

Faire le choix du transport collectif, pour un Québec durable et plus prospère

Consultations prébudgétaires 2024-2025 du ministère des Finances du Québec

Le 2 février 2024

Table des matières

Mission	4
Sommaire	5
CONTEXTE	7
1.1 Cadre financier 2025-2028.....	7
1.2 Déficit conjoncturel des services	8
1.3 Achalandage et perte de revenus.....	8
1.4 Mise en service du REM	9
2. PROPOSITION DE FINANCEMENT DE L'ARTM	10
2.1 Plan d'optimisation de l'organisation et de la prestation des services.....	11
2.2 Aide gouvernementale conjoncturelle dégressive	11
2.2.1 Aide transitoire pour pallier le déficit conjoncturel.....	11
2.2.2 Compensation pour la perte de revenus tarifaires liée au nouveau patron des déplacements	12
2.3 Effort gouvernemental aux enjeux du transport collectif	13
2.3.1 Bonification de la subvention au REM.....	13
2.3.2 Indexation du droit d'immatriculation et de la taxe sur l'essence	13
2.4 Nouvelles sources de financement.....	14
2.5 Impact du maintien d'actifs et de l'électrification des réseaux de bus	15
3. POUR UN QUÉBEC DURABLE ET PLUS PROSPÈRE.....	17
3.1 Plan de relance des services de transport collectif	17
3.2 Développement du transport collectif de pair avec le logement pour soutenir la croissance.....	18

Table des figures et des tableaux

Table des tableaux

Tableau 1. Cadre financier 2025-2028	7
Tableau 2. Proposition de financement 2025-2028	10
Tableau 3. Compensation de la perte de revenus tarifaires	12
Tableau 4. Financement de la rémunération au REM	13
Tableau 5. Évolution des tarifs selon l'inflation	14
Tableau 6. Revenus provenant de la taxe sur l'essence et du droit d'immatriculation	14

Table des figures

Figure 1. Évolution de l'achalandage du transport collectif par rapport à 2019	8
Figure 2. Projection de l'achalandage ARTM 2024-2040	9
Figure 3. Évolution des revenus tarifaires avec et sans effets de la pandémie	12

Mission

Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) planifie, organise, finance, développe et fait la promotion du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal afin d'offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace.



Planifier

Établir une offre de transport en réponse aux besoins des usagers des services de transport collectif, incluant ceux à mobilité réduite



Organiser

Coordonner les services de transport collectif en prenant des mesures destinées à les améliorer et à les intégrer



Financer

Pérenniser le financement métropolitain du transport collectif tout en assurant une gestion rigoureuse et responsable des ressources



Développer

Gérer les actifs et les infrastructures de transport collectif



Promouvoir

Promouvoir le transport collectif, le transport actif et le covoiturage et contribuer à l'émergence d'une culture de la mobilité durable

Sommaire

Résumé

Il est reconnu que le modèle de financement ne permet plus de répondre aux besoins grandissants du secteur du transport collectif depuis de nombreuses années. Au sortir de la pandémie, et à la suite d'une baisse conséquente et soutenue de son achalandage, le secteur du transport collectif connaît toujours une situation préoccupante. Alors qu'il doit s'adapter à de nouveaux comportements de mobilité, ses sources de financement traditionnelles ne permettent plus de soutenir les investissements nécessaires au maintien des actifs existants et les charges d'exploitation croissantes, ce qui affecte le service offert et freine son développement.

Au Canada, la reprise de l'achalandage semble se stabiliser à 82 % du niveau de novembre 2019¹ alors qu'aux États-Unis, elle se situe entre 75 % et 77 %². Dans la région métropolitaine de Montréal, la reprise au global pour 2023 est de 75 %. Le retour au niveau de 2019 n'est pas envisagé avant 2038. La contribution des usagers au déficit des services qui était de 31 % en 2019 ne sera que de l'ordre de 20 % au cours des prochaines années.

En 2024, la contribution des municipalités a été augmentée de 6,1 % par rapport à 2023, une hausse sans précédent depuis la création de l'ARTM. Toutefois, les municipalités du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ont de nombreux autres défis socio-économiques à relever au cours des prochaines années, dont la crise du logement et les changements climatiques. Elles ne pourront assumer une croissance aussi importante de leur contribution au déficit des services de transport collectif.

Les organismes publics de transport en commun (OPTC) sont mobilisés et ont entrepris de réduire leurs dépenses en 2023 et 2024. Cet effort se poursuivra dans le cadre du Plan d'optimisation de l'ARTM qui prévoit une profonde réflexion sur la performance et la gouvernance des services. L'ARTM estime que le plan d'optimisation aura un effet notable et récurrent sur la réduction des dépenses à partir de 2026.

D'ici là, l'équilibre du cadre budgétaire 2025-2028 demeure inatteignable sans une participation accrue du gouvernement du Québec au financement du transport collectif. De plus, pour accélérer la reprise de l'achalandage et faire face aux défis socio-économiques futurs, il est nécessaire de continuer à encourager la relance, améliorer et développer les services de transport collectif au bénéfice des usagers et de la région métropolitaine. C'est un défi collectif auquel l'ARTM veut contribuer avec l'ensemble des acteurs de la mobilité durable.

¹ Statistique Canada (2023). *Transport en commun urbain*. [En ligne].

