

L'heure des choix

Commission sur les finances et l'administration
Perspectives budgétaires 2025



Tables des matières

Sommaire	3
La STM en bref	4
Les sources de la crise du financement du transport collectif	5
Les actions de la STM pour réduire ses dépenses	9
Les pistes de solution pour augmenter les revenus du transport collectif	11
Conclusion	14

Sommaire

Le transport collectif engendre des bénéfices importants pour ses usagers, mais aussi pour les automobilistes, les entreprises et plus largement, l'ensemble de nos collectivités. L'industrie du transport collectif fait face à des défis extrêmement importants qui interpellent l'ensemble des partenaires. Il est reconnu que le modèle de financement ne permet plus de répondre aux besoins grandissants du secteur et cette situation date d'avant la pandémie de COVID-19 et l'arrivée du télétravail. La situation est préoccupante, et en tant que leader du domaine, la STM, qui a un devoir d'exemplarité, souhaite être au cœur des solutions. À ce titre, elle présente ce mémoire à la Commission sur les finances de la Ville de Montréal dans le cadre de la consultation publique Perspectives budgétaires 2025, en vue de favoriser la mise en place de solutions pour assurer la viabilité et la relance du transport collectif. Tous les partenaires qui bénéficient du transport collectif doivent apporter leur contribution. La STM ne peut résoudre à elle seule la crise actuelle dans son entièreté.

La STM souhaite rappeler la rigueur budgétaire exercée en continu et les efforts d'optimisation afin d'assurer une saine gestion financière de ses dépenses. Un nouveau cycle est en marche depuis 2022. Après des efforts de 18 M\$ en 2022 et de 57 M\$ en 2023 pour limiter les hausses budgétaires, la STM a entamé un virage majeur en 2024 en délaissant les mesures non récurrentes au profit d'économies récurrentes qui auront une incidence à long terme. En 2024, en plus de 20 M\$ de coûts évités, ce sont plus de 65 M\$ de mesures qui sont mises en place pour réduire les dépenses de façon récurrentes, incluant une réduction de 5% de sa masse salariale non liée à l'offre de service. Il s'agit d'efforts colossaux qui auront cependant une incidence sur la capacité de l'entreprise à maintenir la qualité de l'expérience globale des clients. La STM s'est également engagée sur un plan d'optimisation récurrente de 100 M\$ d'ici cinq ans, consciente de son rôle à jouer dans l'élaboration de solutions.

La STM rappelle que plusieurs des solutions requises pour augmenter les revenus en transport collectif devront nécessairement passer par une collaboration étroite avec le gouvernement du Québec et du Canada. Un engagement de tous les partenaires est nécessaire pour trouver des solutions permettant un cadre financier renouvelé et viable à long terme.

La STM recommande ce qui suit:

- 1- Conclure les négociations du cadre financier 2025-2029 d'ici l'automne 2024 de manière à assurer la viabilité à long terme de l'offre de service et à conférer une prévisibilité aux sociétés de transport.
- 2- Augmenter la taxe sur l'immatriculation dans la grande région de Montréal
- 3- Octroyer à la STM le pouvoir de s'unir avec des promoteurs pour réaliser des travaux de construction afin de générer des revenus à partir du développement immobilier à proximité du transport collectif.
- 4- Augmenter temporairement l'utilisation des revenus du marché du carbone pour le transport collectif
- 5- Indexer les sources de revenus existantes, dont la taxe régionale sur l'essence et les droits d'immatriculation
- 6- Engager une discussion avec le gouvernement fédéral sur le financement de l'exploitation
- 7- Diversifier les sources de revenus du transport collectif par l'ajout de sources dédiées, inspirées notamment de l'écofiscalité.

