

Procès-verbal de l'assemblée publique
COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION (volet agglomération)
Lundi 27 mai 2024 à 9 h
Salle 1404 du 1550 rue Metcalfe, Montréal
[Webdiffusion de l'assemblée en différé](#)

PRÉSENCES

M. Pierre Lessard-Blais, présidence
M. Georges Bourelle, vice-présidence
M. Laurent Desbois, vice-présidence
M. Younes Boukala, membre
Mme Julie Brisebois, membre
Mme Lisa Christensen, membre
M. Alan DeSousa, membre
Mme Nathalie Goulet, membre
M. Benoit Gratton, membre
Mme Vicki Grondin, membre
Mme Virginie Journeau, membre
M. Sylvain Ouellet, membre

ABSENCE

Aucune.

Le quorum est atteint.

1. Mot d'ouverture et présentation du déroulement de l'assemblée

Le président de la Commission, M. Pierre Lessard-Blais, déclare la première séance d'audition des opinions de la consultation prébudgétaire 2025 ouverte à 9 h 01.

M. Lessard-Blais souhaite la bienvenue aux personnes présentes et explique le déroulement prévu de l'assemblée. Il rappelle qu'il s'agit de la 6^e consultation prébudgétaire, qui a pour objectif de donner la parole aux citoyennes et citoyens montréalais dans le cadre du processus budgétaire annuel. Cette année, la consultation porte exclusivement sur le financement métropolitain du transport collectif.

Il invite ensuite ses collègues commissaires à se présenter à tour de rôle. Il rappelle les modalités de participation citoyenne et invite le dépôt d'opinions écrites jusqu'au 29 mai 2024.

2. Adoption du projet d'ordre du jour

Le président soumet le projet d'ordre du jour aux membres de la Commission. Sur une proposition de M. Georges Bourelle, appuyée par Mme Lisa Christensen, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité tel que proposé.

3. Adoption du procès-verbal de l'assemblée publique du 6 mai 2024

Sur une proposition de M. Alan DeSousa, appuyée par M. Younes Boukala, le procès-verbal de l'assemblée publique du 6 mai 2024 est adopté à l'unanimité.

4. Consultation prébudgétaire 2025

4.1 Dépôt des mémoires et opinions écrites ne faisant pas l'objet d'une présentation

Le président dépose deux opinions écrites, soit celles de l'Alliance des corporations d'habitation abordables du territoire du Québec (ACHAT) et de la Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire de Montréal (TROVEP). Ces opinions écrites seront accessibles sur la page web consacrée à la consultation prébudgétaire 2025.

4.2 Audition et dépôt des mémoires et opinions (1^{re} partie)

Le président décrit le déroulement de la séance consacrée à l'audition des mémoires et opinions. Il rappelle quelques consignes aux personnes qui prendront la parole et invite le premier intervenant à l'horaire.

- **Société de transport de Montréal (STM)¹**

M. Éric Alan Caldwell, président du conseil d'administration de la STM, prononce un mot d'ouverture et invite Mme Marie-Claude Léonard, directrice générale, à procéder à la présentation à l'aide d'une [projection à l'écran](#).

La présentation ouvre une période de questions et commentaires des commissaires.

¹ Cette présentation et les suivantes peuvent être visionnées en différé sur la liste de lecture YouTube de la Commission, à https://www.youtube.com/live/XN7KoV8F_e0?feature=shared.

Commissaires	Questions / Commentaires
M. Georges Bourelle	<p>Affirme que la direction de la STM fait un excellent travail dans les circonstances. Revient sur un article écrit par M. Luc Tremblay, ex-directeur général de la STM, paru en mai dernier dans La Presse et intitulé « Commençons par libérer la STM de l'ingérence politique ». Il en cite des passages. Demande à M. Caldwell s'il se sent les mains liées par les trois actionnaires et par les marges de manœuvre à gérer.</p> <p>Affirme que les emprunts ont des impacts sur les coûts d'exploitation et qu'il faut les repayer avec les intérêts. Demande à M. Caldwell s'il est en contrôle des prévisibilités et des dépenses.</p>
M. Laurent Desbois	<p>Dans la présentation, il est indiqué que la STM demande la prévisibilité des revenus, en contrepartie de la prévisibilité des dépenses. Se dit intrigué par la présentation, à la page 11, qui montre la croissance des dépenses. Avant 2023-2024, la croissance des dépenses a été de plus de 8 %. Ensuite, il y a des croissances de dépenses de moins de 3 %.</p> <p>Avec des inconnus comme l'électrification du centre Bellechasse, demande comment la STM arrivera à des hausses de croissance de moins de 3 % dans l'avenir.</p> <p>La STM a coupé dans les dépenses et optimisé les coûts, ce qui a permis d'économiser. Demande si le même exercice d'optimisation devra être fait en 2025-2026.</p>
Mme Vicki Grondin	<p>Demande jusqu'où on peut aller avec les mesures d'optimisation dans les prochaines années pour rester en bas du seuil de 3 % de croissance, sans réduire le service.</p>
Mme Lisa Christensen	<p>À la diapositive 17, des solutions pour créer de la robustesse sont présentées, comme l'augmentation de la taxe sur l'immatriculation dans la région de Montréal. Affirme que les quartiers excentrés n'ont pas accès à une station de métro ni à un transport collectif structurant et demande quelles sont les solutions.</p>
Mme Virginie Journeau	<p>Réfère à la diapositive 13, « Un défi important » et aux subventions du REM. Souhaite mieux comprendre la subvention reçue dans le passé, qui semble stagner, et pourquoi c'est un déficit.</p>

