



Un avenir florissant

RAPPORT ANNUEL 2009

CIT  *Laurentides*

A stylized table of contents where each entry is represented by a curved bar. The bars are colored in shades of blue, green, and yellow. The numbers are placed at the top of each bar, and the text labels are at the bottom. The bars are arranged in a slightly descending order from left to right.

02	MOT DU PRÉSIDENT
03	MOT DE LA DIRECTRICE GÉNÉRALE
04	PORTRAIT DU CITL
08	RAPPORT D'ACTIVITÉS 2009
12	LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE 2010-2015
16	RAPPORT FINANCIER 2009
22	CONCLUSION



Mot du président

L'année 2009 en fut une très faste pour le Conseil intermunicipal de transports Laurentides (CITL). Ce fut même une année charnière au cours de laquelle le CITL a posé des gestes significatifs pour assurer un avenir florissant au transport collectif dans les Laurentides.

D'abord, nous avons procédé à une analyse rigoureuse des besoins de notre clientèle actuelle avec l'Enquête à bord, réalisée à l'automne 2008 auprès de quelque 5750 usagers des autobus du CITL. Jumelée aux résultats de l'enquête Origine-Destination de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), l'Enquête à bord a permis de dégager des constats sur les habitudes de déplacements du transport collectif, le tout dans l'objectif de mieux desservir les clientèles au cours des prochaines années.

Ces données ont constitué la base de la grande réflexion entreprise auprès de nos municipalités membres et de nos différents partenaires. Cette réflexion s'est traduite par l'élaboration d'un imposant *Plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020*. Ce plan s'adresse autant aux employés qu'aux collaborateurs du CITL : entreprises, organismes régionaux et gouvernements de paliers supérieurs. Il interpelle aussi les usagers habituels et les citoyens du territoire dont les besoins en matière de déplacements constituent la principale préoccupation du CITL. Enfin, les municipalités membres peuvent y trouver des orientations pour les années à venir en ce qui a trait à la mise en œuvre des transports collectifs. Ce plan ambitieux, nous en ferons activement la promotion en 2010. Ainsi, nous ferons en sorte que le CITL et l'ensemble de ses partenaires avancent d'un même pas vers le développement d'un transport collectif qui se veut également un puissant vecteur économique dans une perspective de développement durable.

Dans ce contexte, le CITL devra continuer à améliorer sa desserte afin de modifier les comportements des citoyennes et citoyens et de les inciter à troquer leur deuxième ou troisième automobile pour le transport collectif.

L'année 2009 nous a certainement permis de nous doter d'outils adéquats qui nous permettront d'assurer notre avenir à titre d'acteur majeur du transport collectif dans la région des Laurentides, grâce aux efforts soutenus des municipalités membres, de l'équipe du CITL dirigée par madame Nicole Houle ainsi que de l'ensemble de nos partenaires du domaine du transport collectif. D'autres belles réalisations attendent le CITL en 2010, pour le plus grand bénéfice des usagers !

François Cantin
Président



Mot de la directrice générale

Pendant l'année 2009, le CITL a été fort actif tant dans ses efforts d'amélioration des services qu'en regard de son positionnement sur le plan régional.

En ce qui a trait à la bonification des services, notons l'implantation de la carte à puce, un projet de longue haleine important tant pour notre clientèle que pour l'ensemble de notre organisation. Plus qu'un simple titre de transport, cette carte a permis d'améliorer la cueillette des données et de faciliter la vie des usagers.

D'autres dossiers majeurs ont demandé notre attention au cours de cette année névralgique, notamment ceux de la gouvernance et du financement. En matière de gouvernance, le CITL a milité avec efficacité pour le maintien de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) comme organisation centrale de transport dans la grande région de Montréal. Pour l'ensemble des CIT, il importe de préserver ce partenaire essentiel dans le développement du transport collectif.

Par ailleurs, le financement du CITL a été encore une fois une préoccupation de tous les instants. Confronté à de nouveaux besoins et aux défis imposés par une forte croissance démographique, le CITL doit adapter et améliorer son offre de services, ce qui signifie qu'il doit investir davantage, tout en demeurant compétitif et respectueux de la capacité de payer de sa clientèle. De la même façon, les municipalités membres sont directement interpellées, elles qui représentent 38,5 % des revenus du CITL (ce qui inclut la part des municipalités pour le métro de Montréal et les trains de banlieue). Des discussions sont actuellement en cours concernant les balises de la contribution des municipalités au métro et au train de banlieue, et les résultats de ces négociations auront un impact certain sur l'avenir du transport collectif sur le territoire.

Dans la même foulée, le CITL a assuré un leadership au sein de l'Association des CIT, qui a entrepris une grande réflexion sur son avenir en 2009. Pour les membres du CITL, cette Association permet d'assurer un lien entre les régions qui partagent souvent

des usagers communs. Je souligne aussi que le CITL, par sa vision et son approche, est maintenant reconnu comme une référence en matière de transport collectif, ce qui est d'excellent augure pour les prochaines années.

Enfin, le CITL a assuré, tout au cours de l'année 2009, une gestion serrée de ses finances de manière à optimiser son offre de services. Je profite de l'occasion pour remercier toutes les employées et tous les employés du CITL pour leur dévouement et leur travail inlassable.

