ville, et stationnements incitatifs) + acquisition autobus	1,2
TOTAL DÉVELOPPEMENT	12,6
TOTAL - ENSEMBLE DES PROJETS	22,9

1. Réalisation liée à l'échéancier de la reconstruction du Pont Champlain

Note : La navette aéroportuaire est un projet prioritaire pour la région, mais n'est pas comprise dans cette liste car elle bénéficie d'un financement hors cadre financier.

Selon les besoins exprimés par l'ensemble des AOT de la région, près de 12,6 G\$ en projets de développement sont identifiés sur un horizon de 10 ans. La réalisation de ces projets s'ajouterait aux projets déjà engagés dans la région de Montréal dont, notamment, le renouvellement des MR-63 et le train de l'Est. Un tel effort de développement équivaldrait à injecter des sommes additionnelles qui vont bien au-delà du cadre financier actuel et du niveau d'investissement actuellement déployé au poste des immobilisations qui se situait à environ 350 M\$ en 2008 (comme l'indique le tableau de la page 4). Et cela, sans compter les besoins additionnels en exploitation qui découleraient de l'augmentation de l'offre de service.

Dans un tel contexte, il est évident que l'ensemble des projets prévus dans les divers plans des AOT commande des investissements et des coûts d'exploitation dépassant largement le cadre financier actuel du transport en commun.

4. MAJORER LA TAXE SUR L'ESSENCE POUR ASSURER LA COMPÉTITIVITÉ DU GRAND MONTRÉAL ET DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

Selon une étude de la firme de prévisions économiques Infrometrica Limited, chaque tranche d'investissements de 1 G\$ dans les infrastructures entraîne une croissance économique d'environ 0,13 % et la création de plus de 11 000 emplois. Ces investissements ont également un effet direct sur la compétitivité de nos entreprises. Les investissements publics rapportent au secteur privé une économie de 17 cents en moyenne pour chaque nouveau dollar investi dans la valeur nette de nos infrastructures publiques. Le secteur privé peut donc la réinvestir dans l'entreprise ou faire bénéficier le consommateur de cette épargne. D'une façon ou de l'autre, il s'agit d'une amélioration du niveau de vie de la population.

Dans le budget 2010-2011, le gouvernement du Québec avait notamment reconnu que les infrastructures de transport en commun étaient « des éléments centraux du développement économique et de l'attractivité des grandes villes ». Le budget proposait que si les communautés métropolitaines de Montréal et de Québec en faisaient la demande, le gouvernement appliquerait sur leur territoire une majoration de la taxe sur l'essence jusqu'à 1,5 cent par litre. Cette demande était associée à une condition ferme: les revenus ainsi perçus ne devaient pas servir à diminuer la part des villes ou des usagers dans le financement des réseaux métropolitains. La Communauté métropolitaine de Montréal s'est prévaluée de cette disposition en 2010.

Pour le Grand Montréal, l'accélération des investissements en infrastructures, plus particulièrement en transport en commun, demeure toujours une priorité et puisqu'elle permet d'injecter des millions de dollars dans l'économie, de créer des emplois tout en accroissant le stock d'infrastructures susceptibles d'améliorer la compétitivité de la région à plus long terme.

Les projets retenus pour la période 2011-2020 sont les prolongements du réseau métropolitain de métro², le matériel roulant additionnel, le remplacement des voitures MR-73, le système

² Voir le protocole d'entente sur les prolongements du réseau métropolitain de métro, Villes de Laval, Longueuil et Montréal, 15 septembre 2009.

rapide par bus (SRB) Pie-IX, les mesures préférentielles pour le réseau d'autobus (notamment les voies réservées aux autobus pour les couronnes Nord et Sud)³ et le train de l'Ouest comme mesure de mitigation aux travaux de l'échangeur Turcot. L'ensemble de ces mesures totalise des investissements d'environ 10,4 G\$.

