



2012

Engagés ensemble }
sur toute la ligne



Sommaire }

Mot de la directrice générale }	2
Mot du président }	3
Organisation }	4
Portrait du CITL }	6
Plan de mobilité durable 2010-2015 }	
Horizon 2020	11
Faits saillants 2012 }	15
Une offre de service }	
toujours plus diversifiée et attrayante	17
L'achalandage }	
en croissance continue	18
Le CITL }	
au centre des grands enjeux	19
Rapport financier 2012 }	20

Mot }

de la directrice générale

Avec 6 millions de déplacements réguliers sur notre réseau en 2012, nous sommes heureux d'affirmer que les efforts déployés pour développer les services et augmenter l'achalandage donnent des résultats probants. Les résultats de l'année 2012 dressent donc le portrait positif d'une organisation résolument en marche vers des changements structurants.

L'année fut marquée notamment par le déménagement du CITL dans de nouvelles installations, plus adaptées aux opérations quotidiennes. Effectuer une transition aussi majeure, sans perturber le service aux usagers, est un défi de taille que tout le personnel administratif s'est employé à relever avec brio! Un changement bienvenu, qui se traduit par des économies substantielles et des gains d'efficacité mesurables.

C'est également au cours de l'année écoulée que nous avons complété l'implantation du nouveau système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs (SAEIV). Le CITL dispose à présent d'un système performant, fournissant des données précises et en temps réel sur l'état du réseau. Notre objectif est de rendre prochainement ces données accessibles à la clientèle, par le biais d'un nouveau site Internet, de manière à garantir aux usagers une plus grande flexibilité dans la planification des déplacements.

Nous avons par ailleurs travaillé dans l'optique de rendre nos services encore plus accessibles aux personnes à mobilité réduite. À ce chapitre, si l'on peut se réjouir d'une croissance de l'achalandage du service du transport adapté de près de 4 % en 2012, beaucoup de travail reste à faire pour permettre une pleine accessibilité au réseau régulier à cette clientèle. À cette fin, le CITL s'est doté en 2012 d'un tout nouveau plan de développement, assorti d'un solide plan d'action qui, nous le croyons, nous permettra d'atteindre notre objectif.

Le CITL a multiplié les initiatives en 2012 pour rendre son offre de services encore plus attrayante. D'abord, avec l'implantation d'un nouveau service de taxi collectif reliant le secteur des Chutes Wilson, à Saint-Jérôme, au Carrefour du Nord, puis, en apportant des modifications sur les lignes 51, 52, ainsi que sur la ligne 80, laquelle, devenue bi-directionnelle dans les municipalités de Saint-Joseph-du-Lac et Pointe-Calumet, a entraîné la création de la ligne 81. Et afin de rendre l'expérience client encore plus agréable, une première série de 26 nouveaux abribus a été installée en différents endroits sur le réseau, tandis que de nouveaux autobus, configurés pour un confort accru et pourvus d'un système de climatisation, ont fait une apparition appréciée sur quelques-unes de nos lignes.

En résumé, la justesse des actions prises par le CITL pour répondre quotidiennement aux défis de la démographie et de la mobilité, associées à la pertinence des actions menées sur le terrain, sont les assises stables sur lesquelles s'érige l'avenir du transport collectif sur le territoire. Un travail de construction, d'amélioration et de consolidation, qui n'est rendu possible que par l'engagement et la vision d'une équipe d'employés d'exception, auprès de qui travailler est un privilège et que je remercie du fond du cœur d'être aussi entièrement dédiés.



Nicole Houle
Directrice générale



Mot } du président



Au nom des membres du conseil d'administration, c'est avec plaisir que je vous présente le rapport annuel 2012 des activités du Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL). À sa lecture, vous constaterez qu'en cette troisième année de mise en œuvre du Plan de mobilité durable 2010-2015, le CITL a poursuivi avec autant de pertinence que de cohérence la démarche amorcée, dans l'objectif de faire du transport collectif le fer de lance du développement économique et social du territoire qu'il dessert.

On aurait pu croire que le printemps érable aurait affecté sensiblement le taux d'achalandage, la clientèle étudiante comptant pour 49 % des usagers. Or, avec une croissance marquée de 5,1 % en 2012, nous constatons avec plaisir que les étudiants ont visiblement fait du transport collectif leur mode de déplacement privilégié. Ces résultats portent donc à 63,8 % l'accroissement de l'achalandage depuis 2006, une performance très largement supérieure à la cible de 8 % fixée par le Gouvernement du Québec. Il est indéniable que cette performance est le fruit de la vision et des efforts concertés du CITL et de ses partenaires pour améliorer l'offre de services globale, de manière à la rendre attrayante pour un nombre grandissant d'usagers.

Au chapitre du financement des services, le remboursement de 1,7 M \$ en provenance de la taxe sur le carburant diesel a fourni au CITL une marge de manœuvre appréciable, qui lui a permis de réduire son déficit d'opération. D'autre part, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ayant finalisé en 2012 le partage de la taxe sur l'essence entre les organisations de transport collectif, le CITL a reçu 5 M \$, somme qui sera affectée au développement du réseau. Il n'en demeure pas moins que le développement du transport collectif, tout comme la pérennité des services, passent nécessairement par un financement accru, stable et dédié, selon une répartition équitable, une position que le CITL a fait énergiquement valoir auprès du ministère des Transports du Québec et de la Communauté métropolitaine de Montréal au cours de l'année 2012.

Les résultats de 2012 témoignent éloquemment des efforts concertés fournis par le CITL, les municipalités membres et l'ensemble des partenaires, que je remercie pour leur constante collaboration à l'atteinte des objectifs du CITL. Je tiens également à associer ces excellents résultats à l'équipe de direction, Mme Nicole Houle en tête, de même que tous les employés, qui veillent au quotidien à l'accomplissement de notre mission, et sans qui autant de réussites ne sauraient être possibles.

