



Des services

qui rayonnent

RAPPORT ANNUEL 2010



MOT DU PRÉSIDENT	02
MOT DE LA DIRECTRICE GÉNÉRALE	03
PORTRAIT DU CITL	04
RAPPORT D'ACTIVÉS 2010	08
LE PLAN DE MOBILITÉ DURABLE 2010-2015	12
RAPPORT FINANCIER 2010	16
CONCLUSION	21



## Mot du président

Pour le Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL), l'année 2010 aura été déterminante pour la mise en place du *Plan de mobilité durable 2010-2015 – Horizon 2020*. Ce document, issu de la volonté commune des quinze municipalités constitutives du CITL, est, je le rappelle, le fruit d'une longue réflexion et d'une analyse approfondie de l'offre de services globale de l'organisme en matière de transport en commun. Le CITL se positionne désormais comme acteur du développement socio-économique dans notre région.

Le temps n'est donc plus à la réflexion, mais à l'action et nous sommes passés des paroles aux actes en 2010. Le conseil d'administration que j'ai l'honneur de diriger a autorisé l'implantation d'un Système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs (SAEIV), qui nous aidera à mieux définir notre offre de services et qui à terme, permettra aux utilisateurs de mieux planifier leurs déplacements.

Le financement des services a également occupé notre attention en 2010. À ce sujet, nous avons entamé des négociations entre les quinze municipalités membres afin de réviser l'entente sur la quote-part de chacune dans le financement du transport collectif dans la région. Les discussions sont toujours en cours et nous prévoyons une conclusion à l'automne 2011.

Toujours à l'écoute des besoins de ses partenaires et de ses usagers, c'est avec confiance que le CITL a entrepris cette première année d'application de son *Plan de mobilité durable 2010-2015 – Horizon 2020* et c'est avec cette même confiance que nous réussissons à atteindre nos objectifs communs.

Je m'en voudrais enfin de ne pas remercier toute l'équipe du CITL, à commencer par la directrice générale Nicole Houle, qui, par ses efforts, a su canaliser toute cette synergie autour des objectifs poursuivis par le CITL et ses intervenants. Merci aussi aux municipalités membres et à l'ensemble de nos partenaires du transport collectif dans la région des Laurentides. Ensemble, nous jetons les bases solides d'une grande vision d'un développement durable sur notre territoire, pour le meilleur bénéfice de toutes les citoyennes et de tous les citoyens !

**François Cantin**  
Président du CITL  
Maire de la Ville de Blainville



## Mot de la directrice générale

L'année 2010 a débuté par la présentation du *Plan de mobilité durable 2010-2015 – Horizon 2020* à nos partenaires des transports et des institutions scolaires, ainsi qu'à l'ensemble des élus des municipalités membres. Pour en assurer une application harmonieuse, il fallait prendre le temps de leur expliquer les tenants et aboutissants de ce plan auxquels ils ont brillamment contribué. Ces rencontres fort enrichissantes auront permis de renforcer cette volonté d'affirmer le leadership du CITL dans le domaine du transport en commun et son rôle d'agent de développement socio-économique dans la région.

Nos efforts ont cependant été concentrés sur l'acquisition et la planification de la mise en service du SAEIV, un investissement majeur qui permettra au CITL d'équiper ses véhicules d'un système technologique de repérage par GPS. Grâce à ce système, le CITL sera en mesure de savoir, en temps réel, où sont les autobus sur les différentes lignes. En cas de perturbations importantes, nous pourrons ainsi ajuster ou modifier les parcours en leur donnant toute la dynamique possible, et également informer les usagers sur la position des autobus. De plus, le GPS sera jumelé à un système de compte-personne qui permettra de savoir combien de personnes sont à bord de l'autobus à tout moment. Nous pourrons donc déterminer les besoins et adapter nos services en conséquence. À l'automne 2011, la totalité de la flotte de véhicules sera équipée du SAEIV.

En lien avec le SAEIV à venir, nous avons enrichi en 2010 notre équipe par l'addition d'un responsable des Technologies de l'information, dont la fonction première est de superviser toutes les étapes de mise en place de ce système sophistiqué et de former les utilisateurs du système tels que les chauffeurs et agents du service à la clientèle. Sa contribution est déjà mise à profit dans ce virage technologique entrepris par le CITL.

Par ailleurs, nos discussions se poursuivent avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et le ministère des Transports (MTQ) pour l'aménagement d'une véritable voie réservée sur l'autoroute 15. Le projet-pilote d'autoriser les autobus du CITL à utiliser la voie d'accotement a prouvé hors de tout doute qu'un tel moyen peut générer des économies de temps importantes pour les usagers et constituer une véritable option pour les automobilistes.

Enfin, notre organisation a été reconnue « Employeur remarquable », un programme certifié par le Bureau de normalisation du Québec. Cette certification nous a été attribuée grâce à nos pratiques de gestion internes qui ont été reconnues efficaces et appréciées par l'ensemble des employés par le biais d'un sondage. Cet exercice reflète l'esprit d'équipe qui règne dans nos locaux et cette détermination partagée d'offrir à nos clientèles des services de qualité supérieure, aux meilleurs coûts possibles. Je profite donc de l'occasion pour remercier toutes les employées et tous les employés du CITL pour leur travail exceptionnel durant toute l'année 2010.

**Nicole Houle**  
Directrice générale

# Portrait du CITL

## Présentation générale

Le Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL) est né en 2004 du regroupement d'organisations exerçant les mêmes activités sur la Rive-Nord de Montréal. Le CITL offre des services de transport en commun régulier et adapté par autobus et par taxi collectif aux citoyens de ces quinze (15) municipalités :

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	

La superficie du territoire du CITL totalise 968 km<sup>2</sup>, dont 50 % est constitué de terres agricoles. La population desservie totalise plus de 349 902 personnes.

