

Avis d'expert sur les perspectives budgétaires de Montréal en lien avec le financement du transport collectif

Mémoire présenté par

Jean-Philippe Meloche

École d'urbanisme et d'architecture de paysage

Université de Montréal

jean-philippe.meloche@umontreal.ca

Dans le cadre de la

Consultation pré-budgétaire 2025

Commission sur les finances et l'administration

Ville de Montréal

29 mai 2024

À propos de l'auteur

Jean-Philippe Meloche est professeur à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal, chercheur principal du thème Territoires au CIRANO et chercheur au CIRRELT. Il s'intéresse aux questions d'économie urbaine et de finances publiques locales. Il a publié plusieurs rapports de recherche et articles scientifiques sur les politiques publiques en matière de finances municipales, de transport urbain et de développement immobilier. Il a également travaillé avec plusieurs municipalités québécoises et ministères du gouvernement du Québec sur ces enjeux.

Les propos présentés dans ce mémoire n'engagent que son auteur. Il s'agit d'un avis d'expert sur les questions de financement du transport en commun.

Introduction

Le financement du transport en commun est un sujet récurrent de discussion depuis plusieurs années. Avant que la pandémie de Covid-19 ne vienne brouiller les prévisions de demande de mobilité dans la région métropolitaine de Montréal, l'ARTM avait amorcé des consultations sur son Plan stratégique de développement du transport en commun, et un volet de ces consultations portait sur le financement du transport en commun. Ayant participé à ce volet, je reprends ici les principales recommandations et les principes sur lesquels étaient fondées ces recommandations.

La situation du transport en commun jusqu'en 2019 était relativement positive. Il manquait de financement pour soutenir toutes les ambitions, mais cela fait partie de la nature de la planification que d'être contrainte par des ressources limitées. Avec la pandémie de Covid-19 et les transformations dans les habitudes de mobilité qui ont suivi, la situation du transport en commun a changé significativement dans la région de Montréal. Le problème de financement est passé d'une contrainte de développement à une exigence de solvabilité. La baisse importante de la fréquentation des services, surtout de la part des travailleurs du centre-ville, a réduit de manière importante les recettes tirées des ventes de titres de transport. Ce changement dans les habitudes de mobilité coïncide malheureusement avec une augmentation significative de l'offre de service par l'ajout d'une infrastructure majeure, soit celle du REM. Les coûts augmentent alors que les recettes diminuent. Le gouvernement du Québec a débloqué des fonds d'urgence pour éliminer les déficits conjoncturels, mais l'équilibre du financement à plus long terme doit être revue. Ce mémoire s'appuie sur les principes élaborés pour justifier le financement du transport en commun présentés dans un mémoire antérieur déposé à l'ARTM afin de suggérer une répartition de la charge de l'effort de financement pour rétablir l'équilibre d'ici 2028.

Bien que les enjeux de financement ne puissent généralement se résorber par l'ajout de nouvelles sources de financement, il est toujours pertinent de s'interroger sur les mécanismes de financement en place. Les nouvelles sources de financement ne

rendent pas les acteurs impliqués aptes à financer davantage, mais certains effets associés à des outils de financement sont plus souhaitables que d'autres. C'est sous cet angle que nous allons également aborder les questions des taxes sur la masse salariale, des taxes sur les stationnements, de la tarification kilométrique, de la valorisation des sites, des droits aériens et des redevances de développement.

1. Rappel des recommandations faites à l'ARTM en 2020

L'encadré 1 présente un rappel des recommandations faites sur les enjeux de financement dans le cadre des consultations sur le Plan stratégique de développement du transport en commun de l'ARTM en 2020. Ces recommandations visaient alors à renforcer le rôle de l'ARTM dans le financement du transport en commun dans un contexte de réseau en développement.