Je remercie enfin de leur fidélité les milliers d'usagers qui composent la clientèle du CITL. Engagés ensemble sur toute la ligne, dans une vision partagée du développement durable, nous écrivons jour après jour les pages du transport collectif de demain.

Bonne lecture!

François Cantin

Président du CITL

Maire de la Ville de Blainville

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

VISION

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

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

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

BLAINVILLE

François Cantin*
Président
Guy Frigon
Substitut

BOIS-DES-FILION

Paul Larocque
Membre
Jean-Marc Bonenfant
Substitut

BOISBRIAND

Daniel Kaeser
Membre
Marlene Cordato
Substitut

DEUX-MONTAGNES

Marc Lauzon
Membre
Tom Whitton
Substitut

LORRAINE

Lynn Dionne
Membre
Kathleen Otis
Substitut

MIRABEL

Gérald Forget
Membre
Hubert Meilleur
Substitut

POINTE-CALUMET

Normand Clermont
Membre
Robert Beauchamp
Substitut

ROSEMÈRE

Normand Corriveau
Membre
Madeleine Leduc
Substitut

SAINTE-ANNE-DES-PLAINES

Alain Cassista
Membre
Guy Charbonneau
Substitut

SAINTE-MARTHE-SUR-LE-LAC

François Robillard*
Membre
Yves Legault
Substitut

SAINTE-THÉRÈSE

Sylvie Surprenant*
Membre
Louis Lauzon
Substitut

SAINTE-EUSTACHE

Pierre Charron*
Membre
Germain Lalonde
Substitut

SAINTE-JÉRÔME

Marc Gascon*
Vice-président
Manon Labrèche
Substitut

SAINTE-JOSEPH-DU-LAC

Donald Robinson
Membre
Sylvie D'Amours
Substitut

REPRÉSENTANTS DES USAGERS

Tommy Beauchamp
Représentant des usagers du transport régulier
Jean Perron
Représentant des usagers du transport adapté
Pierre Langlois
Représentant des usagers du transport adapté (substitut)

CIT LAURENTIDES

Nicole Houle
Directrice générale
Secrétaire-trésorière

*Comité exécutif 2012



Membres du conseil d'administration

De gauche à droite : Marc Gascon (vice-président du CITL, Saint-Jérôme), Sylvie Surprenant (Sainte-Thérèse), François Cantin (président du CITL, Blainville), Normand Clermont (Pointe-Calumet) Pierre Charron (Saint-Eustache), Germain Lalonde (Saint-Eustache), Nicole Houle (directrice générale), Manon Labrèche (Saint-Jérôme), Guy Frigon (Blainville), Lynn Dionne (Lorraine), Pierre Langlois (représentant-substitut des usagers du transport adapté), Normand Corriveau (Rosemère), Sylvie D'Amours (Saint-Joseph-du-Lac), Tommy Beauchamp (représentant des usagers du transport régulier), Alain Cassista (Sainte-Anne-des-Plaines), Gérald Forget (Mirabel), Louis Lauzon (Sainte-Thérèse), Robert Beauchamp (Pointe-Calumet), Jean-Marc Bonenfant (Bois-des-Filion).

Absents de la photo : Daniel Kaeser et Marlene Cordato (Boisbriand), Marc Lauzon et Tom Whitton (Deux-Montagnes), Paul Larocque (Bois-des-Filion), Kathleen Otis (Lorraine), Hubert Meilleur (Mirabel), Madeleine Leduc (Rosemère), Guy Charbonneau (Sainte-Anne-des-Plaines), François Robillard et Yves Legault (Sainte-Marthe-sur-le-Lac), Donald Robinson (Saint-Joseph-du-Lac), Jean Perron (représentant des usagers du transport adapté).

Portrait } du CITL

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 collectif 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. Le CITL est également le seul conseil intermunicipal de transport à offrir l'intégration de 2 800 élèves de niveau secondaire au service d'autobus régulier.

Il est opportun de spécifier que la majorité des 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

