



NOTE DE SERVICE

DESTINATAIRES :	M. Jacques Ladouceur, président. Mmes, MM. les membres de la Table
DATE :	23-02-2020
OBJET :	Révision de la Politique de financement (ARTM) Reprise des travaux et rappel des enjeux
POUR INFORMATION	

1. OBJECTIF

Informar les membres du Conseil de la reprise des travaux de révision de Politique de financement (ci-après «la Politique»), et rappeler les principaux enjeux.

2. MISE EN CONTEXTE

- La Politique adoptée en décembre 2017 par l'Autorité est arrivée à échéance depuis décembre 2020. L'expérience des dernières années a fait ressortir les limites quant à son application « réelle » et son inadéquation avec la prévision quinquennale des contributions municipales;
- Les modalités d'application de la Politique ont été suspendues temporairement pour le cadre financier 2021 (gel des contributions sur 2020 + indexation). Il n'est pas prévu de les appliquer en 2022 également;
- Les travaux de révision de la Politique reprendront à l'hiver 2021. L'Autorité prévoyant suivre la même structure de travail qu'en 2020, avec des comités techniques pour les 5 secteurs et pour les couronnes, ainsi que des comités stratégiques pour les élus siégeant au CA de l'ARTM et ceux siégeant au CA d'exo.

3. SURVOL DES PRINCIPAUX ENJEUX

Cadre financier 2021-2023 et pandémie

L'ARTM prévoit utiliser en totalité l'enveloppe gouvernementale d'urgence en 2020 et 2021. Selon les plus récentes prévisions, pour la période 2021-2023, le manque à gagner serait de près de 350 M\$ (700 M\$ pour le scénario pessimiste) et ce, malgré la possibilité de geler la rémunération des OPTC au niveau de 2021 (aucune indexation). Les mesures de confinement ainsi que le couvre-feu ont fait baisser le niveau des ventes de titres de 35 % en décembre 2020 à 20 % janvier 2021, l'Autorité prévoyant dans son scénario de base un retour à la normale des ventes à 92% en décembre 2021 (permanente d'achalandage de 8%), ce qui nous apparaît improbable et plutôt optimiste. Considérant les incertitudes entourant la campagne de vaccination et la nouvelle descente provoquée par le couvre-feu, l'ARTM devrait d'ores et déjà écarter le scénario de base et utiliser le scénario pessimiste dans ses représentations auprès du gouvernement, l'aide gouvernementale étant de toute manière conditionnelle au niveau de vente réelle des titres.

Refonte tarifaire

Plusieurs suivis doivent être réalisés par l'Autorité, à commencer par l'évaluation sur les contributions municipales, qui est tributaire du chantier de l'allocation des revenus entre les modes. L'un des principaux nœuds concerne les impacts d'un tarif à 90 \$ plutôt que 100\$, et plutôt que 144\$ pour les modes métropolitains dans chaque extrémité de l'agglomération de Montréal. Sans tarif de référence, les municipalités des couronnes risquent d'assumer un manque à gagner découlant de l'uniformisation des titres à 90\$ en zone 1.

Intégration du REM

La mise en service du REM est prévue en 2022 et les municipalités de la Couronne-Sud seront doublement affectées, en devant d'une part assumer le coût du REM et d'autre part en subissant les contrecoups liés au transfert d'une partie des revenus autobus vers le REM, ce qui accentuerait de beaucoup le déficit à la charge des municipalités. De plus, à ce jour, la Table n'a pas reçu de scénario de rabattement du bus vers le REM. Une part de «kilomètres-autobus», autrefois utilisée dans l'axe du pont Champlain, devra être «réaffectée» ailleurs dans le réseau, ce qui pourrait avoir des conséquences financières.

L'allocation des coûts d'exo selon le nouveau modèle RCGT

L'Autorité considère cet élément comme un intrant dont l'application est indépendante à celle de la Politique de financement. Elle explique que le recours à une méthodologie pertinente, vérifiable et reproductible pour l'allocation des dépenses d'exo entre ses services de trains, d'autobus et de transport adapté est nécessaire aux fins d'une évaluation juste de la contribution financière des municipalités aux services. L'application des clés nous semble inévitable, mais elle devrait faire partie d'un tout, d'un scénario consensuel pour la région, qui intègre notamment le produit de la taxe sur l'immatriculation, les express métropolitains et leurs équipements, la grille de référence sur la tarification, les contributions hors territoire, etc.

Produit de la taxe sur l'immatriculation et son affectation

Sans modification, la Politique prévoit que le produit de la taxe sera versé aux revenus généraux, ce qui est contraire à la volonté de la Couronne-Sud visant à cloisonner le produit de la taxe par secteur afin de développer des services sur son territoire. La TPECS a demandé à l'ARTM que la disponibilité du produit de la taxe soit un élément conditionnel à l'application de la nouvelle Politique.

Désignation des express et des équipements métropolitains

Les travaux de désignation des express métropolitains doivent débuter cet hiver, mais un flou persiste quant à la désignation des équipements métropolitains tels que les stationnements incitatifs. La TPECS a relancé l'ARTM sur le sujet. Rappelons que le dossier traîne depuis la réforme de la gouvernance, qui a fait basculer des stationnements incitatifs de l'AMT, autrefois considérés métropolitains car recevant plus d'un opérateur CIT, dans la cour du « traitement local bus », parce qu'il n'y a plus qu'un seul OPTC (exo) qui les utilise.