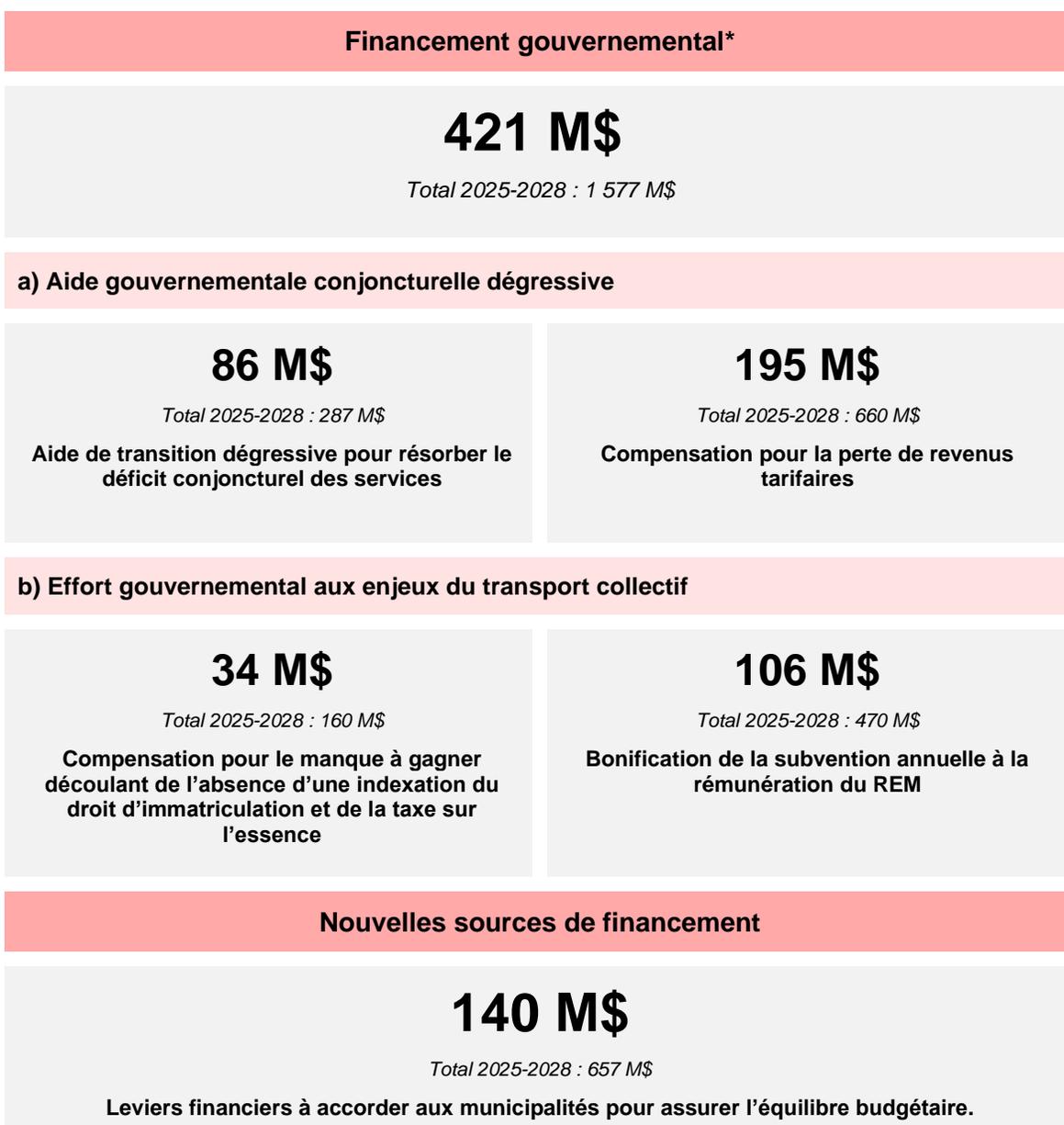
<https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/240122/dq240122c-eng.htm> (Page consultée en janvier 2024).

² American Public Transportation Association (2023). *APTA Public Transportation Ridership Update*, [En ligne]. https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA_POLICY_BRIEF_Transit_Ridership_12-01-2023.pdf (Page consultée en janvier 2024).

Recommandation

Obtenir confirmation du soutien financier du gouvernement du Québec pour l'année 2025 dès le dépôt de son Budget 2024-2025. Dans la mesure où elle ne peut compter sur cet engagement et pour assurer un processus budgétaire prévisible et transparent pour les OPTC et les municipalités de son territoire, l'ARTM devra communiquer des réductions importantes des dépenses de service pour l'année 2025 dès le printemps 2024.

Les besoins financiers pour 2025 et pour la période 2025-2028 s'élèvent à :



*Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement des chiffres.

CONTEXTE

Depuis sa création, l'ARTM a consacré des efforts importants à la mise en place d'un nouveau cadre financier pour le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. À cet égard, dans son Budget 2017-2018, le gouvernement du Québec lui a octroyé un soutien financier de 399 M\$ sur cinq ans afin de faciliter cette transition. Grâce à ce soutien et encadré par sa Politique de financement, l'ARTM a maintenu un cadre financier équilibré de 2017 à 2019.

La pandémie de COVID-19 a durement affecté l'équilibre financier des services de transport collectif. Depuis 2020, l'équilibre budgétaire n'a été possible que grâce à l'aide d'urgence du gouvernement du Québec. Un soutien financier gouvernemental de 238 M\$ pour l'année 2024 a été annoncé lors de la mise à jour économique du 7 novembre 2023, laissant ainsi à la charge de la région métropolitaine de Montréal un déficit résiduel de 203,5 M\$. Ce déficit a été comblé par des affectations ponctuelles et non récurrentes des surplus de l'ARTM et d'exo.

Pour la période 2025-2028, l'ARTM anticipe un déficit annuel évalué entre **560 M\$ et 700 M\$**. Le déséquilibre budgétaire cumulatif pourrait donc s'élever à **2,5 G\$** à l'horizon 2028.

1.1 Cadre financier 2025-2028

Au regard des enjeux financiers anticipés pour les prochaines années, le cadre financier 2025-2028 prévoit, à l'exception de la mise en service des autres antennes du Réseau express métropolitain (REM), un maintien du niveau de l'offre de services sur toute la période. La rémunération de l'exploitation des OPTC serait indexée de 3 % à partir de 2025. Les contributions municipales au déficit des services seraient plafonnées à 4 % par année, afin de respecter la capacité financière des municipalités.