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

1963
arrêts

99

lignes
d'autobus

5

lignes
de taxi
collectif

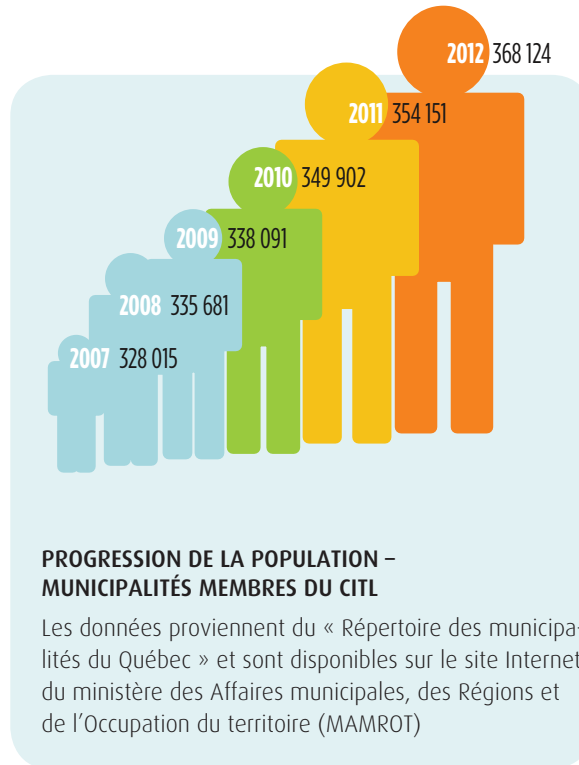
15

municipalités
desservies

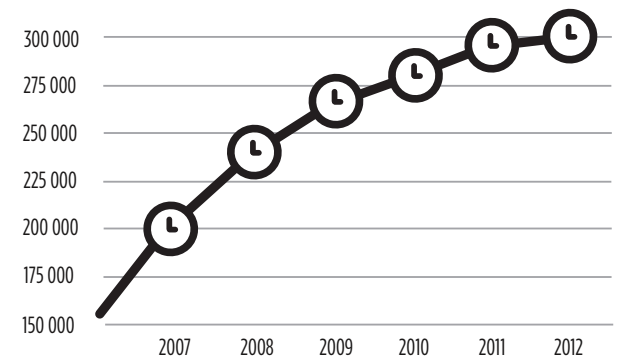
CITL } en quelques lignes

PLUS IMPORTANT CONSEIL INTERMUNICIPAL DE TRANSPORT DE LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE

- Dessert une population de **368 000 personnes** sur un territoire deux fois plus vaste que l'île de Montréal
- Offre un réseau de services de transport constitué de **99 lignes d'autobus** et de **5 lignes de taxi collectif**
- Dessert les usagers à partir de **6 gares, 1 terminus d'autobus** et plusieurs autres points de correspondance
- Offre **1963 arrêts** sur son territoire
- Rejoint **2 lignes de train de banlieue** : Deux-Montagnes et Blainville-Saint-Jérôme
- Rejoint **2 stations de métro** à Laval : Montmorency et Cartier
- Effectue annuellement **6 millions de déplacements réguliers**
- Assure **174 000 déplacements en transport adapté**
- Dispense **300 000 heures de services** annuellement
- Compile annuellement **6,4 millions de kilomètres parcourus**
- Dispense ses titres de transport dans **21 points de vente** autorisés et **3 centres de service**
- Assure le suivi de plus de **80 000 appels** annuellement
- Seul CIT à offrir l'intégration de **2 800 élèves** de niveau secondaire au service d'autobus régulier

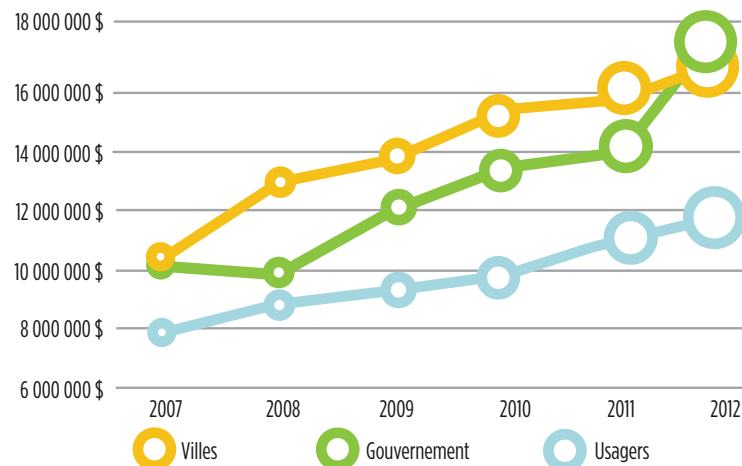


HEURES DE SERVICES TOTALES ANNUELLES



ÉVOLUTION DES CONTRIBUTIONS

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



224
chauffeurs

102
autobus



6,4
millions de
kilomètres
parcourus



Ressources } humaines et matérielles

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

Le conseil d'administration (CA) est soutenu par un comité exécutif (CE) composé de cinq de leurs membres : François Cantin, président et maire de Blainville, Marc Gascon, vice-président, représentant de Saint-Jérôme et maire de Saint-Jérôme, Sylvie Surprenant, représentante de la zone centre et mairesse de Sainte-Thérèse, François Robillard, représentant de la zone ouest et conseiller de Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Pierre Charron, représentant de Saint-Eustache et maire de

Saint-Eustache. Le conseil et le comité sont tous deux 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.

RESSOURCES HUMAINES ET MATÉRIELLES

- **28 employés permanents**
- **224 chauffeurs** employés par les quatre transporteurs (autobus) suivants :
 - Autobus Deux-Montagnes
 - Robert Paquette Autobus et Fils
 - Transcobec
 - Véolia Transdev
- **102 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)
 - Taxi du Parc (Saint-Jérôme)

Conseil d'administration

Comité exécutif

Direction générale

Soutien administratif

Direction générale adjointe

Transport adapté

Finances

Planification /
développement

Service à la clientèle

Exploitation

Technologies /
information

LA FAMILLE DU CITL S'EST AGRANDIE EN 2012

La croissance marquée des dernières années ayant créé une pression certaine au plan de la gestion administrative, le CITL a repensé en 2012 l'organisation de ses ressources humaines. À l'automne, un technicien aux comptes payables a été engagé. Le poste d'adjoint administratif a pour sa part été modifié, pour devenir celui d'adjoint exécutif.

300 000
heures de service

6 millions
de déplacements

19 633
arrêts



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 inusitée, 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 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, 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.

Plan de mobilité durable 2010-2015 } suite

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 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 63,8 %;
- Depuis 2006, augmentation de 94 % 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 2020, 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 } 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. 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.

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 au maximum de sa 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.



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'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.

Croissance de
l'achalandage
depuis 2006

63,8%



Faits saillants 2012 }

DES ACTIONS STRUCTURANTES VISANT LA CONTINUITÉ ET LA COHÉRENCE

L'année 2012 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 services. En termes pratiques, les résultats sont appréciables et s'inscrivent dans la continuité et la cohérence des actions menées à ce jour.