Le rôle de l'ARTM en matière de financement du transport en commun ne s'appuie pas sur des modalités de financement clairement définies. Bien que tous les acteurs s'entendent sur le fait que c'est la responsabilité de l'ARTM de tarifier adéquatement les usagers et de redistribuer les ressources entre les organismes publics de transport en commun (OPTC), les déterminants de la participation du gouvernement et des municipalités au financement du réseau n'est pas encadré par des règles claires. Il implique une négociation de leur participation sur une base indéfinie (actuellement négociée annuellement). Le rôle de l'ARTM dans le financement des dépenses d'immobilisation est aussi limité. Certains investissements sont pris en charge par les OPTC, d'autres par l'ARTM et certains par le REM. L'implication de chacune des parties et dans le financement des projets est alors négociée à la pièce selon les projets. Ce contexte offre peu de stabilité et de prévisibilité pour le financement du transport en commun à moyen et long terme dans la région métropolitaine de Montréal.

Il est tout à fait normal qu'une municipalité comme la Ville de Montréal, qui joue un rôle majeur dans le financement du transport en commun, se pose des questions sur les choix à faire pour l'avenir du transport en commun et sur les incidences de ces choix sur son budget. Il semble toutefois important de spécifier que le rôle de financement du transport en commun devrait relever de l'ARTM et que ce rôle devrait être reconnu par le gouvernement du Québec et par les municipalités. Il n'est pas optimal que toutes les municipalités de la région métropolitaine de Montréal se dotent d'un plan de financement du transport en commun. Il n'est pas optimal non plus que le gouvernement du Québec court-circuite sans cesse les plans de l'ARTM et qu'il n'arrive pas à s'engager dans une formule de financement stable à long terme. C'est l'ARTM qui devrait assumer le leadership du financement et du développement du transport en commun dans la région de Montréal et elle devrait disposer des leviers nécessaires pour y arriver.

Encadré 1 Rappel des recommandations faites à l'ARTM en 2020

Recommandation 1 : L'ARTM doit maintenir la part des usagers dans le financement des services afin qu'ils absorbent leur part des hausses(baisses) de coûts.

Recommandation 2 : La contribution fiscale locale à l'ARTM devrait provenir d'un impôt local sur les valeurs foncières dont le taux serait fixé par l'ARTM.

Recommandation 3 : Le gouvernement du Québec devrait éviter d'interférer dans la planification du transport en commun et réduire son implication financière

Recommandation 4 Les contributions des automobilistes ne devraient pas constituer une part importante du financement de l'ARTM

Recommandation 5 L'ARTM doit faire pression sur le gouvernement du Québec pour qu'il initie des mesures d'écofiscalité dans les transports

Recommandation 6 : L'ARTM devrait demander au gouvernement du Québec l'autorisation de mettre en place une taxe métropolitaine sur les espaces de stationnement.

Source : Meloche (2020). *Quelques suggestions de financement*. Mémoire présenté dans le cadre des Consultations publiques sur le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain. <https://repensonslamobilite.quebec/media/default/0001/01/445512492d60cef6bea52abe3f972d73fb8ee215.pdf>

La première recommandation de l'encadré 1 repose sur le principe que la participation des usagers au financement des réseaux est bénéfique pour la planification. Bien qu'il ne soit pas possible de définir clairement la proportion optimale de financement devant provenir des usagers, on sait qu'avec une proportion de 30 %, la région de Montréal se situait, avant la pandémie, dans la moyenne des villes ayant des réseaux de transport bien développés¹. La diminution de la demande et l'augmentation des coûts a réduit cette proportion à 20 %, mais il semble important que la reprise de la fréquentation des réseaux et l'évolution des tarifs contribuent à rétablir, autant que possible, la participation des usagers au financement du réseau.

La deuxième recommandation comprend deux éléments. Le premier prétend que l'impôt foncier constitue une base fiscale tout à fait pertinente pour assurer le financement du transport en commun. Le second suggère que ce soit l'ARTM et non les municipalités qui prélève l'impôt sur l'ensemble du territoire de desserte. De cette manière le prélèvement pour le transport en commun serait clairement identifié dans les relevés d'impôt et l'ARTM pourrait procéder suivant ses besoins selon ce qui lui est autorisé par la loi. Elle n'aurait pas à renégocier une participation des municipalités à chaque fois. Un taux uniforme appliqué à l'ensemble du territoire de l'ARTM aurait

¹ Voir les études de Meloche (2012), Meloche (2019) et Meloche et al. (2019) pour les comparaisons avec d'autres grandes villes sur la base de la tarification.