TABLEAU – Projets d'investissements pour la période 2011-2021

Projets	M\$	Détails
Métro	5 682	prolongement des lignes bleue, orange et jaune
Matériel roulant additionnel	857	liée prolongement des lignes bleue, orange et jaune
Remplacement MR-73	2 247	25 % du coût à la charge des municipalités
SRB Pie-IX	292	réalisé en 3 ans 2011 à 2013
Mesures préférentielles	500	réalisé en 10 ans (ex. voies réservées, terminus, stationnements incitatifs)
Train de l'Ouest	870	réalisé en 3 ans 2014 à 2016
Total	10 448	

Une majoration de cinq cents le litre de la taxe sur les carburants permettrait d'assurer le financement de la part municipale (exploitation et immobilisations) des projets de transport en commun métropolitain dans le cadre d'un échéancier de réalisation réaliste et structurant pour la période 2011-2021, conformément aux paramètres financiers des programmes d'aide gouvernementale au transport en commun et du cadre financier adopté par la CMM en février 2010.

Cette majoration devrait être graduelle et faite en fonction des investissements réalisés.

Elle devrait également être distincte de toute augmentation de la taxe sur les carburants qui pourrait être par ailleurs accordée aux municipalités pour leurs autres besoins.

³ C'est à partir du rapport de consultation des MRC et des CIT des couronnes Nord et Sud, CMM, février 2010, que seront identifiées les mesures à mettre en oeuvre.

ANNEXE – Résolution numéro CC10-010

EXTRAIT du procès-verbal de l'assemblée ordinaire du Conseil
tenue le 25 février 2010 à 10 h

SONT PRÉSENTS

M. Gérald Tremblay, président ;
M. Gilles Vaillancourt, vice-président ;

M. Basile Angelopoulos	M. Sammy Forcillo
M. Michael Applebaum	M. Michel Gilbert
Mme Manon Barbe	M. Edward Janiszewski
M. Richard Bélanger	M. Paul Larocque
M. Pierre Charron	M. Paul Leduc
M. André J. Côté	M. Bill McMurchie
Mme Suzanne Dansereau	M. Luis Miranda
M. Gilles Deguire	M. Guy Pilon
M. Alan DeSousa	Mme Caroline St-Hilaire
M. Alvaro Farinacci	M. Frank Venneri

CC10-010

TAXE SUR L'ESSENCE

Attendu que les membres du Comité de travail des élus de la Communauté sur le financement et la gouvernance du transport collectif métropolitain ont convenu unanimement, lors de leur rencontre du 4 février 2010, des principes d'un nouveau cadre financier du transport en commun métropolitain ;

Attendu que la position des élus de la Communauté requiert l'appui financier du gouvernement du Québec ;

Attendu que l'Association du transport urbain du Québec recommande que le gouvernement du Québec instaure une taxe sur l'essence dédiée au financement du transport en commun ;

Attendu qu'une perspective de développement durable favorise la contribution des automobilistes au financement du transport en commun afin de réduire la dépendance au pétrole ;

PROPOSÉ PAR : M. Gilles Vaillancourt

APPUYÉ PAR : Mme Manon Barbe

Il est résolu

Que la Communauté demande au gouvernement du Québec d'instaurer une taxe sur l'essence afin de pourvoir au nouveau cadre financier du transport en commun métropolitain proposé par le Comité de travail des élus de la Communauté sur le financement et la gouvernance du transport collectif métropolitain, ce nouveau cadre financier étant énoncé aux documents joints à la présente résolution pour en faire partie intégrante.

Certifié conforme

Secrétaire

ANNEXE – Résolution numéro CC10-015



EXTRAIT du procès-verbal de l'assemblée ordinaire du Conseil
tenue le 29 avril 2010 à 10 h

SONT PRÉSENTS

M. Gérald Tremblay, président
M. Gilles Vaillancourt, vice-président

M. Basile Angelopoulos	M. Alvaro Farinacci
Mme Manon Barbe	Mme Helen Fotopulos
M. Richard Bélanger	M. Michel Gilbert
M. Jean-Jacques Beldié	M. Edward Janiszewski
M. Philippe Brunet	M. Paul Larocque
M. Pierre Charron	M. Paul Leduc
M. André J. Côté	M. Bill McMurchie
Mme Suzanne Dansereau	M. Luis Miranda
M. Gilles Deguire	M. Guy Pilon
Mme Chantal Deschamps	Mme Caroline St-Hilaire
M. Alan DeSousa	M. Frank Venneri