Le président remercie M. Eric Alan Caldwell et Mme Marie-Claude Léonard pour leur présentation et annonce une courte pause afin que le prochain présentateur puisse se préparer.

- **Chambre de commerce du Montréal métropolitain**

Le président invite M. Michel Leblanc, président et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), à prendre la parole. M. Leblanc entame sa présentation en indiquant qu'il compte présenter beaucoup plus largement sur la situation budgétaire de la ville et que les défis débordent du financement du transport collectif. Il rappelle que l'augmentation du nombre d'employés municipaux depuis 2017, et que la ville n'arrive pas à maintenir son niveau d'endettement à un montant maximal de 100 % de ses revenus. Il en résulte que la Ville n'a pas de marge de manœuvre pour prendre ses propres décisions. M. Leblanc est d'avis qu'il faut se concentrer sur la crise du logement et non sur le financement du transport en commun.

Il affirme que la Ville de Montréal doit regarder ses propres dépenses, comme le fait la STM. La CCMM appuie le déploiement du transport collectif depuis des années et demande au gouvernement de Québec qu'il s'engage à offrir cinq années de prévisibilité et d'indexer la taxe sur l'essence.

La Ville n'a pas les moyens d'agir sur la crise du logement et a donc imposé le *Règlement sur la métropole mixte*, qui est un échec de politique budgétaire. M. Leblanc affirme que le règlement doit être aboli et qu'il faut aborder la crise du logement avec d'autres stratégies.

M. Leblanc demande que soient développées des zones à fort potentiel, comme Bridge-Bonaventure. Il propose que soit créé un organisme à but non lucratif hors du cadre financier de la ville, qui permettrait d'emprunter afin de financer des infrastructures de développement.

M. Leblanc revient sur son message principal, qui est que la Ville doit concentrer ses dépenses dans ses propres champs de compétence. Il affirme que si la Ville avait le même niveau moyen de rémunération de ses employés que le gouvernement du Québec, elle pourrait dégager un montant de 723 M\$ annuellement.

Il termine en émettant trois messages : il faut limiter les hausses de taxe au maximum à 3 %; il faut s'attaquer à réduire l'écart entre les taxes foncières résidentielles et non résidentielles; la prochaine année sera difficile et les élus feront face à des crises budgétaires l'une après l'autre.

M. Pierre Lessard-Blais remercie l'intervenant pour la présentation. Il rappelle qu'il y avait une diminution de la participation des citoyens au cours des dernières années à la consultation prébudgétaire et que la Commission souhaite favoriser la participation en se concentrant sur un enjeu d'importance. Il ouvre ensuite une période de questions et commentaires des commissaires.

Commissaires	Questions / Commentaires
M. Laurent Desbois	<p>Affirme que la présentation de M. Leblanc rejoint ses propres commentaires, soit que la consultation prébudgétaire ne doit pas évacuer les autres enjeux que le financement du transport collectif. Revient sur l'enjeu de la grosseur de l'appareil municipal et de la rémunération et sur les économies potentielles de 723 M\$.</p> <p>Demande de décrire d'autres solutions pour que les finances de la Ville soient saines.</p>
M. Alan DeSousa	<p>Se dit en accord avec la phrase prononcée par le président de la Commission : « Si le produit ne fonctionne pas, il faut changer ».</p> <p>Fait la comparaison des mémoires déposés par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain devant la Commission au fil des ans et remarque que des thèmes émergent, comme la dette ainsi que la rémunération et la croissance du nombre d'employés.</p> <p>Entre les propositions et les résultats constatés à la fin de l'année, il n'y a pas de différences. Affirme que le propos et les recommandations de la CCMM seront les mêmes l'an prochain.</p> <p>Demande ce que la Ville doit changer pour que les propositions de la CCMM soient différentes l'an prochain.</p>
M. Sylvain Ouellet	<p>Remarque que M. Leblanc parle souvent de la rémunération des employés municipaux et des sociétés de transport. Affirme que différents économistes ont dit que la différence résulte du fait que le gouvernement du Québec a imposé des lois spéciales dans les années 1980, et a imposé des conditions de travail, ce que les municipalités et les sociétés de transport n'ont jamais pu imposer.</p> <p>En plus, les municipalités n'ont pas le droit au lock-out.</p> <p>Récemment, lors des négociations avec le réseau de transport de la capitale, le transport collectif n'a pas été considéré comme un service essentiel. EXO est privé, mais il est constamment en pénurie de chauffeurs d'autobus. Il rappelle le besoin d'un investissement de 1 milliard \$ pour automatiser le métro, alors qu'on a un déficit d'entretien d'actif de 6 milliards \$.</p> <p>Sachant cela, demande les moyens pour que les employés coûtent 30 % de moins.</p> <p>Affirme que depuis une jurisprudence à la Cour suprême, le gouvernement du Québec a publiquement dit qu'il ne veut pas intervenir dans les conventions collectives des sociétés de transport de l'ensemble du Québec.</p>