Tableau 1. Cadre financier 2025-2028

En millions \$	Budget 2024*	Cadre 2025-2028				
		2025	2026	2027	2028	Total
Dépenses						
Dépenses d'exploitation	2 678,9	3 029,2	3 111,1	3 220,1	3 316,2	12 676,6
Dépenses d'immobilisations	1 423,8	1 528,7	1 847,7	1 915,3	2 131,4	7 423,1
Revenus						
Subventions à l'exploitation	399,7	540,4	532,5	538,4	547,7	2 159,0
Subventions aux immobilisations	1 138,1	1 208,0	1 492,4	1 511,5	1 708,8	5 920,6
Revenus tarifaires	846,0	890,6	926,3	965,3	994,6	3 776,9
Contributions des automobilistes	274,6	278,1	281,3	284,4	287,5	1 131,3
<i> Taxe sur l'immatriculation</i>	<i>125,2</i>	<i>129,0</i>	<i>132,7</i>	<i>136,4</i>	<i>140,2</i>	<i>538,3</i>
<i> Taxe sur l'essence</i>	<i>85,8</i>	<i>84,7</i>	<i>83,3</i>	<i>82,0</i>	<i>80,6</i>	<i>330,5</i>
<i> Droit d'immatriculation</i>	<i>63,6</i>	<i>64,5</i>	<i>65,3</i>	<i>66,0</i>	<i>66,7</i>	<i>262,5</i>
Autres revenus**	50,5	51,6	52,8	53,9	55,1	213,5
Déficit annuel	(1 393,7)	(1 589,1)	(1 673,5)	(1 782,0)	(1 853,9)	(6 898,5)
Contributions municipales (Croissance plafonnée à 4 % à partir de 2025)	988,2	1 027,8	1 068,9	1 111,6	1 156,1	4 364,4
Affectation non récurrente	167,5					
Soutien gouvernemental	238,0					
Besoins financiers totaux	0,0	(561,3)	(604,6)	(670,4)	(697,8)	(2 534,1)

*Le budget 2024 est en équilibre et a été adopté par le Conseil d'administration de l'ARTM le 21 décembre 2023.

**Publicité, ententes avec des municipalités hors territoire et ententes pour l'utilisation d'équipements métropolitains.

***Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à un chiffre après la virgule.

Le déséquilibre budgétaire récurrent s'explique par **trois causes fondamentales** :

1. Le déficit structurel déjà existant avant la pandémie a été exacerbé par le contexte conjoncturel. En effet, la forte inflation des dernières années et la pénurie de main-d'œuvre ont occasionné une croissance importante des dépenses en maintien des actifs et des services;
2. La perte de revenus liée aux modifications des habitudes de déplacement des usagers suivant la pandémie;
3. La mise en service du REM générant des coûts d'exploitation additionnels.

1.2 Déficit conjoncturel des services

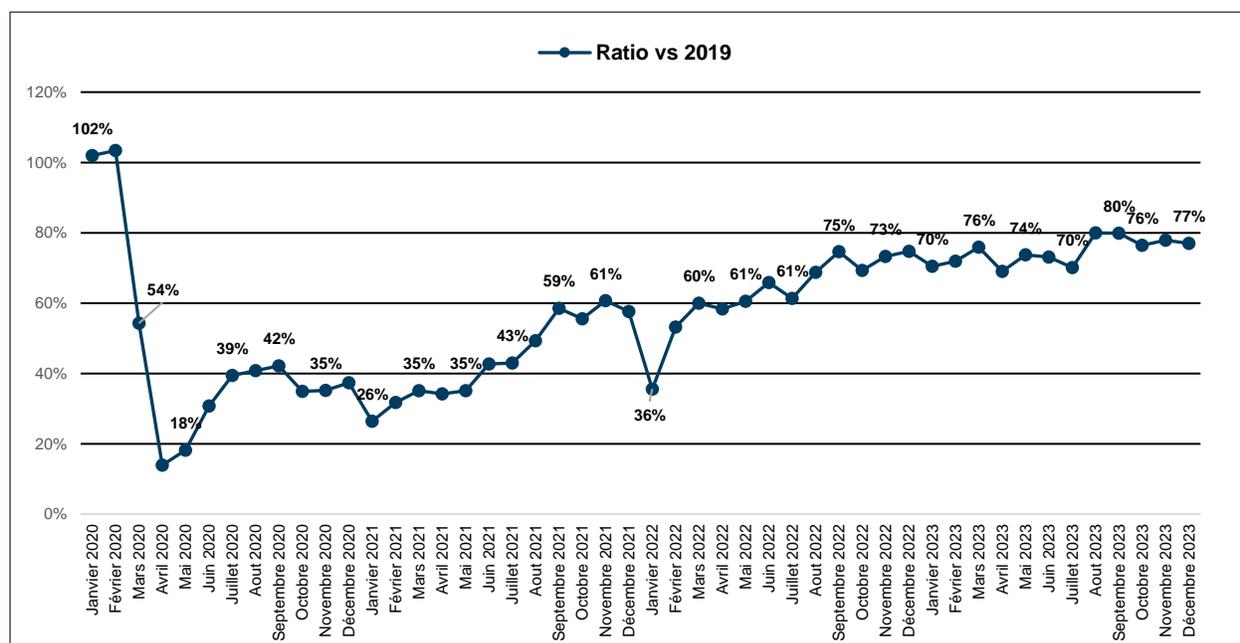
L'Indice des prix à la consommation (l'« IPC ») a connu une hausse continue depuis l'été 2021. Dans la région métropolitaine de Montréal, l'inflation en 2023 a été de 5,1 % après avoir atteint 6,7 % en 2022. L'inflation combinée à la pénurie de main-d'œuvre a eu un impact significatif sur la croissance des dépenses d'exploitation des OPTC.

Or, les revenus de l'ARTM n'ont pas augmenté aussi vite. Une réflexion concernant l'indexation annuelle des sources de revenus de l'ARTM ainsi que des aides à l'exploitation accordées dans le cadre du programme d'aide au transport collectif (PADTC) et du programme de subvention au transport adapté (PSTA) doit être entreprise avec le gouvernement.

1.3 Achalandage et perte de revenus

La reprise de l'achalandage du transport collectif progresse de façon importante. Au global, la reprise 2023 est de 75 % (excluant le REM) par rapport à 2019. Par rapport à 2019, le train de banlieue est le plus affecté avec un achalandage équivalent à 41 %, celui du métro est de 77 % et celui du réseau d'autobus est de 78 %.

