



Ensemble,
on transporte l'avenir



BLAINVILLE
BOISBRIAND
BOIS-DES-FILION
DEUX-MONTAGNES
LORRAINE
MIRABEL
OKA
POINTE-CALUMET
ROSEMÈRE
SAINTE-ANNE-DES-PLAINES
SAINT-EUSTACHE
SAINTE-MARTHE-SUR-LE-LAC
SAINTE-THÉRÈSE
SAINT-JÉRÔME
SAINT-JOSEPH-DU-LAC



Sommaire

Mot de la directrice générale	2
Mot du président	3
Portrait du CITL	4
Plan de mobilité durable 2010-2015 / Horizon 2020	11
Mise en œuvre du Plan de mobilité durable en 2011	15
Faits saillants 2011	16
Rapport financier 2011	19



directrice générale



C'est avec confiance que nous avons entamé cette deuxième année de la mise en œuvre du Plan de mobilité durable 2010-2015 – Horizon 2020. Au terme de celle-ci, nous pouvons certainement affirmer que 2011 aura été fertile en réalisations qui auront permis aux administrateurs et à la direction de consolider les acquis, tout en amorçant définitivement un virage vers les technologies nouvelles.

Des bases solides ont ainsi été jetées pour rendre la gestion du CITL encore plus performante. Tel que prévu, nous avons entrepris en 2011 l'installation d'un formidable outil de gestion dans plus de la moitié des autobus réguliers de la flotte. Ce système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs (SAEIV) indique en temps réel le positionnement des autobus, où qu'ils soient sur le réseau, ce qui permet au CITL d'ajuster rapidement les parcours en cas de perturbations majeures. Le système comprend aussi un compte-personne, grâce auquel nous sommes désormais en mesure de définir de façon plus précise notre offre de services. Bien que le SAEIV n'en soit qu'à sa première année d'application, les résultats obtenus jusqu'ici sont définitivement prometteurs. Nous prévoyons donc en compléter l'installation en 2012.

Explorer de nouvelles avenues, identifier de nouvelles façons de faire, s'inspirer des expériences à succès : tels sont les leitmotivs qui guident notre action. C'est à cette fin, qu'au printemps 2011, le CITL s'est joint aux représentants des 11 autres CIT québécois pour une mission d'observation en Suède, organisée par l'Association québécoise de transport intermunicipal et municipal de transport (AQTIM). Le choix de la Suède s'imposait naturellement, en raison de l'innovation dont ce pays fait preuve en matière de développement, de financement et de gouvernance du transport collectif. Cette mission s'est avérée enrichissante à tous les égards puisque, à travers les échanges et les observations sur le terrain, nous avons pu approfondir notre compréhension des éléments qui font le succès indéniable du modèle suédois, dont le potentiel d'application s'accroît par le fait que la Suède opère son système de transport en commun selon un modèle d'affaire semblable à celui des CIT québécois.

2011 a été également l'occasion de bonifier notre offre tarifaire s'adressant aux aînés et aux étudiants. La très forte popularité qu'ont connue la Passe-Soleil, la Passe-Atout et la toute nouvelle Passe-temps, lancée en octobre dernier, démontre sans l'ombre d'un doute que le CITL sait fidéliser ses clientèles spécifiques par une offre réellement adaptée à leurs besoins.

Il va de soi que les défis qui nous attendent en 2012 sont nombreux. Mais c'est avec optimisme que le CITL entend résolument les relever, avec le support et le savoir-faire d'une équipe entièrement dédiée au mieux-être de la collectivité. Une équipe impliquée et bien ancrée dans son milieu, comme en font foi les 215 rencontres initiées en 2011 auprès des élus municipaux, des responsables de services municipaux et des partenaires que sont, entre autres, le Ministère des Transports du Québec et l'Agence métropolitaine de transport. Une équipe, qui, de plus, continue d'être fortement sollicitée pour son expertise par diverses instances et organisations reconnues dans le secteur du transport en commun, dont l'Observatoire de transport de personnes du Québec et l'AQTIM, pour ne nommer que celles-ci.

Je tiens à souligner l'excellent travail de l'ensemble des employés du CITL. Leur professionnalisme, allié à leur dynamisme, apportent une valeur ajoutée unique à tous les services offerts aux usagers. Au nom des 355 000 citoyens desservis, je les en remercie!

Nicole Houle
Directrice générale

président

C'est avec plaisir que je vous présente le rapport annuel 2011 des activités du Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL).

Plusieurs événements ont marqué cette deuxième année de la mise en œuvre du Plan de mobilité durable 2010-2015 – Horizon 2020, un outil stratégique qui, rappelons-le, s'appuie sur une vision porteuse du développement du transport en commun sur le territoire. Un outil qui permet en outre au CITL d'assumer pleinement son rôle de leader au plan du développement social, économique et démographique de la vaste région qu'il dessert.

Au chapitre du financement des services, nous avons heureusement mené à terme les négociations entreprises en 2010 avec les municipalités membres, pour parvenir à un accord historique qui reconduit pour dix ans le décret qui nous lie. Celui-ci repose sur une répartition équitable des quotes-parts, basée sur l'utilisation réelle du service, tel que l'ont démontré les résultats de la vaste enquête menée par le CITL auprès des usagers-résidents des municipalités membres. Nous sommes aussi heureux d'avoir finalisé de nouvelles ententes avec nos transporteurs. Ces nouveaux accords, qui s'échelonnent sur les 10 prochaines années, permettent aux transporteurs d'unir leurs efforts aux nôtres et de participer ainsi pleinement à l'essor économique de la région.