POUR UNE GESTION OPTIMALE DU RÉSEAU

La démarche en vue d'optimiser le réseau et d'en rendre la gestion encore plus précise et performante, entreprise en 2011, a été complétée en 2012. Dorénavant, tous les véhicules de la flotte disposent d'un nouveau système d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs (SAEIV) performant. Combinant géolocalisation et comptage des voyageurs, ce système permet au CITL obtenir des données précises et en temps réel sur l'état du réseau. Dans un proche avenir, des fonctionnalités du nouveau site Internet du CITL permettront aux usagers de prendre connaissance des données en provenance du système. De cette manière, ceux-ci seront en mesure de planifier plus exactement leurs déplacements, puisqu'en localisant en temps réel l'autobus sur son trajet, ils connaîtront le délai d'attente avant le passage de l'autobus à leur arrêt.

ENQUÊTE LIEU DE RÉSIDENCE

Dans le respect de la nouvelle entente conclue avec les municipalités en 2011, le CITL a confié à la firme L'Observateur un mandat d'une durée de 3 ans pour effectuer une enquête exhaustive portant sur les lieux de résidence des usagers. À une fréquence de deux fois l'an, des enquêteurs couvrent toutes les lignes, sur l'ensemble du réseau, afin de s'enquérir directement auprès des passagers de leur lieu de résidence. Une fois compilées, ces données entrent dans le calcul de la quote-part de la contribution financière que versent les municipalités membres.

PROJET-PILOTE – TABLE DE CONCERTATION SUR LA PAUVRETÉ DE THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE

Afin de favoriser l'intégration des personnes en situation de pauvreté, le CITL a convenu, avec la Table de concertation sur la pauvreté de Thérèse-de-Blainville, la mise en branle d'un projet-pilote visant à permettre à ces personnes une plus grande accessibilité au réseau de transport collectif. En vertu de ce projet-pilote, d'une durée d'un an, le CITL offre à l'organisme un rabais sur l'achat de titres de transport Passe-Partout, jusqu'à concurrence de 3000 billets.

DÉMÉNAGEMENT DU CITL : INSTALLATIONS ADAPTÉES, ÉCONOMIES SUBSTANTIELLES ET GAINS D'EFFICACITÉ

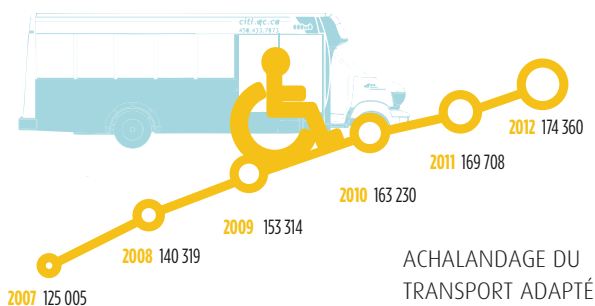
En 2012, le CITL a quitté les locaux qu'il occupait jusqu'alors pour intégrer un tout nouvel environnement de travail. La décision de changer de locaux a été principalement motivée par une entente plus avantageuse négociée avec la Ville de Sainte-Thérèse. Le CITL a ainsi déménagé ses pénates au-dessus de la Maison du citoyen, au 3^e étage du 37 rue Turgeon. Dorénavant bien opérationnel dans ce nouvel environnement, le CITL ne peut que se féliciter de sa décision, qui lui permet de réaliser des économies substantielles, en plus de profiter d'un gain d'efficacité, dans des locaux plus spacieux et mieux adaptés aux besoins de l'organisation.

LE CITL EXPLORE L'AVENUE DU COVOITURAGE

Le CITL est convaincu que le covoiturage constitue une alternative attrayante aux yeux des automobilistes qui doivent se déplacer fréquemment vers des endroits non desservis par le transport collectif. Informé de l'appui de l'organisme Co-voiturage Rive-Nord à la compagnie Paccar, pour un projet d'implantation d'un projet-pilote de covoiturage s'adressant aux employés, le CITL a trouvé l'initiative intéressante au point d'établir une entente avec l'organisme et de contribuer financièrement à la mise en place de ce projet prometteur.



Faits saillants 2012 } suite



LES DÉFIS DE LA DEMANDE EN TRANSPORT ADAPTÉ

Le vieillissement de la population exerce une pression certaine sur le service de transport adapté. Les chiffres de l'année 2012 indiquent en effet une croissance de l'achalandage de ce service de près de 4 %, en augmentation de 41 % depuis 2006. Le CITL s'est penché au cours de la dernière année sur les moyens à prendre pour répondre à des besoins croissants.

Le conseil d'administration a de nouveau prouvé ses bonnes pratiques de gestion décisionnelle en commandant un rapport d'analyse couvrant la période 2013-2017 pour le transport adapté spécifiquement. Cet outil permettra de planifier à plus long terme le niveau de service à offrir à cette clientèle.

UN PLAN DE DÉVELOPPEMENT POUR UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ AU RÉSEAU RÉGULIER

Afin de favoriser une meilleure accessibilité du réseau régulier aux personnes à mobilité réduite, et conformément aux dispositions légales en vigueur, à l'automne 2012, le CITL a déposé au MTQ son « Plan de développement de l'accessibilité au réseau régulier de transport en commun / Plan de développement 2012-2016 ». En trois volets principaux, ce plan de développement :

- fait état de la démarche adoptée par le CITL et les intervenants associés
- dresse un bref constat de la situation actuelle et recense les démarches déjà entreprises par le CITL pour améliorer l'accessibilité à ses services
- établit un plan d'action à l'horizon des 5 prochaines années (2012-2016)

REMBOURSEMENT DE LA TAXE SUR LE CARBURANT DIESEL

Le CITL a reçu, en 2012, une ristourne de 1,7 M \$ de la part des transporteurs auxquels il est lié. Cette ristourne représente les sommes que les transporteurs ont perçues depuis 2006 auprès du Gouvernement du Québec, en vertu du Programme de remboursement de la taxe pour l'achat du diesel. Dans le cadre des négociations ayant conduit à la conclusion de nouvelles ententes en 2011, les transporteurs et le CITL avaient en effet convenu que les sommes en provenance de ce programme devaient être transférées au CITL, et ce, de façon rétroactive à l'année 2006, date du début des perceptions. Le CITL a consacré ces nouvelles sommes d'argent à l'amélioration du service aux usagers.