Mme Nathalie Goulet	À la page 6 du document soumis, on demande à la Ville de ne pas imposer aucune mesure qui diminuerait ses revenus, comme la gratuité pour les citoyens de 65 ans et plus. Affirme que la Ville a augmenté sa contribution à l'ARTM et que les médias ont rapporté une hausse de l'achalandage depuis juillet. Demande pourquoi la Ville ne devrait pas mettre en place des mesures qui ont de tels effets.
M. Younes Boukala	Affirme que le mémoire de la CCMM porte beaucoup sur le contrôle des dépenses. Revient sur le partage et la création d'un OBNL et demande des précisions.
M. Pierre Lessard-Blais	Fait remarquer que dans le document déposé à la Commission, il n'y a peu ou pas de réflexions sur l'avenir du financement du transport collectif. Il rappelle qu'en 2019, la CCMM a déposé un document au gouvernement du Québec intitulé « Pour un financement visionnaire de la mobilité ». Ce document recommandait d'instaurer une taxe kilométrique d'ici 2024. Demande si la CCMM est toujours favorable à cette taxe kilométrique.

Le président remercie M. Michel Leblanc pour sa présence et sa contribution au débat. Après une courte pause, il invite les présentateurs suivants.

- **Conseil régional de l'environnement de Montréal**

M. Blaise Rémillard, responsable des dossiers mobilité et urbanisme au Conseil régional de l'environnement de Montréal, et M. Pascal Priori, responsable du volet Mieux vivre avec moins d'auto de Solon, présentent les observations de leurs organisations aux commissaires, à l'aide d'une [présentation projetée à l'écran](#). Ils annoncent qu'un mémoire sera déposé sous peu devant la Commission.

M. Lessard-Blais ouvre une période de questions et commentaires des commissaires.

Commissaires	Questions / Commentaires
M. Benoit Gratton	Est intéressé par l'allocation de mobilité et demande les formes que cette allocation pourrait prendre concrètement. Demande d'où vient le chiffre de 550 000 personnes qui pourraient en bénéficier.
M. Laurent Desbois	<p>Souhaite discuter de l'électrification du parc d'autobus. La Ville a des objectifs d'ici 2040 et Québec a aussi des objectifs d'ici 2030. Dans un communiqué, Vivre en ville demande à revoir ces échéanciers. Veut savoir si le CRE Mtl est en accord avec cette demande.</p> <p>Demande si l'électrification des autobus vient en conflit avec l'augmentation de l'offre, puisque des coûts sont nécessaires pour les deux mesures.</p>
Mme Vicki Grondin	<p>Est d'avis que le transport collectif est la pierre angulaire pour la transition socioécologique. La présentation du CRE Mtl et de Solon fait état des leviers que la Ville peut contrôler, qui sont des mesures intéressantes et pourraient servir à éponger le déficit structurel. Demande si ces mesures sont suffisantes, dans un esprit de développer le réseau massivement et de déployer le réseau dans les quartiers excentrés, comme à Lachine. Rappelle le projet de la Ligne rose. Demande comment on travaille main dans la main avec les paliers de gouvernement supérieur pour assurer le déploiement de ces projets.</p>
Mme Lisa Christensen	<p>À la page 6 de la présentation, on constate que la part des camions légers augmente sans cesse. Demande aux intervenants s'ils proposent un régime de taxation différent pour ce type de véhicule. Rappelle que le grand public veut avoir un VUS ou même un véhicule plus large.</p> <p>Fait remarquer que les stationnements chargent une prime sur les véhicules plus larges.</p>
Mme Julie Brisebois	Les intervenants ont mentionné le concept d'une taxe sur le stationnement non résidentiel. Dans la présentation, on remarque une modulation des taux par zone. Demande si cette modulation est en lien avec la disponibilité des transports en commun dans ces zones. Fait remarquer que des zones de l'île sont très mal desservies par le transport collectif. Voit mal la taxation des stationnements pour des régions qui sont très mal desservies par le transport en commun.

M. Lessard-Blais remercie M. Blaise Rémillard et M. Pascal Priori, puis invite le dernier intervenant avant la pause.

- **Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) — Ahuntsic–Saint-Laurent**

Le président cède la parole à M. Jean-Paul Lahaie, président de l'AQDR Ahuntsic–Saint-Laurent, pour sa présentation. M. Lahaie fait la lecture d'une [lettre](#) rédigée en collaboration avec des bénévoles de l'AQDR, qui porte sur l'enjeu du maintien du transport collectif pour les personnes âgées.