Par ailleurs, la forte croissance de l'achalandage qu'a connu le CITL en 2011 compte certainement parmi les éléments marquants de l'année écoulée. Cette dernière année, le nombre de déplacements est en effet passé de 5,2 millions à 5,8 millions, en hausse de 11,6 %. Cette augmentation s'inscrit dans la lignée de celles observées depuis 2006, période durant laquelle l'achalandage a connu un bond spectaculaire de 58,7 %! Ce résultat remarquable confirme la pertinence des orientations prises au chapitre du développement du service et de la bonification de l'offre tarifaire, et qui positionne le CITL parmi les organismes de transport les plus performants qui soient au Québec. Devant ce succès, il convient d'exprimer toute la fierté que nous ressentons envers les citoyens, qui s'approprient chaque jour davantage leur service de transport en commun et l'intègrent de façon durable dans leurs habitudes de déplacement.

L'année 2011 aura également été marquée par une grande réflexion portant sur le tout nouveau Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Au cours du processus de consultation ayant précédé l'adoption du PMAD, le CITL a défendu avec vigueur une notion de la mobilité qui englobe tous les modes de transport. À l'instar de ses partenaires du milieu, le CITL a également plaidé en faveur d'une reconnaissance du dynamisme et des initiatives locales de chacune des composantes du territoire, ayant pour résultat que la notion de polycentrisme est désormais enchâssée au sein du PMAD.

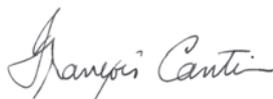
Le défi des prochaines années repose à présent sur notre capacité de poursuivre le développement du réseau en tenant compte des enjeux posés notamment par le financement du transport en commun et par l'état des infrastructures routières. À cette fin, le CITL entend continuer de faire valoir sa position auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ), de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), pour que des solutions viables et permanentes soient mises au service du développement du transport en commun.

Je profite de l'occasion pour remercier nos municipalités membres et l'ensemble de nos partenaires du transport collectif dans la région des Laurentides, pour la fructueuse collaboration qu'ils apportent chaque jour en soutien à la mission et aux objectifs du CITL. La croissance soutenue de l'achalandage prouve hors de tout doute que les efforts consentis par les municipalités n'ont pas été vains et qu'en unissant nos efforts, nous sommes en mesure d'assurer l'essor du transport collectif sur le territoire.

En terminant, je tiens à remercier tous ceux et celles qui ont contribué à l'élaboration du rapport financier annuel, tout particulièrement la directrice générale, M^{me} Nicole Houle, pour son excellent travail de gestion et de coordination. Je remercie également l'ensemble des employés du CITL pour l'engagement et le professionnalisme dont ils font preuve dans l'exercice de leurs fonctions. Le succès du CITL, c'est aussi en grande partie le leur.

Des partenariats qui dynamisent et renforcent l'action du Conseil intermunicipal de transport Laurentides, des citoyens qui, chaque jour, sont de plus en plus nombreux à troquer leurs habitudes de déplacement pour adopter ce mode de transport écologique par excellence, du personnel dédié, dont l'implication, le dévouement et l'engagement, contribuent à l'avancement de nombreux projets, sont les bases solides sur lesquelles le CITL conjugue harmonieusement le présent et l'avenir.

Bonne lecture!



François Cantin
Président du CITL
Maire de la Ville de Blainville



Portrait du CITL

BLAINVILLE
BOISBRIAND
BOIS-DES-FILION
DEUX-MONTAGNES
LORRAINE
MIRABEL
OKA
POINTE-CALUMET
ROSEMÈRE
SAINTE-ANNE-DES-PLAINES
SAINT-EUSTACHE
SAINTE-MARTHE-SUR-LE-LAC
SAINT-THÉRÈSE
SAINT-JÉRÔME
SAINT-JOSEPH-DU-LAC

Né du regroupement, en 2004, d'organisations exerçant les mêmes activités sur la Couronne nord de Montréal, le Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL) offre des services de transport en commun régulier et adapté, par autobus et par taxi collectif, aux citoyens des (15) quinze municipalités.

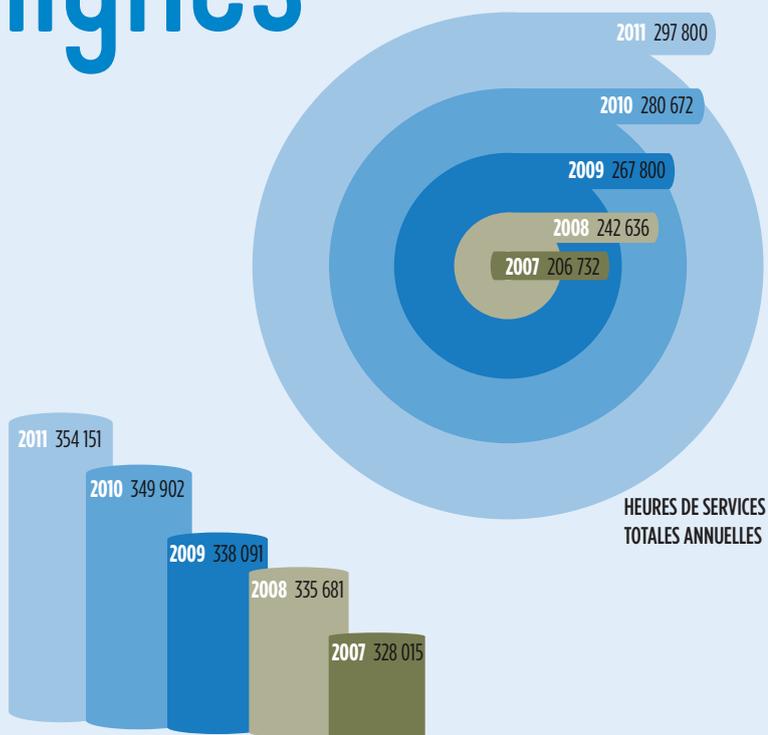
Ces services assurent une desserte complète du territoire couvert par ces municipalités et s'arriment aux services de trains de banlieue Blainville/Saint-Jérôme et Deux-Montagnes, qui offrent une liaison rapide et confortable vers Montréal.

