



**Lettre présentée dans le cadre de la consultation :  
Perspective budgétaire 2025 : le financement du  
transport collectif**

**28 mai 2023**

**Comité de rédaction**

**Auteur.es**

Clémence Nicoloso

Pierre Chênel

Samuel Lambert-Milot

## Contexte et faits

D'après le dernier bilan des gaz à effet de serre du Québec de 2021, le transport routier représente 31.2% des émissions totales de gaz à effet de serre au Québec<sup>1</sup>. La décarbonation du secteur des transports constitue donc un axe majeur pour permettre au Québec d'atteindre ses cibles de réductions de 37.5 % d'ici 2030 comparé à 1990 et faire sa part dans la lutte aux changements climatiques. Le transport en commun constitue un levier majeur dans cette décarbonation du fait de sa plus faible consommation d'énergie pour transporter le même nombre de personnes sur la même distance comparativement à l'auto-solo. La pandémie a engendré une baisse substantielle de 500 millions de dollars des revenus provenant des utilisateurs. Cela a déséquilibré la répartition des sources de financements qui était d'environ 1/3 des villes, 1/3 du gouvernement du Québec et 1/3 des usagers. Les vives discussions entre les différents paliers de gouvernement pour combler les déficits records des sociétés de transport en commun, l'absence de retour du niveau de revenu des utilisateurs de 2019<sup>2</sup> avant 2027 et un contexte de montée des coûts démontrent l'importance de trouver de nouvelles sources de financements indépendantes du contexte politique.

La ville de Montréal assure près de 70 % des montants financiers municipaux reçus par l'ARTM<sup>3</sup>. Elle joue un rôle primordial dans le financement des transports dans la région métropolitaine. L'association des Shifters Montréal (Nom officiel 2C Paris 2100) a pris connaissance de la consultation publique entourant le financement du transport en commun et de par l'ampleur des émissions du secteur se propose de venir apporter des pistes de solutions pour répondre à la question suivante de la consultation : *Quelles devraient être les pistes de solution à retenir afin d'assurer un financement suffisant et stable du transport collectif métropolitain ?*

La présente lettre s'articulera autour de deux principaux axes :

- Nouvelles sources de financements
- Augmentation de l'usage permettant d'accroître les sources de revenus

---

<sup>1</sup> [MELCCFP. GES 1990-2021. 2023](#)

<sup>2</sup> [Ville de Montréal. Commissions sur les finances et l'administration. 2024](#)

<sup>3</sup> [Ville de Montréal. Perspectives budgétaires 2025](#)

# Nouvelles sources de financement

- **Compensation de la part du gouvernement du Québec :**
  - **Ingérence politique :** La STM est soumise à de nombreuses contraintes politiques telles que la restriction des constructeurs d'autobus se qualifiant à ses appels d'offres ou l'obligation d'acheter de métros Azur supplémentaires pour sauvegarder des emplois à l'usine de La Pocatière. En comparaison, CDPQ Infra a acheté son matériel roulant en Inde <sup>4</sup>. Le gouvernement du Québec devrait assouplir ces obligations ou compenser la STM pour les surcoûts associés.
  - **Garantir une part des revenus de l'ARTM suite à la mise en fonction du REM :** Le début des opérations du REM bouscule la répartition du financement entre les opérateurs, notamment parce qu'il vient remplacer ou concurrencer certaines lignes plutôt que les compléter <sup>5</sup>. L'ARTM et le gouvernement du Québec, à l'origine de ce projet, devraient compenser les pertes induites aux autres sociétés de transport en garantissant un niveau de revenu.
- **Contribution des emplacements de loisir bénéficiant du transport en commun :**
  - **Taxe sur les billets de certains événements :** Certaines salles de loisir à Montréal telles que le stade olympique, le centre Bell par exemple bénéficient grandement de leur accessibilité en transport en commun. Une taxe spéciale sur les billets vendus par ces institutions permettrait de financer le système de transport en commun.
- **Contribution des employeurs :**
  - **Taxe zones d'emplois desservies à haute fréquence par le transport en commun :** Certaines zones d'emplois, par exemple le centre-ville, bénéficie grandement de son accessibilité par le transport en commun. Une taxe spéciale sur ses zones d'emplois permettant de mieux financer l'infrastructure les desservant permettrait de récolter des revenus supplémentaires et financer le déploiement du transport dans d'autres zones permettant une meilleure équité territoriale.

