



Politique de financement de l'ARTM

**Rappel de la politique et points
d'information sur sa mise à jour**

Politique de financement de l'ARTM

Contenu de la présentation

1. Mise en contexte

- Rappel de la gouvernance
- Cadre légal de la politique
- Évolution de l'application de la politique

2. Politique actuelle et son application

- Financement du TC dans la région
- Modalités d'allocation revenus et dépenses
- Enjeux soulevés

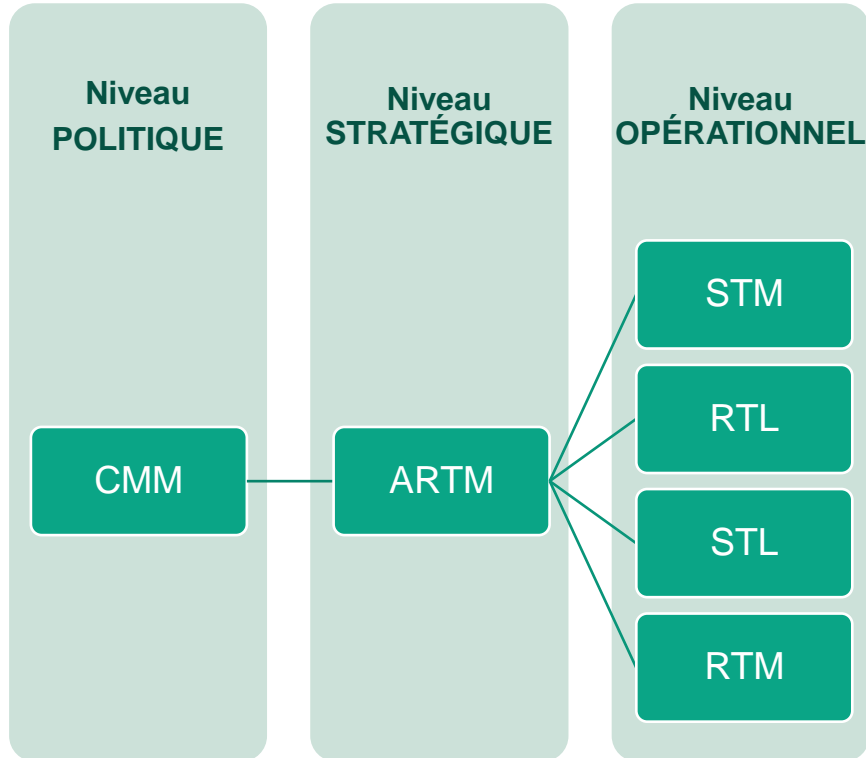
3. Révision de la politique de financement

- Rapport d'étape
- Fiches détaillées

Mise en contexte

Mise en contexte

Rappel de la gouvernance en TC



Niveau politique – CMM

- Établit les orientations métropolitaines
- Procède aux approbations :
 - Du PSD et de la politique de financement de l'ARTM
 - Du plan des immobilisations d'exo et de l'ARTM
 - Du Plan stratégique d'exo (PSO)
- Nomme 8 membres de l'ARTM et 2 membres d'exo

Niveau stratégique – ARTM

- Planifie, développe, soutient et fait la promotion du transport collectif.
- Finance les services de transport collectifs offerts par les OPTC
- Détermine la grille tarifaire

Niveau opérationnel – RTM (exo)

- Planifie et organise les services de transport collectif sur son territoire (services d'autobus, de transport adapté et de train) en vertu d'une entente de service avec l'ARTM
- Exploite les services
- Met en place et assure le maintien des infrastructures et des équipements nécessaires

Mise en contexte

Cadre légal de la politique de financement

Articles de Loi

Loi sur l'ARTM, article 72

« L'Autorité élabore et adopte une politique de financement [...] »

Loi sur l'ARTM, article 74

« La politique de financement de l'Autorité doit être approuvée par la Communauté métropolitaine de Montréal »

Portée de la politique

- La politique de financement est effective du 17 juin 2017 au 31 décembre 2020

La Politique doit établir, notamment :

- Les besoins financiers des services de transport collectif;
- Le niveau de contribution de chaque source de financement, dont la cible de financement par les recettes tarifaires;
- L'allocation des sources de financement aux charges financières, dont les modalités d'évaluation des contributions municipales;
- Les modalités de contractualisation des services de transport collectif aux exploitants.