La présentation est suivie d'une période de questions et commentaires des commissaires.

Commissaires	Questions / Commentaires
Mme Nathalie Goulet	Se dit étonnée par certains éléments dans le mémoire de l'AQDR, comme le fait qu'il n'y a pas d'augmentation dans le transport collectif. Rétablit certains faits sur la contribution de la Ville. Demande l'opinion sur l'augmentation de l'achalandage des personnes âgées de 65 ans et plus.
M. Laurent Desbois	Affirme que son équipe a récemment collaboré avec l'AQDR pour rédiger une motion sur l'extension des services des taxi collectifs. Malheureusement, la motion a été rejetée par le conseil municipal. Demande à M. Lahaie de présenter des mesures d'économie plus ciblées.
M. Younes Boukala	Le prix pour les aînés est passé de 50 \$ mensuellement, puis à 28 \$, et est maintenant gratuit. Demande l'impact sur l'achalandage des personnes âgées si le prix d'une passe mensuelle revient à 28 \$.
Mme Virginie Journeau	Affirme avoir assisté à l'assemblée de l'AQDR Pointe-de-l'île. Les membres du Conseil jeunesse ont publié une lettre sur l'accès au transport collectif, à laquelle l'AQDR a donné son appui. Affirme qu'il y a 400 000 déplacements en voiture et environ 75 000 déplacements à vélo. Fait remarquer qu'on peut aller chercher une grande part des déplacements automobiles pour les transports collectifs.

Le président remercie M. Lahaie pour son intervention et annonce une pause.

4.3 Audition et dépôt des mémoires et opinions (2^e partie)

- **Mme Meztli Arguello, citoyenne**

Au retour de la pause, le président invite Mme Meztli Arguello à prendre la parole. Mme Arguello est une usagère du transport en commun depuis 35 ans et le transport en commun lui tient à cœur. Elle présente les quatre conditions nécessaires pour réduire l'utilisation de l'auto. Ainsi, le transport collectif doit être abordable, sécuritaire, pratique (étendre le service aux quartiers excentrés) et agréable (propreté). Il faut réfléchir à ces conditions avant de réduire les budgets consacrés au transport collectif. Mme Arguello affirme que la pierre angulaire est l'abordabilité et que le prix doit être attrayant pour les usagers. Avec les prix actuels, elle est d'avis que nous sommes à la limite de ce que les usagers sont prêts à payer. De plus, pour les citoyens à faible revenu, l'accès au transport collectif est une question de survie.

Mme Arguello exhorte la Ville de Montréal et les gouvernements supérieurs à considérer le transport collectif comme un service essentiel et une nécessité dans la lutte aux changements climatiques. On ne peut pas se fonder sur une optique de rentabilité ou sur le principe de l'utilisateur-payeur. C'est un projet de société, comme le système de santé ou l'école publique. Nous luttons ensemble contre les changements climatiques et nous bénéficierons tous d'avoir moins de véhicules en circulation.

Les coûts du transport collectif doivent être assumés par l'ensemble de la population, et non seulement les usagers. Mme Arguello invite à mettre en place un ensemble de mesures visionnaires, comme le REM et les stationnements incitatifs, et à convaincre la population d'adhérer à ce projet d'avenir.

Le président ouvre une période de questions et commentaires des commissaires.

Commissaires	Questions / Commentaires
M. Sylvain Ouellet	Le président de la STM a souvent dit que les routes, la police, les hôpitaux, etc., sont considérés comme des services essentiels, mais pas le transport en commun. Demande à Mme Arguello pourquoi, selon elle, le transport en commun est un service essentiel.
Mme Virginie Journeau	Retient de la présentation de Mme Arguello que le principe de l'utilisateur-payeur n'est pas la solution. Demande s'il y aurait moyen de stationner sa voiture dans un stationnement incitatif pour ensuite n'avoir à payer qu'une seule zone de transport collectif.

Le président remercie Mme Arguello pour sa présence et son intervention. Il invite ensuite le prochain intervenant.

- **Leading Mobility Consulting**

Le président cède la parole à M. David Cooper, fondateur et directeur de Leading Mobility Consulting. Celui-ci présente les résultats d'un [rapport](#) dévoilé la semaine dernière et intitulé « This is the end of the line » avec une [présentation projetée à l'écran](#).

La présentation est suivie d'une période de questions et commentaires des commissaires.