Le réseau de services de transport intégré du CITL, mieux connu sous l'appellation SURF, est composé de 98 lignes d'autobus et de quatre (4) lignes de taxi collectif. Il rejoint également deux lignes de train de banlieue (Deux-Montagnes-Montréal et Saint-Jérôme-Montréal). Le réseau SURF assure annuellement plus de cinq (5) millions de déplacements réguliers et 163 230 déplacements en transport adapté. Le centre d'appels reçoit annuellement plus de 80 000 appels. De plus, le réseau d'autobus du CITL intègre le transport de 2800 élèves de la Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles.

## Progression de la population - municipalités membres du CITL



Les données proviennent du « Répertoire des municipalités du Québec » disponible sur le site Internet des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MARMOT).

## Vision, mission et valeurs

La vision du CITL se résume 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.

La mission du CITL consiste, quant à elle, 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.

La mission du CITL se définit selon trois valeurs fondamentales :

- le respect des usagers
- la qualité des services
- la responsabilité sociale

## Organisation

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.

### Les membres du conseil d'administration 2010

**François Cantin**, président (Blainville)  
**Marc Gascon**, vice-président (Saint-Jérôme)  
**Nicole Houle**, secrétaire-trésorier (CITL)  
**Paul Larocque** (Bois-des-Filion)  
**Daniel Kaeser** (Boisbriand)  
**Marc Lauzon** (Deux-Montagnes)  
**Weena Pilon** (Lorraine)  
**Gérald Forget** (Mirabel)  
**Richard Lalonde** (Oka)  
**Normand Clermont** (Pointe-Calumet)  
**Normand Corriveau** (Rosemère)  
**Alain Cassista** (Sainte-Anne-des-Plaines)  
**François Robillard** (Sainte-Marthe-sur-le-Lac)  
**Sylvie Surprenant** (Sainte-Thérèse)  
**Pierre Charron** (Saint-Eustache)  
**Donald Robinson** (Saint-Joseph-du-Lac)  
**Jean-René Drouin**, représentant des usagers du transport régulier  
**Jeannine Martel**, représentante des usagers du transport adapté



**François Cantin**,  
président  
(Blainville)



**Marc Gascon**,  
vice-président  
(Saint-Jérôme)



**Nicole Houle**,  
secrétaire-trésorier  
(CITL)



**Daniel Kaeser**  
(Boisbriand)



**Paul Larocque**  
(Bois-des-Filion)



**Marc Lauzon**  
(Deux-Montagnes)



**Weena Pilon**  
(Lorraine)



**Gérald Forget**  
(Mirabel)



**Richard Lalonde**  
(Oka)



**Normand Clermont**  
(Pointe-Calumet)



**Normand Corriveau**  
(Rosemère)



**Alain Cassista**  
(Sainte-Anne-des-Plaines)



**François Robillard**  
(Sainte-Marthe-sur-le-Lac)



**Sylvie Surprenant**  
(Sainte-Thérèse)



**Pierre Charron**  
(Saint-Eustache)



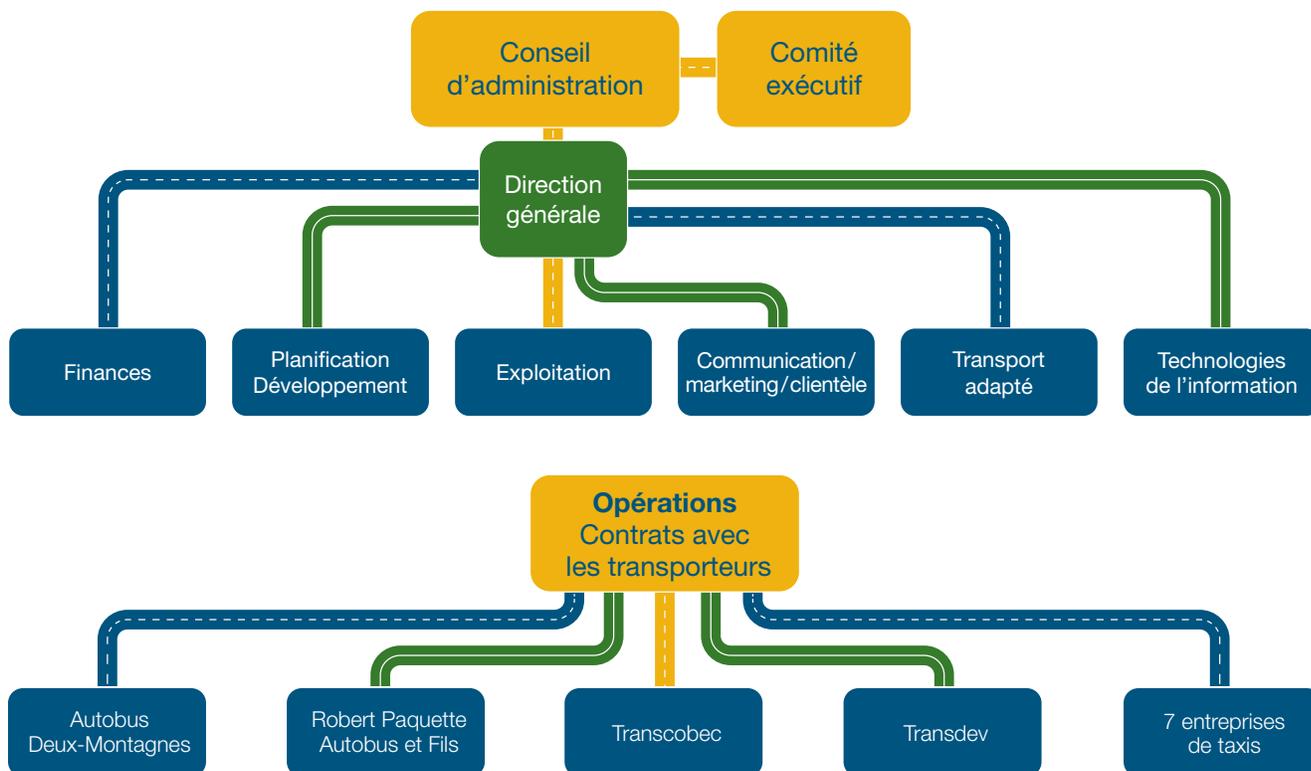
**Donald Robinson**  
(Saint-Joseph-du-Lac)