également pour effet de réduire la contribution relative issue du territoire de la Ville de Montréal et d'augmenter celle des territoires périphériques. La formule de répartition actuelle de la charge fiscale n'est pas avantageuse pour Montréal.

Le transport en commun est généralement mieux planifié lorsqu'il relève des autorités locales. C'est la raison pour laquelle la recommandation 3 de l'encadré 1 suggère que le gouvernement du Québec soit impliqué le plus discrètement possible dans le financement et la planification du transport en commun dans la région de Montréal. La contribution du gouvernement devrait idéalement servir à financer l'ensemble des coûts, incluant les coûts de fonctionnement. Elle devrait être fixée en proportion de l'achalandage ou des contributions municipales, et non en fonction de considérations politiques.

Parce qu'ils sont bénéficiaires indirectes des services de transport en commun, les automobilistes devraient contribuer à leur financement. Cela dit, leur contribution doit constituer une part limitée du financement des réseaux. C'est ce que suggère la recommandation 4 de l'encadré 1. Cela s'explique par le fait que les besoins de financement du transport en commun sont proportionnellement inverses à l'intensité de l'usage des voitures. Lier les deux risquent de causer des problèmes de financement. Cela dit, on constate que les automobilistes contribuent actuellement peu au financement du transport en commun dans la région de Montréal. Il y aurait donc matière à augmenter modérément ces contributions.

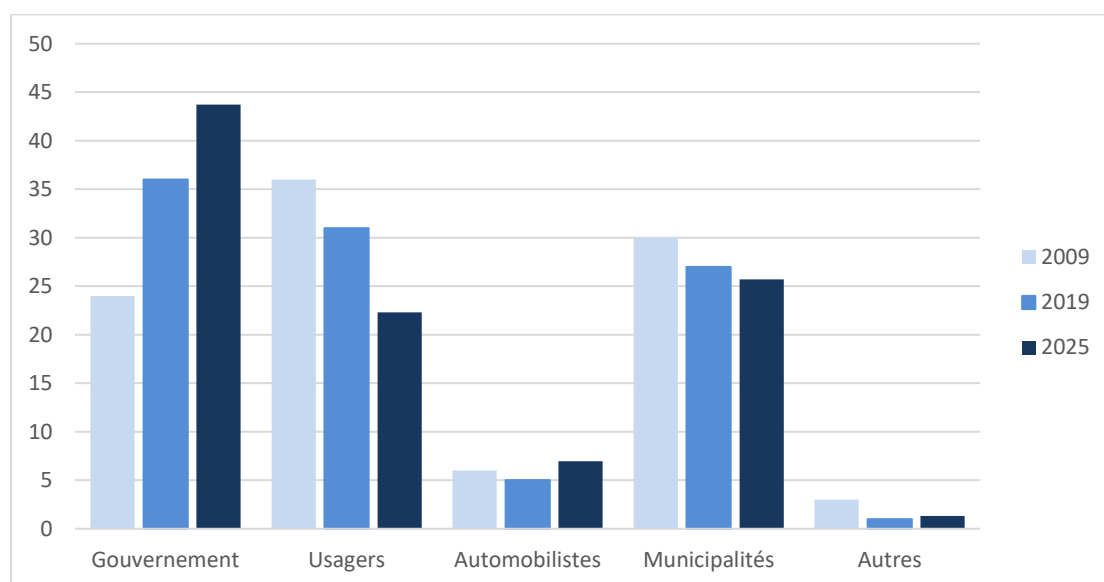
Les recommandations 5 et 6 visent spécifiquement la contribution des automobilistes au trésor public. La recommandation 5 ne constitue pas nécessairement un mode de financement du transport en commun, mais un outil de financement de la mobilité. Derrière l'idée de mesure d'écofiscalité, on suggère notamment l'idée de mettre en place une mesure de tarification kilométrique sur l'ensemble du territoire du Québec. La recommandation 6 s'applique au territoire métropolitain. Elle suggère d'octroyer à l'ARTM le droit de lever une taxe sur les espaces de stationnement sur l'ensemble du territoire métropolitain. Un tel type de taxe existe présentement à Montréal et à Laval. Il s'agit d'une source potentielle de contribution indirecte des automobilistes au financement du transport et commun.