Nicole Houle
Directrice générale

Portrait du CITL

Présentation générale

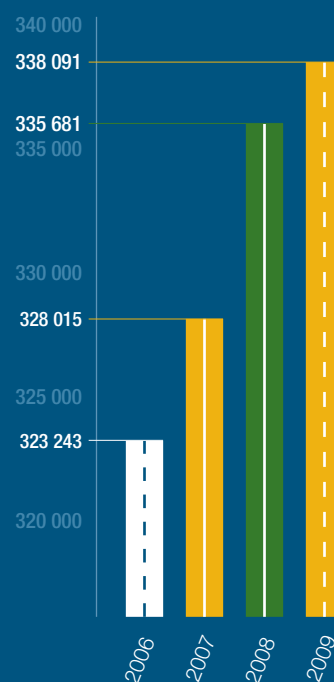
Le Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL) est le fruit du regroupement, en septembre 2004, d'organisations similaires exerçant leurs activités sur la Rive-Nord de Montréal. Le CITL offre des services de transport en commun par autobus et par taxi collectif, et un service de transport adapté, aux citoyens des quinze (15) municipalités suivantes :

Blainville	Rosemère
Boisbriand	Sainte-Anne-des-Plaines
Bois-des-Filion	Saint-Eustache
Deux-Montagnes	Sainte-Marthe-sur-le-Lac
Lorraine	Sainte-Thérèse
Mirabel	Saint-Jérôme
Oka	Saint-Joseph-du-Lac
Pointe-Calumet	

Le territoire du CITL s'étend sur une superficie de 968 km², dont 50 % est constitué de terres agricoles. La population desservie totalise plus de 338 000 personnes.

Son réseau de services de transport intégré, mieux connu sous l'appellation SURF, est composé de 88 circuits d'autobus et de cinq (5) circuits de taxi collectif. Ce réseau rejoint également les deux lignes de train de banlieue (Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Blainville-Saint-Jérôme). Il assure annuellement près de cinq (5) millions de déplacements réguliers (donnée de 2009) et 153 000 déplacements en transport adapté. Le centre d'appels reçoit annuellement plus de 80 000 appels. De plus, le transport de 2 700 élèves de la Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles est intégré au réseau d'autobus du CITL.

Progression de la population - municipalités membres du CITL



La source de ce tableau provient du site Internet des « Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MARMOT) » et les données sont tirées du « Répertoire des municipalités du Québec »



Membres du conseil d'administration

1^{re} rangée : Sylvie Surprenant (*Sainte-Thérèse*), François Cantin (*président du conseil d'administration du CITL, Blainville*), Pierre Charron (*Saint-Eustache*)

2^e rangée : Jean-René Drouin (*représentant des usagers du transport régulier*), Guy Frigon (*Blainville*), Alain Cassista (*Sainte-Anne-des-Plaines*), Donald Robinson (*Saint-Joseph-du-Lac*), Normand Clermont (*Pointe-Calumet*), Nicole Houle (*directrice générale*), Daniel Kaeser (*Boisbriand*), Robert Beauchamp (*Pointe-Calumet*), François Robillard (*Sainte-Marthe-sur-le-Lac*), Jeannine Martel (*représentante des usagers du transport adapté*), Weena Pilon (*Lorraine*), Marc Lauzon (*Deux-Montagnes*).

Absents de la photo : Marc Gascon (*vice-président, Saint-Jérôme*), Gérald Forget (*Mirabel*), Paul Larocque (*Bois-des-Filion*), Richard Lalonde (*Oka*), Normand Corriveau (*Rosemère*).

Vision, mission et valeurs

La vision du CITL s'articule en deux objectifs majeurs :

- Assurer un leadership dans le domaine du transport en commun de façon responsable.
- Devenir un réel outil de développement durable pour la région.

Quant à la mission du CITL, elle consiste à :