De plus, le service de transport adapté du CIT Laurentides travaille en collaboration avec les municipalités de Blainville, Boisbriand, Lorraine, Rosemère, Sainte-Anne-des-Plaines et Sainte-Thérèse, afin d'offrir un service de transport spécifiquement destiné aux aînés de 65 ans et plus, qui ne sont pas admissibles au transport adapté. Ces municipalités défraient les coûts de déplacement de leurs résidents, mais le service est organisé par le CITL.

En plus d'être le choix modal d'un nombre sans cesse grandissant de travailleurs, le réseau du CITL joue un rôle social important en offrant la possibilité à tous d'accéder aux lieux d'études, aux services de santé, aux commerces et aux loisirs sans qu'il soit nécessaire de disposer d'une 2^e et même d'une 3^e voiture. Il est opportun de spécifier que la majorité de tous les déplacements effectués sur le territoire du CITL sont des déplacements internes*. Dans cette perspective, il est clair que le CITL répond à des besoins de mobilité à l'intérieur de son propre territoire et que son réseau possède principalement cette fonction comme vocation.

* Enquête Origine-Destination 2008, de l'Agence métropolitaine de transports

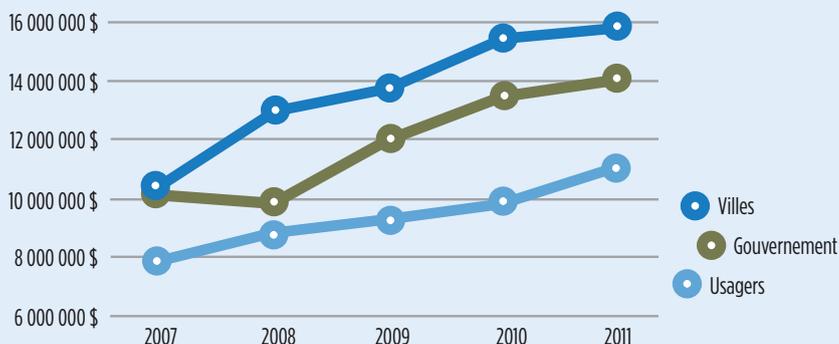
Le CITL en quelques lignes



PROGRESSION DE LA POPULATION – MUNICIPALITÉS MEMBRES DU CITL

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

ÉVOLUTION DES CONTRIBUTIONS



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



**LE CITL : UN RÉSEAU PERFORMANT COUVRANT
UN TERRITOIRE DEUX FOIS PLUS VASTE QUE
L'ÎLE DE MONTRÉAL**

- Dessert une population de 355 000 personnes
- Offre un réseau de services de transport constitué de 98 lignes d'autobus et de 4 lignes de taxi collectif
- Dessert les usagers à partir de 6 gares, 1 terminus d'autobus et plusieurs autres points de correspondance
- Offre 1875 arrêts sur son territoire
- Rejoint 2 lignes de train de banlieue : Blainville/Saint-Jérôme et Deux-Montagnes
- Rejoint 2 stations de métro à Laval : Montmorency et Cartier
- Effectue annuellement 5,8 millions de déplacements réguliers
- Assure 170 000 déplacements en transport adapté
- Dispense 297 800 heures de services annuellement
- Compile annuellement 6,5 millions de kilomètres parcourus
- Dispense ses titres de transport dans 21 points de vente autorisés et 3 centres de service
- Assure le suivi de 81 000 appels
- Seul CIT à offrir l'intégration de 2 900 élèves de niveau secondaire au service d'autobus régulier

Vision

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

6

Mission

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.

Valeurs

- Le respect des usagers
- La qualité des services
- La responsabilité sociale

Organisation



François Cantin*
Président
Blainville



Guy Frigon
Substitut



Marc Lauzon
Membre
Deux-Montagnes



Tom Whitton
Substitut



Kathleen Otis
Membre
Lorraine



Weena Pilon
Substitut



Normand Clermont
Membre
Pointe-Calumet



Robert Beauchamp
Substitut



Normand Corriveau
Membre
Rosemère



Madeleine Leduc
Substitut



Marc Gascon*
Vice-président
Saint-Jérôme



Manon Labrèche
Substitut



Donald Robinson
Membre
Saint-Joseph-du-Lac



Sylvie D'Amours
Substitut

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 formé d'un représentant de chacune des municipalités membres, en plus de deux représentants des usagers désignés par les membres municipaux du CA.



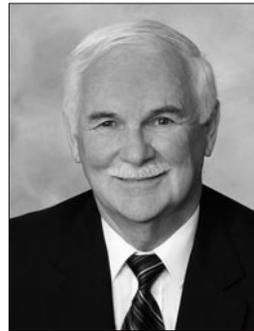
Daniel Kaeser
Membre
Boisbriand



Marlène Cordato
Substitut



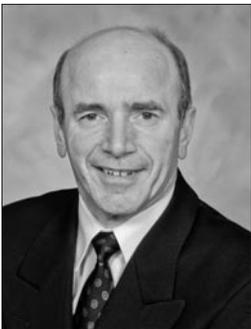
Paul Larocque
Membre
Bois-des-Filion



Jean-Marc Bonenfant
Substitut



Jean-René Drouin
Représentant des usagers
du transport régulier



Gérald Forget
Membre
Mirabel



Hubert Meilleur
Substitut



Richard Lalonde
Membre
Oka



Gaétan Haché
Substitut



Jeannine Martel
Représentante des usagers
du transport adapté



Alain Cassista
Membre
Sainte-Anne-des-Plaines



Guy Charbonneau
Substitut



Pierre Charron*
Membre
Saint-Eustache



Germain Lalonde
Substitut



Nicole Houle
Directrice générale (CITL)