**Jean-René Drouin**,  
représentant des  
usagers du transport  
régulier



**Jeannine Martel**,  
représentante des  
usagers du transport  
adapté



## Structure organisationnelle

Le CA est soutenu par un comité exécutif (CE) composé de cinq de leurs membres.

Le conseil d'administration et le comité exécutif sont appuyés par les six services du CITL ainsi que par une direction générale qui veille à ce que l'action du CITL réponde aux objectifs et demandes du CA et du CE. Elle coordonne les six services internes que comprend le CITL et a pour mission de maintenir la satisfaction des usagers à un niveau élevé et un fort degré d'efficacité dans le fonctionnement de l'organisme. La direction générale prend les décisions appropriées concernant les principales questions qui se posent au sein des services internes et agit au nom du CITL auprès des partenaires externes.

Quant aux 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 respectif.

En 2010, le CITL a créé un nouveau département rattaché à la direction générale, un Service des technologies de l'information qui veillera aux opérations d'implantation du SAEIV.

## Ressources humaines et matérielles

Le CITL compte sur 25 employés affectés à la planification, à la gestion et au contrôle de la qualité des services offerts. Le transport des passagers est effectué par les 199 chauffeurs employés par les 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
- Robert Paquette Autobus et Fils
- Transcobec
- Transdev

Le parc de véhicules qui assure le service sur les lignes régulières comprend 99 autobus réguliers et 31 véhicules pour les services intermédiaires, pour un total de 130.

Les dessertes de taxi collectif sont assurées par les compagnies Taxi 7000 de Sainte-Thérèse et Taxi Mirabel.

Quant au Service du transport adapté, il dispose de deux autobus (Robert Paquette Autobus et Fils et Transcobec) qui sont expressément configurés pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite. S'ajoute à ces véhicules la flotte de taxis adaptés et réguliers des entreprises de taxis suivantes :

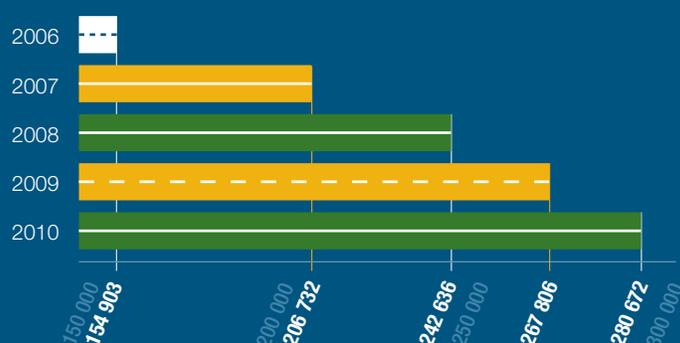
- Taxi 7000 de Sainte-Thérèse
- Taxi Cercle du Nord de Saint-Jérôme
- Taxi Deluxe de Saint-Eustache
- Taxi Laurentides de Saint-Jérôme
- Taxi Mirabel
- Taxi Sainte-Anne (Sainte-Anne-des-Plaines)
- Transporteur médical JMJ Inc.



## 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 service totales annuelles

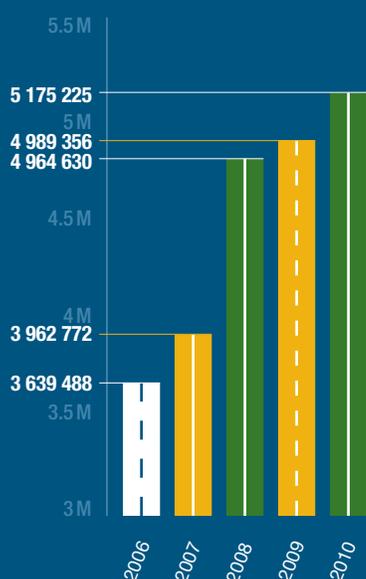


# Rapport d'activités 2010

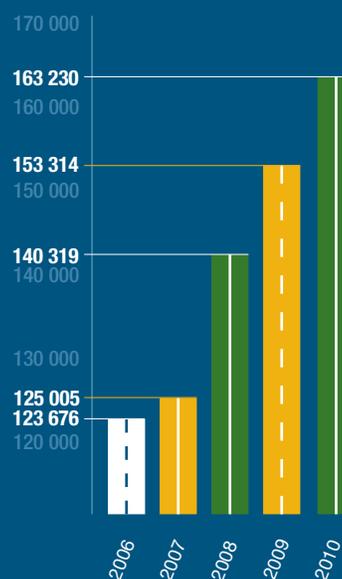
## Données d'achalandage

Tout au long de l'année 2010, le CITL a vu le nombre de ses déplacements augmenter, comme le démontrent les graphiques suivants.