LA STM EN BREF

1,8 G\$

en budget d'exploitation

21,1 G\$

Investissements sur 10 ans

2,2 G\$

de valeur ajoutée à
l'économie québécoise

1 million

de déplacements par jour

30 500

clients inscrits
au transport adapté

8^e entreprise

au Québec



**4 lignes
de métro**

68 stations

111 trains



**224 lignes
de bus**

2 000 bus

86 minibus

9 intermédiaires de taxis



Électrification

7 recharges rapides (Nova)

30 recharges lentes (NF)

4 minibus (BYD)

1 minibus transport adapté

Métro 100 % électrique

La STM remercie la Ville de Montréal et la Commission sur les finances de se pencher sur les solutions à la crise du financement du transport collectif. Le modèle de financement de la mobilité au Québec est brisé depuis de nombreuses années, comme en témoigne le chantier sur le financement de la mobilité durable tenu par le gouvernement du Québec en 2019, ou les consultations de la CMM de 2012 et 2018. L'enjeu est de taille et c'est l'avenir de ce service essentiel qui est en jeu. Dans ce mémoire, la STM souhaite contextualiser les sources de cette crise, mettre en valeur les actions prises par la STM pour réduire ses dépenses et proposer des sources de revenus potentielles pour assurer un cadre financier prévisible, robuste, pérenne et indexé.

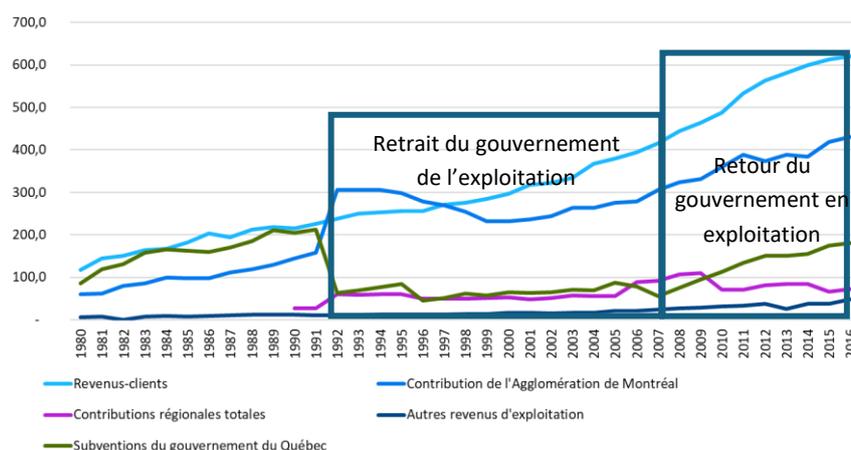
Les sources de la crise du financement du transport collectif

Le rôle historique du gouvernement dans le financement de l'exploitation

Durant des décennies, le gouvernement du Québec a été un partenaire essentiel pour le financement de l'exploitation du transport en commun. Avant 1991, ses contributions représentaient environ 40% des revenus totaux des sociétés de transport alors que la part des usagers s'élevait à 35% et celle des municipalités à 25 %¹. En 1991, dans un contexte économique difficile, la réforme Ryan vient toutefois changer la donne : le gouvernement se retire du financement de l'exploitation du transport collectif et transfère aux municipalités des coûts supplémentaires colossaux. Pour la STM seulement, c'est 150 M\$ (soit 242 M\$ en dollars de 2024) en charges d'exploitation additionnelles que la Ville de Montréal doit assumer seule du jour au lendemain pour maintenir les services. Le financement de la STM et le niveau de service de la STM seront maintenus initialement pour ensuite être réduits significativement à partir de 1994, inaugurant alors plus d'une décennie morose pour le transport collectif. Le service sera coupé de 12 % au cours de la décennie suivante et l'achalandage en subira les conséquences. Il faudra 10 ans pour rétablir le niveau d'achalandage de 1990. Entre 1990 et 2006, l'achalandage du transport collectif n'aura augmenté que de 5 % sur une période de 16 ans, malgré une croissance démographique et économique. La période de morosité suivant la réforme Ryan démontre clairement que les coupures de service ne sont pas une solution au manque de financement.

¹ Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). 2019. « Source de financement du transport collectif dans le grand Montréal », Rapport de la Commission du transport de la CMM, p. 16.