Sylvie Surprenant*
Membre
Sainte-Thérèse



Louis Lauzon
Substitut



François Robillard*
Membre
Sainte-Marthe-sur-le-Lac

* Comité exécutif 2011



Ressources humaines et matérielles

RESSOURCES HUMAINES ET MATÉRIELLES

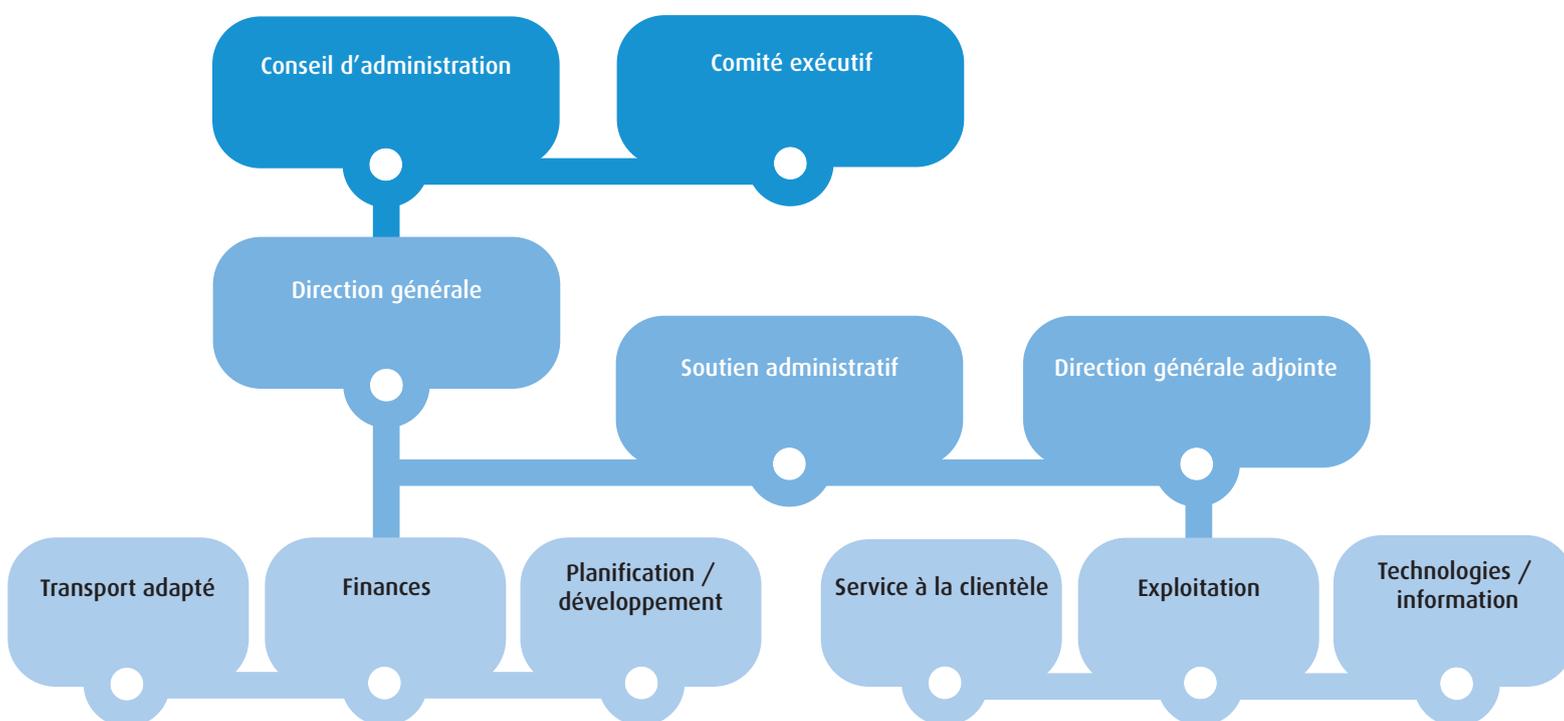
- **27 employés permanents**
- **214 chauffeurs** employés par les 4 transporteurs (autobus) suivants :
 - Autobus Deux-Montagnes
 - Robert Paquette Autobus et Fils
 - Transcobec
 - Véolia-Transdev
- **99 autobus** assurant le service sur les lignes régulières
- **2 autobus spécifiquement configurés** pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite (Robert Paquette Autobus et Fils et Transcobec)
- **31 véhicules** pour services intermédiaires
- **Entente avec les compagnies de taxis suivantes** (transport adapté et / ou taxis collectifs) :
 - Taxi 7000 (Sainte-Thérèse)
 - Taxi Cercle du Nord (Saint-Jérôme)
 - Taxi Deluxe (Saint-Eustache)
 - Taxi Laurentides (Saint-Jérôme)
 - Taxi Mirabel
 - Taxi Sainte-Anne (Sainte-Anne-des-Plaines)
 - Transporteur médical JMJ inc.
 - Taxi du parc (Saint-Jérôme)

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

Le conseil d'administration (CA) est soutenu par un comité exécutif (CE) composé de cinq de leurs membres. Tous deux 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 aux demandes du CA et du CE. Veillant à la coordination des services internes, la direction générale a également pour mandat de maintenir la satisfaction des usagers à un niveau élevé et d'assurer un degré d'efficacité maximal dans le fonctionnement de l'organisation. Elle 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.