2. La situation actuelle et les « nouveaux » besoins de financement

Comme nous l'avons mentionné, les recommandations de l'encadré 1 sont tirées d'un mémoire déposé lors des consultations sur le Plan stratégique de développement du transport en commun de l'ARTM en 2020. Le contexte était différent de celui que l'on observe actuellement à l'égard des besoins de financement du transport en commun. La pandémie a causé des variations conjoncturelles importantes dans la demande pour le transport en commun et l'utilisation accru du télétravail a généré une variation permanente des habitudes de mobilité. Les travailleurs du centre-ville, qui constituent une part importante de la clientèle du transport en commun à Montréal, sont désormais moins nombreux à se déplacer en transport en commun pour le travail. L'effet combiné de la baisse de la demande et de la hausse des coûts associés à l'entrée en service du REM génère une certaine crise dans le financement

du transport en commun. Les recettes des usagers ont reculé considérablement, surtout en proportion des dépenses à financer. La contribution du gouvernement du Québec a augmenté considérablement. Ce dernier devient maintenant le principal acteur du financement du transport en commun dans la région de Montréal, alors que la contribution des municipalités diminue en proportion des besoins. Les automobilistes contribuent modestement, leur contribution s’est accrue récemment grâce à une augmentation de la taxe sur les immatriculations. La figure 1 montre les variations dans les proportions de financement de chacune des parties sur une période d’environ 15 ans. Au regard des recommandations de l’encadré 1, très peu des principes de financement suggérés ne semblent avoir été mis en application dans le financement du transport en commun dans la région de Montréal au cours des dernières années. Les choses évoluent même dans le sens inverse de ce qui est souhaitable.

Figure 1 Évolution de la part des différents acteurs dans le financement du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal 2009, 2019 et 2025.



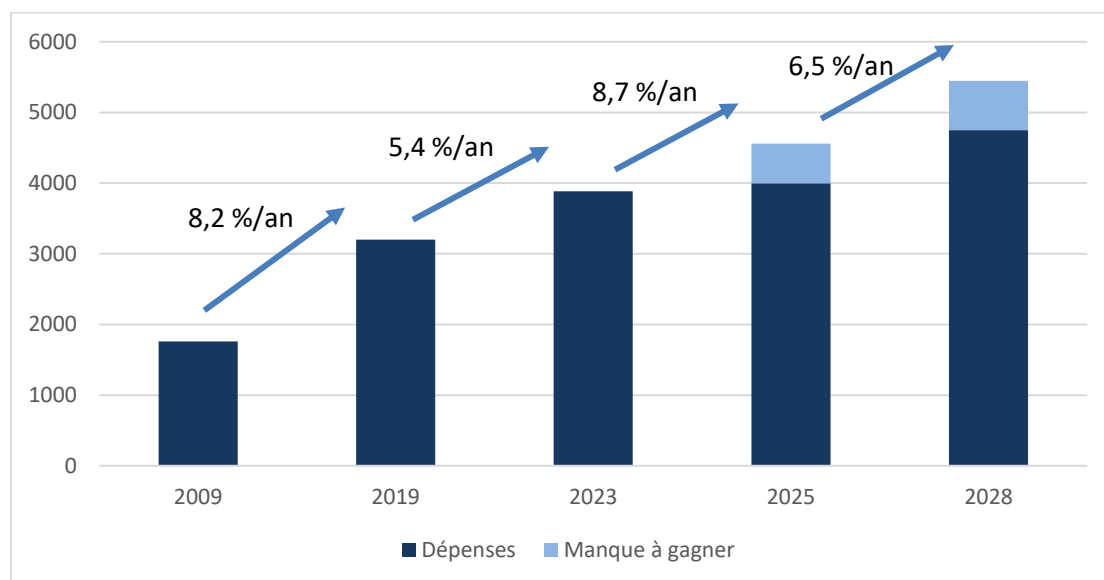
Source : Meloche (2012) pour les données de 2009. Ville de Montréal (2024) pour les données de 2019 et 2025.