Évolution du financement en transport collectif dans la CMM par contributeur



Source : Données historiques de la STM

La Politique québécoise du transport collectif (PQTC 2007-2012), reconnaissant le rôle du transport collectif dans l'atteinte des objectifs gouvernementaux en mobilité et en environnement, a permis de donner un nouveau souffle à ce service essentiel à l'échelle du Québec. La PQTC visait à hausser l'offre de transport collectif de 16 % et l'achalandage de 8% sur cinq ans. Pour ce faire, le gouvernement s'est engagé à financer 50 % des coûts d'exploitation liés aux augmentations de service. La PQTC fut un véritable succès et a permis d'augmenter l'achalandage de 14 % sur six ans, par l'ajout de 30 % d'offre de service. La Politique de mobilité durable 2030, adoptée en 2018, poursuivait des objectifs similaires et ambitieux de développement de l'offre et de l'achalandage : d'ici 2030, développer l'offre de 60 % et augmenter l'achalandage de 30 % sur 12 ans. Un chantier sur le financement de la mobilité durable a également été mis en place en 2019 et portait spécifiquement sur l'enjeu du déficit structurel et grandissant causé par la diminution constante du Fonds des réseaux de transport terrestre.

Le gouvernement du Québec a également répondu présent lors de la pandémie en 2020. Conjointement avec le gouvernement fédéral, il a octroyé une aide financière d'urgence de plus de 2,2 G\$ en quatre ans pour pallier la chute de l'achalandage. Cette aide a été essentielle pour maintenir le service pendant cette crise.

Toutefois, le gouvernement souhaite maintenant se retirer de nouveau du financement de l'exploitation au cours des prochaines années. Dans sa première proposition de cadre financier 2024-2028 déposé à l'automne 2023 et visant à résorber les déficits, le gouvernement du Québec voulait en effet réduire son soutien financier général à l'ARTM en le faisant passer de 150 M\$² en 2024 à 30 M\$ en 2028. Son objectif était de réduire sa part relative dans le financement de l'ARTM de 37 % en 2023 à 22 % des contributions en 2028. En contrepartie, la proposition gouvernementale faisait passer les contributions municipales de 930 M\$ en 2023 à 1453 M\$ (+56 % sur cinq ans), ou de 31 % à 41 % des contributions totales au financement. Outre cette hausse très importante des contributions municipales, la proposition gouvernementale sous-estimait également de manière importante les dépenses des sociétés de transport dont la croissance était plafonnée à une moyenne de 1 % par

² Ce montant sera ensuite bonifié à 212M\$ en soutien à l'ARTM, auxquels seront ajoutés 20M\$ additionnels pour atténuer les hausses de contributions municipales dans les couronnes nord et sud de Montréal.

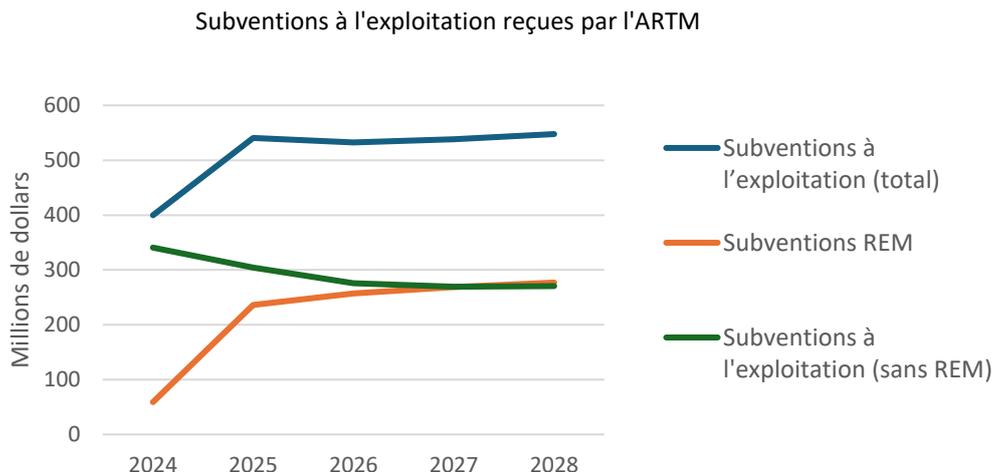
année sur cinq ans, faisant ainsi peser un risque financier supplémentaire sur les municipalités. En somme, ce cadre financier ne paraissait pas être la solution équilibrée attendue pour créer les conditions nécessaires à la viabilité et à la relance du transport collectif.