Les services internes - clientèle, exploitation, finances, planification et développement, transport adapté, technologies de l'information - assurent pour leur part le bon fonctionnement de leurs activités, en plus de conseiller la direction générale dans leur champ d'action respectif.

ORGANIGRAMME







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, soit les Autorités organisatrices de transport (AOT) voisines, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le ministère des Transports du Québec (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.

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 inusité, celui adopté par le CITL à l'automne 2009 constituait néanmoins une première dans le monde des conseils intermunicipaux de transport. 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 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 municipalités membres ainsi que les partenaires du milieu des transports (transporteurs, ministère des Transports du Québec, 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 transport collectif. Plutôt que de travailler uniquement en fonction de l'offre de service 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 transport collectif.

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 principaux du transport collectif et qui doivent, au premier chef, être consultés sur la planification des services de transport collectif sur leur territoire et leur mise en oeuvre. 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, à la fois usagers et contribuables, dont les besoins 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 au développement 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 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 sa 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 le transport collectif (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 du CITL);
- Croissance de l'emploi (119 000 emplois au total).

ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS

- Depuis 2006, croissance de l'achalandage de 58,7 %;
- Depuis 2006, augmentation de 92 % des heures de service.

PROFIL DES USAGERS

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

ACCESSIBILITÉ DU 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 en commun et 10 % pour le transport scolaire (étudiants).

DÉPLACEMENTS PAR AUTOBUS

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

Tendances majeures 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 Statistiques 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 le transport collectif : vieillissement de la population, modes de vie, hausse de la motorisation;
- Atouts : croissance démographique, consolidation du territoire.

Plan d'affaires 2010-2015

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 service globale.

Axe I

DÉVELOPPER UNE CULTURE DU TRANSPORT COLLECTIF

Faire en sorte que l'ensemble des citoyens et citoyens corporatifs s'approprient les transports en commun 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 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 en commun ne saurait subsister par la seule attractivité de l'offre de service, la construction d'un cadre de vie qui favorise l'utilisation du transport collectif 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 en commun, 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 des 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. Le transport collectif présente également un avantage de plus en plus important dans les stratégies de localisation résidentielle des ménages. Il s'intègre à un mode de vie où les citoyens refusent de n'avoir que l'option automobile pour accomplir leurs déplacements.

Enfin, les transports en commun, 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.



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 IV

SAUVEGARDER LES RESSOURCES, PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT

L'utilisation des transports en commun 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 SAINTE GESTION D'ENTREPRISE

Des transports en commun 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 du transport collectif en matière de progrès économique, social et environnemental.

14 Plan de développement de l'offre de service

Les interventions proposées en matière d'offre de service se déclinent en quatre axes stratégiques.

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 structurantes ainsi que sur les gares de train de banlieue.

Axe II

AMÉLIORER L'ADÉQUATION ENTRE LES BESOINS EN DÉPLACEMENTS ET L'OFFRE DE SERVICE

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

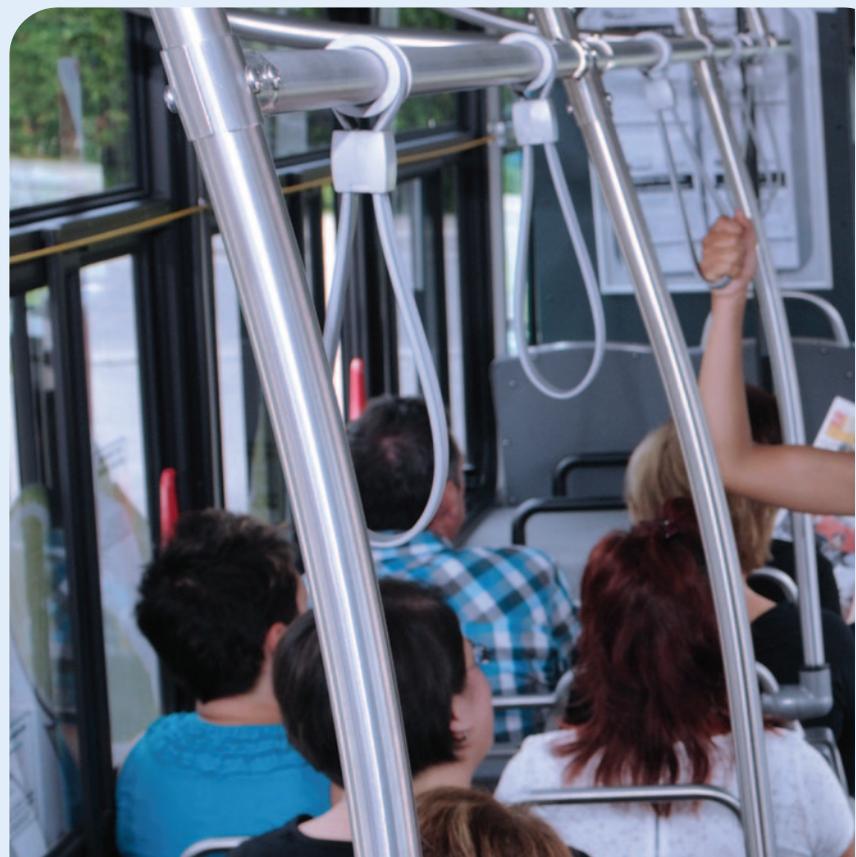
ANTICIPER SUR LA CROISSANCE URBAINE ET L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE

L'ampleur du développement urbain de nature résidentielle, commerciale et industrielle ainsi que les mutations démographiques à l'oeuvre 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 oeuvrer en conjonction avec des équipements et réseaux métropolitains performants et adaptés aux besoins de ses usagers.





