

Procès-verbal de l'assemblée publique  
COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION (volet agglomération)

Lundi 6 mai 2024, à 9 h 30

À la salle du conseil de l'hôtel de ville de Montréal  
et webdiffusée à l'adresse [ville.montreal.qc.ca/consultation-prebudgetaire-2025](http://ville.montreal.qc.ca/consultation-prebudgetaire-2025)

---

## 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

## ABSENCES

Aucune

**Le quorum est atteint.**

## PERSONNES INVITÉES DU SERVICE DES FINANCES

Mme Francine Laverdière, directrice du Service  
Mme Stéphanie Rault, cheffe de division — Planification budgétaire et fiscale  
Mme Catherine Roch-Hansen, chargée d'expertise et de pratique principale, Division de la  
planification budgétaire et fiscale  
M. Christian Nadeau, conseiller en planification budgétaire

---

### 1. Ouverture de l'assemblée

Le président de la Commission sur les finances et l'administration, M. Pierre Lessard-Blais, déclare l'assemblée ouverte à 9 h 31. Il souhaite la bienvenue à cette assemblée d'information qui lance la consultation prébudgétaire 2025.

M. Lessard-Blais invite les membres de la Commission à se présenter. Il salue en particulier les nouveaux membres de la Commission, Mme Julie Brisebois et M. Younes Boukala. Il présente ensuite les personnes-ressources du Service des finances ainsi que l'élu responsable du dossier au comité exécutif de la Ville de Montréal, M. Luc Rabouin.

## **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 Nathalie Goulet, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

## **3. Adoption des procès-verbaux des assemblées du 22 juin et du 8 décembre 2023**

Le président invite ses collègues à adopter les procès-verbaux des assemblées publiques passées de la Commission.

Sur une proposition de M. Laurent Desbois, appuyée par M. Alan DeSousa, les procès-verbaux des assemblées du 22 juin 2023 et du 8 décembre 2023 sont adoptés à l'unanimité.

## **4. Présentation du document de consultation « Perspectives budgétaires 2025 : le financement du transport collectif »**

Le président invite M. Luc Rabouin à prononcer le mot d'ouverture qui inaugure les travaux de la Commission.

### **Mot d'ouverture de M. Luc Rabouin, président du comité exécutif et responsable des finances, du développement économique et de l'enseignement supérieur**

M. Luc Rabouin indique que la Commission reçoit le mandat, pour la 6<sup>e</sup> année consécutive, de tenir une consultation prébudgétaire. Pour susciter la participation, l'administration municipale propose de faire autrement et de mettre l'accent sur un seul thème, celui du financement du transport collectif. Il avise que l'issue des discussions en cours avec le gouvernement du Québec aura un impact majeur sur le budget de la Ville de Montréal.

M. Rabouin rappelle l'importance du transport collectif pour les Montréalaises et Montréalais, de même que l'ampleur du déficit budgétaire. Il invite à trouver des solutions concrètes pour éviter les coupures de services et pour développer l'offre en transport collectif et explique que l'objectif principal de la consultation est d'avoir un débat franc et ouvert sur les pistes de solutions pour un financement qui soit pérenne et prévisible.

Le président remercie M. Rabouin pour son mot d'ouverture, puis cède la parole aux personnes-ressources du Service des finances afin qu'elles présentent le document de consultation et les propositions sur lesquelles la population montréalaise est invitée à se prononcer.

### **Présentation du dossier par le Service des finances**

M. Christian Nadeau, conseiller en planification budgétaire, explique les principaux enjeux du financement du transport collectif à l'aide d'une [présentation](#) projetée à l'écran.

Il indique notamment que le transport collectif est un puissant outil d'inclusion sociale et de lutte aux changements climatiques. Il présente quelques données clés pour comprendre le financement du transport collectif dans la région métropolitaine, puis décrit le cadre financier et les principales causes du déficit accumulé du transport collectif métropolitain. Ce déséquilibre peut être comblé par une réduction des dépenses, par une augmentation des revenus existants générés dans la région métropolitaine ou encore par de nouvelles sources de revenus, comme la taxe kilométrique ou la redevance de transport pour les projets structurants. Une autre avenue de financement repose sur l'aide gouvernementale. Enfin, il présente l'axe de réflexion sur lequel les personnes intéressées sont invitées à se prononcer dans le cadre de la consultation prébudgétaire, soit : « Quelles devraient être les pistes de solution à retenir afin d'assurer un financement suffisant et stable du transport collectif métropolitain ? »

Le président remercie M. Christian Nadeau pour sa présentation.