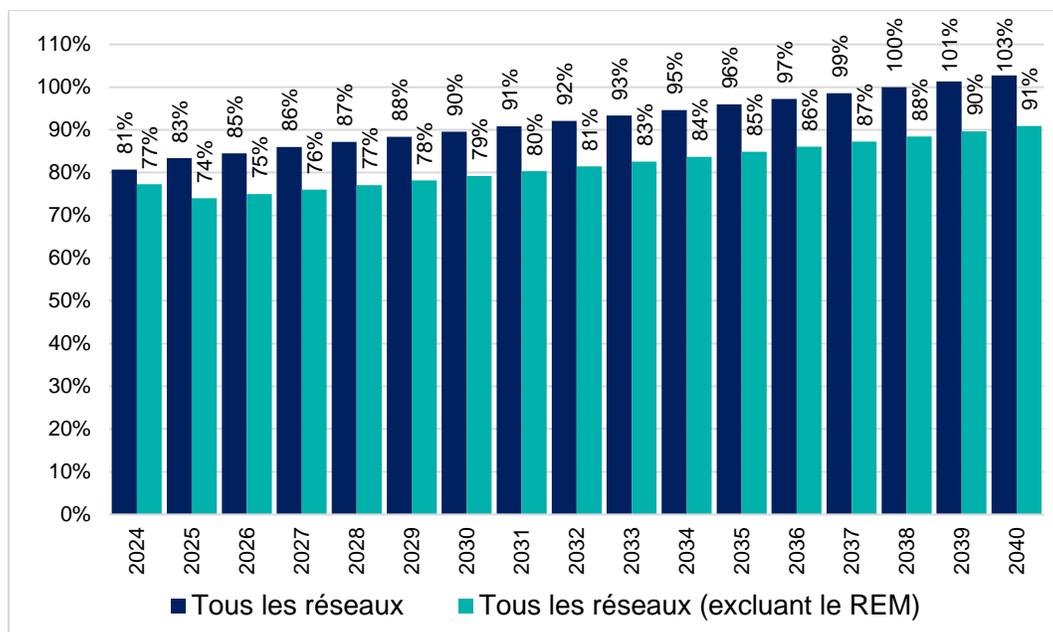
Figure 1. Évolution de l'achalandage du transport collectif par rapport à 2019



En 2024, cette reprise permet à l'ARTM d'anticiper une croissance des revenus tarifaires de 57,4 M\$ par rapport à 2023, pour des revenus totalisant 846 M\$. Ainsi, malgré la reprise, les revenus de 2024 représenteront 94 M\$ de moins qu'en 2019. Ce n'est qu'une des causes du déséquilibre budgétaire.

Selon le modèle de prévision des déplacements de l'ARTM, le retour à l'achalandage de 2019 n'est prévu que vers 2038, si les tendances observées se maintiennent. La projection est présentée ci-dessous en incluant ou non le REM ce qui permet d'apprécier l'effet que ce dernier aura sur l'achalandage du réseau.

Figure 2. Projection de l'achalandage ARTM 2024-2040



1.4 Mise en service du REM

La mise en service du REM entraîne un déficit additionnel dans le cadre financier de l'ARTM en raison de son modèle de financement basé sur la rémunération de passagers-kilomètres. C'est en particulier, en raison du transfert vers le REM des revenus tarifaires des modes actuels (métro, train et bus) et des coûts collatéraux requis pour son intégration aux réseaux existants. En effet, la majorité des usagers du REM quitte un mode de transport collectif existant, ce qui entraîne un transfert des revenus tarifaires vers le REM et l'augmentation du déficit lié à ces modes.

À partir de 2027, soit après la pleine mise en service du REM, ce transfert représentera un manque à gagner de plus **de 120 M\$ par année**. Cet enjeu doit être considéré dans les modalités de rémunération du REM et subventionné par le gouvernement.

2. PROPOSITION DE FINANCEMENT DE L'ARTM

Pour faire face au déficit des prochaines années, évalué entre **560 M\$ et 700 M\$** par année, l'ARTM propose au gouvernement un plan de financement 2025-2028 qui repose sur les six mesures suivantes :

- › Un plan d'optimisation de l'organisation et de la prestation des services;
- › Une aide transitoire pour pallier le déficit conjoncturel;
- › Une compensation des pertes de revenus tarifaires liées à la pandémie;
- › Une subvention pour les revenus transférés des services existants vers le REM;
- › Une compensation pour le manque à gagner découlant de l'absence d'une indexation du droit d'immatriculation et de la taxe sur l'essence;
- › Une majoration de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade.

Celles-ci permettront de générer des gains financiers de **2,5 G\$** sur la période 2025-2028. Chacune des mesures est détaillée dans les sous-sections suivantes.

Tel que présenté au tableau 2, la part du gouvernement du Québec est estimée à près de 62 % des besoins totaux sur la période 2025-2028. Elle passera de 75 % à 52 % entre les années 2025 et 2028.

Tableau 2. Proposition de financement 2025-2028

En millions \$	2025	2026	2027	2028	Total
Besoins financiers totaux	(561,3)	(604,6)	(670,4)	(697,8)	(2 534,1)
ARTM et OPTC		50,0	100,0	150,0	300,0
% de contribution de l'ARTM		8 %	15 %	21 %	12 %
Gouvernement du Québec	421,0	398,7	398,3	358,9	1 576,9
% de contribution du gouvernement	75 %	66 %	59 %	52 %	62 %
Aide gouvernementale conjoncturelle dégressive	280,8	244,3	235,1	186,8	947,0
% de contribution du gouvernement	50 %	40 %	35 %	27 %	37 %
• Aide transitoire pour pallier le déficit conjoncturel	85,8	69,3	80,1	51,8	287,0
• Compensation pour la perte de revenus tarifaires liée au nouveau patron des déplacements	195,0	175,0	155,0	135,0	660,0
Effort gouvernemental aux enjeux du transport collectif	140,2	154,5	163,2	172,0	629,9
% de contribution du gouvernement	25 %	26 %	24 %	25 %	25 %
• Subvention pour les revenus transférés des services existants vers le REM	105,8	116,2	121,3	126,5	469,8
• Compensation pour le manque à gagner découlant de l'absence d'une indexation du droit d'immatriculation et de la taxe sur l'essence	34,4	38,3	41,9	45,5	160,1
Municipalités du territoire de l'ARTM	140,3	155,9	172,1	188,9	657,2
% de contribution des municipalités	25 %	26 %	26 %	27 %	26 %
• Nouvelles sources de financement	140,3	155,9	172,1	188,9	657,2
TOTAL	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

*Les totaux peuvent différer légèrement de l'addition des montants en raison de l'arrondissement à un chiffre après la virgule.