Mise en œuvre du Plan de mobilité durable

UNE PLUS GRANDE ACCESSIBILITÉ AU RÉSEAU

L'offre tarifaire a été bonifiée par le lancement de la Passe-Temps, un titre de transport destiné aux étudiants, une clientèle répondant au profil type de l'utilisateur du réseau.

CONCLUSION DE NOUVELLES ENTENTES

Alors que ses contrats avec les transporteurs privés n'en étaient qu'à la moitié de leur terme, le CITL a décidé d'entreprendre des négociations afin de conclure une nouvelle entente d'une durée de dix ans. Cette entente constitue une véritable association d'affaires qui permet aux deux parties de soutenir conjointement et concrètement l'essor économique de la région.

NOUVEAU SYSTÈME D'AIDE À L'EXPLOITATION

Dans le but d'optimiser son réseau et d'en rendre la gestion encore plus précise et performante, le CITL a entrepris d'équiper sa flotte d'un nouveau système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs (SAEIV). Combinant géolocalisation et comptage des voyageurs, ce système a été implanté en 2011 dans 52 des 99 véhicules de la flotte. Le CITL doit en compléter l'installation en 2012.

NOUVEL ACCORD HISTORIQUE AVEC LES MUNICIPALITÉS MEMBRES

Dans la foulée de l'adoption du Plan de mobilité durable, les municipalités membres du CITL ont accepté de reconduire le décret qui les lie sur une période de 10 ans.

Cette entente s'appuie notamment sur une nouvelle répartition des quotes-parts, calculées principalement sur la base de l'utilisation des services par les usagers résidents des municipalités membres. Cette utilisation est évaluée sur la base des résultats d'enquêtes menées au cours de l'année auprès des usagers afin d'identifier leur lieu de résidence.

2011, UNE ANNÉE DE RÉALISATIONS

L'année 2011 a vu le CITL poursuivre et intensifier la mise en œuvre de son Plan de mobilité durable et, plus spécifiquement, la réalisation de son plan de développement de l'offre de service. En termes pratiques, les résultats sont éloquentes.

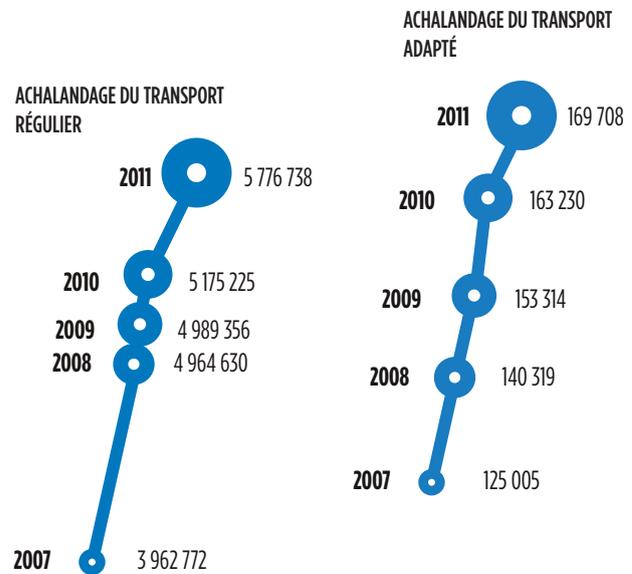
Faits saillants 2011

Mission formatrice en Suède

Afin d'alimenter sa réflexion sur le développement du transport collectif, le CITL s'est joint aux 11 autres Conseils intermunicipaux de transport (CIT) de la région métropolitaine de Montréal pour participer à une importante mission en Suède, organisée par l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM).

Cette mission formatrice a permis au CITL de s'inspirer des éléments qui contribuent à la réussite exceptionnelle du modèle suédois, notamment en matière de :

- Gouvernance;
- Tarification équitable;
- Diversité des modes de financement;
- Systèmes d'exploitation en mode partenariat public-privé (PPP);
- Optimisation des réseaux;
- Sécurité et confort des passagers;
- Technologies rendant les véhicules plus performants au plan énergétique.



Achalandage : Une performance exceptionnelle

De septembre 2010 à septembre 2011, le CITL a connu une forte augmentation de 16,7 % de son achalandage, performance qui s'explique notamment par le développement de nouveaux produits tarifaires attrayants, destinés aux aînés et aux étudiants, qui ont vigoureusement stimulé ces parts de marché et contribué à la croissance observée.

Cette hausse marquée de l'achalandage s'inscrit dans la lignée de celle enregistrée en continu depuis 2006, période durant laquelle le CITL a vu s'accroître son achalandage de 58,7 %. Cette performance exceptionnelle positionne assurément le CITL parmi les organismes de transport les plus performants au Québec à cet égard.

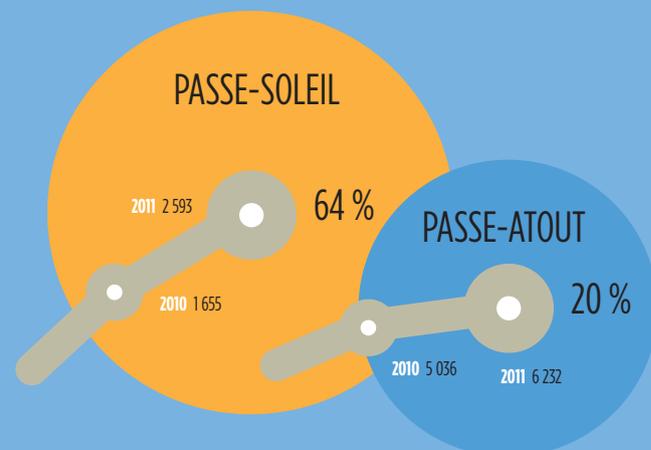
Forte popularité des titres pour clientèles spécifiques

Les titres de transport s'adressant à des clientèles spécifiques ont connu une forte popularité en 2011. La croissance des ventes indique clairement que le CIT répond adéquatement aux besoins de ses clientèles cibles, qu'elle fidélise.