Achalandage régulier  
selon ventes de titres

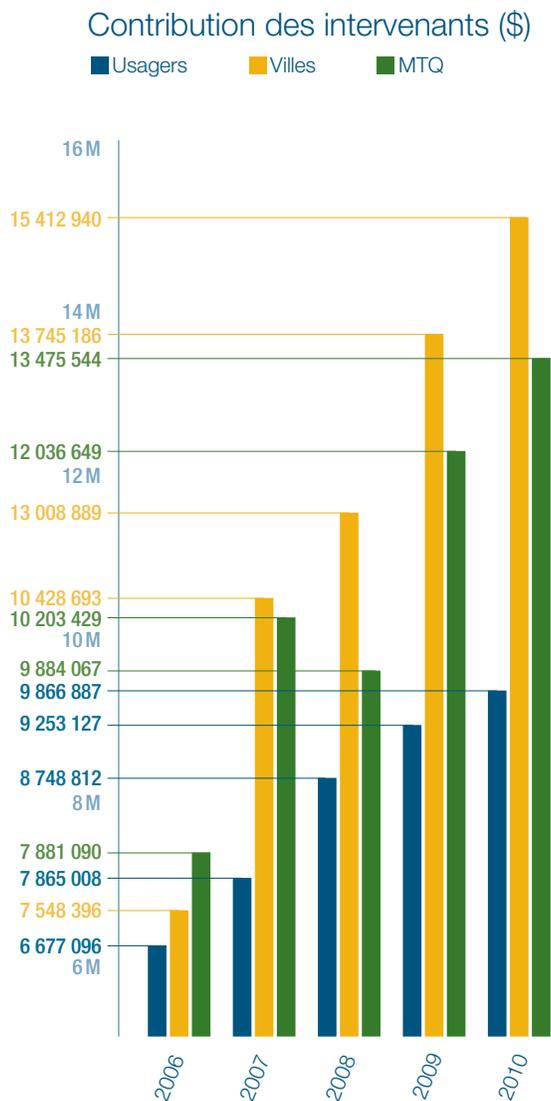


Achalandage  
transport adapté



# Évolution des coûts et contributions municipales

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



# Les actions marquantes de l'année 2010

- Mise en service de la ligne 59 à Boisbriand avec lien direct vers le métro. Il s'agit d'un service très populaire dont les usagers réclament une fréquence plus élevée.
- Amélioration des lignes 8 et 9 : le CITL a apporté des modifications, notamment sur le nombre de départs les fins de semaine et les soirs, s'adaptant davantage aux nouveaux modes de vie et aux horaires atypiques.
- Les succès des lignes 8 et 9 ont aussi obligé l'AMT à nous attribuer un deuxième quai à la station de métro Montmorency à Laval.
- La desserte locale dans la municipalité de Blainville est maintenant assurée toute la journée en semaine par les lignes 70, 71 et 72. Les principaux édifices municipaux sont désormais desservis par le transport collectif. De plus, ce service améliore le rabattement au train et à la ligne 9.
- Les secteurs de Boisbriand, situés au nord et au sud de l'autoroute 640 sont maintenant liés par de nouvelles lignes d'autobus bidirectionnelles 51 et 52, au départ et à l'arrivée de la gare de Sainte-Thérèse.
- Le secteur de Saint-Augustin de Mirabel est maintenant pourvu d'un service de rabattement par autobus vers et au retour du train en gare de Deux-Montagnes, la ligne 41.
- Réseau Mini : Introduction d'une carte réseau en format de poche pour les usagers.
- Publicités : adoption d'un plan de communication pour orienter les actions de l'organisme en matière de communication.
- Obtention de la certification « Employeur remarquable », norme reconnue par le Bureau de normalisation du Québec, qui confirme que l'organisation utilise des pratiques de gestion appréciées par ses employés.
- Embauche d'un responsable des technologies de l'information (TI) pour assurer la sécurisation des équipements informatiques, les opérations entourant l'acquisition d'un nouveau système d'enregistrement des appels et pour la coordination de l'implantation du SAEIV.

# Projets 2011

- Lancement d'un nouveau titre de transport pour les aînés de 65 ans et plus : la Passe-Atout au coût de 20 \$ par mois donne un accès illimité au réseau SURF pendant un mois.
- Ouverture de deux points de vente, l'un à Bois-des-Filion et l'autre à Deux-Montagnes.
- Au Service du transport adapté, le nombre d'admissions est en hausse constante, passant de 2042 personnes admises en 2008, à 2591 en 2010. En conséquence, le nombre de déplacements a augmenté de façon importante, justifiant l'ajout d'un poste de répartiteur à temps plein.
- Du nouveau au Service du transport adapté : les déplacements métropolitains sont disponibles les lundis et samedis. De plus, suite à un sondage réalisé auprès des usagers, les heures du service ont été prolongées jusqu'à minuit les vendredis et samedis soirs et le service de réservation a ouvert entre Noël et le Jour de l'an.
- Afin d'améliorer l'accès à notre comptoir de service à la clientèle, les heures ont été prolongées en semaine et pendant la période des Fêtes.
- Le CITL a tenu des journées de transport gratuit les 25, 26 et 31 décembre 2010, ainsi que le 1er janvier 2011, et a participé à l'évènement « Jour de la Terre » le 22 avril 2010.
- Implantation du SAEIV et collecte de données qui serviront à renforcer et à optimiser le réseau;
- Mai 2011 : mission en Suède organisée par l'Association québécoise de transport intermunicipal et municipal (AQTIM). Cette association regroupe les douze CIT de la région métropolitaine et l'ensemble de ses membres participeront à la mission. Au programme, visite des villes de Stockholm, Göteborg et Malmö, pour y rencontrer une trentaine d'organismes et autorités liés au transport collectif. Ces rencontres auront pour but d'alimenter nos réflexions sur le développement du transport collectif dans la région métropolitaine et :
  - d'approfondir les connaissances du CITL en matière de tarification;
  - de se familiariser avec le mode de gouvernance suédois;
  - d'explorer divers modes de financement;
  - d'analyser les systèmes d'exploitation en mode PPP et les divers types de contrats qui s'y rattachent;
  - de mieux comprendre le rôle des SAEIV dans l'optimisation des réseaux;
  - d'améliorer la sécurité et le confort des passagers;
  - d'explorer des types de véhicules plus performants en matière d'énergie;
  - d'apprendre du processus décisionnel suédois et de l'approche consensuelle.



# Plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020

## Contexte

À la fin de 2009, les membres du Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL) adoptaient le *Plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020*, qui se veut une véritable vision d'avenir pour le développement du transport en commun, mais également une vision globale qui inclut le développement économique de toute une région, dans une perspective de développement durable.

La rédaction du plan a été précédée d'une série d'actions telles que la tenue d'une vaste enquête à bord des autobus, d'une tournée des municipalités constitutives ainsi que de consultations auprès des partenaires du CITL (AOT voisines, AMT, MTQ et les transporteurs privés qui opèrent les autobus). Également, le recours à un mandat d'accompagnement professionnel et technique a permis la pleine appropriation de la démarche par le CITL. Enfin, la confection de plans d'action annuels assure le suivi des recommandations du Plan de mobilité durable.

L'année 2010 aura été la première d'application de ce plan ambitieux, dont il convient de rappeler les grandes lignes.

## Approche novatrice et rassembleuse

L'élaboration du *Plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020*, c'est d'abord une approche novatrice et rassembleuse.

Si la réalisation d'un plan de mobilité durable n'est pas en soi inusitée, celui adopté par le CITL à l'automne 2009 constituait néanmoins une première dans le monde des conseils intermunicipaux de transport. L'accomplissement de cet exercice a été, pour le CITL, une occasion de fortifier sa capacité à connaître, à comprendre et à proposer des solutions aux besoins en déplacements de la population des quinze municipalités membres. Cependant, il a aussi constitué un défi de taille pour un organisme aux ressources financières limitées.

Le CITL a innové également en pensant son offre de services tout en se repensant lui-même. Les quinze municipalités membres ainsi que les partenaires du milieu des transports (transporteurs, ministère des Transports, Agence métropolitaine de transport, etc.) et de l'éducation ont travaillé de concert afin de dresser le portrait des attentes et des

besoins en matière de transports collectifs. Plutôt que de travailler uniquement en fonction de l'offre de services en transport en commun, les membres et les partenaires du CITL ont élargi leur vision pour englober d'autres aspects importants tels que l'occupation du territoire, l'économie et les conséquences sur l'environnement. C'est dans ce contexte que le CITL a résolu de modifier sa mission pour se positionner davantage à titre d'agent du développement de sa région et de concevoir des interventions en vue d'améliorer son action de fournisseur de services de transports collectifs.

Fruit d'une réflexion commune sur la place que doivent occuper les transports en commun dans les déplacements et la mobilité sur le territoire du CITL, le *Plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020* est rassembleur. Il s'adresse à la fois aux employés du CITL et aux municipalités membres qui sont les acteurs de premier plan des transports collectifs et qui doivent, au premier chef, être consultées sur la planification des services de transport sur leur territoire et leur mise en œuvre. Plus largement, le document interpelle également les partenaires métropolitains et gouvernementaux du CITL tels que l'AMT et le MTQ, puisque leurs actions sont en lien direct avec le déploiement des services de transport en commun sur le territoire desservi par le CITL. Enfin, le Plan concerne les citoyens qui sont à la fois usagers et contribuables. Ils sont les principaux facteurs qui déterminent l'offre de services du CITL.

## Objectifs du Plan

Les objectifs généraux du *Plan de mobilité durable 2010-2015 – horizon 2020*, sont :

- comprendre la situation du CITL (principaux enjeux et défis du transport collectif au sein des collectivités desservies);
- positionner le CITL en tant qu'organisation dans un contexte régional (son action doit contribuer 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, visant à répondre aux besoins et priorités des municipalités membres.

# Diagnostic

Un travail colossal a été accompli, par le CITL et ses partenaires, pour établir le diagnostic le plus exact possible sur l'état de la situation et sur les tendances des prochaines décennies, afin de planifier l'offre de services la plus adaptée aux besoins d'une population sans cesse grandissante. Voici les éléments qui nous ont permis de tracer un portrait fidèle de ce que seront les besoins en transport en commun d'ici 2020 et comment le CITL peut contribuer au développement de la région.

## Constats

### INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

- Importante congestion du réseau routier et autoroutier;
- Congestion dans les centres-villes (Sainte-Thérèse, Saint-Jérôme, municipalités établies près des routes 117 et 344);
- Peu de mesures préférentielles pour les transports collectifs (voies réservées).

### INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF

- Saturation des stationnements incitatifs (3400 espaces);
- Zones tarifaires : incitatif à emprunter le train plus au sud;
- Possibilités d'expansion limitées : mise en valeur des espaces urbains situés à proximité des gares;
- Rabattement par autobus à développer.

### OCCUPATION ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Densités résidentielles moyennes;
- Vaste territoire agricole (72 % du territoire CITL);
- Croissance de l'emploi (119 000 emplois au total).

### ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS

- Depuis 2006, croissance de l'achalandage de 36 %;
- Depuis 2006, augmentation de 58 % des heures de service.

### PROFIL DES USAGERS

- Usager type : jeune, étudiante, sans auto, résidente des Basses-Laurentides.

### ACCESSIBILITÉ AU RÉSEAU

- 85 % des résidents logent à moins de 500 mètres d'un arrêt, sauf dans certaines localités et dans le cas des lignes exploitées seulement en périodes de pointe.

### MODES ET MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

- La nette majorité des résidents utilisent la voiture dans leurs déplacements, contre 2 % pour les transports collectifs et 10 % pour le transport scolaire (étudiants).