TAXE SUR L'ESSENCE : UN RETOUR DE 5 M\$ POUR LE CITL

En mai 2010, une nouvelle taxe sur l'essence, de 1,5 cent le litre, a été appliquée dans la grande région métropolitaine. La répartition des revenus de cette taxe se fait notamment en fonction du déficit des organismes. En 2012, l'AMT a finalisé le partage de la taxe sur l'essence entre les différents organismes de transport. La répartition s'est avérée au-delà des attentes du CITL, qui a reçu au total quelque 5 M \$ pour la période 2010 à 2012.

Comme les prévisions laissent entrevoir l'atteinte de l'équilibre budgétaire dès 2013 et pour les années subséquentes, le CITL ne sera ainsi plus admissible à recevoir ce retour sur la taxe sur l'essence. En gestionnaire rigoureux, le CITL a versé les sommes reçues dans une réserve financière créée spécifiquement à cette fin en 2011. Le CITL entend, au cours de l'année 2013, établir une politique qui déterminera la manière dont la réserve financière sera affectée à l'amélioration des opérations.

Augmentation des heures de service depuis 2006

940%



Une offre de service } toujours plus diversifiée et attrayante

EN RÉPONSE AUX DEMANDES DE LA CLIENTÈLE

Dans la perspective d'adapter ses services aux besoins de la clientèle, le CITL a procédé à un ajout de service de taxi collectif, qui relie désormais le secteur des Chutes Wilson, à Saint-Jérôme, au Carrefour du Nord. Il a de plus procédé à des modifications sur les lignes 51, 52, tandis que la ligne 80 a été scindée en deux pour devenir les lignes 80 et 81, de façon à permettre un service bi-directionnel à Saint-Joseph-du-Lac et Pointe-Calumet.

ATTENDRE SON AUTOBUS À L'ABRI...BUS !

Dans l'optique de rendre l'offre de services toujours plus pratique et attrayante pour les usagers, le CITL a procédé, en 2012, à l'acquisition de 26 nouveaux abribus, qui ont été déployés à travers le réseau.

Un nouveau programme de subvention de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) a en effet rendu possible ces acquisitions par le CITL, à coût réduit. Rappelons que ces achats étaient auparavant défrayés par les municipalités.

Le programme étant en place pour quatre ans, d'autres acquisitions d'abribus sont à prévoir au cours des prochaines années, qui se traduiront par un confort accru pour les usagers. Au terme du programme, ce sont 114 nouveaux abribus que le CITL entend offrir à sa clientèle.

VOYAGER CONFORTABLEMENT... ET AU FRAIS!

Voyager plus confortablement et au frais est maintenant possible sur le réseau du CITL avec l'arrivée en 2012, d'autobus pourvus de climatisation et aménagés de sièges plus confortables, le tout, afin de rendre l'expérience client des plus agréables. Une nouveauté du CITL assurément fort appréciée de la clientèle!

COMMUNICATIONS : IMAGE DE MARQUE ET IDENTITÉ REVUES ET ACTUALISÉES

C'est en 2012 que le CITL a entrepris d'actualiser l'image de marque identitaire de l'organisation. Premier effet mesurable : la marque graphique SURF, désuète, disparaît pour proposer celle du CITL, davantage en mesure de traduire le dynamisme qui l'anime, de même que la position de premier plan qu'il occupe à l'échelle régionale. En parallèle, un nouveau visuel fait graduellement son apparition sur les autobus de la flotte. Les couleurs bleu et orange associées à la marque SURF cèdent ainsi peu à peu le pas aux couleurs bleu, vert et jaune du logo du CITL.



L'achalandage } en croissance continue!

Tandis que la population du territoire qu'il dessert augmentait au rythme de 4,3 % au cours de l'année écoulée, le CITL, pour sa part, a vu croître son achalandage de 5,1 % en 2012. On aurait pu croire que le printemps érable, et les bouleversements qu'il a entraînés, perturberaient les habitudes de déplacement et affecteraient directement le taux d'achalandage, considérant que la clientèle étudiante représente 49 % des usagers du CITL, mais cela n'a pas été le cas.

En dépit du fait que l'achalandage des mois de mars, avril et mai et septembre 2012 ait été moindre que celui observé en 2011, l'impact s'est en effet avéré minime au final. Les résultats consolidés indiquent que les étudiants se sont quand même déplacés durant la grève étudiante, mais pour d'autres motifs. L'habitude d'utiliser le transport en commun est donc bien ancrée chez cet important segment de la clientèle.

UNE CROISSANCE LARGEMENT SUPÉRIEURE À L'OBJECTIF GOUVERNEMENTAL

Au terme de l'échéancier de la *Politique québécoise du transport collectif*, qui imposait aux organismes de transport en commun d'atteindre, dans l'horizon 2006-2012, une cible de 8 % d'augmentation de leur achalandage, le CITL est heureux d'afficher un taux de croissance de 63,8 %. Un résultat exceptionnel, qui positionne assurément le CITL parmi les organismes de transport les plus performants au Québec à cet égard. Cette performance remarquable confirme le bien-fondé des orientations prises par le CITL pour améliorer l'offre de service globale et stimuler ses parts de marché.