Commissaires	Questions / Commentaires
M. Georges Bourelle	In the other countries, what are the proportions of funding that is coming from the federal government, the provincial government, and the cities?
M. Alan DeSousa	<p>There seems to be a lack of coherency at different levels of government with regard to governance, financing, operating, but also financing old assets as well as new project developments. We see a lack of prioritization, particularly with new developments</p> <p>As a result, we end up building stuff that's going to serve areas that don't have density, and as a result, at a much high fixed or variable cost. In Québec, we see situations where the government engages municipalities and suggests giving them tools, but they don't use these tools because they want to lighten the tax load on residents. If municipalities have put money aside, they were forced to use it on current deficits. I'm interested in governance, the roles and responsibilities; who funds what? If you bring that clarity, then each party can play their role effectively.</p>
Mme Julie Brisebois	There was a slide with the main Canadian cities and the existing services shortfalls. Montreal doesn't look good on that slide. Is there anything you can share with us that would explain why Montreal looks so poorly compared with other cities?
Mme Lisa Christensen	You mention that the model is broken. How can we reform the model? Or do you think we need one?
M. Sylvain Ouellet	Do you think the actual model in Québec or other provinces is biased toward rail transit or buses? For buses, there are high operation costs but less capital expenditures and it's a flip side for light rails or metro system. What is your preference in how it's fund by the provinces?
Mme Vicki Grondin	Referring to the UK model, where they have substantially improved their transportation system, they're promoting active transportation as well. The reinvestment of fuel revenues into transit operations is an idea that we must explore here. Don't you think it is a way to encourage fuel consumption, in the sense that public transit agencies are depending on fossil energy? How is it articulated between all the actors: federal and local governments and the oil and gas industries?

M. Pierre Lessard-Blais	We hear a lot about Ontario's investments in public transit. The premier of Ontario and his government seem to be, from Montreal point of view, very pro-founding of public transit. How do you think that a conservative government in Ontario got so much into funding public transit, and what was the main argument that convinced the Ontarian government to get into that?
M. Georges Bourelle	In Toronto, you have a service that goes into the suburbs, and proper parking allowed at these stations, something that we lack here. You're looking at metro Vancouver, and they are in as much trouble as we are. Is the transit company in Vancouver also being imposed, by the provincial government, a lot of projects without the proper financing for those projects, and to what extent the transit company in Vancouver has control over its own governance?

M. Lessard-Blais remercie M. David Cooper pour sa présentation et le rapport très complet qu'il a déposé.

Il invite ensuite un participant non inscrit, M. Jean Duval, à présenter une courte opinion citoyenne. Celui-ci se dit un nouvel utilisateur de la carte Opus. M. Duval affirme n'avoir jamais autant dépensé à Montréal en achats et en sorties qu'avec cette carte qui lui permet d'économiser. Il félicite une commissaire, Mme Lisa Christensen, qui a affirmé que le transport en commun doit être gratuit. M. Duval est d'avis que les gouvernements fédéral et provincial devraient financer le transport en commun. Il demande pourquoi l'UMQ ne demande pas aux gouvernements supérieurs de payer pour le transport en commun. Il propose également que les cyclistes soient taxés à travers une plaque vélo. Il dénonce les six agences de transport présentes dans la région métropolitaine et suggère de n'en avoir qu'une seule.

La présentation est suivie d'une période de questions et commentaires des commissaires.

Commissaire	Questions / Commentaires
Mme Lisa Christensen	Remercie le citoyen pour son commentaire et affirme que Montréal offre un cocktail de transport. La consultation a pour but de voir comment on peut repenser un système de transport gratuit et accessible sur toute l'île. C'est pourquoi nous avons cette question spécifique cette année, pour nourrir nos réflexions et nos recommandations.

Le président remercie M. Jean Duval et les participantes et participants de la matinée. Il annonce l'ajournement des travaux de la Commission jusqu'à 13 h 30.

4.4 Audition et dépôt des mémoires et opinions (3^e partie)

La séance reprend à 13 h 32. Le président accueille les participants et participantes de l'après-midi, puis invite ses collègues commissaires à se présenter.

- **M. Gilles Thériault, citoyen**

Le président accueille Gilles Thériault et l'invite à prendre la parole. M. Thériault présente les observations contenues dans son [mémoire](#) sur les déficits de logement communautaire et plus particulièrement sur ceux du transport collectif aux commissaires à l'aide d'une [présentation](#).

Le président ouvre une période de questions et commentaires des commissaires.

Commissaires	Questions / Commentaires
Mme Vicki Grondin	Retient plus particulièrement la mesure de la taxation sur le PIB et demande comment la mise en application pourrait se faire concrètement.
M. Sylvain Ouellet	Remercie pour la présentation. Demande à propos des redevances transports, comme celles autour des stations du REM, si c'est contre intuitif de fonctionner de cette manière. Ceux qui se construisent près de nouveaux modes lourds vont avoir un meilleur service et une valeur foncière intéressante; c'est donc logique qu'ils contribuent. Par contre, ils font un bon choix de s'installer près d'un mode moins dépendant de l'auto. Demande s'il serait plus logique de faire l'inverse, soit une redevance à ceux, tant au niveau résidentiel que non-résidentiel, qui décident de s'installer près des autoroutes sans accès au transport collectif.

Le président remercie M. Gilles Thériault pour sa présentation ses réflexions et invite le prochain intervenant.