La perte de financement provenant des usagers n’est pas un choix de politiques, mais le résultat de la diminution de la demande. L’ARTM n’a pas de contrôle sur cette variable. À terme, on peut toutefois imaginer que la demande va se stabiliser (on observe d’ailleurs présentement une croissance). Dans ce contexte, les recettes d’usagers devraient s’accroître dans l’avenir. Il faudrait que cette croissance surpasse toutefois celle des dépenses associées pour que la part de contribution se maintienne à plus long terme. L’évolution des tarifs devrait donc suivre l’évolution des coûts pour maintenir la participation des usagers dans le financement du réseau.

La figure 2 montre l’évolution des besoins de financement pour 2009, 2019 et 2023, ainsi que le manque à gagner anticipé par rapport à aux besoins pour les années 2025 et 2028 (anticipation tirée du document de consultation sur les prévisions budgétaires de la ville de Montréal). Le manque à gagner en 2025 est de 561 millions de dollars et

de 697 millions de dollars pour 2028. Comme les organismes de transport en commun n'ont pas la possibilité de planifier des déficits, ces montants doivent être comblés.

Figure 2 Évolution des dépenses et manque à gagner anticipé, 2009 à 2028



Source : Meloche (2012) pour les données de 2009. Ville de Montréal (2024) pour les données de 2019, 2023, 2025 et 2028.

La figure 2 montre que les coûts du transport en commun augmentent plus rapidement que l'inflation et plus rapidement que la croissance économique depuis le tournant des années 2010. Cela se fait dans un contexte où la part modale des déplacements en transport en commun est relativement stable. Les sources de financement ont suivi l'évolution des dépenses jusqu'en 2019. Depuis 2020, ce sont des mesures d'urgences qui comblent le manque à gagner qui résulte de la diminution de la demande. Sur la période 2025 à 2028, la question est de savoir quelles sources de financement devraient combler la portion de financement non identifiée dans le document de planification budgétaire de la Ville de Montréal.

En suivant les principes qui soutiennent les recommandations de l'encadré 1, on devrait augmenter les tarifs pour soutenir une part de l'augmentation des charges. On devrait également recourir autant que possible à l'impôt foncier pour soutenir la croissance des dépenses. Les automobilistes devraient également être mis à contribution. Pour fin de discussion, on pourrait établir des proportions idéales de partage du financement du transport en commun entre ces différents acteurs. Les proportions qui sont suggérées ici sont arbitraires : elles ne reposent sur aucun calcul qui aurait une valeur scientifique. Elles reflètent cependant les principes évoqués plus haut et sont relativement proches de la pratique historique observée dans la région métropolitaine de Montréal (figure 1). Ces proportions sont présentées dans la première colonne du tableau 1. À long terme, on souhaite que le gouvernement du Québec ne contribue qu'à 35 % du financement du transport en commun, que les tarifs d'utilisateurs couvrent 22 % des dépenses, que les automobilistes contribuent à 10 % du financement et que les municipalités financent 33 % des dépenses.