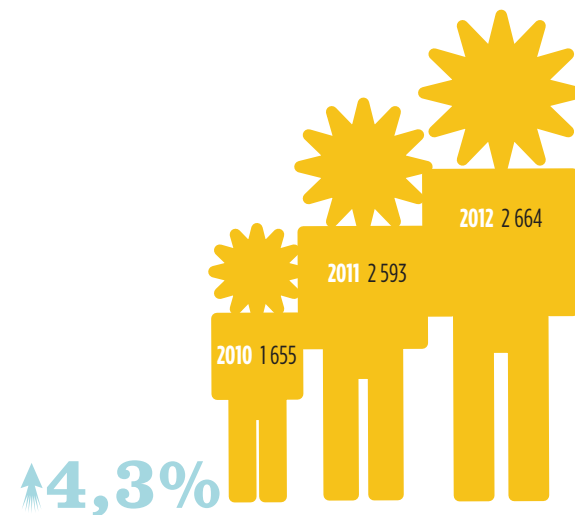
POPULARITÉ NON DÉMENTIE DES TITRES POUR CLIENTÈLES SPÉCIFIQUES

Les titres de transport s'adressant à ses clientèles cibles ont connu une forte popularité en 2011. La croissance des ventes, qui s'est poursuivie en 2012, indique clairement que le CITL réussit à fidéliser ses clientèles, par une offre tarifaire adaptée à leurs besoins spécifiques.

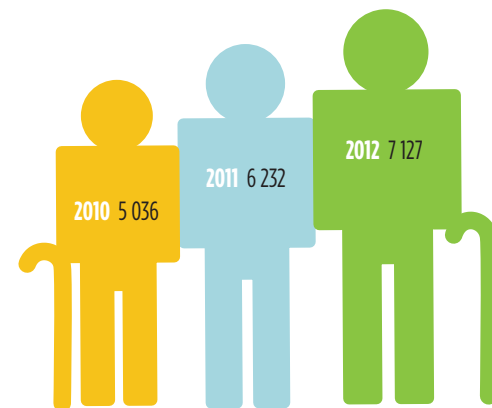
La Passe-Atout, qui s'adresse spécifiquement aux personnes âgées de 65 ans et +, et qui permet des déplacements illimités en tout temps pour aussi peu que 21 \$ par mois, a vu ses ventes augmenter de 17,8 % en 2012.

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 33 \$. En 2012, la vente de ce produit spécifique a enregistré une augmentation de 4,3 %.

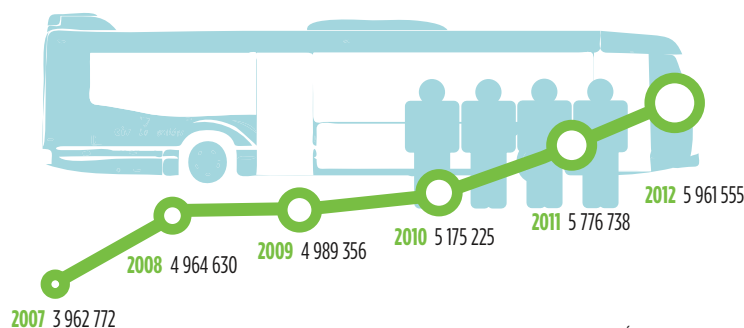
Ayant connu un départ fulgurant dès son lancement, en octobre 2011, la Passe-Temps a vu sa popularité se maintenir en 2012, avec 813 titres vendus. Offerte aux étudiants au coût très attractif de 15 \$ par mois, la Passe-Temps est valide pour les déplacements, après 18 h en semaine, et en tout temps les fins de semaine et jours fériés.



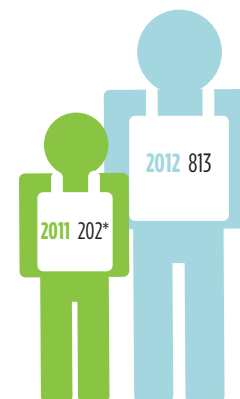
PASSE-SOLEIL



PASSE-ATOUT



ACHALANDAGE DU TRANSPORT RÉGULIER



PASSE-TEMPS

* Octobre à décembre 2011

Le CITL } au centre des grands enjeux

Interlocuteur incontournable pour toutes les questions touchant les grands enjeux relatifs à la mobilité des personnes, au développement et à l'aménagement du territoire, le CITL continue d'assumer pleinement son rôle d'acteur du développement régional aux tables où se prennent les décisions influant sur l'avenir du transport collectif. Au cours de l'année 2012, le CITL a ainsi collaboré à l'avancement de différentes études, siégé au sein de comités dédiés et participé à des consultations publiques, dans le but d'exprimer sa position.

FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF : LE CITL SE POSITIONNE

À titre d'autorité organisatrice de transport collectif active sur le territoire de la CMM, le CITL se sent particulièrement interpellé par la question du financement du transport collectif métropolitain. Dans le cadre des consultations publiques portant sur le financement du transport en commun, menées par la CMM au printemps 2012, le CITL a exposé clairement sa position et fait part à la Commission de ses questionnements sur l'enjeu du financement futur du transport collectif, mais aussi sur les projets de transport identifiés au PMAD et sur la gouvernance du transport collectif métropolitain. L'organisme a clairement exprimé son avis à l'effet que la question de la gouvernance, de même que la réévaluation de la priorisation des projets, impliquant peut-être une remise en question de certains d'entre eux, devraient être réglées en amont de toute décision portant sur le financement, lequel devrait provenir d'une pluralité de sources pour assurer sa pérennité. Le CITL juge qu'il est non seulement possible, mais souhaitable de développer une vision véritablement métropolitaine du transport collectif, avec un plan de transport structuré, ancré dans la réalité, qui portera en lui la réponse efficace aux besoins et qui pourra justifier de lui-même les efforts accrus en financement.