Recommandation

Obtenir la confirmation du soutien financier du gouvernement du Québec pour l'année 2025 dès le dépôt de son Budget 2024-2025.

Dans la mesure où elle ne peut compter sur cet engagement et pour assurer un processus budgétaire prévisible et transparent pour les OPTC et les municipalités de son territoire, l'ARTM devra communiquer des réductions importantes de services pour l'année 2025 dès le printemps 2024.

2.1 Plan d'optimisation de l'organisation et de la prestation des services

Pour faire face à ses défis financiers et s'adapter à la nouvelle réalité des déplacements, l'ARTM, en collaboration avec les OPTC, a entamé en 2023 une réflexion sur la performance des services. L'objectif principal est d'accroître la performance du transport collectif en optimisant les ressources (humaines, matérielles et financières) notamment en favorisant une intégration métropolitaine de certains services et activités, et ce, au bénéfice des usagers et des contribuables. En 2023, plusieurs exercices d'optimisation des ressources ont été menés par les OPTC et ont conduit à une limitation de la croissance des dépenses. Cette démarche se poursuivra au cours des prochaines années.

De plus, l'audit de performance des dix grandes sociétés de transport du Québec et de l'ARTM, sous la gouverne du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), est en complémentarité avec la démarche en cours dans la grande région de Montréal. Toutefois, ces actions n'auront de réels impacts sur la réduction récurrente des dépenses qu'à partir de 2026. Il est donc nécessaire pour l'ARTM d'avoir accès à une aide de transition conjoncturelle en attendant les retombées de l'optimisation.

2.2 Aide gouvernementale conjoncturelle dégressive

2.2.1 Aide transitoire pour pallier le déficit conjoncturel

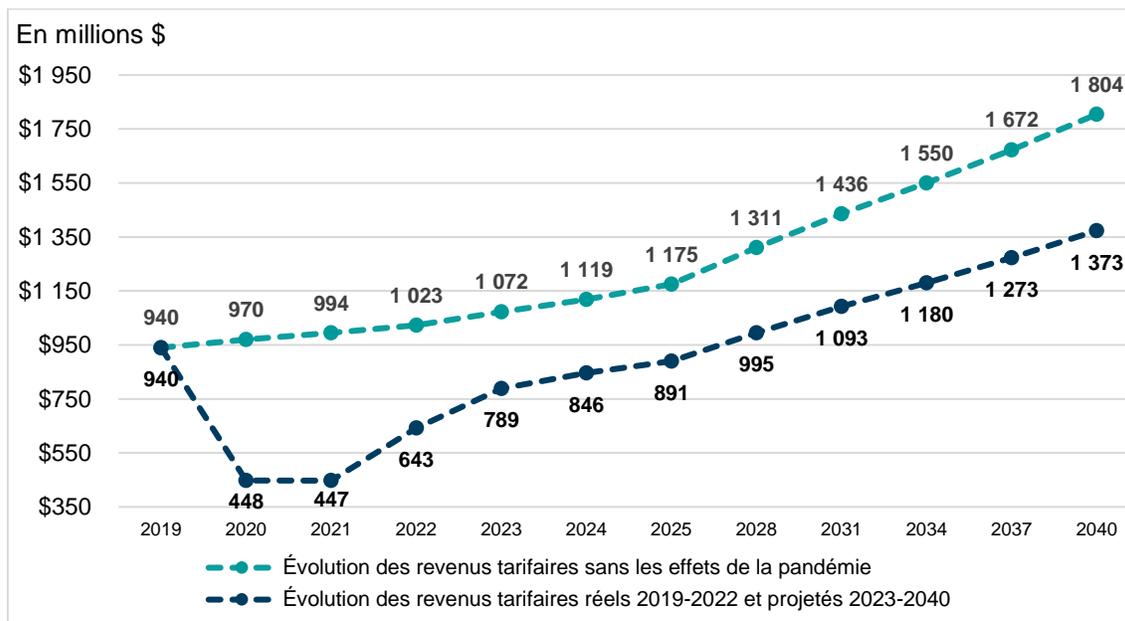
Pour permettre à l'ARTM et aux OPTC de déployer le plan d'optimisation et avant d'en ressentir les effets sur le cadre financier, il est donc nécessaire pour l'ARTM d'avoir accès à une aide de transition conjoncturelle en attendant les retombées de l'optimisation. Cette aide transitoire est estimée à **86 M\$** en 2025. Si elle n'est pas consentie, **l'ARTM devra procéder à des réductions importantes des dépenses qui se traduiront par des baisses d'offres de services.**

1 Obtenir une aide de transition dégressive sur la période 2025-2028 pour résorber le déficit conjoncturel des services de 86 M\$ en 2025, 69 M\$ en 2026, 80 M\$ en 2027, et de 52 M\$ en 2028.

2.2.2 Compensation pour la perte de revenus tarifaires liée au nouveau patron des déplacements

Sans les effets de la pandémie sur les comportements de mobilité, les revenus tarifaires de l'ARTM seraient de l'ordre de 1,2 G\$ en 2025. Or, la compensation gouvernementale pour la perte de revenus tarifaires est estimée sur un revenu projeté de 1 G\$ seulement.