Tableau 1 Scénario de financement du manque à gagner selon des cibles de financement pour les différents types de contributeurs

	Cibles de financement en %	Financement prévu en 2025 (000\$)	Cible pour équilibrer le budget en 2028 (000\$)	Augmentation des contributions pour 2028 (000\$)
Gouvernement du Québec	35	1 748	1 923	175
Usagers (tarification)	22	891	1 208	317
Automobilistes (taxe sur les carburants + immatriculations)	10	278	549	271
Municipalités (impôt foncier)	33	1 028	1 813	785
Autres		52	55	3
Indéterminé (déficit)		561	0	
Total déterminé		3 997	5 548	1 551

Source : Calcul de l'auteur à partir des données de Ville de Montréal (2024).

Comme le montre le tableau 1, le manque à gagner total sur l'horizon 2028 est de 1,5 milliards de dollars. Le manque à gagner initial en 2025 est estimé à 561 millions de dollars par la Ville de Montréal. On ajoute à ce manque la croissance estimée des dépenses de 890 millions de dollars entre 2025 et 2028. Selon les cibles fixées, il faudrait que le gouvernement du Québec ajoute 175 millions de dollars d'ici 2028 à sa contribution prévue en 2025. Il faudrait que les usagers contribuent 317 millions de dollars de plus en 2028 que ce qui est prévu en 2025. Il faudrait que les automobilistes injectent 271 millions de dollars supplémentaires à terme et les municipalités (via l'impôt foncier) un total de 785 millions \$.

Pour y arriver le tableau 2 présente les outils de financement à mobiliser et la proportion nécessaire d'augmentation pour chacun des outils. Pour les usagers, la contribution supplémentaire attendue correspond à une croissance des recettes tarifaires de l'ordre de 36 % sur 4 ans. Cela paraît énorme, mais il faut séparer la part d'augmentation qui proviendrait de la croissance de l'achalandage de celle qui serait induite par une hausse des tarifs. En faisant l'hypothèse que l'achalandage peut croître de 4 % par année pendant ces 4 années, on peut penser à une hausse tarifaire de l'ordre de 5 % par année sur 4 ans. Si l'on projette cette hausse sur le tarif de base de la zone A, soit 3,75 \$, il faudrait que ce tarif de base atteigne 4,35 \$ en 2028 pour suivre la cadence des dépenses. Il serait opportun d'arrimer cette hausse de tarif avec l'entrée en fonction progressive du REM pour que les usagers puissent prendre conscience que la hausse tarifaire vient soutenir une hausse de service.

Pour les automobilistes, une contribution supplémentaire de 270 millions \$ en 2028 correspond à peu près au double de la contribution effective en 2025. Comme les taxes sur les immatriculations ont été augmentées récemment, c'est surtout la taxe sur les carburants qui devrait être mise à contribution. On peut envisager une hausse de 0,06 \$/litre sur 4 ans, soit 0,02 \$ en 2025 et en 2026 et 0,01 \$/litre pour 2027 et 2028. Un accroissement supplémentaire de 45 \$ sur les immatriculations serait

nécessaire pour combler la différence. Cette augmentation peut se faire progressivement à raison de 15 \$ par an pour 2026, 2027 et 2028.

La contribution la plus importante provient de la taxe foncière. Le meilleur moyen d'assurer un financement stable pour le transport en commun est de doter l'ARTM du droit de lever un impôt sur les valeurs foncières. On pourrait imaginer que l'ARTM soit autorisée à prélever 1,8 milliards \$ d'impôt foncier sur son territoire de desserte. Cela constitue une augmentation de 785 millions \$ par rapport à ce qui est prévu comme contribution des municipalités en 2025. C'est une augmentation de 12 % sur 4 ans de la contribution provenant de l'impôt foncier, soit une croissance de 3 % par année.

Tableau 2 Résumé de l'évolution des mesures financières suggérées

Mesures fiscales	2025	2026	2027	2028	Montant comblé
Tarification (évolution du tarif de base)	3,75 \$	3,95 \$	4,15 \$	4,35 \$	311 M\$
Taxe sur les carburants (hausse annuelle)	0,02 \$/l.	0,02 \$/l.	0,01 \$/l.	0,01 \$/l.	174 M\$
Taxe sur les immatriculations (hausse annuelle)	-	15 \$	15 \$	15 \$	90 M\$
Impôt foncier (hausse annuelle)	3 %	3 %	3 %	3 %	744 M\$
Impact total des mesures					1 319 M\$

Source : Calcul de l'auteur à partir des données de Ville de Montréal (2024).