### **Déroulement de la consultation et modes de participation**

M. Lessard-Blais présente le déroulement de la consultation et les façons d'y participer.

Il annonce ensuite une pause d'une dizaine de minutes afin de permettre les inscriptions à la période de questions et de commentaires du public.

#### **4.1 Période de questions et commentaires du public**

L'assemblée reprend à 10 h 21. Le président invite d'abord les personnes présentes dans la salle et s'étant inscrites à poser leurs questions de clarification sur le document de consultation.

<b>Citoyen / Citoyenne</b>	<b>Questions / Commentaires</b>
Kathleen Gudmundsson Comité des personnes assistées sociales, membre du Mouvement pour un transport public abordable	Mme Gudmundsson travaille pour Action gardien. Elle relate qu'une collègue qui travaillait au 211 lui a indiqué qu'une des questions qui revenait le plus souvent de la part des citoyens précarisés était : où est-ce que je peux avoir accès à des billets de métro gratuits ? La seule réponse possible était le YMCA du centre-ville, qui donne un billet à la fois jusqu'à un maximum de 6 billets à vie.  Demande pourquoi l'administration municipale ne considère pas cet enjeu explicitement.

<p>Nicolas Lemieux, Comité des personnes assistées sociales, membre du Mouvement pour un transport public abordable (MTPA)</p>	<p>M. Lemieux travaille dans le milieu communautaire à Pointe-St-Charles. Il explique qu'un membre du groupe avait tous ses proches dans sa communauté et qu'ils sont maintenant tous éparpillés, isolés à Lachine, à Pointe-aux-Trembles, ou encore en dehors de l'île, parce qu'il est devenu trop cher de se loger dans leur propre quartier. La cherté du transport empêche ces personnes de maintenir leurs relations.</p> <p>Affirme qu'une solution facile à cet isolement est la tarification sociale, qui a déjà fait partie du programme de Projet Montréal et demande pourquoi la tarification ne fait pas partie des objectifs à faire financer.</p>
<p>Jean Lalande, Welfare Rights Committee, membre du Mouvement pour un transport public abordable (MTPA)</p>	<p>M. Lalande travaille pour Welfare Rights Committee, dans Pointe-St-Charles. Affirme que Montréal peut prendre l'initiative d'adopter ses propres stratégies, comme la gratuité du métro pour les aînés ou encore le développement de pistes cyclables.</p> <p>En 2017, le groupe avait calculé avec la STM que le coût pour étendre la réduction attribuée aux étudiants aux personnes assistées sociales serait de 11 M\$. Demande de mettre à jour le coût et de l'inclure dans le montant global à faire financer. Demande de rendre l'enjeu de l'inclusion sociale explicite.</p>
<p>Marcel Lanoue</p>	<p>A reçu le document à 9 h 29 et affirme que les citoyens devraient le recevoir au moins une demi-heure avant le début de la séance.</p>
<p>Jean Duval</p>	<p>Se dit en accord avec le citoyen qui vient de parler. Affirme qu'il s'agit d'un manque de respect de ne pas ouvrir les portes de la salle à 9 h pour permettre aux personnes de s'installer avant le début de la séance. Rappelle que ce n'est pas tout le monde qui a accès à un ordinateur et que ce n'est pas une obligation d'avoir un téléphone ou une automobile. Demande que les citoyens soient respectés dans le processus.</p> <p>Constata qu'on cherche les moyens de trouver de l'argent. Affirme qu'on doit utiliser la méthode utilisateur-payeur, parce que les autres méthodes pénalisent du monde qui n'utilise pas le transport en commun. Est d'avis que Montréal devrait à nouveau plaquer les vélos, et ce par catégorie, comme les vélos-cargos.</p> <p>Affirme qu'il y a sept agences de transport à Montréal alors qu'à Paris, il n'y a qu'une seule agence. Les problèmes à Montréal sont donc multipliés par six. Propose de couper dans les agences et dans les dépenses.</p>
<p>Bruno-Pierre Gauthier, président</p>	<p>Réfère à la page 7 du document de consultation. Demande pourquoi il y a trois modes de calcul dans le tableau 1.</p>

Le président remercie les citoyens pour leur question. Il propose à M. Lalande de vérifier auprès de la STM si le coût de la tarification sociale a été mis à jour et, si cette information est disponible, de la transmettre aux commissaires.