CC10-015

**MAJORATION DU TAUX DE LA TAXE SUR L'ESSENCE DANS LA RÉGION
DE MONTRÉAL**

Vu les rapports du comité exécutif sous les résolutions
numéros CE10-042 et CE10-060 adoptées respectivement à sa séance
du 15 avril 2010 et à celle du 29 avril 2010,

PROPOSÉ PAR : M. Michel Gilbert

APPUYÉ PAR : Mme Manon Barbe

Il est résolu de demander au gouvernement du Québec

- d'autoriser, à compter du 1^{er} mai 2010, une nouvelle majoration de 1,5 cent le litre du taux de la taxe sur l'essence dans le territoire de l'Agence métropolitaine de transport, dédiée au financement du transport en commun, tel que proposé dans le budget de l'exercice 2010-2011 du gouvernement du Québec ;
- d'assurer, par les modifications législatives requises, la distribution des revenus provenant des sources gouvernementales dédiées actuelles (taxe sur l'essence et droits sur l'immatriculation) ou futures, et ceux de la nouvelle majoration de la taxe sur l'essence demandée, selon les règles de partage approuvées par la Communauté et énoncées aux documents joints à la présente résolution pour en faire partie intégrante.

Certifié conforme

Secrétaire

Ce procès-verbal n'a pas été approuvé.

Identifié comme partie à la résolution numéro CC10-015 adoptée par le conseil de la Communauté le 29 avril 2010.

Claude Séguin, secrétaire la Communauté

ANNEXE 1

RÉVISION DU CADRE FINANCIER DU TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN

Deux principes ont guidé l'élaboration du nouveau cadre financier du transport collectif métropolitain :

- la nécessité de l'ajout de nouvelles sources de financement situées hors du champ foncier et;
- l'adoption de règles simples et équitables pour partager les charges entre les municipalités.

Le nouveau cadre financier proposé se résume ainsi :

- Les charges métropolitaines assumées par les municipalités, qui incluent les dépenses d'immobilisations et d'exploitation, sont :
 - 100 % du déficit métropolisable du métro ;
 - 100 % des déficits des trains de banlieue ;
 - 100 % du déficit des express métropolitains ;
 - 100 % du manque à gagner découlant de l'intégration tarifaire.
- La totalité des déficits des équipements métropolitains (terminus, voies réservées, billetterie et stationnements incitatifs), des dépenses de fonctionnement de l'AMT, des déficits d'exploitation des services métropolitains de transport adaptés et tous autres coûts reconnus par les partenaires sont assumés par les remises gouvernementales.
- La part de la contribution financière de chaque municipalité est déterminée en répartissant les charges métropolitaines en fonction de l'utilisation des services de transport (métro, trains de banlieue, express métropolitains) par les usagers de chaque municipalité (100 % passagers). Cette répartition s'effectue selon l'approche réseau pour le métro et l'approche ligne pour les trains de banlieue et les express métropolitains.
- La méthode actuelle de partage des recettes TRAM est maintenue et corrigée de manière à ce que les AOT obtiennent un plancher de revenu situé entre 75 % et 85 % des recettes basées sur les tarifs locaux de référence ou un plafond de revenu équivalent à 100 % des recettes locales de référence.
- Toutes les aides et toutes les subventions métropolitaines ainsi que de la contribution municipale au fonds d'immobilisations de l'AMT (0,01 \$ / 100 \$ de RFU) sont éliminées.
- Le solde des remises gouvernementales est partagé en proportion des charges métropolitaines assumées par les municipalités soit les déficits : du métro (portion métropolisable), des trains de banlieue, des express métropolitains et le manque à gagner découlant de l'intégration tarifaire.
- L'entente sur le partage du déficit du métro (2007-2011) s'applique jusqu'à la conclusion d'une nouvelle entente.
- La contribution financière annuelle de l'ensemble des municipalités ne doit pas excéder 50 % des déficits métropolitains annuels.
- Le tableau ci-joint intitulé « Un nouveau cadre financier du TC métropolitain, estimation des contributions municipales, moyenne 2008-2017 ('000\$) avec 55 M\$ / an d'aide gouvernementale additionnelle » présente un estimé des contributions des AOT et des municipalités.
- La durée de l'entente est de cinq ans avec une option de renouvellement pour une autre durée de cinq ans.