Mise en contexte

Évolution de l'application de la politique de financement

Juin 2017 à été 2020

- Application « partielle » de la Politique de financement quant aux calculs des contributions municipales (période transitoire)
 - **2017** et **2018** : Statu quo par rapport à l'ancien cadre financier
 - **2019** et plus : Application de mesures transitoires et de mesures budgétaires (presque statu quo)

Automne 2020

- Le CA de L'ARTM a adopté (30 oct 2020) une dérogation temporaire à la politique de financement pour les années **2020** à **2022**

Automne 2022

- Probable prolongation de la dérogation temporaire à la politique de financement pour l'année **2023**
- Ajustements ciblés de la facturation aux municipalités devront être apportés afin de tenir compte de certaines particularités, notamment de l'arrivée du REM

Au courant de l'année 2023...

- Plusieurs points en suspens devront être abordés avant la réactivation de la Politique de financement...

Politique actuelle et son application (cadre financier)

Politique actuelle

Financement du TC dans la région

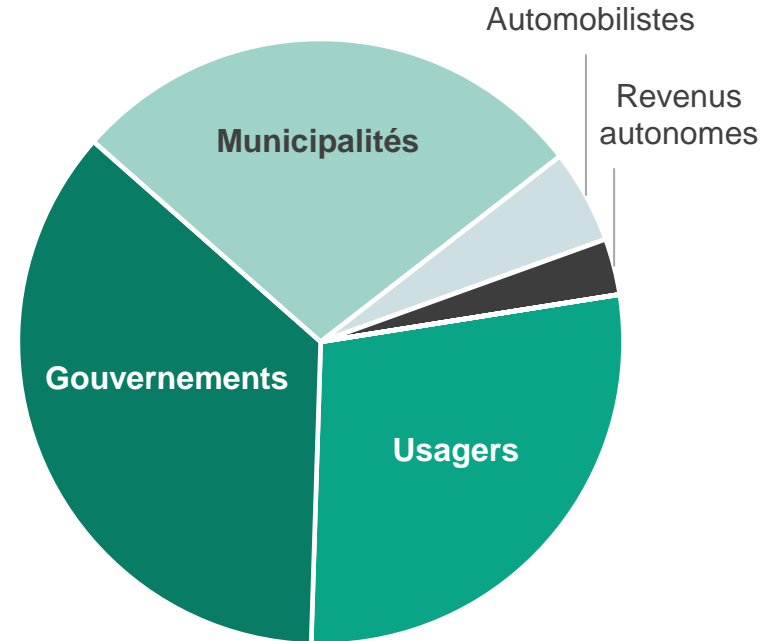
Les sources de financement d'exo sont :

- Les programmes d'aide aux immobilisations gouvernementales
- La rémunération de l'ARTM basée sur des ententes de service et des ententes de délégation de gestion (exploitation et part non subventionnée des immobilisations)

L'ARTM peut rémunérer les OPTC et financer leurs activités grâce à plusieurs contributeurs :