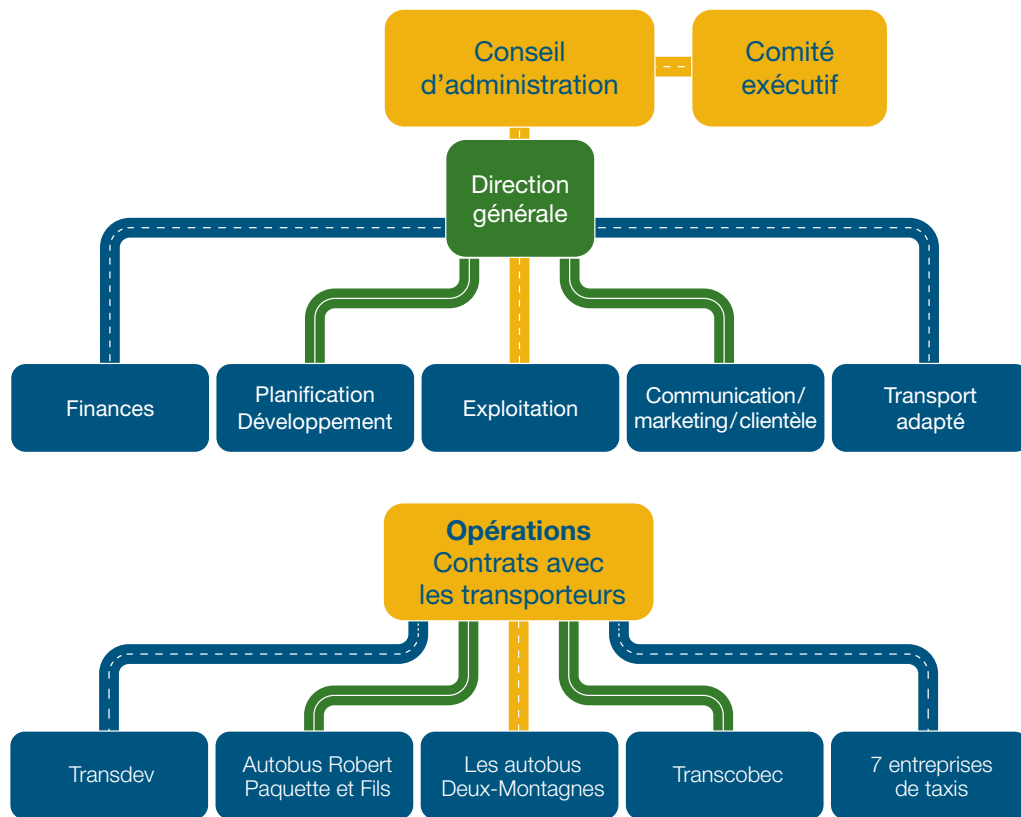
Contribuer au développement économique, à la consolidation de milieux de vie de qualité ainsi qu'à l'adoption de modes de vie respectueux de l'environnement par une offre de service de transport collectif adaptée aux besoins des citoyens et établie dans le respect des ressources financières disponibles.

Le CITL oriente sa mission en fonction de trois valeurs fondamentales, soit le respect des usagers, la qualité des services et la responsabilité sociale.

Organisation

Les membres du conseil d'administration

François Cantin, *président et maire de Blainville*
Marc Gascon, *vice-président et maire de Saint-Jérôme*
Paul Larocque *maire de Bois-des-Filion*
Daniel Kaeser *conseiller de Boisbriand*
Marc Lauzon *maire de Deux-Montagnes*
Weena Pilon *conseillère de Lorraine*
Gérald Forget *conseiller de Mirabel*
Richard Lalonde *maire d'Oka*
Normand Clermont *conseiller de Pointe-Calumet*
Normand Corriveau *conseiller de Rosemère*
Guy Charbonneau *maire de Sainte-Anne-des-Plaines*
François Robillard *conseiller de Sainte-Marthe-sur-le-Lac*
Sylvie Surprenant *maire de Sainte-Thérèse*
Pierre Charron *maire de Saint-Eustache*
Donald Robinson *conseiller de Saint-Joseph-du-Lac*
Jean-René Drouin, *représentant des usagers du transport régulier*
Jeannine Martel, *représentante des usagers du transport adapté*



Structure organisationnelle

Organisme de droit public constitué en vertu de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (L.R.Q., c. C-60.1), le CITL est gouverné par un conseil d'administration (CA) formé d'un représentant de chacune des municipalités membres, en plus de deux représentants des usagers désignés par les membres municipaux du CA.

Le conseil d'administration a désigné un comité exécutif (CE) composé de cinq membres désignés par le CA.

Le conseil d'administration et le comité exécutif sont appuyés par la direction générale et les cinq services. La direction générale veille à ce que l'action du CITL réponde aux objectifs et demandes du CA et du CE. Pour ce faire, elle coordonne les cinq services internes que comprend le CITL, et a pour mission de maintenir un degré élevé de satisfaction des usagers ainsi qu'un haut niveau d'efficacité dans le fonctionnement de l'organisme. Aussi, la direction générale statue sur les principales questions qui se posent au sein des services internes et agit au nom du CITL auprès des partenaires externes.

Quant aux cinq services internes, soit communication/marketing/clientèle ; exploitation ; finances ; planification et développement ; transport adapté, ils assurent le bon fonctionnement de leurs activités et conseillent la direction générale dans leur champ d'action.

Les ressources humaines et matérielles

Le CITL compte 23 employés qui se consacrent à la planification, à la gestion, au service à la clientèle et au contrôle de la qualité des services offerts. Le transport des passagers est effectué par les 166 chauffeurs à l'emploi des quatre transporteurs qui assurent le service d'autobus du CITL. Ces transporteurs veillent à offrir le service planifié par l'équipe du CIT Laurentides. Ils se répartissent en quatre compagnies : Autobus Deux-Montagnes, Autobus Robert Paquette & fils, Transcobec et Transdev. Le parc de véhicules qui assure le service sur les lignes régulières comprend 111 autobus.