---

<sup>4</sup> [Radio-Canada. Commençons par libérer la STM de l'ingérence politique, mai 2024](#)

<sup>5</sup> [Ouellet-Vézina. Le REM "cannibalise" les revenus du transport collectif](#)

- **Mettre les employeurs à contribution** : La présence du transport en commun constitue un élément majeur d'attractivité pour les employeurs. La ville de Montréal pourrait s'inspirer de l'agence Île-de-France Mobilités (équivalent de l'ARTM en région parisienne) où les employeurs représentent 48 % des revenus de l'agence. Ce financement provient de deux sources différentes<sup>6</sup> :
  - Taxe sur la masse salariale sur les salaires perçus dans la région
  - Obligation pour les employeurs de rembourser au minimum 50 % de l'abonnement de transport en commun des divers membres de son personnel.
  
- **Plan de déplacement** : La ville de Seattle exige de la part des employeurs de plus de 100 personnes, un plan de déplacement des membres du personnel<sup>7</sup>. La ville de Montréal pourrait s'inspirer de cette pratique qui a permis que seulement 25 % des personnes utilisent leur véhicule privé pour se rendre à leur travail au centre-ville contre près de 50 % à Montréal.
  
- **Lignes de bus renforcées dans les parcs industriels** : Afin de favoriser l'utilisation du transport en commun dans les parcs industriels, une concertation entre les différentes parties prenantes afin de proposer une offre adéquate avec une éventuelle contribution des employeurs pour les lignes. Il est possible de se référer à la démarche entreprise par Pharma-Science dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce pour accroître l'utilisation du transport en commun pour les déplacements jusqu'à son usine<sup>8</sup>.
  
- **Vente de crédits carbone**
  - **Création d'un système novateur de vente de crédits carbone** : Le transport en commun permet d'éviter de nombreuses émissions de gaz à effet de serre étant donné qu'il permet d'éviter des déplacements plus intensifs en énergie. Une source de financement importante de TESLA, 1,8 milliards de dollars US en 2023, est la vente de crédit carbone à des constructeurs n'atteignant pas les cibles fixées d'émissions de leurs véhicules<sup>9</sup>. La mise en place d'un système équivalent pour le transport en commun pourrait devenir une source de financement substantielle de ce dernier.

<sup>6</sup> [Île de France Mobilités Financements, 2023](#)

<sup>7</sup> [Sans Filtre Podcast, 3e lien et Transports du futur avec Fanny Tremblay Racicot, 2023](#)

<sup>8</sup> [Ouelette-Vézina, La manque de transport collectif inquiète un groupe pharmaceutique, 2023](#)

<sup>9</sup> [Jennifer L. Tesla hits Record High Sales from Carbon Credits at \\$1.79B, 2024](#)

# Augmentation de l'usage permettant d'accroître les sources de revenus

- **Augmentation de l'achalandage :**

- **Travail sur les critères de choix de transport :** D'après une étude de la chaire In.SITU de l'ESG UQAM les trois principaux critères de choix du transport sont les suivants <sup>10</sup>:

- Temps de déplacement
- Minimisation des coûts
- Recherche d'agrément

Ainsi, il est nécessaire de continuer d'améliorer la fréquence de passage sur les lignes à haute affluence afin que les utilisateurs n'aient pas à se questionner sur le passage du bus ou du métro, soit une fréquence sous les 15 minutes<sup>11</sup>. Favoriser la mise en place de ligne express de bus ne s'arrêtant pas à tous les arrêts ou de bus circulant sur des voies réservées inciterait plus de personnes à utiliser les transports en commun.

- **Travail sur l'accessibilité et l'agrément des premiers et derniers kilomètres :** Parmi les facteurs incitant les personnes à utiliser le transport en commun figure l'aménagement convivial des premiers et derniers kilomètres<sup>12</sup>. Ainsi, un travail particulier sur les abribus et leur déneigement pourrait contribuer à augmenter la fréquence du transport en commun.
- **Uniformisation du tarif sur le système de métro :** Un travail auprès de l'ARTM pour uniformiser le tarif dans le système de métro et ainsi éviter aux utilisateurs qui partent de Longueuil ou Laval vers Montréal à payer un tarif AB pourrait inciter les personnes résidant dans ces villes à se déplacer en métro vers Montréal plutôt qu'en véhicules privés.

- **Diminution du coût payé par les usagers :**

- **Crédit d'impôt pour transport en commun :** La ville de Montréal pourrait s'organiser avec d'autres villes pour demander aux gouvernements provinciaux et fédéral de remettre en place le crédit d'impôt pour transport en commun qui existait au niveau fédéral auparavant.

---

<sup>10</sup> [Chaire In.Situ. Étude sur les facteurs et politique de mobilité durable, 2019](#)

<sup>11</sup> [Post carbone, 3. Mobilité : Le Québec roule-t-il pour le climat ?](#)

<sup>12</sup> [Radio-Canada. Prendre le bus ou le métro : une course à obstacle pour les piétons, 2024](#)