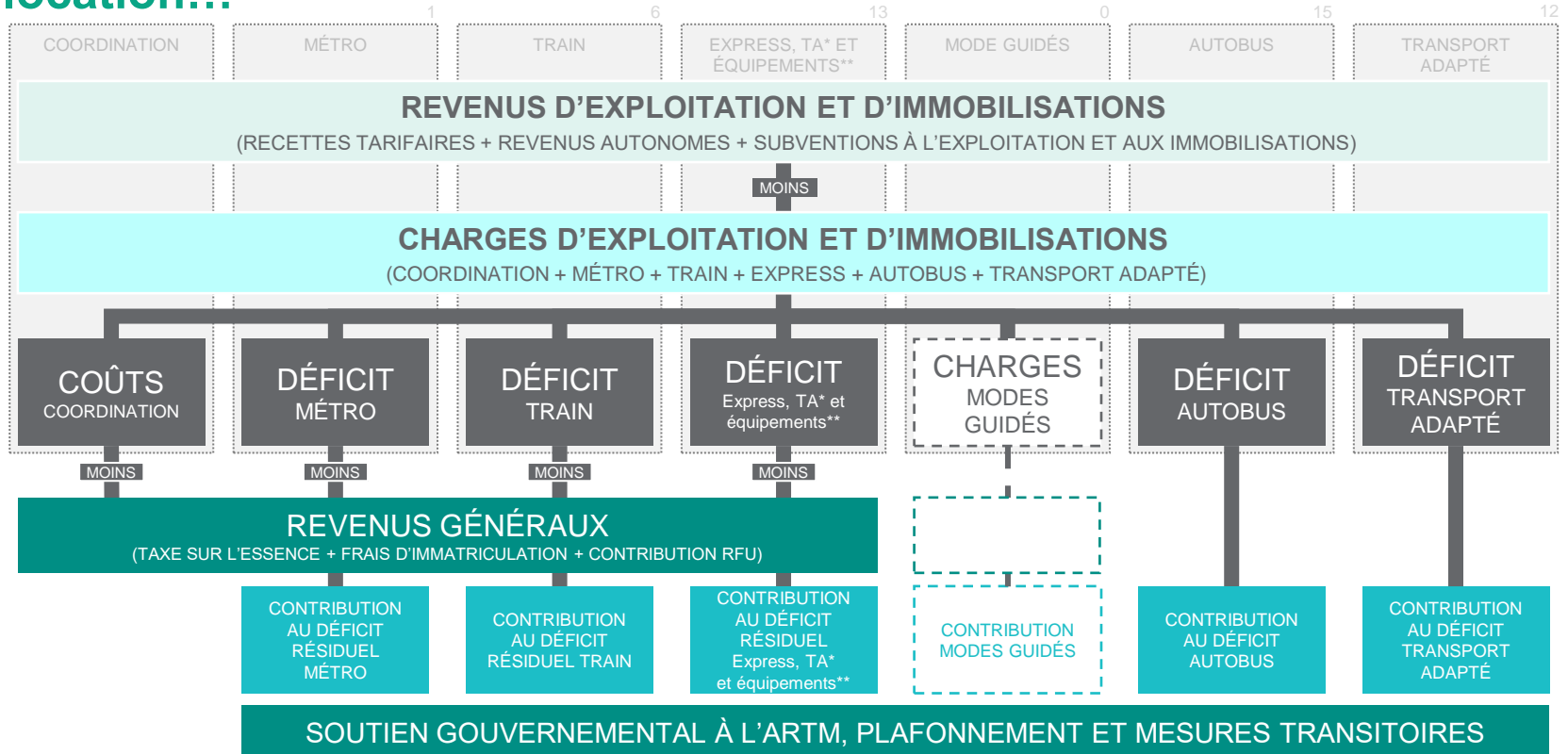
- Usagers (tarification des services)
- Gouvernements (subventions et aides spéciales)
- Municipalités (contributions définies selon l'utilisation des réseaux et des déficits résiduels)
- Automobilistes (taxe sur le carburant, droits et taxe sur l'immatriculation)
- Revenus autonomes (revenus publicitaires et de location, et autres)

Les contributeurs au TC de la région (Exploitation et immobilisations)



Politique actuelle

Allocation...



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

Politique actuelle

Enjeux soulevés

Limitation de la politique

Répartition des dépenses complexe (anciens organismes des CIT)

Revenus généraux uniquement consentis aux services de nature régionale (train et métro)

Quote-part des villes basée seulement sur le principe d'utilisateur-payeur

Utilisation des services par les villes hors-territoire ARTM non reconnue

Variations importantes des charges municipales observées d'une année à l'autre

Gestion de la politique opaque

Grande complexité et opacité du modèle de simulation pour les opérateurs et municipalités (données et modèle non partagés)

Manque de souplesse dans la mise en place de nouveaux services

Manque de prévisibilité pour les municipalités

Pérennité fragile de la politique

Croissance des dépenses plus importante que celle des revenus, alourdissant l'impact pour les municipalités

Incertitude sur l'ampleur des impacts du REM sur les contributions municipales et sur les opérations d'exo

Accélération des problématiques de financement structurelles occasionnées par la pandémie

Équilibre financier assuré par un soutien gouvernemental à durée déterminée (2017-2021)