- **Association canadienne du transport urbain**

Le président accueille Marco D'Angelo, président-directeur général de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU). M. D'Angelo présente les observations sur l'état du financement du transport collectif au Canada, notamment sur les sources de financement par province, contenues dans le [mémoire](#) déposé par l'ACTU.

Le président souligne qu'il est très intéressant d'avoir une comparaison avec d'autres provinces et ouvre une période de questions et commentaires des commissaires.

Commissaires	Questions / Commentaires
M. Georges Bourelle	<p>Souligne que le transport collectif n'est pas uniquement pour la Ville de Montréal et que toutes les villes de la province ont besoin d'avoir du transport collectif. Demande si le gouvernement provincial devrait assumer le financement complet du transport collectif ainsi que sa gouvernance.</p>
M. Sylvain Ouellet	<p>Remercie pour la présentation. Dit trouver intéressants les graphiques de comparaison entre les provinces. Demande s'il y a un modèle à préconiser pour le grand Montréal. A noté que les gouvernements supérieurs sont souvent présents dans les infrastructures, mais très peu présents dans les opérations. Mentionne que cela peut créer des inégalités, car on sait que les secteurs plus pauvres sont essentiellement desservis par bus, qui représentent surtout des frais d'opération. Demande si la répartition actuelle du financement des gouvernements supérieurs est normale ou s'il y a une iniquité.</p> <p>Affirme, comme membre du CA de la STM, que la STM a discuté avec les chercheurs des HEC pour préciser certains éléments au sujet des dépenses.</p>
Mme Nathalie Goulet	<p>Remercie pour la présentation. Souligne l'engagement de M. D'Angelo pour le transport collectif est très inspirant et que ses connaissances sont nécessaires à la Commission. Considérant l'étalonnage des villes canadiennes et sa compréhension des réalités de chaque province, demande ce qu'il conseille à Montréal pour obtenir de nouveaux revenus.</p>
Mme Vicki Grondin	<p>Remercie pour la présentation. Dit trouver que l'exercice d'étalonnage est très intéressant et que la clef est de s'inspirer de ce qui se fait de bien ailleurs pour trouver la recette qui fonctionne pour Montréal. Se dit frappée par le cas de la Colombie-Britannique, qui est unique au Canada, avec la taxe sur l'essence qui représente près de 50 % des recettes en 2022 et qui tend à croître au cours des années. C'est une contribution de 18,5 ¢ le litre. Demande ce qui explique la réussite et l'adhésion à cette mesure audacieuse.</p> <p>Rappelle que les sociétés de transport de Montréal, Vancouver et Toronto se sont unies pour demander au gouvernement fédéral d'avoir accès au fond permanent pour le transport en commun dès cette année. Il y a des défis qui se présentent pour les grandes villes, dont l'explosion de la croissance démographique qui induit un plus grand besoin d'infrastructures. L'assiette des recettes est appelée à changer dans les prochaines années.</p>

Le président remercie M. D'Angelo et invite les prochains intervenants.

- **Fédération des employées et employés de services publics — secteur transport (FEESP CSN)**

M. Simon Mathieu Malenfant, vice-président trésorier de la FEESP, M. Yvan Duceppe, trésorier de la CSN, et M. David Aime Zoundi, conseiller syndical du FEESP, prennent la parole pour présenter les solutions de financement pour le transport collectif mises de l'avant dans le [mémoire](#) déposé par la FEESP.

Le président les remercie pour leur présentation et ouvre une période de questions et de commentaires à l'intention des commissaires.

Commissaires	Questions / Commentaires
M. Laurent Desbois	Remercie pour la présentation intéressante. Demande ce qu'ils pensent de la commande, par l'ARTM, d'une étude sur la fusion des opérateurs publics du transport en commun.
M. Georges Bourelle	Se dit pleinement en accord avec l'idée que pour améliorer l'environnement, il faut passer par le transport collectif, mais souligne que le service ce n'est pas nécessairement adéquat à travers l'île de Montréal, en particulier dans les extrémités. Mentionne qu'il est impossible pour lui de se rendre au centre-ville à l'heure avec le transport collectif. Les villes liées paient déjà près de 9 M\$ pour le centre-ville et elles n'ont pas beaucoup de services pour ce 9 M\$.
M. Sylvain Ouellet	Demande de commenter l'affirmation du président de la CCMM, qui revient souvent sur le fait que les employés municipaux et des sociétés de transport collectif sont payés environ 37 % plus cher que les fonctionnaires du gouvernement du Québec et pour augmenter le transport en commun, il faut diminuer les salaires des fonctionnaires municipaux au niveau de ceux du gouvernement du Québec. A propos de la recommandation 3, « introduire des mesures pour réguler l'utilisation des réseaux routiers afin de soutenir le financement du transport collectif » il observe que la métropolitaine est toujours congestionnée et qu'il semble qu'on a pris collectivement le pari qu'on allait subir la congestion au lieu de la gérer. Questionne pourquoi le ministère des Transports ne peut pas faire des péages temporaires pour au moins gérer la demande. Jusqu'à présent, il semble y avoir une fermeture absolue du côté du gouvernement du Québec.