Demande au gouvernement du Québec

- Il est demandé au gouvernement du Québec :
 - d'injecter une somme supplémentaire de 55 M\$ annuellement afin qu'il apporte son soutien à la mise en place du nouveau cadre financier ;
 - de verser une compensation aux AOT perdantes pour ramener leur contribution à la situation initiale. Cette contribution est estimée à 0,957 M\$ annuellement, tel qu'indiqué à l'annexe 3.



Annexe 2

Un nouveau cadre financier du TC métropolitain

*Estimation des contributions municipales, moyenne 2008-2017 ('000\$)
avec 55 M\$ / an d'aide gouvernementale additionnelle*

	Situation initiale (avant l'entente métro 2007-2011) ¹	Nouveau cadre (avec ajout de 55 M\$) ²	Gains (par rapport à la situation initiale) ³
<i>Agglomération de Montréal</i>	81 139	38 161	42 977
<i>Agglomération de Longueuil</i>	12 318	6 970	5 349
<i>Ville de Laval</i>	11 019	7 010	4 009
<i>CIT Laurentides</i>	7 172	7 706	0
<i>CRT Lanaudière</i>	3 008	2 428	580
<i>CIT Chambly-Richelieu-Carignan</i>	105	160	0
<i>CIT du Sud-Ouest</i>	223	319	0
<i>CIT Haut-Saint-Laurent</i>	11	27	0
<i>CIT La Presqu'île</i>	2 066	1 677	390
<i>CIT Le Richelain</i>	1 297	350	946
<i>CIT Roussillon</i>	1 226	1 324	0
<i>CIT Sorel-Varennes</i>	170	168	2
<i>CIT Vallée-du-Richelieu</i>	4 264	3 068	1 197
<i>Ville de Sainte-Julie</i>	72	230	0
<i>Hors CIT</i>	999	418	581
<i>Hors AMT</i>	173	173	0
<i>Demande de compensation gouvernementale</i>			(957)
TOTAL	125 263	70 189	55 074

1. La situation initiale a été modifiée pour tenir compte de :

- l'ajustement des recettes métropolitaines du métro, des trains et de l'Express selon le budget 2010 de l'AMT;
- l'ajustement de toutes les aides métropolitaines selon le budget 2010 de l'AMT;
- l'ajustement de la méthode actuelle de partage des recettes de manière à ce que les AOT obtiennent un plafond de revenu équivalent à 100 % des recettes locales.

2. Le nouveau cadre financier est établi selon le modèle proposé par la Ville de Laval et ajusté avec les données les plus récentes de l'enquête O-D 2008 pour le métro seulement.

3. Il est demandé au gouvernement du Québec de verser une compensation aux AOT perdantes pour ramener leur contribution à la situation initiale. Cette contribution serait de 0,957 M\$ annuellement.

NOTE - Des demandes particulières ont également été formulées par :

- le RTL, soit l'inclusion, dans le nouveau cadre financier, de l'Axe de transport par autobus du Pont Champlain à titre de service métropolitain. Ce gain additionnel de 2,7 M\$ donnerait un gain total de 8 M\$ au RTL;
- l'ACIT, soit l'indexation, hors du nouveau cadre financier, du programme d'aide gouvernemental à l'exploitation (9 M\$);
- la STM, soit le financement, hors du nouveau cadre financier, de la dette passée de la CUM pour le métro (6 M\$).

Identifié comme partie à la résolution numéro CC10-015 adoptée par le conseil de la Communauté le 29 avril 2010.

Claude Séguin, secrétaire la Communauté