Révision de la politique de financement

Révision de la politique de financement

Rapport d'étape : Intrants / ajustements considérés dans les travaux

Nature intrants / ajustements	Application lors de la réactivation de la politique de financement	Application pour les années suivantes
Nécessaires	<ul style="list-style-type: none"> ▶ (1) Appliquer les clés développées par RCGT pour l'allocation des dépenses du RTM (exo) à ses activités de service (2) Simplifier le traitement des équipements métropolitains ▶ (3a) Préciser la notion de service express métropolitains ▶ (7) Intégrer la notion de réseau pour les services d'autobus et de TA d'exo 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ (3b) Désigner les services express métropolitains ▶ (4) Intégrer le REM ▶ (5) Intégrer la nouvelle taxe d'immatriculation des véhicules ▶ (6) Intégrer le SRB Pie-IX (volets équipements et services) (8) Considérer une contribution financière des municipalités hors territoire pour les services métropolitains (12) Revoir la nature des ententes hors territoire pour les services d'autobus et de TA du RTM (exo) ▶ (13) Revoir la méthode d'allocation des revenus selon la refonte tarifaire
Potentiels		<ul style="list-style-type: none"> (9) Intégrer la notion de réseau pour le train d'exo (10) Reconsidérer l'attribution des revenus généraux aux ÉM (11) Reconsidérer l'allocation des la contribution RFU aux revenus généraux












En rouge : Nécessite des modifications à la Politique de financement de l'ARTM et, conséquemment, l'approbation de la CMM

Éléments incontournables

▶ Éléments à surveiller

Révision de la politique de financement

Impact global dans les couronnes pour chacun des éléments

-  (1) Clés développées par RCGT
-  (2) Simplifier le traitement des ÉM
-  (3) Service express métropolitains
-  (4) Intégrer le REM
-  (5) Intégrer nouvelle taxe d'immatriculation
-  (6) Intégrer le SRB Pie-IX
-  (7) Réseau bus et TA (CN et CS)
-  (8) Contribution financière des HT
-  (9) Réseau train de banlieue
-  (10) Revenus généraux aux ÉM
-  (11) RFU dans les revenus généraux
-  (12) Ententes HT
-  (13) Allocation des revenus tarifaire

Fiches détaillées

- Allocation des dépenses d'exo selon les clés RCGT (élément 1)
- Nouveaux revenus de la taxe d'immatriculation (élément 5)
- Approche réseau autobus et TA (élément 7)
- Approche réseau pour le train (élément 9)



Révision de la politique de financement

Allocation des dépenses d'exo selon les clés RCGT (élément 1)

L'ARTM utilise des **clés historiques de 2016** pour la répartition des dépenses d'exo par activité. Celles-ci proviennent des anciens organismes.

Enjeux

- Modèle révolu (par exemple, certaines dépenses étaient internalisées dans les municipalités et dans les MRC)
- Clés fixes qui ne tiennent pas compte de l'évolution des 6 dernières années
- Impossible pour l'ARTM d'expliquer les variations dans la facturation municipale car les dépenses par activité d'exo ne sont pas liées aux dépenses par activité du cadre financier de la politique de financement.

Ajustement nécessaire

- Utiliser dans le cadre financier de la politique de financement de l'ARTM les coûts de reviens par activité résultant de l'application du modèle d'allocation développé par RCGT

Impacts

- Glissement de certaines dépenses allouées au train vers les autobus et les STA
- Augmentation attendue de la contribution municipale dans les couronnes;
- À l'intérieur des couronnes, impact variable d'une municipalité à l'autre.

Avantages

- Allocation des dépenses basée sur les bonnes pratiques (coûts de reviens), documentée et similaire celle utilisée pour les coûts à la STM.
- Explication des variations dans la facturation municipale par l'ARTM plus facile et complète

Pistes de solutions

- Intégrer une mesure de lissage
- Favoriser la mise en place d'ajustements favorables aux municipalités des couronnes (express métropolitains)

Révision de la politique de financement

Nouveaux revenus de la taxe d'immatriculation (élément 5)

Récemment, la CMM a résolu l'octroi à l'ARTM de nouveau revenus provenant de la taxe d'immatriculation.

Ajustement nécessaire

- La politique doit définir les modalités d'allocation de ces nouveaux revenus

3 approches proposées

1. Revenus intégré aux revenus généraux et appliqué à la réduction des déficits des services de nature régionale (approche statu quo)
2. Revenus maintenus dans les grands secteurs (CS et CN) et appliqués à la réduction des déficits des services de nature locale

3. Revenus maintenus dans les grands secteurs (CS et CN) et appliqués à la réduction de la facturation de chacune des municipalités au prorata de la facturation

Impacts

- Nouveaux revenus pour la région estimés à près de 100 M\$ par année;
- Environ 40 M\$ provenant des automobilistes des couronnes;



Révision de la politique de financement

Approche réseau autobus et TA (élément 7)

La politique de financement considère chaque ancien organisme de transport et service de transport adapté.