Contribution hors territoire et révision des ententes

Incertitudes quant à l'obtention d'une contribution financière permettant de couvrir la part réelle des déficits des services de transport collectif liée à l'utilisation des clients en provenance de l'extérieur du territoire. Nous attendons par ailleurs l'ensemble des détails liés au calcul du manque à gagner.

Échéancier pour l'adoption finale

Un flou persiste quant à l'échéancier d'adoption de la Politique 2.0. Aucune date ou période n'est visée pour l'adoption en 2022, à temps pour l'élaboration du cadre financier 2023. L'Autorité évoque par ailleurs la possibilité de déroger une année de plus à l'application de la Politique de financement, soit en 2023, ce qui aurait pour effet de décaler d'une année certains chocs appréhendés sur les contributions municipales, par exemple pour le REM.

Une révision globale plutôt qu'à la pièce

Dans le cadre des travaux de révision de la Politique, un ensemble d'intrants et de variables sont étudiés. Il sera important d'en mesurer les effets individuels, mais surtout les effets combinés, puisque le choix final quant à la prochaine Politique de financement devra s'appuyer sur son effet global et non sur l'effet d'un nombre limité de composantes. Rappelons qu'au terme des travaux réalisés à l'hiver-printemps 2020, l'ARTM avait présenté aux élus un scénario de modification de

la Politique prenant effet à compter de 2021 par l'application d'un nombre limité de nouvelles modalités et de nouveaux intrants, qui avaient globalement pour effet d'augmenter les contributions municipales en couronne s et de provoquer une variation entre chaque municipalité. Jusqu'à tout récemment, en rencontre technique, l'Autorité a catégorisé certaines composantes et intrants en tant qu'éléments « optionnels » à la révision, ce qui nous apparaît préoccupant dans l'optique où nous nous attendons à la mise en place d'un cadre financier englobant, prévisible et cohérent pour les années à venir.

Pacte fiscal 10 ans en transport

Dans le cadre des travaux de révision auprès des 5 secteurs, l'ARTM semble exclure toute discussion concernant la recherche et l'implantation de nouvelles sources de financement pour l'entretien et le développement des services à long terme. L'équipe de l'Autorité se limitant à mentionner que cela fait partie de ses discussions avec le gouvernement. Un rapport gouvernemental serait également attendu en suivi du Chantier sur le financement de la mobilité (Politique de mobilité durable), lancé en 2019 et chapeauté par Monsieur Claude Reid, député de Beauharnois. Même si les contributions municipales se dirigent vers un gel en 2022, le choc appréhendé pour 2023 vient à grands pas, et rappelle l'urgence de trouver des solutions viables et pérennes.

4. PIÈCES JOINTES

- Document de positionnement Couronne-Sud sur les intrants et les variables de la Politique de financement (7 p.) *Note : Ce document remonte à la fin des derniers travaux au printemps 2020. Cette position pourrait évoluer, mais servira de base pour la suite des discussions avec l'ARTM.*
- Document de travail de l'Autorité (10 p.)

Révision de la politique de financement

Argumentaire de la Couronne-Sud pour le comité stratégique

Introduction

Ce document se veut un aide-mémoire pour accompagner les élus participants au comité stratégique dans le cadre de la révision de la politique de financement de l'ARTM. Il s'appuie sur les différents travaux menés par le comité technique de cette révision, des informations transmises par l'ARTM et du premier avis du Comité technique des 5 secteurs intitulé :

Mise à jour de la politique de financement - Premier avis du Comité technique des 5 secteurs
Priorisation des ajustements à la politique de financement - Avril 2020

L'argumentaire proposé vise à défendre un scénario bénéfique pour l'ensemble de la Couronne-Sud tout en restant cohérent en regard des principes et objectifs de la politique de financement. Dans les scénarios évalués, on retrouve 12 ajustements potentiels qui ont été priorisés ainsi par le Comité technique des 5 secteurs :

Nature des intrants / ajustements	Période d'application	
	2021	2022-2025
Nécessaires	<ul style="list-style-type: none"> 1 Clés RCGT pour dépenses exo 2 Simplifier le traitement des équipements métropolitains 3a Préciser la notion de services express métropolitains 7 Réseau pour les services d'autobus et de TA des couronnes d'exo 	<ul style="list-style-type: none"> 3b Désigner les services express métropolitains 4 REM 5 Taxe immatriculation 6 SRB Pie-IX 8 Contribution financière des municipalités hors territoire pour les services métropolitains 12 Ententes hors territoire pour les services d'autobus et ta d'exo 13 Méthode d'allocation des revenus découlant de la refonte tarifaire
Potentiels		<ul style="list-style-type: none"> 9 Réseau pour le train de banlieue d'exo 10 Attribution des revenus généraux aux EM 11 Contribution RFU dérégionalisée

À noter - Peu importe le scénario retenu, des variations importantes sont à prévoir par municipalité dans la Couronne-Sud. Des travaux seront menés pour discuter de la ventilation ville par ville et de voir à trouver une façon d'aplanir les variations entre municipalités. À noter, l'article 95 la Loi sur l'ARTM stipule que les municipalités locales de la couronne sud peuvent conclure entre elles une entente par laquelle elles conviennent de partager, selon une formule que l'entente détermine et aux conditions qui y sont prévues, le montant total des contributions qui leur sont exigées, en vertu de l'article 81 ou de l'article 83, par l'Autorité conformément à sa politique de financement.