L'ajout de services et d'investissements en infrastructure sans augmentation conséquente des revenus

Bien que les pertes tarifaires liées à la pandémie et le télétravail soient une des raisons non négligeables de la crise actuelle, il est important de rappeler que celle-ci prend ses racines dans un déficit structurel causé, d'une part, par l'augmentation de l'offre de service et la croissance des investissements en transport collectif, et d'autre part, par la stagnation des revenus, restés essentiellement les mêmes depuis 30 ans. Cette dynamique s'est accentuée ces dernières années avec l'accélération des investissements dans des projets majeurs de développement ou d'électrification sans que de nouveaux revenus y soient associés pour en financer l'exploitation.

La Politique québécoise du transport collectif a fait le choix louable de prioriser l'augmentation de service en transport collectif dans la province. L'offre a été bonifiée de plus de 25 % entre 2006 et 2019. Toutefois, le choix des gouvernements québécois successifs de ne pas indexer les revenus dédiés aux transports collectifs, comme les taxes sur l'essence et les droits d'immatriculation, a contribué à ce que les revenus ne suivent pas l'évolution des dépenses. La non-indexation des budgets ou des coûts admissibles à certains programmes de soutien gouvernementaux durant de nombreuses années contribue également au transfert d'une part croissante de coûts du service aux municipalités.

Une autre problématique est la décision de lancer des projets majeurs sans prévoir de revenus pour en financer les coûts d'exploitation. À la STM, aucun financement pour l'exploitation du SRB Pie-IX n'a été attaché au projet. Par conséquent, ce projet majeur au coût important n'est pas exploité à sa pleine capacité, faute de financement pour y mettre des bus en service. Le REM est un autre exemple patent qui aura des impacts considérables sur le cadre financier métropolitain et dont l'annonce de la construction n'a jamais été suivie de celle de la mise en place de sources de revenus conséquentes. Faute de nouveaux revenus, une partie des sommes affectées aux OPTC de la grande région métropolitaine doit être redistribuée au REM. Son modèle financier est complètement différent de celui du reste du transport collectif métropolitain parce que son exploitant et propriétaire est assuré d'être rémunéré selon un tarif prévisible qui couvre les coûts d'exploitation et d'immobilisation, en plus d'un rendement de 8 %, pour toute la durée d'une entente renouvelable de 98 ans. Une fois entièrement en service, c'est environ 600 M\$ que l'ARTM devra payer à CDPQ Infra, pour les coûts du REM, sur la base d'un tarif indexé à l'inflation et facturable par passager-km. La part de ces coûts que le gouvernement assumera (environ 54 % de la facture brute ou presque 300 M\$ par année) viendra accaparer une part croissante et bientôt majoritaire des subventions à l'exploitation versée par le gouvernement du Québec.



Source des données : ARTM. (2024). *Mémoire prébudgétaire 2024-205 : Faire le choix du transport collectif, pour un Québec durable et plus prospère.*

Les gouvernements supérieurs orientent également plusieurs choix d'investissement des sociétés de transport en fonction d'objectifs certainement louables de développement économique et régional. Toutefois, ces choix d'investissements se traduisent souvent par la hausse des coûts d'exploitation ou du service de dette nette sans qu'ils soient accompagnés de ressources financières conséquentes, accentuant davantage le déficit structurel. Le virage accéléré vers l'électrification est un exemple de priorités gouvernementales qui exerce une pression sur les finances des sociétés de transport sans être entièrement compensé.