LES VOIES RÉSERVÉES : ESSENTIELLES AU DÉVELOPPEMENT DU SERVICE

Considérant que les voies réservées au transport collectif sont des éléments indispensables au développement de son service, le CITL s'est clairement positionné à cet effet. Le CITL revendique la mise en place de voies réservées sur les autoroutes 13, 15 et 19. De ce fait, le CITL s'est également positionné en faveur de l'implantation de voies réservées dans le projet de prolongement de l'autoroute 19 jusqu'à Bois-des-Filion. Il a également participé au Comité d'axe A-15, impliquant l'ensemble des intervenants du milieu et visant à faire émerger une solution de desserte dans un axe métropolitain de déplacement important.

UNE TARIFICATION SIMPLIFIÉE, UN ENJEU MÉTROPOLITAIN

Le CITL participe activement au comité de réflexion tarifaire métropolitain créé par l'AMT en 2012. Le système de tarification actuel, à l'échelle métropolitaine, comportant certaines lacunes, ce comité vise à rendre le transport collectif attractif par une simplification de la tarification pour la clientèle et par une harmonisation des pratiques tarifaires à l'échelle métropolitaine.

À LA RENCONTRE DES PARTENAIRES

Au cours de l'année 2012, le CITL a participé à de nombreuses rencontres et discussions relatives aux enjeux liés au développement régional, notamment avec :

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

LE CITL SOLIDEMENT ANCRÉ DANS SON MILIEU

Bien implanté dans son milieu, le CITL a participé activement à nombreux événements publics organisés par ses municipalités membres, au cours desquels il a fait une promotion dynamique 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
- 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 et Saint-Jérôme, ainsi qu'au campus de l'Université du Québec en Outaouais de Saint-Jérôme.
- Soirée d'information tenue à l'école secondaire des Studios, de la Commission scolaire Rivière-du-Nord
- Kiosque d'information à la Journée de l'environnement et de l'embellissement de Saint-Eustache
- Kiosque d'information à l'événement « Bienvenue chez vous » de la Ville de Blainville

2013 } en un clin d'œil

En 2013, le CITL entend mettre en œuvre différentes mesures s'inscrivant dans la continuité de son Plan de mobilité durable, afin de renforcer son action et de répondre à ses objectifs.

- Élaborer un nouveau site Internet convivial, interactif et informatif ainsi que des applications mobiles
- Rendre disponible à la clientèle les informations provenant du système d'aide à l'exploitation et information voyageur (SAEIV)
- Implanter un service de requêtes d'horaires par messagerie texte (SMS)
- Revoir le plan de transport pour le secteur de Saint-Jérôme
- Intensifier les relations publiques, pour mieux faire connaître les services essentiels que dispense le CITL
- Adopter une politique environnementale, de façon à minimiser l'empreinte écologique du CITL sur son milieu
- Ajouter une ressource humaine aux communications, et créer des postes de superviseurs dans deux services : transport adapté et service à la clientèle
- Planifier une refonte totale des horaires des lignes d'autobus desservant les quatre gares de la ligne de train Blainville-Saint-Jérôme. En effet, l'AMT planifiant ajouter plusieurs départs sur cette ligne en 2013, la contribution du CITL devient un élément clé dans l'atteinte de l'objectif d'augmenter de 30 % l'achalandage sur cette ligne.
- Hiérarchiser les lignes du réseau en solidifiant les axes nord-sud et est-ouest
- Accompagner les nouveaux élus dans ce dossier majeur qu'est celui du transport collectif dans la région



étudiants du secondaire
intégrés au service régulier

2800

2012 } Rapport financier

Transport régulier } Extrait des états financiers

AUX MEMBRES DU CONSEIL

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints du Conseil intermunicipal de transport Laurentides – secteur transport régulier, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2012, les états de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales, de l'excédent de fonctionnement non affecté, de la réserve financière, de l'excédent d'investissement à des fins fiscales, de l'investissement net dans les éléments à long terme et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION POUR LES ÉTATS FINANCIERS

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

RESPONSABILITÉ DE L'AUDITEUR

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues

et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

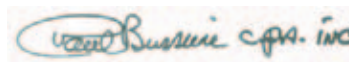
OPINION

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Conseil intermunicipal de transport Laurentides – secteur transport régulier au 31 décembre 2012, ainsi que de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales, de l'excédent de fonctionnement non affecté, de la réserve financière, de l'excédent d'investissement à des fins fiscales, de l'investissement net dans les éléments à long terme et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

OBSERVATIONS

Sans pour autant modifier mon opinion, j'attire l'attention sur le fait que le Conseil intermunicipal de transport Laurentides – secteur transport régulier inclut dans ses états financiers certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et présentées aux pages 3 et 8, portent sur l'établissement de l'excédent (déficit) de l'exercice à des fins fiscales ainsi que sur l'investissement net dans les éléments à long terme.

Les données présentées à titre de budget de l'exercice terminé au 31 décembre 2012 ont été préparées sur la base d'hypothèses comptables, financières et statistiques, conséquemment, je n'exprime pas d'opinion sur ce budget.



Paul Bussière, CPA auditeur, CA
Saint-Jérôme, le 18 avril 2013

Transport régulier }

Conseil intermunicipal de transport Laurentides

Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

Exercice terminé le 31 décembre

	2012		2011
	BUDGET	RÉALISATIONS	RÉALISATIONS
REVENUS			
Répartition à l'ensemble des municipalités	15 930 500 \$	15 347 143 \$	14 616 657 \$
Contribution des usagers	11 555 910	11 793 625	11 101 771
Subventions	10 915 185	16 108 062	12 337 537
	38 401 595	43 248 830	38 055 965
DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT			
Administration générale	2 002 020	1 963 608	1 699 053
Transport	37 197 605	33 517 889	33 867 312
Frais de financement	35 575	14 239	10 444
Amortissement des immobilisations	582 230	531 035	561 528
Perte sur cession d'immobilisations	—	101 578	3 918
	39 817 430	36 128 349	36 142 255
EXCÉDENT DE FONCTIONNEMENT AVANT CONCILIATION À DES FINS FISCALES	(1 415 835)	7 120 481	1 913 710
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Amortissement des immobilisations	582 230	531 035	561 528
Perte sur cession d'immobilisations	—	101 578	3 918
Remboursement de la dette à long terme	(49 015)	—	—
Affectation aux activités d'investissement	—	(297 377)	(176 404)
Affectation de la réserve financière	1 066 995	1 566 995	—
Affectation à la réserve financière	—	(4 980 957)	(2 302 752)
	1 600 210	(3 078 726)	(1 913 710)
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES	184 375 \$	4 041 755 \$	— \$