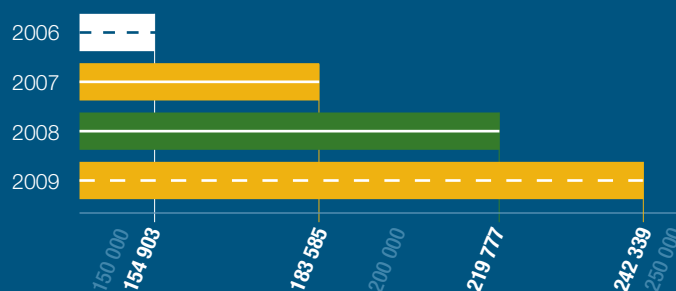
Les dessertes par taxi collectif et adapté sont assurées par les sept entreprises de taxis suivantes : Taxi Central de Sainte-Thérèse, Taxi Union de Sainte-Thérèse, Taxi Mirabel, Taxi Deluxe de Saint-Eustache, Taxi Laurentides de Saint-Jérôme, Taxi Cercle du Nord de Saint-Jérôme et Taxi Sainte-Anne de Sainte-Anne-des-Plaines.



L'offre de services

Le CITL offre un service d'autobus régulier auquel s'ajoute un réseau de taxis collectifs dans les secteurs où la demande en transport collectif ne justifie pas l'emploi d'autobus. Un service porte-à-porte est également offert, par minibus ou taxis, aux usagers à mobilité réduite du transport adapté. Enfin, le CITL assure le transport d'une partie des étudiants du niveau secondaire de la Commission scolaire de la Seigneurie des Mille-Îles. Il s'agit du seul CIT à offrir l'intégration du transport des étudiants de niveau secondaire au service d'autobus régulier.

Heures de services totales annuelles

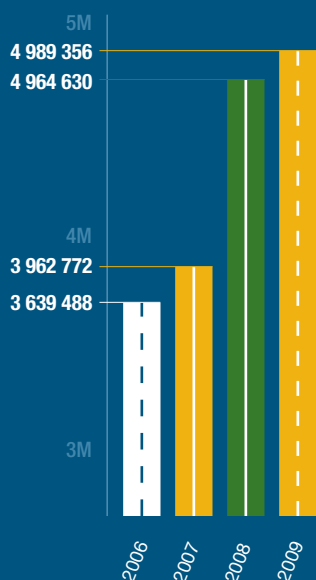


Rapport d'activités 2009

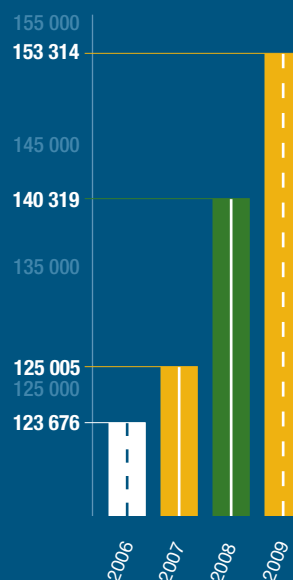
Données d'achalandage

Pendant l'année 2009, le CITL a vu le nombre de ses déplacements augmenter, comme le démontrent les deux graphiques suivants.

Achalandage régulier selon ventes de titres



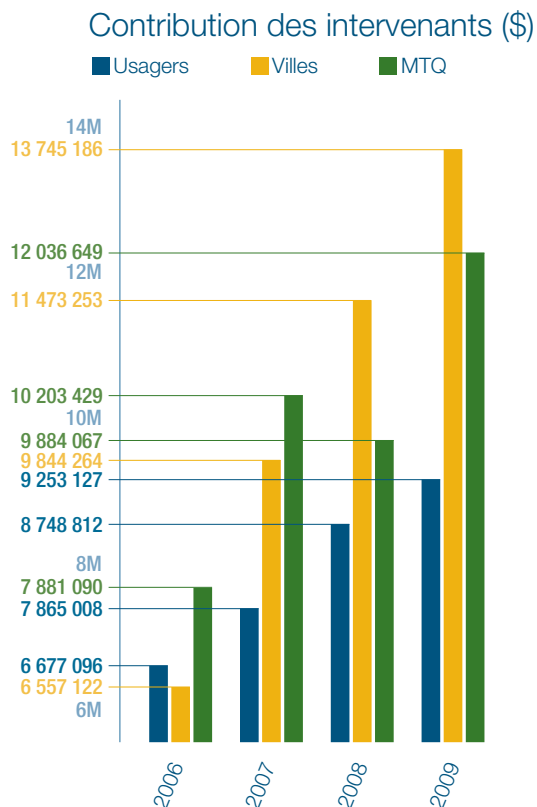
Achalandage Transport adapté



- De 2006 à 2009, le nombre d'heures totales annuelles de service a augmenté de 56 % et le nombre de déplacements annuels de 37 %.
- Chaque 1 % d'heures de service supplémentaire entraîne une croissance de 0,66 % des déplacements alors que la *Politique québécoise du transport collectif* vise, pour chaque 1 % d'heures de service supplémentaire, une croissance de 0,5 % des déplacements.

Évolution des coûts et contributions municipales

Le tableau suivant illustre l'évolution des coûts de l'ensemble des intervenants.



L'enquête à bord

À la fin de 2008, le CITL a effectué une grande enquête afin de mieux connaître le profil de ses usagers ainsi que leurs comportements et besoins en matière de déplacements. Les résultats de cette enquête ont constitué la base de données qui a servi à l'élaboration du *Plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020*.