Enfin, le sous-investissement dans le maintien d'actif alors que le métro de Montréal a plus de 50 ans et nécessite d'importants travaux de modernisation a un impact réel sur le budget d'exploitation de la STM. Le vieillissement du métro réduit sa performance, et sa fiabilité et accroît ses coûts d'exploitation. Après avoir augmenté les sommes allouées en maintien d'actif entre 2007 et 2018, le gouvernement du Québec a réduit année après année ses investissements. Les sommes disponibles à cette fin en 2024 (2,4 G\$) sont les plus basses depuis 2013. De plus, l'inflation et la surchauffe qui affectent l'industrie de la construction érodent le « pouvoir d'achat » en matière d'investissements. Ainsi, en dollars constants, les budgets de maintien d'actifs ne représentent plus que 41% des sommes disponibles en 2013 (1,5 G\$ vs 3,6 G\$). Des projets importants de modernisation des actifs doivent actuellement être reportés, faute de disponibilité des crédits nécessaires. À défaut d'investissements suffisants, l'augmentation des besoins d'entretien de nos infrastructures et des bris de nos équipements met une pression non négligeable sur le budget d'exploitation de la STM.

Les actions de la STM pour réduire ses dépenses

La STM est évidemment consciente du poids qu'exercent ses dépenses sur ses partenaires contributeurs du transport collectif, dont les clients. En tant que leader du domaine de la mobilité durable, elle a un devoir d'exemplarité en matière de gestion des fonds publics. C'est notamment pour cette raison qu'elle cherche constamment à s'améliorer pour être plus efficace.

La STM en action pour réduire ses dépenses et améliorer son efficacité

La STM met en place des actions concrètes pour restreindre ses dépenses afin d'assurer le maintien du niveau et de la qualité des services dans un contexte où les revenus sont limités. Un plan « d'excellence opérationnelle » de 2016 à 2018 avait déjà permis de réduire les dépenses de 29 M\$, notamment par l'abolition de 222 postes administratifs.

Consciente de la pression financière qu'exercent ses coûts sur ses partenaires, la STM s'est pleinement engagée à optimiser ses dépenses. Après des efforts de 27 M\$ en 2022 et de 57M\$ en 2023 pour limiter les hausses budgétaires, elle entame un virage majeur en 2024 en délaissant les mesures non récurrentes au profit d'économies récurrentes qui auront une incidence à long terme. Afin de préserver les niveaux de service, le budget 2024 de la STM prévoit 85,6 M\$ de mesures pour réduire ses dépenses, équivalent à une réduction de 5 % de sa masse salariale non liée à l'offre de service. Il s'agit d'efforts colossaux qui impacteront la capacité de l'entreprise à maintenir la qualité de l'expérience globale des clients. Depuis la pandémie, la STM a renouvelé les efforts budgétaires pour réduire ses dépenses. En 2022 et en 2023, elle a réduit ponctuellement ses dépenses de plus de 27 M\$ et de 57 M\$. En 2024, les actions entreprises pour limiter les dépenses, soit 86 M\$, dont 35 M\$ en mesures récurrentes, marquent un tournant majeur pour la STM et auront des effets à long terme. Ces économies émanent d'une révision de la structure organisationnelle, de la pérennisation du plan de réduction des dépenses, de l'optimisation de l'offre de service et de prise de risques additionnels.

Résoudre le défi du financement de la mobilité durable exigera des contributions significatives de tous les partenaires. Reconnaisant sa responsabilité, et en écho aux cibles d'optimisation établies par le gouvernement, la STM s'est engagée à générer 100 M\$ en économies récurrentes sur cinq ans, et ce, sans impacter l'offre de service, ce qui représente un engagement important. Son plan en la matière vise quatre axes d'optimisation : l'optimisation de ses actifs, l'amélioration de la productivité et de l'efficacité, la mutualisation interne et externe, et la commercialisation de ses services.