Le total des mesures proposées dans le tableau 2 ne permettent pas de combler complètement le manque à gagner. Dans la mesure où le gouvernement du Québec n'est pas très sollicité par les mesures proposées, on pourrait imaginer qu'il vienne combler la différence. D'ailleurs, le plus difficile dans l'application de ces mesures est de convaincre le gouvernement du Québec d'autoriser les prélèvements de la taxe sur les carburants et de la taxe sur les immatriculations. Il faut spécifier que dans le scénario proposé, la contribution du gouvernement du Québec est de 330 millions \$ inférieures à ce qui est projeté dans le Plan budgétaire de la Ville de Montréal. Cet élément peut constituer un levier de négociation. Il est préférable que la contribution du gouvernement soit remplacée par une contribution des automobilistes, mais si le gouvernement du Québec préfère payer, ce sera pour compenser l'absence de contribution supplémentaire de la part des automobilistes.

Dans tous les cas, les montant d'augmentation des taxes et tarifs donnent le vertige. Est-ce que les usagers peuvent accroître leur contribution de 36 % sur 4 ans ? Est-ce qu'il est réaliste de penser que la taxe sur les carburants peut augmenter de 0,06 \$/litre dans la région de Montréal, alors qu'elle n'a pas augmenté depuis plus de 10 ans dans tous le Québec ? Est-ce que c'est réaliste de penser que les taxes foncières peuvent croître de 12 % sur 4 ans seulement pour financer le transport en commun ? Ces questions sont légitimes, mais elles ne reflètent pas un enjeu associé à la capacité fiscale des contribuables, elle reflète davantage un enjeu de croissance des dépenses du transport en commun. Peu importe le mécanisme de financement, il faudra injecter

1,5 milliards de plus par année dans le financement du transport en commun d'ici 2028. C'est ce montant qui donne le vertige. Il sera moins douloureux de financer ce montant en appliquant les principes de bon financement suggéré ici que de recourir à n'importe quel autre mode de financement. La charge à financer est de 1,5 milliards de dollars et elle sera difficile à payer peu importe les moyens. Mieux vaut alors s'appuyer des principes clairs et favorisant un développement adéquat des services pour le faire.

3. Explorer de nouvelles sources de revenu

Tout comme l'ARTM en 2020, la Ville de Montréal se questionne sur la possibilité de recourir à de nouvelles sources de revenu pour financer les transports en commun. Certains évoqueront les taxes sur la masse salariale, d'autres des taxes sur les stationnements. On évoquera la possibilité d'instaurer une taxe kilométrique ou recourir à des redevances de développement. Il s'agit là d'alternatives possibles aux mesures identifiées plus haut. Elles sont plus complexes à mettre en place parce qu'elles sont peu (ou pas) utilisées. On propose ici quelques commentaires sur chacune des mesures.

La taxe sur la masse salariale est utilisée en France pour financer le transport en commun (le versement mobilité). Elle se justifie par le fait que les déplacements des travailleurs constituent une part importante des coûts de transport en commun. Cela dit, ce qui rend le versement transport intéressant, c'est surtout le fait que les syndicats de transport sont autonomes dans les taux qu'ils peuvent fixer (dans une fourchette établie par l'État selon la taille des aires de desserte). Cela constitue une source stable de financement qu'elles n'ont pas à négocier à la pièce. Les gouvernements centraux financent très peu le transport en commun en France. La balance provient surtout des usagers, mais également des communes. Or, il s'avère que l'impôt foncier a des propriétés plus intéressantes que la taxe sur la masse salariale pour financer le transport en commun. Il y a peu d'intérêt à réduire l'un pour augmenter l'autre. C'est l'autonomie de financement et non la source de financement qui devrait nous inspirer dans le cas français. L'impôt foncier peut très bien servir de source de financement principal du transport en commun.