Cette enquête a été réalisée entre le 12 novembre 2008 et le 4 décembre 2008, du mardi au jeudi, entre le début du service et 15 heures, dans les autobus desservant l'ensemble du territoire couvert par l'organisme. Le CITL s'est adjoint les services d'une équipe composée de 14 enquêteurs de Léger Marketing et a pu compter sur le soutien méthodologique et technique de l'AMT et du groupe MADITUC (École Polytechnique) pour la compilation et l'analyse des données.

Au total, le CITL a récupéré 5750 questionnaires, ce qui représente 8873 déplacements, soit 60 % des 14 000 déplacements effectués quotidiennement sur le territoire du CITL.

Les actions marquantes de l'année 2009

- Mars à juin 2009 : implantation de la carte à puce à bord des autobus du CITL.
- En mars 2009, le CITL inaugurait ses nouveaux locaux de la rue Turgeon, à Sainte-Thérèse. La croissance du CITL rendait nécessaire le déménagement dans des bureaux plus spacieux et plus accessibles à la clientèle.
- Au printemps 2009, le CITL procédait à une refonte du circuit 28, en partenariat avec la MRC Les Moulins, ce qui a eu pour résultat une augmentation considérable de 300 % de l'achalandage par rapport à 2008.
- À l'été 2009, la voie d'accotement de l'autoroute 15 était rendue accessible aux autobus du CITL dans le cadre d'un projet pilote du ministère des Transports du Québec (MTQ). Cette initiative permet d'économiser en moyenne entre trois et cinq minutes pour les voyages effectués en période de pointe de l'après-midi, en direction nord.
- 16 septembre 2009 : le conseil d'administration adoptait le *Plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020*. Les municipalités membres concrétisaient ainsi leur engagement envers le développement des transports collectifs et la création de milieux favorisant leur utilisation.

Les projets prévus en 2010

Pour l'ensemble du CITL :

- Le CITL souhaite poursuivre le développement des systèmes de transports intelligents. L'acquisition d'un système d'aide à l'exploitation et d'informations aux voyageurs (SAEIV), notamment GPS et compte-personne, est actuellement à l'étude et devrait se concrétiser en 2010.
- Les travaux du plan de transport 2010 seront entrepris dès janvier. Ces travaux viseront à favoriser la croissance du rabattement par autobus aux gares du train de banlieue, à améliorer les déplacements locaux et à assurer des déplacements métropolitains plus efficaces. Pour ce faire, les données récoltées dans le cadre de l'enquête menée à bord des autobus à l'automne 2008 seront mises à contribution.
- Le CITL poursuivra son engagement en faveur du développement des mesures préférentielles pour le transport par autobus. Il participera activement aux travaux du comité de l'AMT qui étudie l'implantation d'une voie réservée sur l'autoroute 15.
- En lien avec le *Plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020*, le CITL continuera à travailler en vue de trouver des méthodes de financement originales qui permettront de financer la croissance des services de transport par autobus. Ces méthodes feront appel aux entreprises, aux gouvernements de paliers supérieurs ainsi qu'à un partenariat renouvelé avec les transporteurs.

Par municipalité :

Le CITL a procédé à une tournée de consultation auprès des municipalités membres qui a fait ressortir les éléments suivants :

- Blainville : procéder au développement du réseau d'autobus local.
- Boisbriand : réviser la desserte locale de Boisbriand.
- Bois-des-Filion : renforcer les liens avec le réseau du métro. Le circuit 28, instauré en août 2008, jouit d'une grande popularité. Fort de ce succès, le CITL appuiera la Ville de Bois-des-Filion dans ses efforts pour améliorer les liens routiers et par autobus vers le centre de l'agglomération Montréalaise.
- Lorraine et Rosemère : améliorer l'accessibilité par autobus à la gare de Rosemère. Pour assurer le maintien de cette accessibilité, les problèmes afférents aux trajets ou types de véhicules employés sont suivis de près.
- Sainte-Anne-des-Plaines : évaluer deux options qui sont à l'étude en vue d'améliorer les déplacements des citoyens de cette municipalité; une option vers Saint-Jérôme et une option vers Mirabel.
- Sainte-Thérèse : à la demande des élus municipaux, évaluer l'ensemble de la desserte de la municipalité.
- Saint-Eustache et Mirabel : analyser une desserte de taxis collectifs en milieu rural.
- Saint-Jérôme : veiller à assurer un lien efficace entre le métro Montmorency et Saint-Jérôme.



Le plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020

Le contexte

Le CITL est confronté à des défis démographiques importants dans la région, qui se traduisent par une accentuation des besoins en transport collectif. En conséquence, l'organisme devait se livrer à un exercice de planification de son offre de services. C'est pourquoi le CITL a entrepris de dresser un portrait des attentes et besoins en matière de transport en commun. Les municipalités membres du CITL, ainsi que l'ensemble des partenaires locaux et métropolitains, ont été invités à participer à ce projet. Enfin, le CITL a consulté des sources d'information documentaires et des statistiques qui ont permis d'identifier les besoins actuels et futurs en matière de déplacements.

Voici une synthèse de ce document majeur qui a été présenté le 16 septembre 2009.