La STM continuera d'entreprendre les actions nécessaires pour optimiser ses dépenses, mais elle ne peut à elle seule résoudre le problème du financement du transport collectif dans son entièreté avec des mesures de restrictions des dépenses tant que l'enjeu des sources de revenus n'est pas réglé. Pour l'instant, ces pistes d'économies n'ont pas d'incidence sur l'offre kilométrique. Toutefois, une entreprise a besoin de prévisibilité financière pour se transformer et innover, un aspect essentiel pour l'industrie du transport collectif et la compétitivité de la STM.

Les comparaisons nationales et internationales comme outil de mesure et de suivi de la performance

Le souci de la performance et de l'amélioration continue de la STM se traduit également dans la participation à des réseaux de balisage internationaux. Ceux-ci permettent de mesurer et de suivre la performance relative de la STM en comparaison avec des réseaux semblables partout dans le monde.

Il s'agit d'une manière de connaître ses forces et ses faiblesses, et de participer à une communauté de pratiques favorisant l'innovation et l'adoption des meilleures pratiques. En 2024, le virage de la performance de la STM s'accompagne d'un virage en transparence, alors que la STM s'engage à rendre publics les principaux résultats de ces balisages internationaux.



Parmi les principaux résultats pour la plus récente année disponible (2022), notons du côté métro que:

- Le métro de Montréal démontre une très bonne fiabilité de service pour un réseau âgé et sans portes palières, mais avec une tendance récente à la baisse.
- La productivité de la main-d'œuvre est la deuxième plus élevée au monde.
- Les coûts d'exploitation du réseau de métro se situent dans la moyenne des métros membres du groupe COMET.
- Jusqu'en 2020, le métro était pratiquement autofinancé grâce à des revenus qui couvraient pratiquement tous ses coûts d'exploitation.



En comparaison avec des réseaux bus dans le monde :

- La STM est deuxième pour la livraison du service planifié.
- La vitesse commerciale se situe dans la moyenne, mais est en recul, en phase avec une tendance généralisée à l'international.
- La productivité du temps des chauffeuses et chauffeurs est supérieure à la moyenne
- Les coûts d'exploitation du réseau bus se situent dans la moyenne, mais sont affectés par le déclin de la vitesse commerciale qui exerce une pression sur les coûts.



En comparant avec les autres réseaux similaires au Canada :

- Les dépenses d'exploitation de la STM sont de 6,87 \$ par kilomètre parcouru, soit le coût le plus faible des trois grands réseaux canadiens (Montréal, Toronto et Vancouver).

En somme, il est illusoire de croire que la STM pourrait réduire drastiquement ses dépenses afin de combler le déficit en transport collectif dans la grande région de Montréal de plus de 500 M\$ par année. Des optimisations peuvent et doivent être faites, notamment dans le secteur de l'entretien. La

mutualisation de certaines activités pourrait être envisagée, mais la démonstration par la comparaison confirme que l'enjeu financier actuel n'en est pas un de dépenses, mais plutôt de revenus.

Les pistes de solution pour augmenter les revenus du transport collectif

Le modèle de financement du transport collectif au Québec n'est ni indexé ni diversifié et, par conséquent, régulièrement en crise. Plusieurs solutions existent, comme en font foi les divers modèles de financement dans le monde. Les modèles les plus robustes sont basés sur des sources diversifiées, indexées et pérennes. L'instauration de nouvelles sources de revenus nécessite toutefois une collaboration entre les différents paliers de gouvernement et prendra nécessairement plusieurs mois ou années avant de produire des résultats tangibles.

La STM recommande ce qui suit à la Ville de Montréal :

- 1. Conclure les négociations du cadre financier 2025-2029 d'ici l'automne 2024 de manière à assurer la viabilité à long terme de l'offre de service et à conférer une prévisibilité aux sociétés de transport.**

La STM a collaboré pleinement à la démarche gouvernementale visant à établir un cadre financier sur cinq ans depuis le début des discussions en 2018. Force est de constater que six ans plus tard, les discussions n'ont pas abouti. En 2023, les revenus octroyés à la STM ont été confirmés avec la date de dépôt obligatoire de son budget annuel. La prévisibilité financière est nécessaire pour toute entreprise sérieuse et soucieuse d'assurer son avenir, d'innover et de rester efficiente.