### DÉPLACEMENTS PAR AUTOBUS

- 84 % des déplacements débutent dans l'une des 15 municipalités du CITL;
- La grande majorité des déplacements (tous modes confondus) se fait à l'intérieur du territoire du CITL.

## Tendances

Voici les tendances majeures observées pour la période 2010-2020 :

### DÉMOGRAPHIE

- D'ici dix ans, le territoire du CITL accueillera 15 % de la croissance démographique de la région métropolitaine telle que définie par Statistique Canada, soit près de 37 000 personnes d'ici 2016 et plus de 51 000 à l'horizon de 2021.

### TENDANCES SOCIO-ÉCONOMIQUES

- Modes de vie en mutation : hausse des doubles statuts (étudiant et travailleur), hausse des taux d'activité féminine, éclatement des mobilités;
- Hausse des taux de motorisation : 568 voitures/1 000 habitants (CITL).

### CONSOLIDATION DU TERRITOIRE

- Peu de terrains sont désormais disponibles pour le développement résidentiel : un peu moins de 13 000 hectares disponibles en zone non agricole pour l'urbanisation en mode résidentiel.

### SYNTHÈSE DES TENDANCES

- Défis pour les transports collectifs : vieillissement de la population, modes de vie, hausse de la motorisation;
- Atouts : croissance démographique, consolidation du territoire.

## Interventions : axes stratégiques et actions entreprises

Après avoir présenté le diagnostic (constats et tendances), le CITL devait se pencher sur les actions à poser et les objectifs à atteindre pour améliorer son offre de services globale.

# Plan d'affaires 2010-2015 : axes stratégiques

Les consultations menées auprès des municipalités membres ainsi que des partenaires du CITL, de même que les constats développés en première partie de ce document, font émerger cinq (5) axes stratégiques d'affaires qui doivent guider l'action du CITL au courant de la période 2010-2015. L'ensemble de ces axes est inspiré par une idée : **le transport collectif n'est pas un objectif en soi**. Il doit donc s'inscrire dans les projets qu'entretiennent les différentes communautés.

## Axe I : développer une culture du transport collectif

Faire en sorte que l'ensemble des citoyens et citoyens corporatifs s'approprient les transports collectifs comme étant une composante essentielle à la qualité de vie du milieu. Le CITL doit être le catalyseur de cette culture, dans le respect des responsabilités et ressources qui lui sont dévolues. Il s'agit certes d'assurer des déplacements de façon efficace et performante, mais aussi d'offrir de valoriser le temps passé à se déplacer.

## Axe II : favoriser le développement et la consolidation de milieux de vie de qualité

Parce qu'une culture politique et sociale favorable aux transports collectifs ne saurait subsister par la seule attractivité de l'offre de services, la construction d'un cadre de vie qui favorise l'utilisation du transport en commun demeure un élément essentiel. Il s'agit de contribuer à ce que l'aménagement, mais aussi les modes de vie, fassent de l'utilisation du transport en commun un choix aisé et spontané.

## Axe III : contribuer à l'essor économique des municipalités du territoire du CITL

Les transports collectifs, bien planifiés et bien adaptés, doivent permettre un retour sur investissement. Outre les besoins en déplacements de ses usagers, le CITL doit répondre aux attentes d'autres groupes, citoyens ou citoyens corporatifs.

En effet, leurs choix en matière de localisation reposent en partie sur l'accessibilité des lieux et l'attractivité qu'elle contribue à assurer auprès des employés et clients. De plus, le recours à des modes de transport moins polluants peut constituer une composante importante de l'image de marque de certaines entreprises soucieuses de leur responsabilité sociale. Ces dernières seront plus à même de s'implanter en des lieux reflétant ces valeurs. Les transports collectifs sont également un avantage de plus en plus important dans les stratégies de localisation résidentielle des ménages. Ils s'intègrent à un mode de vie où les citoyens refusent de n'avoir que l'option automobile pour accomplir leurs déplacements.

Enfin, les transports collectifs, notamment par autobus, sont une voie d'avenir en vue d'optimiser l'utilisation d'infrastructures de plus en plus saturées, une solution afin de diminuer les coûts associés à la congestion.

## Axe IV : sauvegarder les ressources, protéger l'environnement

L'utilisation du transport collectif est étroitement associée à la protection de l'environnement. Un autobus régulier urbain rempli à pleine capacité permet de retirer des dizaines de voitures de la circulation routière. Cet avantage n'en impose pas moins au CITL de constamment chercher à améliorer sa performance environnementale, de façon à minimiser son empreinte écologique.

## Axe V : 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 ainsi que les paliers supérieurs de gouvernement. Pour le CITL, la condition essentielle de la stabilité d'un tel financement demeure l'engagement sans équivoque envers le maintien d'une saine gestion des deniers publics, l'amélioration continue des procédures, la maximisation de la satisfaction des usagers ainsi que l'optimisation des retombées des transports collectifs en matière de progrès économique, social et environnemental.

# Plan de développement de l'offre de services 2010-2015 : axes d'intervention

Les interventions proposées en matière d'offre de services se déclinent en quatre axes stratégiques, qui sont :

## Axe I : améliorer l'accessibilité au réseau

Si les analyses menées ont mis en évidence le fait que, en heure de pointe, 85 % de la population se trouve à moins de 500 mètres à vol d'oiseau d'un arrêt du CITL, il demeure que de nombreuses lignes ne sont en service qu'aux heures de pointe, laissant ainsi certains quartiers sans desserte en période hors pointe. De même, les développements urbains survenus au cours des dernières années ont, au sein de certaines municipalités, contribué à éloigner les lignes d'autobus des populations.