Il est également important de mentionner que l'évaluation des contributions municipales analysées dans le cadre du comité technique repose sur une série d'hypothèses qui permettent d'avoir une estimation qui pourrait fluctuée dans la réalité. À titre d'exemple, l'impact du REM pourrait être plus grand que prévu.



Les ajustements qualifiés de « Nécessaires » pour 2021

Allocation des coûts d'exo avec les clés RCGT (1) Impact négatif important

L'ARTM explique que le recours à une méthodologie pertinente, vérifiable et reproductible pour l'allocation des dépenses d'exo entre ses services de trains, d'autobus et de transport adapté est nécessaire aux fins d'une évaluation juste de la contribution financière des municipalités à ces services. Cette application nous semble inévitable, d'autant plus qu'elle est appuyée par Montréal, Laval et Longueuil.

Toutefois, des mesures de lissage et de plafonnement pour atténuer l'impact ville par ville sont essentielles. Ces mesures ont fait l'objet de peu de discussions et mériteraient d'être quantifiées pour bien comprendre leurs impacts. L'une d'elle propose le plafonnement sur 2 ans des hausses de dépenses dans les trains, les autobus et le transport adapté pour adresser spécifiquement pour adresser l'effet des nouvelles clés de répartition d'exo appliquée à l'année 2020.

Certains ajustements favorables à la Couronne-Sud permettraient d'atténuer l'impact et d'assurer un contrepoids, notamment l'attribution de la nouvelle taxe sur l'immatriculation par secteur ou la désignation d'express métropolitain (selon la définition). La durée des mesures de lissage et de plafonnement devraient permettre de minimiser l'impact des clés RCGT d'ici l'entrée en vigueur de ces ajustements positifs.

Comme l'ajustement sur la nouvelle taxe sur l'immatriculation par secteur ne faisait pas l'unanimité au comité technique, il a été demandé que minimalement, la disponibilité du produit de la nouvelle taxe sur l'immatriculation devienne un élément déclencheur à la mise à jour de la politique de financement. Idéalement, cet ajustement devrait être convenu immédiatement.

Simplifier le traitement des équipements métropolitains (2)

Pour l'ARTM, le traitement comptable individuel de chaque équipement métropolitain demande un effort disproportionné par rapport à l'envergure des montants en causes. Il est proposé de simplifier le traitement des équipements métropolitains en regroupant les équipements par type (terminus, stationnements, voies réservées et infrastructures SRB).

Cette composante semble avoir un impact marginal pour la Couronne-Sud.

Désignation d'express métropolitains (3) Impact potentiellement positif et important

Durant les travaux du comité technique, un avis juridique de l'ARTM est venu préciser la définition de services express métropolitains. Plutôt que de parler uniquement de « liaison » entre deux territoires (services d'autobus reliant le territoire de plus d'un OPTC), l'ARTM indique qu'il doit y avoir une « desserte » de plus d'un territoire (permettre l'embarquement et le débarquement à plusieurs arrêts de deux territoires).

Bien que favorable au concept de « desserte » qui permettrait de maximiser l'utilisation des services d'autobus d'exo lorsqu'ils circulent sur un autre territoire (et par conséquent, d'en améliorer le ratio d'autofinancement), cette définition soulève des enjeux syndicaux importants laissant croire que la désignation d'express métropolitains pourrait prendre beaucoup de temps encore.

Cet ajustement n'a jamais fait l'objet d'une évaluation de l'impact sur les contributions municipales avec la politique de financement actuelle. Nous pouvons présumer qu'une définition avec la notion de « liaison » serait largement favorable à la Couronne Sud. Dans sa note du 27 février 2020, l'ARTM identifie sous cette définition une liste de circuits dont la très grande majorité est en couronnes, surtout après l'arrivée du REM (remplaçant plusieurs circuits du RTL). L'impact potentiel avec la notion de « desserte » reste à être évalué faute de circuits y correspondant aujourd'hui, à l'exception de deux circuits d'autobus.

Il est important de rappeler que la désignation d'express métropolitains permet d'attribuer des revenus généraux à ces services pour réduire le déficit qui sera ensuite attribué à chacune des municipalités selon l'utilisation des services. Un impact indirect est toutefois à prévoir sur les autres services métropolitains qui se voient réduire leur attribution de revenus généraux, selon la politique de financement actuelle.

Certains secteurs soulèvent des questionnements à l'urgence et la capacité de désigner de nouveaux services d'express métropolitains dès 2021, d'autant plus considérant cette nouvelle définition. Il a été demandé que ces travaux soient priorités en 2020 pour permettre leur désignation dès que possible, d'autant plus qu'aucune modification à la politique de financement n'est requise pour que ces services soient traités comme les autres services métropolitains.

Un échéancier ferme devrait être demandé à l'ARTM quant à la désignation d'express métropolitain.

Approche réseau autobus et transport adapté (7)

Le territoire d'exo distingue actuellement 11 secteurs. Exo élimine progressivement cette notion de secteur pour l'organisation des services pour fins d'intégration des services, d'optimisation des coûts et de meilleure desserte entre les secteurs. Le traitement réseau bus pour couronne est à coût nul entre les cinq secteurs. Cet ajustement nous apparaît une composante incontournable, notamment pour faciliter le développement de services entre les secteurs comme par exemple pour les services dans l'axe Est-Ouest.