Figure 3. Évolution des revenus tarifaires avec et sans effets de la pandémie



En conséquence, l'ARTM a besoin d'une compensation plus importante équivalente à une part dégressive de l'écart entre les revenus tarifaires projetés, sans les effets liés à la pandémie et les revenus projetés par l'ARTM, tel que présenté au tableau 3.

Tableau 3. Compensation de la perte de revenus tarifaires

En millions \$	2025	2026	2027	2028
Revenus tarifaires projetés sans les effets liés à la pandémie	1 174,7	1 221,8	1 272,3	1 311,0
Revenus tarifaires projetés par l'ARTM	890,6	926,3	965,3	994,6
Écart	284,1	295,5	307,0	316,4
Compensation estimée par le gouvernement (aide dégressive)	132,1 (46%)	99,6 (34%)	66,6 (22%)	35,1 (11%)
Compensation demandée par l'ARTM (aide dégressive)	195,0 (69%)	175,0 (59%)	155,0 (50%)	135,0 (43%)

2 Obtenir une compensation de 195 M\$ en 2025, 175 M\$ en 2026, 155 M\$ en 2027 et de 135 M\$ en 2028.

2.3 Effort gouvernemental aux enjeux du transport collectif

2.3.1 Bonification de la subvention au REM

Le gouvernement du Québec s'est engagé à offrir un soutien financier à l'ARTM pour la rémunération du REM qui est établie selon l'achalandage mesuré en passagers-kilomètres et un tarif payable indexé annuellement. Toutefois, la subvention gouvernementale ne considère pas que l'achalandage du REM, d'ici à sa pleine mise en service, se compose en majeure partie d'usagers provenant des services existants. Cette situation correspond à un transfert de revenus tarifaires des services existants vers le REM. Ce faisant, les revenus tarifaires attribués au REM vont générer un manque à gagner de 30 M\$ en 2024 qui atteindrait 127 M\$ en 2028, après la première année de pleine mise en service du REM.

L'ARTM demande donc au gouvernement une compensation pour les revenus transférés des services existants vers le REM.

Tableau 4. Financement de la rémunération au REM

En millions \$	2024	2025	2026	2027	2028
Rémunération du REM	120	439	477	499	515
Contribution totale de l'ARTM à la rémunération du REM	27 (22 %)	75 (17 %)	80 (17 %)	82 (17 %)	84 (16 %)
Contribution des usagers à la rémunération du REM	34 (28 %)	127 (29 %)	140 (29 %)	148 (30 %)	154 (30 %)
• Revenus transférés des services existants vers le REM	30	106	116	121	127
• Nouveaux revenus générés par la mise en service du REM	4	21	24	26	27
Contribution gouvernementale à la rémunération du REM	59 (49 %)	236 (54 %)	257 (54 %)	269 (54 %)	277 (54 %)

3 Bonifier la subvention annuelle à la rémunération du REM de 106 M\$ en 2025, 116 M\$ en 2026, 121 M\$ en 2027, et de 127 M\$ en 2028.

2.3.2 Indexation du droit d'immatriculation et de la taxe sur l'essence

Au cours des dernières années, alors que l'évolution des dépenses d'exploitation n'a pu échapper au phénomène de l'inflation, les contributions perçues auprès des automobilistes pour le financement du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal n'ont pas été ajustées depuis de nombreuses années, ajoutant ainsi une pression sur l'équilibre financier :

- Le droit d'immatriculation de 30 \$ par véhicule de promenade de moins de 3 000 kg de la région métropolitaine de Montréal n'a pas augmenté depuis 1992;
- La taxe sur l'essence de 3 ¢ le litre n'a pas augmenté depuis 2010.

Si les tarifs précédents avaient été indexés au niveau de l'inflation depuis 2019, cela aurait permis de générer des revenus additionnels à l'ARTM tels que présentés aux tableaux suivants.

Tableau 5. Évolution des tarifs selon l'inflation

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Évolution des tarifs selon l'inflation										
Tarif de 3 ¢/litre indexé à l'inflation	0,030	0,030	0,031	0,034	0,035	0,036	0,037	0,038	0,038	0,03
Tarif de 30 \$ indexé à l'inflation	30,00	30,29	31,42	33,51	35,23	36,27	36,98	37,72	38,48	39,27

Tableau 6. Revenus provenant de la taxe sur l'essence et du droit d'immatriculation

En millions de \$	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Revenus provenant de la taxe sur l'essence										
Revenus réels 2019-2022 et projetés jusqu'en 2028 selon un tarif fixe à 3 ¢/litre	97	79	84	86	87	86	85	83	82	81
Revenus selon le tarif indexé	97	80	88	97	102	104	104	105	105	105
Écart	-	1	4	11	15	18	19	22	23	24
Revenus provenant du droit d'immatriculation										
Revenus réels 2019-2022 et projetés jusqu'en 2028 selon un tarif fixe à 30 \$	62	63	64	63	63	64	64	65	66	67
Revenus selon le tarif indexé	62	64	67	70	74	77	79	82	85	87
Écart	-	1	3	7	11	13	15	17	19	20
Écart total	-	2	7	18	26	32	34	38	42	45

L'indexation des contributions perçues auprès des automobilistes est encore plus pertinente aujourd'hui, dans un contexte où les revenus de la taxe sur l'essence connaîtront une diminution constante au cours des prochaines années due à l'électrification des véhicules.

4 Compenser le manque à gagner découlant de l'absence d'une indexation du droit d'immatriculation et de la taxe sur l'essence de 34 M\$ en 2025, 38 M\$ en 2026, 42 M\$ en 2027, et de 45 M\$ en 2028. L'indexation de ces sources de financement doit être imposée au cours des prochaines années.

2.4 Nouvelles sources de financement

La CMM peut, par règlement en vertu de l'article 96.1 de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal, imposer une taxe sur tout véhicule de promenade immatriculé sur son territoire ou sur celui de la Ville de Saint-Jérôme aux fins de versement à l'ARTM.