Il s'agit donc, dans le cadre de cet axe, de développer des liaisons locales dans les secteurs à fort potentiel qui demeurent non desservis, en vue d'un rabattement sur les lignes d'autobus structurants ainsi que sur les gares de train de banlieue.

## Axe II : améliorer l'adéquation entre les besoins en déplacements et l'offre de services

Le réseau du CITL, développé au gré des demandes en provenance des citoyens et des municipalités, peut en certains endroits ne pas répondre de façon optimale aux besoins en déplacements de la population. L'arrivée du train de banlieue, le développement de l'offre de services sur les lignes structurantes, l'intégration plus étroite de certaines municipalités à la dynamique métropolitaine ou tout simplement la croissance urbaine et démographique peuvent avoir créé des potentiels nouveaux, auxquels les lignes existantes ne sont que mal adaptées. Dans ces cas, la révision de la desserte en vue d'une optimisation des ressources investies dans le transport collectif apparaît nécessaire.

## Axe III : anticiper sur la croissance urbaine et l'évolution démographique

L'ampleur du développement urbain de nature résidentielle, commerciale et industrielle ainsi que les mutations démographiques à l'œuvre imposent au CITL de s'assurer d'une croissance de son offre de services qui réponde aux besoins nouveaux.

## Axe IV : favoriser l'amélioration des équipements et services à caractère métropolitain

Les déplacements qu'accomplissent les usagers du CITL s'effectuent à différentes échelles, du quartier à l'ensemble de l'agglomération montréalaise. Pour cela, le réseau du CITL doit pouvoir œuvrer en conjonction avec des équipements et réseaux métropolitains performants et adaptés aux besoins de ses usagers.

# Rapport financier 2010

## Faits saillants

### Transport régulier :

Au total, un peu plus de 5 millions de déplacements (5 175 225) ont été effectués en 2010, soit une augmentation de 3.7 % par rapport à 2009.

Le CITL a enregistré un surplus record de 3 362 873\$, imputable principalement au retour de la nouvelle taxe sur l'essence (0.15\$/l) qui compte pour 1 698 000\$. La différence représente un trop perçu des municipalités pour des projets d'immobilisation qui auront lieu en 2011 (SAEIV).

Le CITL s'est vu confirmer une réserve de 6 M\$ en immobilisations provenant de la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL).

### Transport adapté :

Le CITL a connu en 2010 une importante augmentation des déplacements du transport adapté (163 230), ce qui représente une hausse de 6.47 %. En conséquence, les coûts de transport ont augmenté de 14.4 % et un déficit de 118 990\$ a été enregistré.

# Extraits des états financiers – transport adapté

## 1. Rapport des vérificateurs

Aux membres du  
Conseil intermunicipal de transport Laurentides

Les états financiers résumés ci-joints, qui comprennent l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales ainsi que la situation financière au 31 décembre 2010 sont tirés des états financiers audités du Conseil intermunicipal de transport Laurentides - transport adapté pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010. Nous avons exprimé une opinion non modifiée sur ces états financiers dans notre rapport daté du 1<sup>er</sup> avril 2011. Ni ces états financiers ni les états financiers résumés ne reflètent les incidences d'événements survenus après la date de notre rapport sur ces états financiers.

Les états financiers résumés ne contiennent pas toutes les informations requises par les normes comptables canadiennes pour le secteur public. La lecture des états financiers résumés ne saurait par conséquent se substituer à la lecture des états financiers audités du Conseil intermunicipal de transport Laurentides - transport adapté.

### Responsabilité de la direction pour les états financiers résumés

La direction est responsable de la préparation d'un résumé des états financiers audités conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

### Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers résumés, sur la base des procédures que nous avons mises en oeuvre conformément à la Norme canadienne d'audit (NCA) 810, « Mission visant la délivrance d'un rapport sur des états financiers résumés ».

### Opinion

À notre avis, les états financiers résumés tirés des états financiers audités du Conseil intermunicipal de transport Laurentides - transport adapté pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 constituent un résumé fidèle de ces états financiers, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

*Amyot Sélinas, s.e.n.c.<sup>1</sup>*

Comptables agréés

Blainville

Le 30 juin 2011

<sup>1</sup> CA auditeur permis n° 14082

## 2. Résultats 2010

<b>EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES</b>			
<i>Exercice terminé le 31 décembre</i>			
		2010	2009
	Budget	Réalisations	Réalisations
<b>REVENUS</b>			
Répartition à l'ensemble des municipalités	878 820 \$	875 525 \$	787 277 \$
Contribution des usagers	462 480	465 275	392 458
Subventions	1 351 100	1 267 933	1 210 399
	2 692 400	2 608 733	2 390 134
<b>DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>			
Administration générale	420 850	405 219	363 808
Transport	2 263 650	2 318 739	2 029 873
Frais de financement	3 800	1 666	1 066
Amortissement des immobilisations	-	2 520	4 073
	2 688 300	2 728 144	2 398 820
<b>EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT AVANT CONCILIATION À DES FINS FISCALES</b>	4 100	( 119 411)	( 8 686)
<b>CONCILIATION À DES FINS FISCALES</b>			
Amortissement des immobilisations	-	2 520	4 073
Affectation aux activités d'investissement	4 100	( 2 099)	( 11 035)
<b>INSUFFISANCE DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES</b>	- \$	( 118 990) \$	( 15 648) \$

<b>SITUATION FINANCIÈRE</b>		
<i>31 décembre</i>		
	2010	2009
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>		
Débiteurs	625 949 \$	581 348 \$
<b>PASSIFS</b>		
Découvert bancaire	25 626	20 054
Emprunt bancaire	250 000	100 000
Créditeurs	193 550	188 458
	469 176	308 512
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS</b>	156 773	272 836
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>		
Frais payés d'avance	2 012	4 939
Immobilisations	12 666	13 087
	14 678	18 026
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ</b>		
Excédent de fonctionnement non affecté	158 785	277 775
Investissement net dans les éléments à long terme	12 666	13 087
	171 451 \$	290 862 \$