Bien que l'impact global pour la Couronne-Sud est neutre, cet ajustement a un impact important entre les municipalités des couronnes. Des mesures de lissage et de plafonnement pour atténuer l'impact ville par ville sont essentielles. L'article 95 la Loi sur l'ARTM mentionné en introduction pourrait aussi servir à convenir d'une répartition pour limiter l'impact pour chaque municipalité.

Les ajustements qualifiés de « Nécessaires » pour 2022 et les années ultérieures

Intégrer le REM (4) Impact négatif important

La mise en service du REM est prévue en 2021. L'actuelle politique de financement prévoit déjà que des revenus généraux sont appliqués au déficit du REM (service de transport terrestre guidé) et que le déficit résultant est réparti entre les municipalités desservies.

Cet ajustement nous semble inévitable. Il accentue de beaucoup le débalancement revenus-dépenses à la charge des municipalités. L'allocation d'une partie des revenus généraux au REM (au prorata du déficit des services métropolitains) aura également des impacts sur les municipalités avec des utilisateurs des autres services métropolitains. Des mesures de lissage et de plafonnement pour atténuer l'impact ville par ville seront nécessaires.

Le REM affectera grandement Longueuil et Montréal. Les prévisions de l'ARTM nous apparaissent prudentes et pourraient sous-estimer l'impact pour les contributions municipales. Une analyse de sensibilité a été réalisée pour évaluer le scénario où l'achalandage est plus élevé que prévu. Son coût devrait être partagé avec le hors-territoire (ex : Saint-Jean-sur-Richelieu).

Nouvelle taxe sur l'immatriculation (5) Impact positif important si cloisonné par secteur

Sans modification, la politique de financement prévoit que le produit de cette taxe est versé aux revenus généraux. Ce qui représente un risque de laisser la politique de financement inchangée advenant la disponibilité du produit de cette taxe.

Bien que l'application de la taxe d'immatriculation aux revenus généraux contribue à la régionalisation des sources de financement consenties à l'Autorité, elle s'éloigne des principes d'utilisateur payeur et de bénéficiaires payeurs à plusieurs égards. Cette approche s'éloigne également de l'objectif de la politique de financement d'assurer un traitement équitable de l'ensemble des municipalités.

Remettre cette nouvelle taxe aux revenus généraux permet de réduire le déficit des services métropolitains (métro, trains, express et REM) et ainsi réduire la facture répartie parmi les municipalités avec des utilisateurs de ces services (ce qui s'éloigne du principe d'utilisateur payeur). Une municipalité sans aucun utilisateur de ces services va voir ses citoyens contribués à ces services, soulevant un enjeu d'équité.

Cloisonner cette taxe d'immatriculation par secteur permettrait de financer directement le développement des services locaux dans l'objectif d'inciter les automobilistes à opter pour les services de transport collectifs à proximité, en plus d'appuyer les principes et objectifs cités précédemment. Ce cloisonnement aurait un impact négatif uniquement pour le secteur de Montréal (impact neutre pour Longueuil et impact favorable pour tous les autres secteurs).

Pour ces raisons, le versement de cette nouvelle taxe d'immatriculation aux revenus généraux devrait être évité. Si cela devait se produire, la part des revenus généraux représenterait 25,2% des déficits à la charge des municipalités, pratiquement le double d'aujourd'hui (13,7%). Ce qui permettrait d'éponger considérablement la croissance du déficit du métro et l'arrivée du REM, principalement et largement au profit de l'agglomération de Montréal comme le démontre l'un des scénarios analysés par le comité technique.

Intégrer le SRB Pie-IX (6)

Le SRB Pie IX comporte des équipements métropolitains (stationnement incitatif, voie réservée, édicules) et un service d'autobus dédié à la desserte de l'axe Pie IX. Le mode de traitement des équipements métropolitains doit être précisé par les modalités financières de la politique de financement. Le service d'autobus dédié à la desserte de l'axe doit aussi être désigné comme tel par l'autorité pour être considéré « service express métropolitain » par autobus. Aucun commentaire particulier n'a été transmis sur cette composante compte tenu qu'elle touche essentiellement les secteurs au nord.

Contributions hors territoire (8) Impact positif, mais à modifier

Il nous semble évident et favorable pour tous les secteurs d'aller chercher cette contribution dans un souci d'équité de l'ensemble des municipalités. Il a toutefois été demandé d'examiner d'attribuer cette source de revenus selon les modes utilisés (notamment les services locaux) afin d'appuyer le principe d'utilisateur payeur et bénéficiaires payeur dans la politique de financement.

Réviser les ententes de services hors territoire (12)

Les municipalités situées hors du territoire de l'Autorité et desservies par les services d'autobus d'exo contribuent au financement de ces services selon des modalités différentes de celles situées sur le territoire de l'Autorité. Cet ajustement a pour objectif de rétablir l'équité du traitement entre les municipalités situées sur le territoire de l'Autorité et à l'extérieur de celui-ci.

Cet ajustement a fait l'objet de peu de discussions bien que nous soyons a priori favorables à celui-ci.