Les objectifs

Les objectifs généraux de ce plan sont :

- **Comprendre** la situation du CITL : le plan identifie les principaux enjeux et défis du transport collectif au sein des communautés qu'il dessert
- **Positionner** le CITL en tant qu'organisation dans un contexte régional : le CITL vise avant tout à ce que son action contribue à l'édification des municipalités qui en sont membres.
- **Planifier** les grandes lignes de l'évolution de l'offre de services pour les cinq prochaines années. Le plan vient répondre aux besoins et priorités des municipalités.

Les cinq axes stratégiques

Le *Plan de mobilité durable* contient cinq (5) axes stratégiques d'action :

1. Développer une culture du transport collectif

Veiller à ce que la population et les citoyens s'approprient les transports collectifs comme étant une composante essentielle à la qualité du milieu et le CITL doit devenir le catalyseur de cette nouvelle culture.

- Répondre de façon efficiente aux besoins évolutifs en déplacements
- Réduire les temps de parcours
- Accompagner l'évolution urbaine et démographique
- Offrir une expérience agréable des transports collectifs
- Promouvoir les services du CITL
- Développer une gamme tarifaire diversifiée

2. Favoriser le développement et la consolidation de milieux de vie de qualité

Il s'agit de veiller à ce que toutes les composantes des milieux de vie fassent de l'utilisation du transport collectif un choix aisé et spontané.

- Offrir une alternative viable à l'usage de l'automobile
- Intégrer les transports collectifs à l'aménagement urbain
- Contribuer à une urbanisation axée sur le transport collectif
- Participer à l'adoption de saines habitudes de vie

3. Contribuer à l'essor économique des municipalités membres

Il s'agit de rehausser l'attractivité des lieux d'emplois et des milieux de vie en assurant une desserte en transport collectif qui donne un accès aux entreprises et qui rehausse la valeur des milieux résidentiels.

- Améliorer la desserte des lieux d'emplois et des commerces
- Conclure des partenariats novateurs avec les acteurs économiques
- Assurer la fluidité du transport de personnes et de marchandises

4. Sauvegarder les ressources, protéger l'environnement

L'utilisation des transports collectifs est étroitement associée à la protection de l'environnement.

- S'assurer d'une consommation responsable
- Augmenter l'utilisation des transports collectifs
- Promouvoir la protection de l'environnement
- S'assurer que les partenaires d'affaires, en particulier les transporteurs, protègent l'environnement

5. Maintenir une saine gestion d'entreprise

Des transports collectifs efficaces doivent être adéquatement financés par les trois principales catégories que sont les usagers, les municipalités membres et les gouvernements de paliers supérieurs. Pour le CITL, la condition essentielle de la stabilité d'un tel financement demeure l'engagement sans équivoque pour le maintien d'une saine gestion des deniers publics.

- Partager équitablement les coûts et bénéfices de la croissance du CITL
- Obtenir une juste participation gouvernementale au développement de l'offre de services
- S'assurer d'un financement adéquat et équitable des municipalités membres
- Maintenir une juste participation des usagers
- Poursuivre une gestion efficiente du CITL

Les constats et tendances

Le *Plan de mobilité durable* permet de dégager certains constats :

- La congestion sur les principales infrastructures routières nuit à l'efficacité et à l'attractivité du transport par autobus.
- Les infrastructures de transport collectif concernent surtout le réseau de trains de banlieue géré par l'AMT. En ce sens, d'importants mouvements sont générés en direction des stationnements incitatifs aménagés autour des gares. Ces infrastructures concernent moins le transport par autobus.
- Les stationnements incitatifs sont utilisés à pleine capacité. Le rabattement par autobus aux gares permettrait d'augmenter la capacité d'accueil de ces gares.
- L'occupation du territoire est caractérisée par de faibles densités de population, ce qui nuit au potentiel de desserte par transport collectif. L'émergence d'importants pôles d'emploi et l'apparition d'horaires atypiques doivent être pris en compte.
- Les déplacements sont en majorité effectués sur le territoire du CITL, ce qui pose le défi d'assurer les déplacements sur un vaste territoire où l'automobile demeure le moyen de transport privilégié.
- L'utilisateur type est une femme (61 % des cas), jeune (66 % ont 25 ans et moins) et aux études (49 % d'étudiants et 30 % de travailleurs).

De plus, des tendances se dessinent sur le territoire desservi par le CITL :

- Des déplacements effectués à des heures de plus en plus atypiques
- Des nouveaux lieux d'emploi émergent dans des secteurs peu desservis
- Un taux de motorisation qui continue de croître
- Une solide croissance démographique jumelée à une croissance des besoins. La consolidation du territoire passera inévitablement par l'augmentation des densités résidentielles et de nombreuses municipalités expérimenteront de nouvelles pratiques en matière d'urbanisme, des pratiques qui seront axées sur une prise en compte des réseaux de transport collectif.

Les interventions du Plan de développement

L'évolution démographique et les comportements en matière de déplacements devraient doubler le nombre de déplacements effectués sur le réseau du CITL à l'horizon de 2015, pour atteindre près de 9 600 000. De plus, le CITL vise à ce que 20 % des usagers de chacune des gares de trains de banlieue utilisent l'autobus pour se rendre à la gare. Le CITL a donc ciblé des actions, réparties selon trois axes d'intervention :

1. Améliorer l'accessibilité du réseau

- Améliorer la desserte dans le secteur de Saint-Augustin-de-Mirabel (2010).
- Développer la desserte locale et le rabattement à la gare de train de Blainville (2010 à 2011).
- Revoir et améliorer la desserte locale à Boisbriand (2010).
- Évaluer la possibilité d'un lien entre Sainte-Anne-des-Plaines et Saint-Jérôme ou Mirabel.