# Extraits des états financiers – transport régulier

## 1. Rapport des vérificateurs

Aux membres du  
Conseil intermunicipal de transport Laurentides

Les états financiers résumés ci-joints, qui comprennent l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales ainsi que la situation financière au 31 décembre 2010 sont tirés des états financiers audités du Conseil intermunicipal de transport Laurentides - transport régulier pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010. Nous avons exprimé une opinion non modifiée sur ces états financiers dans notre rapport daté du 1<sup>er</sup> avril 2011. Ni ces états financiers ni les états financiers résumés ne reflètent les incidences d'événements survenus après la date de notre rapport sur ces états financiers.

Les états financiers résumés ne contiennent pas toutes les informations requises par les normes comptables canadiennes pour le secteur public. La lecture des états financiers résumés ne saurait par conséquent se substituer à la lecture des états financiers audités du Conseil intermunicipal de transport Laurentides - transport régulier.

### Responsabilité de la direction pour les états financiers résumés

La direction est responsable de la préparation d'un résumé des états financiers audités conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

### Responsabilité de l'auditeur

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers résumés, sur la base des procédures que nous avons mises en oeuvre conformément à la Norme canadienne d'audit (NCA) 810, « Mission visant la délivrance d'un rapport sur des états financiers résumés ».

### Opinion

À notre avis, les états financiers résumés tirés des états financiers audités du Conseil intermunicipal de transport Laurentides - transport régulier pour l'exercice terminé le 31 décembre 2010 constituent un résumé fidèle de ces états financiers, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

*Amyot Hélinas, s.e.n.c.<sup>1</sup>*

Comptables agréés

Blainville

Le 30 juin 2011

<sup>1</sup> CA auditeur permis n° 14082

## 2. Résultats 2010

<b>EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES</b>			
<i>Exercice terminé le 31 décembre</i>		2010	2009
	Budget	Réalisations	Réalisations
<b>REVENUS</b>			
Répartition à l'ensemble des municipalités	15 775 900 \$	14 537 415 \$	14 172 701 \$
Autres recettes de source locale	10 367 640	9 984 747	9 474 088
Subventions	12 467 010	11 969 075	9 807 479
	38 610 550	36 491 237	33 454 268
<b>DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>			
Administration générale	1 704 185	1 664 852	1 420 658
Transport	34 462 865	31 395 147	30 021 025
Frais de financement	31 000	25 240	20 331
Amortissement des immobilisations	-	513 017	459 677
	36 198 050	33 598 256	31 921 691
<b>EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT AVANT CONCILIATION À DES FINS FISCALES</b>			
	2 412 500	2 892 981	1 532 577
<b>CONCILIATION À DES FINS FISCALES</b>			
Amortissement des immobilisations	-	513 017	459 677
Affectation aux activités d'investissement	( 2 412 500)	( 43 125)	( 761 815)
<b>EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES</b>			
	- \$	3 362 873 \$	1 230 439 \$
<b>SITUATION FINANCIÈRE</b>			
<i>31 décembre</i>		2010	2009
<b>ACTIFS FINANCIERS</b>			
Encaisse		1 049 230 \$	- \$
Débiteurs		5 292 434	5 713 054
		6 341 664	5 713 054
<b>PASSIFS</b>			
Découvert bancaire		-	48 134
Emprunt bancaire		-	1 400 000
Créditeurs		2 458 626	2 622 693
Revenus reportés		101 611	33 486
		2 560 237	4 104 313
<b>ACTIFS FINANCIERS NETS</b>			
		3 781 427	1 608 741
<b>ACTIFS NON FINANCIERS</b>			
Dépenses payées d'avance		177 730	217 983
Immobilisations		3 412 338	3 643 694
		3 590 068	3 861 677
<b>EXCÉDENT ACCUMULÉ</b>			
Excédent de fonctionnement non affecté		3 959 157	1 826 724
Investissement net dans les éléments à long terme		3 412 338	3 643 694
		7 371 495 \$	5 470 418 \$

# 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, le début de l'année 2010 nous aura permis de présenter le document aux municipalités membres, aux transporteurs ainsi qu'à nos partenaires des milieux des transports et de l'éducation. Nous avons également mis en œuvre quelques-uns des axes stratégiques et plusieurs actions en lien avec le Plan de mobilité durable.

Dans la même foulée, les démarches entourant le Système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs (SAEIV) ont été sans contredit les faits saillants de l'année 2010. D'abord, la recherche d'un fournisseur capable de livrer un produit de qualité a monopolisé la première partie de l'année qui s'est terminée par l'autorisation du conseil exécutif et du conseil d'administration d'aller de l'avant. De plus, l'ajout d'une ressource pour les technologies de l'information permettra d'assurer un suivi serré de toutes les opérations d'implantation tout au long de 2011.

La prochaine année sera tout aussi déterminante dans la poursuite des objectifs contenus dans le Plan de mobilité durable et pour l'implantation de cet outil majeur qu'est le SAEIV. L'année 2011 ne manquera pas de défis et le CITL s'engage à les relever en collaboration avec ses partenaires du monde municipal, les institutions scolaires, les transporteurs ainsi que les intervenants des secteurs industriel et économique. Nous souhaitons que nos services rayonnent dans la région, pour le plus grand bénéfice de nos usagers.



Source: *Plan de mobilité durable 2010-2015 - Horizon 2020*

Rédaction, conception du design, coordination : Tapage Communication

Impression : Imprimerie YSTA INC