	Explique que la Ville de Montréal n'a pas juridiction sur tout le réseau supérieur et seulement pour encadrer les sorties d'autoroute, il faudrait environ 300 postes de péage. Cela produirait des distorsions territoriales. Conclut que même si la Ville a la juridiction, sans le gouvernement, le péage est à peu près impossible.
Mme Virginie Journeau	Mentionne que le trajet en transport en commun jusqu'à son hôtel de ville est plus long que celui jusqu'à l'hôtel de ville de M. Bourelle. Questionne le prix unité, qui est de 3,75 \$ dans la zone A alors que c'est 3,15 \$ à Vancouver. Demande si, en diminuant le tarif, on met en jeu le fait que les gens vont être plus présents, ce qui rapporterait de l'argent au final.

M. Lessard-Blais remercie les intervenants et annonce une pause.

4.5 Audition et dépôt des mémoires et opinions (4^e partie)

- **Florence Junca-Adenot, professeure associée, département d'études urbaines et touristiques de l'UQÀM**

Au retour de la pause, le président accueille Mme Florence Junca-Adenot, professeure associée au département d'études urbaines et touristiques de l'UQAM et lui cède la parole. Mme Junca-Adenot présente ses observations sur les explications et solutions possibles pour le financement des transports collectifs incluses dans le [mémoire](#) qu'elle a déposé ainsi que les données sur financement du transport collectif dans la région métropolitaine de Vancouver, présentées dans un [tableau](#).

Le président ouvre une période de questions et de commentaires à l'intention des commissaires.

Commissaires	Questions / Commentaires
M. Georges Bourelle	Mentionne qu'elle a parlé de sources de revenu, de gestion des dépenses. Dit qu'il aurait aimé l'entendre parler davantage des rôles des gouvernements provincial et fédéral dans les orientations, la vision et le financement du transport collectif. Mentionne que Mme Junca-Adenot a donné un bon exemple avec l'ingérence dans l'électrification, alors que le gouvernement blâme les opérateurs pour la mauvaise gestion.
M. Younes Boukala	Remercie pour la présentation. Demande, à propos de la demande de la STM de pouvoir agrandir son portefeuille d'activités, en quoi ajouter une activité de revenu aiderait à avoir des revenus

	autonomes, car construire sur ses propres sites coûte aussi de l'argent.
M. Sylvain Ouellet	<p>Remercie pour l'excellente présentation. Aime l'idée que les sommes perçues des automobilistes pourraient être mises directement sur les routes, ce qui permettrait de dégager des taxes foncières pour le transport collectif. Mentionne, en tant qu'ancien responsable des routes au dernier mandat, que les gens ne réalisent pas à quel point on met de l'argent dans les routes locales, qu'on soit automobiliste ou pas, via les taxes foncières.</p> <p>Souligne l'exemple de l'hôpital de Vaudreuil au milieu d'un champ agricole, contre l'avis de la CMM et de la Commission de protection du territoire agricole.</p> <p>Mentionne que Mme Junca-Adenot a été directrice de la défunte AMT et que ce qu'elle propose aujourd'hui ne correspond pas de ce qu'on entend de la part du gouvernement du Québec. Le gouvernement parle d'optimisation et de fusion des sociétés de transport, mais il ne parle pas des autres options dans son rapport.</p>

Le président remercie Mme Junca-Adenot pour sa présentation et invite le prochain intervenant.

- **Gris Orange consultants**

Le président accueille M. Pierre Barrieau, président de la firme Gris Orange consultants, et lui cède la parole. M. Pierre Barrieau expose ses observations pour assurer un financement durable du transport collectif contenues dans sa [présentation](#).

Le président ouvre une période de questions et de commentaires à l'intention des commissaires.

Commissaires	Questions / Commentaires
M. Sylvain Ouellet	<p>Remercie pour la présentation. Mentionne que la CMM aimerait être plus impliquée dans la planification des transports, mais qu'elle n'en a pas le droit légalement. Souligne la perception qu'il ne faut pas mettre les élus de la CMM en contrôle, car ils ne sont pas des spécialistes et changent tout le temps. On met alors le contrôle dans les mains des spécialistes indépendants à l'ARTM. Il existe différents modèles en Amérique du Nord, comme celui de Translink.</p> <p>Souligne qu'un des problèmes à la STM est que le gouvernement du Québec ne subventionne pas les avant-projets. Soit on a un avant-projet minimaliste, qui est trop préliminaire pour connaître les vrais prix, soit on prend le risque de faire des avant-projets plus significatifs à même nos fonds, avec le risque que si le projet ne</p>