La **Passe-Soleil**, valide pour une période de deux mois, offre aux étudiants l'opportunité d'effectuer des déplacements illimités durant les mois de juillet et août, pour le coût modique de 32 \$. En 2011, la vente de ce produit spécifique a enregistré une augmentation de 64 %.

La **Passe-Atout**, qui s'adresse spécifiquement aux personnes âgées de 65 ans et +, et qui permet des déplacements illimités en tout temps pour aussi peu que 20,50 \$ par mois, a vu ses ventes augmenter de 20 %.

Enfin, en octobre dernier, un nouveau titre de transport est venu bonifier et diversifier l'offre tarifaire du CITL. Offerte aux étudiants au coût très attractif de 15 \$ par mois, la **Passe-Temps** est valide pour les déplacements, après 18 h en semaine, et en tout temps les fins de semaine et jours fériés.



Le CITL, présent au cœur des grands enjeux régionaux

En tant qu'acteur important du développement régional au plan social, économique et démographique, et directement concerné par les grands enjeux régionaux relatifs à la mobilité des personnes, de même qu'au développement et à l'aménagement du territoire, le CIT a participé activement à différentes études et comités dans le but de faire connaître sa position et de formuler ses recommandations.

- Prolongement de l'Autoroute 19
- Études sur les voies réservées des Autoroutes 13 et 15

Au cours de l'année 2011, le CITL a participé à quelque 215 rencontres et discussions portant sur les enjeux liés au développement régional.

- 73 rencontres avec les municipalités membres et leurs représentants
- 32 rencontres avec les transporteurs
- 29 rencontres avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT)
- 15 rencontres avec le ministère des Transports du Québec (MTQ)
- 25 rencontres avec l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM) et autres organismes de transport
- 41 rencontres avec des partenaires (collèges, universités, commissions scolaires, chambres de commerce, etc.)

2011 aura aussi été particulièrement marquée par l'adoption du nouveau Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal, dont l'objet premier vise à favoriser la compétitivité et l'attractivité du territoire métropolitain dans une perspective de développement durable. Dans le cadre des consultations publiques ayant précédé l'adoption du PMAD, le CITL a exposé sa vision de la mobilité durable, qui s'appuie sur une combinaison de modes de transport collectifs efficaces, fiables, performants et économiquement avantageux pour les usagers et pour la collectivité, et exprimé sa conviction à l'effet que tous les citoyens de la CMM ont droit à la mobilité et à l'accessibilité au centre de l'agglomération. Le CITL a de plus plaidé pour une vision multipolaire et inclusive de l'espace métropolitain, qui mise sur le dynamisme de chacune des composantes du territoire et intègre les initiatives et les innovations développées localement.

Le CITL ancré dans son milieu

Bien implanté dans son milieu, le CITL a été actif au sein de nombreux événements publics organisés par ses municipalités membres, au cours desquels il a fait la promotion active des avantages à recourir à l'utilisation du transport collectif.

- Soirée d'accueil des nouveaux résidents de Sainte-Thérèse
- Intégration d'élèves d'écoles primaires dans le transport collectif vers des activités culturelles ou sportives dans le cadre d'une entente entre la Ville de Saint-Eustache et les écoles primaires de son territoire
- Promotion de la Ville de Blainville pour les élèves de 5^e secondaire dans les écoles Lucille-Teasdale et Henri-Dunant
- Séances de consultation publique organisées par la Ville de Boisbriand dans le cadre de son plan d'action de la politique de la famille et des aînés
- Journée d'accueil des 5 écoles secondaires dont une partie des étudiants est intégrée au transport collectif : Polyvalentes Sainte-Thérèse et Deux-Montagnes et les écoles secondaires des Patriotes, Saint-Gabriel et Rive-Nord
- Journées d'accueil, d'orientation, portes ouvertes ou kiosques d'information aux collèges/cégeps Lionel-Groulx, Saint-Jérôme, Montmorency, ainsi qu'au campus de l'Université du Québec en Outaouais, à Saint-Jérôme et de même qu'au Centre de formation des Nouvelles Technologies
- Kiosque d'information dans le cadre du Salon des Aînés de la MRC Thérèse de Blainville
- Kiosque d'information sur le site du CSSS Saint-Jérôme dans le cadre d'une journée de développement durable pour les employés
- Partenaire de la 8^e édition du Grand Prix de tennis du Québec, qui a eu lieu à Sainte-Thérèse. Le CITL a offert la gratuité sur son réseau aux 150 athlètes et accompagnateurs

2012 en un clin d'oeil

En 2012, le CITL entend mettre en œuvre différentes mesures s'inscrivant dans la continuité de son Plan de développement durable, afin de renforcer son action et de répondre à ses objectifs.

- Adoption d'un plan de développement de l'accessibilité du réseau régulier d'autobus pour les personnes à mobilité réduite
- Élaboration d'une politique environnementale pour s'assurer d'une consommation responsable
- Promotion des services du CITL par le biais d'un site internet convivial, interactif et informatif
- Déménagement du siège social
- Finalisation de l'implantation du système d'exploitation dans les autobus de la flotte
- Repositionnement du nom et de l'image de marque
- Intensification des relations publiques, pour mieux faire connaître les services essentiels que dispense le CITL
- Participation active au grand dossier métropolitain de financement du transport en commun





Rapport financier 2011

20 Transport régulier

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 2011 sont tirés des états financiers audités du Conseil intermunicipal de transport Laurentides – transport régulier pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011. Nous avons exprimé une opinion non modifiée sur ces états financiers dans notre rapport daté du 4 avril 2012. 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 critères établis par la direction pour la préparation du rapport financier annuel du Conseil intermunicipal de transport Laurentides.