Il est capital que les gouvernements s'entendent sur un cadre financier du transport collectif sur cinq ans. Ce cadre 2025-2029 devrait prévoir l'ensemble des revenus du transport collectif et pas seulement la contribution gouvernementale.

- 2. Collaborer avec la CMM pour augmenter la taxe sur l'immatriculation dans la grande région de Montréal**

Depuis le 1er janvier 2024, une nouvelle taxe de 59 \$ sur l'immatriculation des véhicules de promenade a été introduite par la CMM sur le territoire de l'ARTM. Ce pouvoir de taxation vient d'être octroyé à l'ensemble des municipalités du Québec et plusieurs villes ont manifesté leur intention de l'utiliser. Dans le contexte actuel où le déficit métropolitain ne peut être comblé par des optimisations, la CMM doit augmenter la taxe de façon significative en 2025 afin de combler une partie du déficit métropolitain. Du point de vue de la STM, la taxe sur l'immatriculation est un levier d'écofiscalité préférable à l'augmentation des taxes foncières.

La STM recommande à la Ville de Montréal de travailler en étroite collaboration avec le gouvernement du Québec dans le but suivant :

3. Octroyer à la STM le pouvoir de s'unir avec des promoteurs pour réaliser des travaux de construction afin de générer des revenus à partir du développement immobilier à proximité du transport collectif.

Il faut trouver des moyens innovants pour financer le transport collectif. La STM propose de générer du codéveloppement immobilier au-dessus et autour des infrastructures en transport collectif. La valorisation immobilière de ses actifs permettrait à la STM de générer des revenus en plus de créer des logements et des projets de « *Transit oriented development* », créant ainsi une roue vertueuse pour le transport collectif. Une plus grande densité autour des services de transport collectif permettrait d'en augmenter l'achalandage et donc les recettes tarifaires.

Pour pouvoir développer ce potentiel, la STM doit pouvoir s'unir avec des promoteurs pour réaliser des travaux de construction, ce qui lui est interdit selon la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (LSTC) actuelle. Le projet de loi 61 qui sera prochainement à l'étude permettra à la nouvelle Agence et aux sociétés de transport de vendre leurs actifs, sans toutefois les valoriser. Il s'agit d'une occasion manquée pour la STM qui aurait pu utiliser ce nouveau pouvoir pour valoriser les terrains et les infrastructures du prolongement de la ligne bleue, le seul projet majeur en transport collectif qui est actuellement en chantier.

4. Augmenter temporairement l'utilisation des revenus du marché du carbone pour le transport collectif

La part minimale des recettes de la bourse carbone dédiée à la mobilité durable, auparavant fixée à 66 %, est passée à 25 % en 2022. Le secteur des transports est le plus grand émetteur de GES et le transport collectif est l'une des meilleures façons de les réduire rapidement. La fin progressive des rabais à l'achat de véhicule électrique, annoncé dans le budget 2024 du Québec, est une occasion unique d'augmenter la part de revenus associée au transport collectif. À terme, cela représente environ 200 M\$ par année supplémentaire pour l'ensemble du Québec. Un recours accru et temporaire au fonds vert pour soutenir davantage l'offre de service permettrait d'amplifier les efforts de réduction de gaz à effet de serre et d'éviter un potentiel recul de l'offre de service.

5. Indexer les sources de revenus existantes, dont la taxe régionale sur l'essence et les droits d'immatriculation

La contribution des automobilistes au transport en commun (CATC) est un droit d'immatriculation de 30\$ prélevé sur les territoires desservis par des sociétés de transport. Il a été mis en place en 1991 après le retrait du financement de l'exploitation du gouvernement du Québec. Depuis cette époque, l'inflation a réduit de 50 % la valeur de cette contribution.