La recommandation 6 de l'encadré 1 suggère de recourir à une taxe sur les espaces de stationnement. Cette taxe existe à Montréal et à Laval. Pourrait-elle être dédiée au transport en commun ? L'idée est bonne. Elle vise indirectement les automobilistes. On pourrait penser à instaurer cette taxe à l'échelle du territoire métropolitain de manière à remplacer en partie la taxe sur les carburants ou sur les immatriculations. À court terme, il demeure toutefois plus simple d'utiliser les outils qui sont déjà en place. Le même argument peut être utilisé pour la tarification kilométrique. La recommandation 5 de l'encadré 1 sous-entend d'étudier la mise en place d'un système de tarification kilométrique. Dans une perspective de réduction des recettes tirées de la taxe sur les carburants par l'accroissement de la part des voitures électriques dans le parc automobile, le recours à la tarification kilométrique devra un jour être envisagé. Comme il s'agit d'un système complexe de tarification, mieux vaut s'y intéresser maintenant pour éviter une transition chaotique dans quelques années.

Cela dit, à court terme, ce sont surtout les taxes sur les carburants et les immatriculations qui sont les outils les plus faciles à mettre en place.

Pour terminer, le potentiel de la captation de la plus-value foncière demeure intéressant. Cette captation peut se faire par la valorisation des sites autour des stations pour les modes de transport à haute fréquence (REM, métro, tramway...). La vente de droits aériens pour des constructions au-dessus des infrastructures de transport peut constituer une entrée de revenus. Une redevance de développement pour les nouvelles constructions dans le périmètre des nouvelles stations ou même des anciennes stations si le règlement de zonage est modifié peut également constituer des sources de recettes pertinentes pour le financement des infrastructures. Ces sources sont toutefois très dépendantes des configurations spatiales existantes et des opportunités de développement. Il s'agit d'opportunités ponctuelles, qui doivent être saisies, mais ne constituent pas des sources stables de recettes, à moins que l'ARTM ou les OPTC gèrent eux même des immeubles et tirent des recettes de la location à long terme. Cette avenue pourrait être envisagée.

Dans tous les cas, il est toujours moins coûteux de valoriser les accès au transport en commun par le développement immobilier à proximité des infrastructures existantes que de tenter de développer de nouvelles infrastructures pour desservir les zones résidentielles excentrées. Pour éviter une escalade de coûts comme celle qui est en partie à l'origine de la crise de financement actuelle, il serait pertinent de mieux arrimer les stratégies foncières et le développement immobilier au développement des réseaux. Miser seulement sur l'amélioration de l'offre a ses limites. Cette stratégie entraîne une spirale de coûts où chaque nouvel usager du transport en commun coûte de plus en plus cher à desservir. Des mesures qui interviendraient davantage sur la demande par l'encadrement de l'usage de l'automobile ou par une planification immobilière axées davantage sur le transport en commun permettrait d'améliorer la performance du réseau et son financement dans l'avenir. Il faudrait que nos pratiques en matière de planification de la mobilité soient plus sensibles à cet élément.

Références

- Meloche, J.-P. 2012. *Le financement du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal. Pour un meilleur équilibre entre la ville et ses banlieues*. Recherche réalisée pour le compte de la Conférence régionale des élus des Laurentides. Série Notes de recherche 01-2012.
- Meloche, J.-P. 2019b. Le juste prix du transport en commun. In. HUOT, F. (dir.). *L'État du Québec 2020*. Institut du Nouveau Monde / Del Busso.
- Meloche J.-P., Tanguay, G. A., Lachapelle, U. et Boulenger, S. 2019. *Lier les programmes d'Aide gouvernementale au transport en commun à la performance des réseaux : quel modèle pour le Québec ?* Rapport de projet 2019rp-06, CIRANO.
- Ville de Montréal (2024). *Consultation publique : Perspectives budgétaires 2025*.