Situation financière

31 décembre

	2012	2011
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	2 386 539 \$	2 474 568 \$
Débiteurs	14 189 229	5 394 238
	16 575 768	7 868 806
PASSIFS		
Créditeurs	3 736 819	3 235 281
Recettes reportées	581 727	102 997
Dette à long terme	268 800	—
	4 587 346	3 338 278
ACTIFS FINANCIERS NETS	11 988 422	4 530 528
ACTIFS NON FINANCIERS		
Frais payés d'avance	53 332	55 510
Immobilisations	3 564 449	3 403 093
	3 617 781	3 458 603
EXCÉDENT ACCUMULÉ		
Excédent de fonctionnement non affecté	4 041 755	—
Réserve financière	8 000 000	4 586 038
Investissement net dans les éléments à long terme	3 564 449	3 403 092
	15 606 204 \$	7 989 130 \$

Transport adapté } Extrait des états financiers

AUX MEMBRES DU CONSEIL

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints du Conseil intermunicipal de transport Laurentides – secteur transport adapté, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2012, les états de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales, de l'excédent de fonctionnement non affecté, de l'excédent d'investissement à des fins fiscales, de l'investissement net dans les éléments à long terme et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION POUR LES ÉTATS FINANCIERS

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. .

RESPONSABILITÉ DE L'AUDITEUR

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues

et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

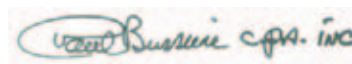
OPINION

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière du Conseil intermunicipal de transport Laurentides – secteur transport adapté au 31 décembre 2012, ainsi que de l'excédent de fonctionnement à des fins fiscales, de l'excédent de fonctionnement non affecté, de l'excédent d'investissement à des fins fiscales, de l'investissement net dans les éléments à long terme et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public.

OBSERVATIONS

Sans pour autant modifier mon opinion, j'attire l'attention sur le fait que le Conseil intermunicipal de transport Laurentides – secteur transport adapté inclut dans ses états financiers certaines informations financières qui ne sont pas exigées selon les normes comptables canadiennes pour le secteur public. Ces informations, établies conformément au modèle prescrit par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et présentées aux pages 3 et 8, portent sur l'établissement de l'excédent (déficit) de l'exercice à des fins fiscales ainsi que sur l'investissement net dans les éléments à long terme.

Les données présentées à titre de budget de l'exercice terminé au 31 décembre 2012 ont été préparées sur la base d'hypothèses comptables, financières et statistiques, conséquemment, je n'exprime pas d'opinion sur ce budget.



Paul Bussière, CPA auditeur, CA
Saint-Jérôme, le 18 avril 2013

Transport adapté }

Conseil intermunicipal de transport Laurentides

Excédent de fonctionnement à des fins fiscales

Exercice terminé le 31 décembre

	2012		2011
	BUDGET	RÉALISATIONS	RÉALISATIONS
REVENUS			
Répartition à l'ensemble des municipalités	1 263 550 \$	1 314 015 \$	1 097 933 \$
Contribution des usagers	626 260	610 884	534 765
Subventions	1 372 965	1 459 845	1 352 153
	3 262 775	3 384 744	2 984 851
DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT			
Administration générale	568 420	537 376	495 414
Transport	2 685 155	2 887 261	2 573 506
Frais de financement	2 200	1 029	2 138
Amortissement des immobilisations	3 000	2 868	3 045
Perte sur cession d'immobilisations	—	—	3 002
	3 258 775	3 428 534	3 077 105
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DE FONCTIONNEMENT AVANT CONCILIATION À DES FINS FISCALES	4 000	(43 790)	(92 254)
CONCILIATION À DES FINS FISCALES			
Amortissement des immobilisations	3 000	2 868	3 045
Perte sur cession d'immobilisations	—	—	3 002
Affectation aux activités d'investissement	—	(1 062)	(9 358)
	3 000	1 806	(3 311)
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DE FONCTIONNEMENT À DES FINS FISCALES	7 000 \$	(41 984) \$	(95 565) \$

Situation financière

31 décembre

	2012	2011
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	81 941 \$	5 703 \$
Débiteurs	411 576	453 704
	493 517	459 407
PASSIFS		
Emprunt bancaire	—	180 000
Créditeurs	474 926	219 090
	474 926	399 090
ACTIFS FINANCIERS NETS	18 591	60 317
ACTIFS NON FINANCIERS		
Frais payés d'avance	2 645	2 903
Immobilisations	14 171	15 977
	16 816	18 880
EXCÉDENT ACCUMULÉ		
Excédent de fonctionnement non affecté	21 236	63 220
Investissement net dans les éléments à long terme	14 171	15 977
	35 407 \$	79 197 \$

QUAI 3

91

SURF

Source

Plan de mobilité durable 2010-2015/Horizon 2020

Rédaction, conception, coordination

Céline Falardeau, Communications stratégiques
Hélène Camirand, Communications graphiques

Impression

Transgraphique

ISBN 978-2-9814004-0-6 (version imprimée)

ISBN 978-2-9814004-1-3 (PDF)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2013



50 %





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