Les ajustements qualifiés de « À considérer » pour 2022 et les années ultérieures

Présentés dans l'ordre d'importance pour l'ensemble de la Couronne-Sud

Intégrer la notion de réseau pour le train de banlieue d'exo (9) Impact négatif important

Bien que l'application d'une approche réseau pour les services de trains de banlieue contribue à la simplicité des modalités de la politique de financement, elle s'éloigne des principes d'utilisateur payeur et de bénéficiaires payeurs à plusieurs égards. Cette approche s'éloigne également de l'objectif de la politique de financement d'assurer un traitement équitable de l'ensemble des municipalités.

À titre d'exemple :

- Les lignes avec de faibles ratios d'autofinancement compensées :
Certaines lignes sont plus coûteuses à opérer et/ou ont moins d'achalandage et de revenus usagers que d'autres lignes, résultant avec un ratio d'autofinancement plus bas. Les lignes avec de bas ratio d'autofinancement (comme Mascouche) seraient compensées avec celles avec des hauts ratios d'autofinancement (comme Mont-Saint-Hilaire). Les villes avec des utilisateurs d'une ligne de train à faible ratio d'autofinancement se retrouvent ainsi à payer moins qu'ils ne le devraient et vice versa.
- Investissements et ajouts de service davantage répartis parmi toutes les municipalités :
Avec une approche en réseau, tout investissement dans une ligne de train contribuerait au déficit de l'ensemble des lignes de train et seraient ainsi assumés par l'ensemble des municipalités selon son nombre d'utilisateurs. Cette situation est particulièrement problématique si les investissements ne sont pas répartis de façon égale entre les lignes ou si ces investissements génèrent peu de nouveaux revenus usagers.

Contrairement au métro qui est traité en un seul réseau et où on retrouve des usagers qui empruntent plusieurs lignes dans un même déplacement, les lignes de train sont distinctes et rarement utilisées ensemble. Il n'y a aucun lien entre le service de train de Mascouche et de Candiac, contrairement aux lignes du métro. Au même titre qu'on ne fusionne pas les autobus de la couronne sud avec les autobus de la couronne nord, l'application d'une approche réseau au train n'est pas cohérente.

Nous sommes défavorables à cet ajustement.

Financement des équipements métropolitains par les revenus généraux (10)

Financer à 100% les équipements métropolitains par les revenus généraux permet de mettre à contribution la régionalisation des sources de financement consenties à l'Autorité dans le même esprit que le financement des services métropolitains que sont le métro, le REM et le train.

Plusieurs services d'autobus transitent par les équipements métropolitains pour assurer la liaison entre deux territoires d'OPTC, rejoignant la définition de services d'express métropolitains initialement présentée. Bien que les express métropolitains risquent d'être identifiés ultérieurement, nous croyons que de financer à 100% les équipements métropolitains par les revenus généraux rejoint l'objectif d'assurer un traitement équitable de l'ensemble des municipalités de la politique de financement et d'harmoniser le traitement des équipements métropolitains au traitement des services métropolitains.

Affectation de la RFU à chaque municipalité (11)

La contribution de 0,01 \$ par 100 \$ de RFU des municipalités est actuellement versée aux revenus généraux. Une approche alternative permettrait de déduire cette contribution de la contribution globale d'une municipalité aux coûts des services de transport collectif.

Bien que l'application de la contribution RFU aux revenus généraux rejoint le principe de régionalisation des sources de financement, une application de la contribution RFU de chaque municipalité à la réduction de sa facture renforce le principe d'utilisateur payeur en plus de contribuer à l'objectif de la politique de financement d'assurer un traitement équitable de l'ensemble des municipalités.

Avec cette approche d'attribution de la RFU par municipalité, une municipalité contribue directement au financement des services de transport collectif de sa municipalité, que ça soit les services locaux ou les services métropolitains utilisés par les citoyens de sa municipalité.

Remettre cette contribution RFU aux revenus généraux permet de réduire le déficit des services métropolitains (métro, trains et REM) et ainsi réduire la facture répartie parmi les municipalités avec des utilisateurs de ces services (ce qui s'éloigne du principe d'utilisateur payeur). Une municipalité sans aucun utilisateur de ces services métropolitains vont contribuer à ces services, soulevant un enjeu d'équité.

NOTE

Titre	Politique de financement - Élaboration d'une liste des modifications à effectuer ainsi que les échéanciers préliminaires afférents
Expéditeur	Daniel Bergeron, directeur exécutif – Planification des transports et mobilité de l'Autorité régionale de transport métropolitain
Destinataires	Membres du comité des 5 secteurs
Date de la séance	2021-01-25

CONTEXTE

D'importants travaux d'évaluation préparatoires à la mise à jour de la *Politique de financement de l'Autorité régionale de transport métropolitain* (la « **Politique** ») ont été réalisés en 2019 et 2020.

Face au contexte exceptionnel de la COVID-19, le conseil d'administration (le « **Conseil** ») de l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'« **Autorité** ») a adopté une dérogation temporaire à celle-ci lors de sa séance régulière du 30 octobre 2020 établissant que :

« la contribution financière de base des municipalités desservies par les services de transport collectif de l'Autorité, incluant les municipalités hors territoires, est maintenue au niveau de celle prévue au Budget 2020 pour l'année 2020, puis indexée de 2 % pour chacune des années 2021 et 2022 à l'exclusion des contributions à la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL) et des contributions basées sur la richesse foncière uniformisée (RFU) qui demeurent perçues au réel des sommes dues afin de maintenir les contributions municipales au niveau de celles établies par le Budget 2020 pour l'année 2020. »

À terme, une mise à jour de la Politique demeure nécessaire.