Plusieurs enjeux

- Reddition de compte beaucoup plus complexe pour exo
- Limitations opérationnelles s'il faut maintenir les contrats avec les opérateurs privés d'autobus en respectant les anciens territoires des CIT
- Refonte des réseaux rendront caduque le maintien d'un découpage basé sur les anciens organismes

Ajustement proposé

- Appliquer une approche réseau dans les couronnes pour les services d'autobus et de transport adapté.

Impacts

- Aucun impact global, seulement intra-couronne

Avantages

- Simplifie l'allocation des dépenses et uniformise la reddition de compte des OPTC de la région;
- Assure une plus grande stabilité et prévisibilité des contributions municipales ce qui facilitera le développement des services;

Désavantages

- Génèrera des variations pour les municipalités à l'intérieur des couronnes lors de la première application.

Recommandation

- Considérer l'utilisation de l'article 95 de Loi sur l'ARTM pour définir les modalités de partage des charges entre les municipalités d'une même couronne

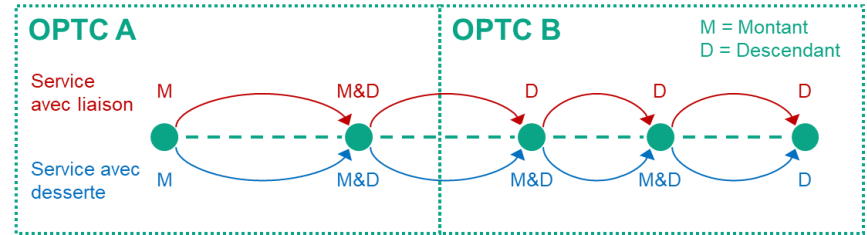
ANNEXES

Service d'autobus express métropolitains

Avis juridique sur les express métropolitains

Constats de l'avis juridique

1. Les express métropolitains se définissent comme un service d'autobus desservant deux territoires distincts d'OPTC
2. Ils sont désignés par l'ARTM et stipulés dans une entente entre cette dernière et l'OPTC de son choix
3. L'action de desservir implique que les usagers ont la possibilité de monter et de descendre à tous les arrêts du circuit, même ceux sur le territoire d'un autre OPTC
4. Actuellement, aucun service d'autobus ne dessert deux territoires d'OPTC distincts. En contrepartie, il existe plusieurs services ayant une liaison sur le territoire d'un autre OPTC



Opportunités et enjeux possibles

- Services express métropolitains financés par l'ensemble des municipalités utilisatrices de la région
- Incertitude quant à une désignation à court terme par l'ARTM
- Incertitude quant à la tarification / Services bonifiés

Service d'autobus express métropolitains

Analyses ARTM : Express métropolitains

Interprétation préliminaire de l'article 8

Pour être désigné métropolitain un service d'autobus doit relier le territoire de 2 OPTC

Circuits visés

Liste de lignes d'autobus présentée par la résolution CE17-110 de la CMM.

L'ARTM estime les circuits admissibles entre 140 et 110 circuits selon la refonte des réseaux

Modalités de financement

Les express métropolitains sont financés en partie avec les revenus généraux.

	Avant REM	Après REM exploratoire
STM	1	1
STL	9	9
RTL	31	7
Exo	96	96

Impacts financiers

Selon l'ARTM, le montant alloué des revenus généraux aux express serait de plus de **40 M\$**.

Conséquemment, il y aurait moins de revenus généraux pour les services du train et du métro.

Cette approche a un impact positif pour les municipalités des couronnes.

Répartition de la contribution municipale

Cadre légal : Article 95 de la loi sur l'ARTM

Les municipalités locales de la couronne nord 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 en est de même pour les municipalités locales de la couronne sud.

Lorsque seules certaines municipalités locales d'une couronne sont desservies par un service de transport, celles-ci peuvent conclure une entente de la nature de celle visée au premier alinéa concernant le montant total des contributions qui leur sont exigées en regard de ce service.

Une copie de l'entente doit être transmise à l'Autorité au plus tard le 30 septembre pour que l'Autorité applique, aux contributions exigibles pour l'exercice financier suivant, la formule de partage qui y est prévue et fixe la contribution individuelle qu'elle doit alors réclamer de chacune des municipalités locales. À défaut, les modalités et règles prévues dans la politique de financement s'appliquent. »