2. Améliorer l'adéquation entre les besoins en déplacements et l'offre de services

- Revoir la desserte locale de Saint-Jérôme (2011).
- Valider, par étape, les dessertes locales sur l'ensemble du territoire (2010-2013).
- Revoir et améliorer la desserte des dorsales (circuits 8, 9 et 28) (2010 à 2015).
- Favoriser les déplacements est-ouest dans la couronne nord (2011 à 2015).

3. Anticiper la croissance urbaine et l'évolution démographique

- Assurer des ressources adéquates au transport adapté (2010 à 2015).
- Bonifier le service de rabattement au train de banlieue à Sainte-Marthe-sur-le-Lac (2012 à 2015).
- Améliorer la desserte dans l'axe de la route 335 en fonction du développement urbain (2012 à 2015).
- Implanter une desserte dans le secteur Chambéry à Blainville (2014 à 2015).
- Implanter une nouvelle desserte locale à Saint-Eustache (2015).



Rapport financier 2009

Faits saillants

Développement du transport et subvention à l'amélioration des services

Grâce à la subvention du Ministère des Transports (MTQ) qui couvre 50% des coûts relatifs à l'amélioration de ses services, le CITL a payé aux transporteurs 60 173 heures de plus entre 2007 et 2009. Cette augmentation des heures de service a engendré une hausse des coûts de transport de plus de 5,2 M\$ en 2009.

Projet cartes à puce

C'est en 2009 que le projet métropolitain de cartes à puce s'est enfin concrétisé au CITL. Ce projet aura coûté plus de 1 M\$ en 2009. Le coût total du projet, incluant l'acquisition des boîtes de perception automatisée, s'élève à 3,9 M\$, un montant financé à près de 84,5% par le programme de la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL) du MTQ.

Transport adapté

Suite à l'ouverture complète du territoire du CITL en 2008, et ce sans restriction quant aux motifs, les déplacements en transport adapté qui ont franchit les frontières des anciens organismes ont littéralement explosé en 2009. Ainsi, ces déplacements ont connu une hausse de 42% provoquant une hausse de l'achalandage globale de plus de 9%. Cette situation a eu un impact important sur les coûts de transport avec une hausse de près de 22% (358 887 \$). Cette augmentation a été en grande partie assumée par les municipalités (49%), le gouvernement et les usagers (respectivement 39% et 12%).

Extraits états financiers transport régulier

1. Rapport des vérificateurs

Aux membres du
Conseil intermunicipal de transport Laurentides

L'excédent de fonctionnement à des fins fiscales ainsi que la situation financière ci-joints ont été établis à partir des états financiers complets du CONSEIL INTERMUNICIPAL DE TRANSPORT LAURENTIDES - TRANSPORT RÉGULIER au 31 décembre 2009 et pour l'exercice terminé à cette date à l'égard desquels nous avons exprimé une opinion sans réserve dans notre rapport daté du 3 mars 2010. La présentation d'un résumé fidèle des états financiers complets relève de la responsabilité de la direction de l'entité. Notre responsabilité, en conformité avec la Note d'orientation pertinente concernant la certification publiée par l'Institut Canadien des Comptables Agréés, consiste à faire rapport sur les états financiers condensés.

À notre avis, les états financiers condensés ci-joints présentent, à tous les égards importants, un résumé fidèle des états financiers complets correspondants selon les critères décrits dans la Note d'orientation susmentionnée.

Les états financiers condensés ci-joints ne contiennent pas toutes les informations requises selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Le lecteur doit garder à l'esprit que ces états financiers risquent de ne pas convenir à ses fins. Pour obtenir de plus amples informations sur la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de l'entité, le lecteur devra se reporter aux états financiers complets correspondants.

Amyot Bélinas, s.e.n.c.¹

Comptables agréés

Blainville
le 3 juin 2010

¹ CA auditeur permis n° 14082

2. Résultats 2009

EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES			
<i>Exercice terminé le 31 décembre</i>			
		2009	2008
	Budget <i>(non vérifié)</i>	Réalisations	Réalisations
REVENUS			
Répartition à l'ensemble des municipalités	14 393 690 \$	14 172 701 \$	12 348 151 \$
Autres recettes de source locale	9 404 250	9 596 447	8 965 917
Subventions	9 777 765	9 807 479	8 729 867
	33 575 705	33 576 627	30 043 935
DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT			
Administration générale	2 212 430	2 114 009	1 969 953
Transport	30 626 785	29 450 033	26 532 299
Frais de financement	30 250	20 331	22 296
	32 869 465	31 584 373	28 524 548
EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT AVANT AFFECTATIONS	706 240	1 992 254	1 519 387
AFFECTATIONS			
Activités d'investissement	706 240	761 815	57 400
EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES	- \$	1 230 439 \$	1 461 987 \$