Cette note a pour objet de brièvement rappeler la nature des évaluations réalisées à ce jour et de proposer le calendrier des prochaines étapes menant à cette mise à jour.

GRANDES ÉTAPES DE MISE À JOUR

Une mise à jour des intrants et des modalités de la Politique est nécessaire pour, notamment :

- Intégrer le REM et le SRB Pie-IX ;
- Identifier la méthode d'allocation des revenus découlant de la refonte tarifaire ;
- Désigner les services express métropolitains par autobus et les équipements adjacents ;
- Établir les cibles de financement par les recettes tarifaires et par les contributions municipales.

Par ailleurs, les données jusqu'à présent considérées pour le Cadre financier 2021-2024 sont à revoir en raison des impacts de la COVID-19 au cours de cette période.

Suivant l'expérience des travaux menés lors de la première phase des travaux préparatoires à la mise à jour de la Politique, une grande importance sera accordée à la concertation avec les partenaires.

En conséquence, les grandes étapes de travail suivantes sont proposées :

Étape 1 : Préparation de la démarche [Novembre à décembre 2020]

- Établissement de la portée des travaux à réaliser et du calendrier à haut niveau

Étape 2 : Travaux préparatoires (phase II) [Janvier à juin 2021]

- Travaux basés sur les données du Budget 2020
- Intrants à la Politique :
 - Méthode d'allocation des dépenses du RTM (exo) à ses activités de service (horizon d'implantation) ;
 - Mise à jour des données d'intégration du REM (avec impacts sur les autres services) ;
 - Plan et désignation des services express métropolitains et équipements adjacents ;
 - Méthode d'affectation des revenus suivant l'adoption du projet de refonte tarifaire.
- Modalités de la Politique :
 - Intégration du REM (avec ou sans révision des modalités actuelles) ;
 - Intégration du SRB Pie-IX et de ses infrastructures ;
 - Intégration des services express métropolitains (avec ou sans révision des modalités actuelles) ;

- Intégration du produit de la majoration de la taxe sur l'immatriculation des véhicules (avec ou sans révision des modalités actuelles) ;
- Intégration des cibles de financement par les recettes tarifaires et par les contributions municipales.

Travaux parallèles : Mise à jour du Cadre financier « post pandémie »

La date de disponibilité des prévisions financières pour les années 2023 et ultérieures demeure encore incertaine et très liée à l'évolution de la pandémie de COVID-19.

Lorsque disponibles, ces données permettront d'appliquer les scénarios de mise à jour de la Politique développés sur la base des données budgétaires de l'année 2020 aux années 2023 et ultérieures.

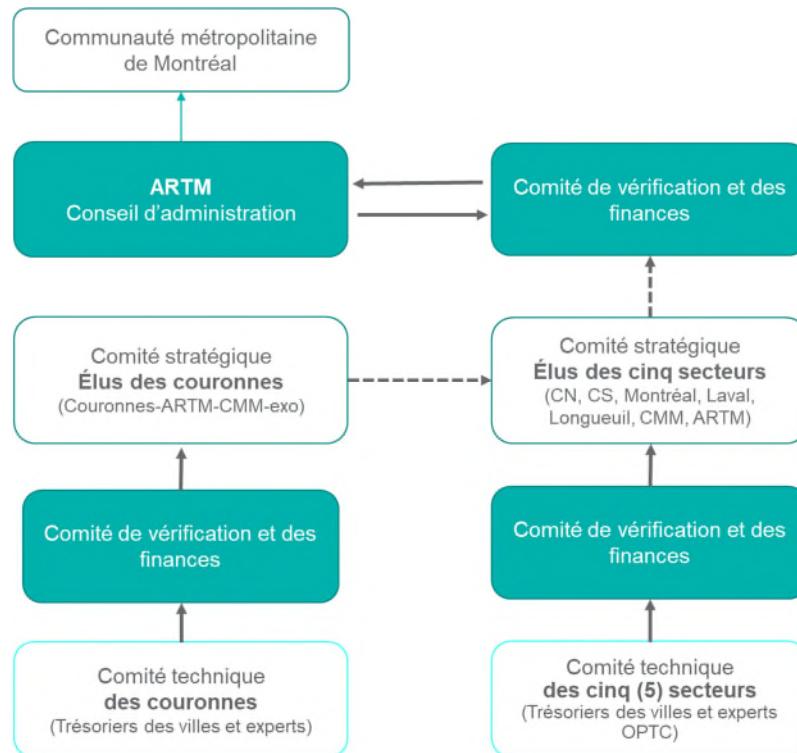
Étape 3 : Évaluation des impacts potentiels pour les années 2023 et ultérieures

La réalisation de cette étape est directement liée à la disponibilité des données financières pour les années 2023 et ultérieures. Lorsque disponibles, ces données permettront de :

- Compléter les travaux de l'étape 2 avec les données du Cadre financier 2023 et ultérieures ;
- Préparer, le cas échéant, des ajustements aux modalités de la Politique en vue de leur adoption.

TABLEAUX PRÉLIMINAIRES DE SUIVI DES TRAVAUX

Rappel : Gouvernance de la mise à jour de la Politique de financement



Les tableaux qui suivent présentent un échéancier préliminaire du déroulement des travaux pour la deuxième phase. Des rencontres avec le Comité des élus des couronnes et le Comité des élus des cinq secteurs seront planifiées en fonction de l'avancement des travaux.