	fonctionne pas, c'est de l'argent perdu. Dans le contexte actuel, la STM n'a plus les moyens de faire des avant-projets sans avoir la garantie qu'ils vont être subventionnés. Demande comment d'autres villes en Amérique du Nord se sortent de ce cycle infernal.
M. Pierre Lessard-Blais	Mentionne que, s'il saisit bien le message général, ce n'est pas un enjeu de gouvernance, c'est un enjeu de financement stable et suffisant. Demande à M. Barrieau s'il a des préférences sur une mesure court terme et une mesure moyen terme pour assurer un financement stable et suffisant.
M. Alan DeSousa	Remercie pour la mémoire institutionnelle du passé. Souligne que l'apparence d'imputabilité et le désir du gouvernement du Québec de contrôler les projets fait en sorte qu'il y a une incertitude. Au fil du temps, le gouvernement du Québec a mis en place toutes sortes de structures comme l'AMT, l'ARTM et la CMM et que présentement il y a une nouvelle structure mise en place pour contrôler. La ministre dit que le gouvernement veut avoir son mot à dire lorsqu'il finance un projet. Il n'y a pas de confiance envers les élus municipaux ou les spécialistes de l'ARTM pour bien planifier les besoins des régions et pour réaliser les projets. Mentionne qu'avec le REM, il y a deux systèmes qui ne sont pas intégrés et qu'il y a des effets néfastes sur l'urbanisme. On verra ce que le PL61 donnera, notamment pour l'arrimage entre les différents acteurs. Dit comprendre la notion d'imputabilité, mais demande pourquoi, avec le constant désir de contrôler, ne pas toujours avoir des projets en planification prêts à partir. Demande s'il a une idée de comment couper ce nœud gordien.
Mme Vicki Grondin	Remercie pour la présentation dynamique. Mentionne qu'il parlait d'un seul financement pour les actifs, une enveloppe qui proviendrait du gouvernement du Québec, alors que plusieurs intervenants précédents ont parlé de diversifier les sources de revenus pour le financement des actifs. Demande de préciser.

Le président remercie M. Pierre Barrieau pour sa présentation et accueille le dernier intervenant.

- **M. Nicolas Marcotte**

Le président accueille M. Nicolas Marcotte, citoyen, et lui cède la parole. M. Marcotte donne à voir les observations contenues dans sa [présentation](#) pour subventionner le transport en commun par son efficacité.

Le président ouvre une période de questions et de commentaires à l'intention des commissaires.

Commissaires	Questions / Commentaires
Mme Nathalie Goulet	<p>Remercie pour la présentation axée sur les bus et les voies réservées qui amène un bel éclairage. Remercie également pour le travail qu'il fait sur les réseaux sociaux. Mentionne qu'il y aura un corridor de mobilité durable sur Henri-Bourassa avec 18 km de voies réservées sur les deux directions en tout temps. Invite M. Marcotte à participer à la séance d'information sur le sujet.</p> <p>Au sujet de la vitesse commerciale, demande à M. Marcotte s'il propose la suppression de places de stationnement. Il faut le faire pour la mise en place de voies réservées en tout temps pour qu'elles soient efficaces.</p>
M. Benoît Gratton	<p>Trouve intéressant le concept de réduire les vitesses en augmentant la vitesse commerciale des bus. Mentionne, de mémoire, que l'augmentation de la vitesse commerciale d'un kilomètre à l'heure supplémentaire réduirait le nombre d'autobus requis de 5-6 %. Ce serait des dépenses réduites ou redistribuées ailleurs pour offrir un meilleur service. Demande quel effort il faudrait faire pour offrir un kilomètre à l'heure supplémentaire.</p>
M. Sylvain Ouellet	<p>Remercie pour la présentation. Mentionne trouver aussi très frustrant que lorsqu'il y a des autobus coincés dans le trafic. De nombreuses nouvelles voies réservées sont en cours de mise en place, notamment sur Saint-michel qui était l'endroit où il y avait le plus de minutes perdues. On va dans la bonne direction même si ce n'est pas à la vitesse souhaitée.</p> <p>Mentionne que si le ministère du Transport était capable, par des systèmes de péage ou autres, de gérer la demande sur son réseau supérieur pour être toujours sous le point de congestion, on pourrait, sans infrastructure particulière, faire des réseaux express partout. Les plus gros points de congestion sont près des ponts, qui ne sont pas de la juridiction de la Ville de Montréal. Demande s'il a des suggestions pour ceux qui opèrent le réseau supérieur.</p>

Le président remercie M. Marcotte pour sa présentation.

5. Levée de l'assemblée

Avant de lever la séance, le président remercie à nouveau les participants qui ont le temps de faire part de leurs observations et propositions à la Commission dans le but d'alimenter leur réflexion. Il remercie les commissaires pour leurs questions et commentaires. Il remercie également le travail

des équipes techniques et l'équipe du service du greffe qui a permis de tenir cette assemblée publique en présentiel dans un contexte de déménagement avec la réouverture de l'hôtel de ville.

L'ordre du jour étant épuisé, l'assemblée est levée à 16 h 45.

ADOPTÉ LE : 28 juin 2024



Pierre Lessard-Blais
Présidence



Virginie Harvey et
Mélissa Côté-Douyon
Coordonnatrices — soutien aux
commissions permanentes