La surtaxe sur l'essence a été instaurée à 1,5 ¢/litre en 1996 dans la région de Montréal suivant la création de l'Agence métropolitaine de transport. Elle n'a été ajustée qu'une fois en 2011 pour l'amener à 3 ¢/litre. Sous le poids conjugué de l'inflation et de la réduction de la consommation d'essence, ces revenus ont reculé de 31 % depuis 2011. À Vancouver, par exemple, la taxe sur l'essence est de 18,5 ¢/litre et représente 21 % du budget total en transport collectif.

Ensemble, ces deux sources génèrent environ 150 M\$ depuis 2011, mais leur contribution relative au financement du transport en commun a reculé de 8 % à 5 % au fil des années.

6. Engager une discussion avec le gouvernement fédéral sur le financement de l'exploitation

Les plus grandes sociétés de transport du pays sont confrontées à des défis sans précédent en raison de leur taille, du vieillissement de leurs infrastructures et de la croissance projetée. L'enjeu du financement de l'exploitation n'est pas propre au Québec. Le nouveau Fonds permanent fédéral, qui mettra à la disposition des sociétés de transport en commun du pays 3 G\$ par an de financement prévisible pour les immobilisations, est reconnu comme un pas important dans la bonne direction. Toutefois, ce fonds ne servira pas à financer l'exploitation.

Il est nécessaire d'établir un forum de discussion tripartite avec tous les ordres de gouvernement pour encadrer l'élaboration d'un modèle de financement durable et à long terme adapté au transport collectif, un modèle qui tiendrait compte de l'ensemble des coûts en capital et des frais d'exploitation nécessaires à la prestation de services de transport en commun de qualité supérieure. En ce sens, la participation du gouvernement fédéral est fondamentale.

7. Diversifier les sources de revenus du transport collectif par l'ajout de sources dédiées, inspirées notamment de l'écofiscalité.

De nouvelles sources dédiées, et notamment inspirées de l'écofiscalité (taxe kilométrique, taxe sur le stationnement, péage de congestion, etc.), devraient être mises en place pour diversifier les revenus et renforcer le cadre financier du transport collectif. Des exemples existent et le Québec gagnerait à s'en inspirer. Par exemple, à Vancouver, Translink bénéficie de l'apport d'une taxe sur le stationnement (4 % de ses revenus), d'une taxe sur l'électricité (1 % de ses revenus) et de redevances sur le développement (2 % des revenus). Un cadre financier robuste ne peut dépendre autant des subventions gouvernementales et municipales.

Conclusion

Dans le contexte actuel où le déficit métropolitain en transport collectif est évalué à plus de 500 M\$ par l'ARTM en 2025, des solutions rapides doivent être mises en place. Sans augmentation de revenus en 2025, les sociétés de transport sont à risques de devoir mettre en œuvre des réductions de service. Un meilleur soutien gouvernemental reste incontournable pour préserver les services et éviter des hausses excessives de tarifs ou de taxes foncières. Les partenaires du transport collectif devront être prêts à mettre en œuvre les solutions nécessaires pour préserver les services et l'attractivité du transport collectif.

En parallèle, la STM s'engage à diminuer ses dépenses de 100 M\$ de façon récurrente sur 5 ans. Plus de 35 M\$ ont déjà été dégagés dans la première année. Il s'agit d'efforts colossaux que la Société est prête à déployer pour faire partie des solutions et éviter les coupes de service. Ce montant de 100 M\$ n'est toutefois pas suffisant pour résorber le déficit prévu pour 2025 et les années suivantes. Une réflexion approfondie doit avoir lieu sur le cadre financier. La Ville de Montréal doit poursuivre son rôle de leader dans la mise en place de solutions structurantes pour rendre le cadre financier du transport collectif réellement durable. Il est impensable, en 2024, d'envisager de réduire le service en transport collectif. Les bénéfices du transport collectif sont trop importants.