Ajustement à évaluer	Statut	Échéance
TRAVAUX RÉALISÉS SUR LA BASE DES DONNÉES BUDGÉTAIRES 2020 (sans COVID-19)		
1 Intégrer la méthode d'allocation des coûts du RTM (exo) selon la méthode développée par RCGT Révision d'intrant à la Politique de financement Essentiel pour 2023 et ultérieures (post-pandémie)	a. Mise à jour de la version des données financières 2020 avec Clés RCGT	Hiver 2021
	b. Intégration au modèle	Hiver 2021
	c. Présentation au comité interne	Hiver 2021
	d. Présentation au CVF	Hiver 2021
	e. Présentation comité technique 5 secteurs	Hiver 2021
	f. Présentation comité technique des couronnes	Hiver 2021
	g. Avis comité technique 5 secteurs	Printemps 2021
	h. Avis comité technique des couronnes	Printemps 2021
2 Actualiser les données d'intégration du REM au modèle financier Nouvel intrant à la Politique de financement Essentiel pour 2023 et ultérieures (post-pandémie)	a. Actualisation des données d'achalandage et calendrier du REM	Complété
	b. Actualiser les données financières concernant les mesures d'atténuation et les impacts liés au REM sur les équipements et les autres services	Hiver 2021
	c. Définir les mécanismes de lissage d'entrée en service du REM	Hiver 2021
	d. Intégration au modèle	Hiver 2021
	e. Présentation au comité interne	Hiver 2021
	f. Présentation au CVF	Hiver 2021
	g. Présentation comité technique 5 secteurs	Hiver 2021
	h. Présentation comité technique des couronnes	Hiver 2021
	i. Avis comité technique 5 secteurs	Printemps 2021
	j. Avis comité technique des couronnes	Printemps 2021
3	a. Définir les corridors d'intégration de services	Complété
	b. Établir un échéancier de désignation des services express métropolitains	Hiver 2021

Établir le plan de désignation de nouveaux services express métropolitains (SEM) par autobus	c. Intégration au modèle	Hiver 2021
	d. Présentation au comité interne	Hiver 2021
	e. Présentation au CVF	Hiver 2021
	f. Présentation comité technique 5 secteurs	Hiver 2021
	g. Présentation comité technique couronnes	Hiver 2021
	h. Avis comité technique 5 secteurs	Printemps 2021
Nouvel intrant à la Politique de financement Essentiel pour 2023 et ultérieures (post-pandémie)		
4 Définir le mode d'intégration des infrastructures du SRB Pie-IX et des services qui y circuleront	a. Définir le mode d'intégration du SRB et ses équipements	Hiver 2021
	b. Intégration au modèle	Hiver 2021
	c. Présentation au comité interne	Hiver 2021
	d. Présentation au CVF	Hiver 2021
	e. Présentation comité technique 5 secteurs	Printemps 2021
	f. Avis comité technique des 5 secteurs	Printemps 2021
Nouvel intrant à la Politique de financement (Non traité dans la première phase de travaux) Essentiel pour 2023 et ultérieures (post-pandémie)		
5 Intégrer la méthode d'allocation des revenus tarifaires aux services de transport collectif qui découlera de la refonte tarifaire	a. Établir un groupe de travail pour la conception de la nouvelle méthode (chantier 9 de la refonte tarifaire)	Hiver 2021
	b. Identifier différents scénarios d'allocation des recettes tarifaires	Hiver 2021
	c. Intégration au modèle (en considérant les nouveaux titres de la refonte)	Hiver 2021
	d. Présentation au comité interne	Hiver 2021
	e. Présentation au CVF	Hiver 2021
	f. Présentation comité technique 5 secteurs	Hiver 2021
	g. Présentation comité technique des couronnes	Hiver 2021
	h. Avis comité technique 5 secteurs	Printemps 2021
	i. Avis comité technique des couronnes	Printemps 2021
Nouvel intrant à la Politique de financement (Non traité dans la première phase de travaux) Essentiel pour 2023 et ultérieures (post-pandémie)		
a. Intégration au modèle	Hiver 2021	

<p>6</p> <p>Affecter le revenu du produit de la nouvelle taxe sur l'immatriculation des véhicules découlant du règlement adopté par la CMM par secteur</p> <p>Nouvel intrant à la Politique de financement Essentiel pour 2023 et ultérieures (post-pandémie)</p>	b. Présentation au comité interne	Hiver 2021
	c. Présentation au CVF	Hiver 2021
	d. Présentation comité technique 5 secteurs	Hiver 2021
	e. Présentation comité technique couronnes	Hiver 2021
	f. Avis comité technique 5 secteurs	Printemps 2021
	g. Avis comité technique des couronnes	Printemps 2021
	<p>7</p> <p>Définir une stratégie de maintien des revenus et réviser les cibles de financement par les recettes tarifaires et par les contributions municipales.</p> <p>Nouvel intrant à la Politique de financement (Non traité dans la première phase de travaux) Optionnel pour 2023 et ultérieures (post-pandémie)</p>	a. Définir les balises d'une stratégie de financement du transport collectif
b. Prise en compte ou non d'un tarif de référence pour chacune des zones tarifaires		Hiver 2021
c. Intégration au modèle		Hiver 2021
d. Présentation au comité interne		Hiver 2021
e. Présentation au CVF		Hiver 2021
f. Présentation comité technique 5 secteurs		Hiver 2021
g. Présentation comité technique couronnes		Hiver 2021
h. Avis comité technique 5 secteurs		Printemps 2021
i. Avis comité technique des couronnes		Printemps 2021