SITUATION FINANCIÈRE			
<i>31 décembre</i>			
		2009	2008
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		- \$	1 007 424 \$
Débiteurs		5 713 054	3 081 131
		5 713 054	4 088 555
PASSIFS			
Découvert bancaire		48 134	-
Emprunt bancaire		1 400 000	-
Créditeurs		2 622 693	2 574 349
Revenus reportés		33 486	964
		4 104 313	2 575 313
ACTIFS FINANCIERS NETS		1 608 741	1 513 242
ACTIFS NON FINANCIERS			
Dépenses payées d'avance		217 983	545 030
Immobilisations		3 643 694	2 322 783
		3 861 677	2 867 813
EXCÉDENT ACCUMULÉ			
Excédent de fonctionnement non affecté		1 826 724	2 058 272
Investissement net dans les éléments à long terme		3 643 694	2 322 783
		5 470 418 \$	4 381 055 \$

Extraits états financiers transport adapté

1. Rapport des vérificateurs

Aux membres du
Conseil intermunicipal de transport Laurentides

L'excédent de fonctionnement à des fins fiscales ainsi que la situation financière ci-joints ont été établis à partir des états financiers complets du CONSEIL INTERMUNICIPAL DE TRANSPORT LAURENTIDES - TRANSPORT ADAPTÉ au 31 décembre 2009 et pour l'exercice terminé à cette date à l'égard desquels nous avons exprimé une opinion sans réserve dans notre rapport daté du 3 mars 2010. La présentation d'un résumé fidèle des états financiers complets relève de la responsabilité de la direction de l'entité. Notre responsabilité, en conformité avec la Note d'orientation pertinente concernant la certification publiée par l'Institut Canadien des Comptables Agréés, consiste à faire rapport sur les états financiers condensés.

À notre avis, les états financiers condensés ci-joints présentent, à tous les égards importants, un résumé fidèle des états financiers complets correspondants selon les critères décrits dans la Note d'orientation susmentionnée.

Les états financiers condensés ci-joints ne contiennent pas toutes les informations requises selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Le lecteur doit garder à l'esprit que ces états financiers risquent de ne pas convenir à ses fins. Pour obtenir de plus amples informations sur la situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de l'entité, le lecteur devra se reporter aux états financiers complets correspondants.

*Amyot Hélinas, s.e.n.c.*¹

Comptables agréés

Blainville
le 3 juin 2010

¹ CA auditeur permis n° 14082

2. Résultats 2009

EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES			
<i>Exercice terminé le 31 décembre</i>			
		2009	2008
	Budget <i>(non vérifié)</i>	Réalisations	Réalisations
REVENUS			
Répartition à l'ensemble des municipalités	786 535 \$	787 277 \$	660 738 \$
Contribution des usagers	363 425	391 544	337 845
Subventions	1 029 465	1 210 399	1 040 153
Autres	-	914	1 630
	2 179 425	2 390 134	2 040 366
DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT			
Administration générale	388 475	366 645	299 293
Transport	1 782 200	2 027 036	1 668 149
Frais de financement	3 750	1 066	726
	2 174 425	2 394 747	1 968 168
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT AVANT AFFECTATIONS	5 000	(4 613)	72 198
AFFECTATIONS			
Activités d'investissement	5 000	11 035	1 019
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES	- \$	(15 648) \$	71 179 \$

SITUATION FINANCIÈRE			
<i>31 décembre</i>			
		2009	2008
ACTIFS FINANCIERS			
Encaisse		- \$	78 808 \$
Débiteurs		581 348	347 106
		581 348	425 914
PASSIFS			
Découvert bancaire		20 054	-
Emprunt bancaire		100 000	-
Créditeurs		188 458	138 183
		308 512	138 183
ACTIFS FINANCIERS NETS		272 836	287 731
ACTIFS NON FINANCIERS			
Frais payés d'avance		4 939	5 692
Immobilisations		13 086	6 125
		18 025	11 817
EXCÉDENT ACCUMULÉ			
Excédent de fonctionnement non affecté		277 775	293 423
Investissement net dans les éléments à long terme		13 086	6 125
		290 861 \$	299 548 \$

Conclusion

Si le Plan de *mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020* s'est avéré la pièce maîtresse de l'année 2009 en matière d'orientations et de développement du transport collectif sur le territoire du CITL, l'information au cœur de ce rapport annuel 2009 témoigne également d'une organisation résolument tournée vers l'avenir.

Les actions posées par le CITL en 2009 et celles qui sont inscrites à la planification de 2010 vont dans le sens du développement des services de transport dans une région qui connaît une croissance démographique sans précédent. Les défis sont nombreux et les enjeux socio-économiques le sont tout autant. Le CITL s'engage à les relever en collaboration avec ses partenaires du monde municipal, des institutions scolaires, les transporteurs ainsi que les intervenants des secteurs industriel et économique. L'avenir est florissant pour les membres du CITL, pour ses partenaires, les transporteurs et pour l'ensemble de sa clientèle, tant présente que future.



Résultats : Agence métropolitaine de transport, Enquête train 2008

Rédaction, conception design, coordination : Tapage Communication

Photos : Pages 3 et 5, Michel Chartrand

Impression : Imprimerie YSTA Inc.