Depuis le 1^{er} janvier 2024, une nouvelle taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade à été introduite par la CMM sur le territoire de l'ARTM. La mesure vise à diversifier les sources de revenus versés à l'ARTM pour financer le transport collectif dans la grande région métropolitaine de Montréal et répondre ainsi aux besoins de la population en matière de mobilité durable, tout en contribuant à la baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Cependant, l'ensemble des enjeux financiers ne peuvent être comblés par ce seul levier. Ainsi, afin de trouver un nouvel équilibre viable entre les différents contributeurs, il est nécessaire que les municipalités du territoire de l'ARTM puissent avoir recours à d'autres leviers pour diversifier les sources de financement du transport collectif.

Le Chantier sur le financement en lien avec la Politique de mobilité durable 2030 du MTMD prévoit évaluer l'impact socio-économique de l'application de huit (8) outils de financement :

- Ajustement des droits sur les immatriculations;
- Ajustement des droits sur les permis de conduire;
- Contribution kilométrique;
- Droits supplémentaires liés aux émissions;
- Péages pour de nouvelles infrastructures;
- Redevance-remise à l'achat d'un véhicule neuf électrique;
- Redevance de transport pour les projets structurants;
- Taxe sur la recharge des véhicules électriques.

L'ARTM soutient cette initiative et souhaite collaborer, au-delà des études d'évaluation, à la mise en place de certains de ces outils pour financer l'exploitation des services.

Pour le financement de la construction de grands projets d'infrastructure publique, l'ARTM est d'avis que le développement immobilier, par la valorisation des sites et des droits aériens, constitue une autre opportunité de générer des revenus supplémentaires. Il permet également de contribuer à la densification et la création de milieux de vie autour des équipements de transport collectif.

Toutefois, les activités de mise en valeur immobilière et la capacité de créer des filiales de développement ne sont pas présentement prévues au cadre législatif de l'ARTM. Également, la Loi sur l'ARTM ne prévoit pas la capacité de perception de revenus liés aux activités de mise en valeur des droits immobiliers afin de financer les activités de l'ARTM.

À l'heure actuelle, la valorisation des sites et des droits aériens est l'un des outils retenus dans le cadre du financement du projet du prolongement de la ligne bleue du métro afin de permettre au gouvernement du Québec d'atteindre son objectif de limiter sa contribution et celle du gouvernement fédéral. L'utilisation de cet outil dans le cadre de la planification des grands projets de transport collectif doit être enchâssée dans la loi sur l'ARTM.

5 Pour maintenir l'équilibre budgétaire, dédier de nouvelles sources de financement pérennes et prévisibles au transport collectif de l'ordre de 140 M\$ en 2025, 156 M\$ en 2026, 172 M\$ en 2027 et de 189 M\$ en 2028.

2.5 Impact du maintien d'actifs et de l'électrification des réseaux de bus

Les actifs majeurs de transport collectif ont été construits dans les années 1960 et requièrent un réinvestissement. Le déficit de maintien des actifs a un impact direct sur les coûts d'entretien, la qualité du service ainsi que la santé et sécurité des personnes. L'évolution rapide des technologies et l'accélération de la transition énergétique exigent également le remplacement de plusieurs actifs nécessaires ou essentiels à l'exploitation des réseaux. La vulnérabilité de certaines infrastructures s'accroît également avec les événements météorologiques extrêmes dus aux changements climatiques.

Bien que les taux de subvention aient été bonifiés pour les projets d'électrification des transports et de maintien d'actifs, l'enveloppe d'investissements totale prévue au Plan québécois des infrastructures (« PQI ») du gouvernement du Québec n'a pas augmenté, malgré l'inflation et le virage vers l'électrification des autobus.

Dans le cadre de l'exercice annuel du PQI 2024-2034, les besoins en investissements pour les travaux visant à maintenir les infrastructures sécuritaires et en bon état sont de l'ordre de 8 G\$ alors que l'électrification des réseaux de bus nécessitera près de 5 G\$ pour cette même période. En additionnant les besoins en électrification à ceux nécessaires au maintien des actifs, on constate que la marge de manœuvre pour le financement des autres types d'investissements est restreinte et engendre le report de plusieurs projets importants.

Les investissements totaux en immobilisations pour la période 2024-2034 sont estimés à 16,4 G\$ alors que le PQI 2023-2033 n'accordait que 8 G\$ au secteur du transport collectif. L'écart est si important qu'il ne se prête pas à une solution identifiable à court terme.

6 Dans le cadre du PQI 2024-2034, réserver une enveloppe spécifique de 5 G\$ pour l'électrification des réseaux de bus afin que la transition énergétique se réalise au même rythme que les travaux de maintien des actifs.

3. POUR UN QUÉBEC DURABLE ET PLUS PROSPÈRE

3.1 Plan de relance des services de transport collectif

L'achalandage a continué d'augmenter en 2023 et la croissance tend à se stabiliser. En parallèle, de nombreux indicateurs tendent à démontrer que le nombre de déplacements en voiture sur le réseau de la région métropolitaine de Montréal a déjà atteint des niveaux comparables à la situation pré-pandémique. Au Québec, 34 % des émissions de GES proviennent du transport routier et la congestion routière représente, en moyenne, des pertes économiques de l'ordre de plus de 4 milliards de dollars par année³. Le transport collectif est un service public essentiel de mobilité durable qui contribue, avec les modes actifs, à réduire les émissions de GES et à réduire la congestion.

Afin d'assurer que la croissance de la demande en déplacement prévue au cours des prochaines années ne se traduise pas en une augmentation de l'utilisation de la voiture, il est important d'offrir des options alternatives performantes en transport collectif. Tel que démontré par les résultats observés à la suite de la mise en œuvre de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC) à partir de 2007, l'augmentation de l'offre de services a un impact positif sur la croissance de l'achalandage et son maintien au fil du temps. Les résultats obtenus par la PQTC permettent d'estimer l'influence d'une hausse de l'offre de services sur l'achalandage, **une augmentation de l'offre de 2 points de pourcentage permet de hausser l'achalandage de 1 point de pourcentage**. Cette règle est préconisée par le MTMD dans son Plan d'action 2018-2023 de la politique de mobilité durable.