Ajustement à évaluer		Statut	Échéance
TRAVAUX RÉALISÉS SUR LA BASE DES DONNÉES BUDGÉTAIRES 2023 ET ULTÉRIEURE			
8	Mettre à jour les ententes de services hors territoire (HT) Révision d'intrant à la Politique de financement (Non traité dans la première phase de travaux) Optionnel pour 2023 et ultérieures (post-pandémie)	a. Définir les nouvelles ententes et leurs impacts sur le niveau de contributions des villes HT	Printemps 2021
		b. Intégration au modèle	Été 2021
		c. Présentation au comité interne	Été 2021
		d. Présentation au CVF	Automne 2021
		e. Présentation comité technique 5 secteurs	Automne 2021
		f. Présentation comité technique couronnes	Automne 2021
		g. Avis comité technique 5 secteurs	Automne 2021
		h. Avis comité technique des couronnes	Automne 2021
9	Intégrer la contribution financière des municipalités hors territoire (HT) de l'Autorité pour les services métropolitains Nouvel intrant à la Politique de financement Optionnel pour 2023 et ultérieures (post-pandémie)	a. Intégration au modèle	Été 2021
		b. Présentation au comité interne	Été 2021
		c. Présentation au CVF	Automne 2021
		d. Présentation comité technique 5 secteurs	Automne 2021
		e. Présentation comité technique couronnes	Automne 2021
		f. Avis Comité technique 5 secteurs	Automne 2021
		g. Avis comité technique des couronnes	Automne 2021
10	Simplifier le traitement des équipements métropolitains (ÉM) Modification de modalités de la Politique de financement Essentiel pour 2023 et ultérieures (post-pandémie)	a. Intégration au modèle	Été 2021
		b. Présentation au comité interne	Été 2021
		c. Présentation au CVF	Automne 2021
		d. Présentation comité technique 5 secteurs	Automne 2021
		e. Avis comité technique 5 secteurs	Automne 2021
11		a. Intégration au modèle	Été 2021
		b. Présentation au comité interne	Été 2021

	Évaluer l'attribution des revenus généraux aux équipements métropolitains (ÉM)	c. Présentation au CVF	Automne 2021
		d. Présentation comité technique 5 secteurs	Automne 2021
	Modification de modalités de la Politique de financement		Automne 2021
	Optionnel pour 2023 et ultérieures (post-pandémie)	e. Avis comité technique 5 secteurs	
12	Intégrer la notion de réseau pour le train de banlieue du RTM (exo)	a. Intégration au modèle	Été 2021
		b. Présentation au comité interne	Été 2021
		c. Présentation au CVF	Automne 2021
		d. Présentation comité technique 5 secteurs	Automne 2021
		e. Présentation comité technique couronnes	Automne 2021
		f. Avis comité technique 5 secteurs	Automne 2021
		g. Avis comité technique des couronnes	Automne 2021
13	Intégrer la notion de réseau pour les services d'autobus et de transport adapté de chacune des couronnes du RTM (exo)	a. Définir de nouvelles clés de partage internes aux municipalités avec les représentants des couronnes	Été 2021
		b. Intégration au modèle	Été 2021
		c. Présentation au comité interne	Été 2021
		d. Présentation au CVF	Automne 2021
		e. Présentation comité technique 5 secteurs	Automne 2021
		f. Présentation comité technique couronnes	Automne 2021
		g. Avis comité technique 5 secteurs	Automne 2021
		h. Avis comité technique des couronnes	Automne 2021
14	Affecter la contribution RFU de chaque municipalité à la réduction de sa contribution	a. Intégration au modèle	Été 2021
		b. Présentation au comité interne	Été 2021
		c. Présentation au CVF	Automne 2021
		d. Présentation comité technique 5 secteurs	Automne 2021

	globale aux déficits des services de transport collectif		Automne 2021
	<p>Modification de modalités de la Politique de financement</p> <p>Optionnel pour 2023 et ultérieures (post-pandémie)</p>	e. Avis comité technique 5 secteurs	
	Réviser les modalités de contractualisation prévue à la Politique	a. Révision des modalités et proposition des modifications	Été 2021
15	<p>Modification de modalités de la Politique de financement</p> <p>(Non traité dans la première phase de travaux)</p> <p>Optionnel pour 2023 et ultérieures (post-pandémie)</p>	b. Présentation au comité interne	Été 2021
		c. Présentation au CVF	Automne 2021
		d. Présentation comité technique 5 secteurs	Automne 2021
		e. Avis comité technique 5 secteurs	Automne 2021
		a. Identifier un scénario porteur et définir des mesures et mécanismes de lissage	Automne 2021
		b. Intégration au modèle	Automne 2021
16	Élaborer les mesures de lissage	c. Présentation au comité interne	Automne 2021
		d. Présentation au CVF	Automne 2021
		e. Présentation comité technique 5 secteurs	Automne 2021
		f. Avis comité technique 5 secteurs	Automne 2021