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 œuvre 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 2011 constituent un résumé fidèle de ces états financiers, conformément aux critères établis par la direction pour la préparation du rapport financier annuel du Conseil intermunicipal de transport Laurentides.

BUDGET

Les données présentées à titre de budget de l'exercice terminé au 31 décembre 2011 ont été préparées sur la base d'hypothèses comptables, financières et statistiques, conséquemment, nous n'exprimons pas d'opinion sur ces données.

Amyot Sélinas, s.e.n.c.s.l.

Comptables professionnels agréés

Blainville
le 12 juin 2012

RÉSULTATS 2011

EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre

	2011		2010
	BUDGET	RÉALISATIONS	RÉALISATIONS
REVENUS			
Répartition à l'ensemble des municipalités	16 927 946 \$	14 616 657 \$	14 537 415 \$
Autres recettes de source locale	10 552 695	11 101 771	9 984 747
Subventions	10 927 185	12 337 537	11 969 075
	38 407 826	38 055 965	36 491 237
DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT			
Administration générale	1 821 535	1 699 053	1 664 852
Transport	35 817 510	33 867 314	31 395 147
Frais de financement	33 250	10 444	25 240
Amortissement des immobilisations	664 160	561 528	513 017
	38 336 455	36 138 339	33 598 256
EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT AVANT CONCILIA- TION À DES FINS FISCALES ET RÉSERVE FINANCIÈRE	71 371	1 917 626	2 892 891
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Amortissement des immobilisations	664 160	561 528	513 017
Affectation aux activités d'investissement	(735 531)	(176 404)	(43 125)
Affectation à une réserve financière	—	(2 302 750)	—
	(71 371)	—	469 892
EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES	— \$	— \$	3 362 873 \$

SITUATION FINANCIÈRE

31 décembre

	2011	2010
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	2 474 568 \$	1 049 230 \$
Débiteurs	5 394 238	5 292 434
	7 868 806	6 341 664
PASSIFS		
Créditeurs	3 235 281	2 458 626
Revenus reportés	102 997	101 611
	3 338 278	2 560 237
ACTIFS FINANCIERS NETS	4 530 528	3 781 427
ACTIFS NON FINANCIERS		
Dépenses payées d'avance	55 510	177 730
Immobilisations	3 403 093	3 412 338
	3 458 603	3 590 068
EXCÉDENT ACCUMULÉ		
Excédent de fonctionnement non affecté	—	3 959 157
Réserve financière	4 586 038	—
Investissement net dans les éléments à long terme	3 403 093	3 412 338
	7 989 131 \$	7 371 495 \$

22 Transport adapté

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 2011 sont tirés des états financiers audités du Conseil intermunicipal de transport Laurentides – transport adapté pour l'exercice terminé le 31 décembre 2011. Nous avons exprimé une opinion non modifiée sur ces états financiers dans notre rapport daté du 4 avril 2012. 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 critères établis par la direction pour la préparation du rapport financier annuel du Conseil intermunicipal de transport Laurentides.

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 œuvre 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 2011 constituent un résumé fidèle de ces états financiers, aux critères établis par la direction pour la préparation du rapport financier annuel du Conseil intermunicipal de transport Laurentides.

BUDGET

Les données présentées à titre de budget de l'exercice terminé au 31 décembre 2011 ont été préparées sur la base d'hypothèses comptables, financières et statistiques, conséquemment, nous n'exprimons pas d'opinion sur ces données.

Amyot Bélinas, s.e.n.c.s.l.

Comptables professionnels agréés

Blainville
le 12 juin 2012

RÉSULTATS 2011

EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES

Exercice terminé le 31 décembre

	2011		2010
	BUDGET	RÉALISATIONS	RÉALISATIONS
REVENUS			
Répartition à l'ensemble des municipalités	1 104 250 \$	1 097 933 \$	875 525 \$
Contribution des usagers	556 845	534 765	465 275
Subventions	1 373 905	1 352 153	1 267 933
	3 035 000	2 984 851	2 608 733
DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT			
Administration générale	468 175	495 414	405 219
Transport	2 558 825	2 573 506	2 318 739
Frais de financement	3 800	2 138	1 666
Amortissement des immobilisations	3 330	3 045	2 520
	3 034 130	3 074 103	2 728 144
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT AVANT CONCILIATION À DES FINS FISCALES	870	(89 252)	(119 411)
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Amortissement des immobilisations	3 330	3 045	2 520
Affectation aux activités d'investissement	(4 200)	(9 358)	(2 099)
	(870)	(6 313)	421
INSUFFISANCE DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES	— \$	(95 565) \$	(118 990) \$

SITUATION FINANCIÈRE

31 décembre

	2011	2010
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	5 703 \$	— \$
Débiteurs	453 704	625 949
	459 407	625 949
PASSIFS		
Découvert bancaire	—	25 626
Emprunt bancaire	180 000	250 000
Créditeurs	219 090	193 550
	399 090	469 176
ACTIFS FINANCIERS NETS	60 317	156 773
ACTIFS NON FINANCIERS		
Frais payés d'avance	2 903	2 012
Immobilisations	15 977	12 666
	18 880	14 678
EXCÉDENT ACCUMULÉ		
Excédent de fonctionnement non affecté	63 220	158 785
Investissement net dans les éléments à long terme	15 977	12 666
	79 197 \$	171 451 \$