Avant la pandémie, l'achalandage en transport collectif était en forte croissance (7 % en cinq ans sur l'ensemble du territoire de l'ARTM), tandis que l'offre de services s'ajustait continuellement à la demande et observait une croissance assez comparable (8 % d'offre en kilomètres commerciaux en cinq ans).

Sans une croissance continue de l'offre de services, le retour de l'achalandage au niveau de 2019 ne se fera pas avant 2038. L'ARTM ne pourra donc pas compter sur une augmentation des revenus tarifaires pour financer les services. En effet, les revenus tarifaires représentaient 31 % du financement des dépenses en 2019 alors qu'ils ne représenteront plus que 20 % en 2025, soit 11 points de pourcentage de moins qu'avant la pandémie. Ce niveau devrait demeurer stable pour les prochaines années sans une croissance de l'offre de services et d'une augmentation subséquente de l'achalandage.

Compte tenu de cette situation et en vue de stimuler la croissance de l'achalandage, **l'ARTM élabore avec les OPTC un Plan de relance du transport collectif**. Ce plan s'articule notamment autour de la mise en valeur d'un réseau métropolitain de bus fréquents répondant à une grande variété de besoins de déplacements partout sur le territoire et d'une croissance continue de l'offre de services pour soutenir la demande. Il prévoit également des mesures pour une meilleure accessibilité aux services grâce à une tarification simplifiée et aux nouvelles technologies pour fidéliser la clientèle actuelle et attirer de nouveaux usagers.

³ Les Conseillers économiques ADEC, *Coûts socioéconomiques de la congestion routière à ville de Laval et dans la Couronne Nord*, 16 avril 2018, 25 pages.

L'accroissement de l'achalandage en transport collectif représente indéniablement des gains socio-économiques pour la population, la société, les entreprises et les gouvernements. Compte tenu des engagements à réduire de 37,5 % les émissions de GES par rapport à leur niveau de 1990 d'ici 2030, ainsi qu'à atteindre la carboneutralité en 2050, il est essentiel de continuer à investir dans ce secteur.

L'amélioration des services de transport collectif doit donc faire partie d'une stratégie de développement économique.

3.2 Développement du transport collectif de pair avec le logement pour soutenir la croissance

D'ici à 2050, plus de 650 000 personnes additionnelles résideront dans la région métropolitaine de Montréal. Cette croissance entraînera une hausse des déplacements alors que nous faisons déjà face au défi de réduire nos émissions de GES.

Accueillir cette nouvelle population, tout en réalisant la transition écologique, est un défi collectif majeur. La crise du logement et la congestion routière sont toutefois des occasions à saisir pour allier davantage l'aménagement du territoire et la planification du transport collectif. Les municipalités de la CMM misent donc sur une croissance de la population dans des secteurs desservis par le transport collectif. La combinaison du développement de nouveaux logements et de l'amélioration des services de transport collectif apparaît être une voie de passage pour répondre à la crise du logement, réduire les émissions de GES et la congestion.

D'ailleurs, l'avant-projet pour un Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM vise à hausser la part des modes actifs et collectifs à 39 % d'ici 2033 et à 50 % d'ici 2050. Il faudrait donc hausser le nombre de déplacements réalisés chaque jour en transport collectif et actif de 2,6 à 3,6 millions d'ici dix ans pour atteindre la cible de 39 %. Un tel nombre de nouveaux déplacements ne pourra être réalisé avec le réseau existant qui, rappelons-le, était saturé sur de grandes portions en 2019, avant la pandémie.

Une attention particulière devra également être portée à la planification du service dans les secteurs présentant une proportion plus élevée de population vulnérable que la moyenne régionale. L'ARTM intègre à sa planification un indicateur de vulnérabilité qui vise à identifier les milieux de vie cumulant des vulnérabilités sociales, économiques et d'accès physique aux services de transport en commun. Il est souhaitable de rendre plus équitable l'accès aux services de transport collectif, d'améliorer les conditions de mobilité et de contribuer à réduire les obstacles systémiques qui nuisent à la participation sociale et économique.

Le vieillissement de la population observé dans la région métropolitaine, notamment dans les couronnes nord et sud, s'accompagne de besoins en mobilité propres à cette réalité. Entre 2012 et 2018, une croissance de 30 % des déplacements en transport adapté a été observée. De celle-ci, 76 % est attribuable aux utilisateurs de 65 ans et plus. Cette tendance devrait se poursuivre dans les prochaines années, d'autant plus que la proportion de personnes de 65 ans et plus à faible revenu s'est accentuée entre 2015 et 2020. Les infrastructures non accessibles diminuent également l'autonomie de toutes les clientèles, dont les aînés et les personnes en situation de handicap.

À la suite de la pandémie, l'ARTM a entamé une démarche de révision de son Plan stratégique de développement des services de transport collectif en concertation avec la CMM, les municipalités et les OPTC. En s'appuyant sur cette démarche de planification stratégique des projets sur un horizon de 30 ans, l'ARTM mettra sur pied un processus en continu d'analyse des besoins et d'évaluation des pistes de solutions sur la pertinence de réalisation des projets

d'infrastructure de transport collectif, et ce, pour l'ensemble des secteurs du territoire métropolitain de Montréal. Ces études viseront à recommander au gouvernement des options validées en cohérence avec les besoins. Plusieurs études sont déjà en cours ou sont à démarrer.

Enfin, l'ARTM réitère qu'il est primordial de se doter de nouvelles sources de financement pour la pérennité des réseaux de transport collectif et leur développement.

Le transport collectif est un service essentiel à une économie forte. Il constitue une solution incontournable pour faire face aux changements climatiques et contribuer à la diminution des GES. Il joue aussi un rôle déterminant pour contrer les impacts de la congestion routière et pour favoriser l'accessibilité au logement et l'inclusion sociale. Il est donc important d'assurer un financement récurrent, stable et suffisant pour répondre aux besoins de développement de l'offre de services et à l'objectif d'augmentation de la part modale du transport collectif.