Il invite les personnes qui ont posé des questions à déposer une opinion écrite ou encore à s'inscrire pour participer à une séance d'audition des opinions.

Le président procède ensuite à la lecture des questions et commentaires reçus par le formulaire disponible en ligne.

Citoyen / Citoyenne	Questions / Commentaires
Julie Paquet	Vous parlez de hausser la portion du transport collectif sur l'immatriculation des autos à Montréal. Cependant, vous ne considérez pas ceux qui n'ont qu'une seule voiture et qui en même temps utilisent le transport en commun via une passe mensuelle. Il faudrait peut-être considérer que ces personnes contribuent déjà au transport en commun via l'achat d'un titre mensuel. De plus, vous devriez hausser l'immatriculation lorsqu'il y a plus d'une voiture par résidence et surtout s'ils se rendent au centre-ville en voiture.
Martine Nachbauer	Je suis pour une augmentation de la taxe automobile (SAAQ). Vu mon âge, je profite du transport gratuit. Je trouve que les aînés pourraient payer 1 \$ par déplacement.
David Perron	Afin de diminuer l'attrait d'une voiture pour un résident habitant au centre-ville ne pourrions-nous pas nous inspirer de Londres et de ses permis/droits qui sont de plus en plus dispendieux lorsqu'on habite le centre de la ville ? Une immatriculation appartenant à une adresse du centre-ville coûtera plus cher qu'une plaque appartenant à Pointe-aux-Trembles, par exemple.
Pierre Antoine Vaillancourt	Pourquoi ne pas augmenter la taxe sur l'immatriculation de manière substantielle, mais en contrepartie offrir gratuitement ou à rabais des abonnements mensuels au transport collectif ? Par exemple, un résident de Montréal qui immatricule un véhicule devrait payer 1000 \$ de taxe pour les transports en commun, mais aurait en retour un abonnement annuel. De la sorte, on améliore le financement et on encourage fortement l'utilisation des transports en commun. Merci !
Steve Lapommeray	Est-ce qu'il est prévu de terminer la gratuité pour les aînés pour la STM ? Combien d'argent coûte cette mesure ?

Guillaume Cloutier	<p>1) Mandater une firme privée externe à la STM serait-il une manière neutre et efficace d'identifier des opportunités de coupe dans les coûts et optimisation ? (emploi en administration, billetterie, cadre, etc.).</p> <p>2) La croissance des coûts d'opération de la STM n'est-il pas directement lié au conflit d'intérêts entre le syndicat, rémunéré par les cotisations de ses membres, celui-ci n'ayant aucunement avantage à voir la masse salariale diminuée, aux frais des contribuables ?</p>
Emmanuelle Blander	<p>Pour financer le déficit, il serait logique d'augmenter les tarifs du transport en commun. Charger une taxe ou des frais supplémentaires à toute la population n'est pas responsable.</p> <p>C'est comme demander à des gens qui ne consomment pas d'alcool de payer des frais supplémentaires/taxes supplémentaires sur l'achat de boissons non alcoolisées, s'il y avait un déficit à la SAQ. Ou si les parcs de chien avaient besoin de plus de financement, il me semble que ça viendrait des frais d'enregistrement des animaux de compagnie, non ?</p>
Marie Huet, GRAME	<p>Quelle est la place du tramway dans les projets qui sont étudiés pour être intégrés ou non dans le budget ?</p>
Nicole Corrado	<p>Veuillez rendre les transports en commun gratuits. J'ai un revenu fixe, mais je prends le bus tous les jours. Je ne peux pas vraiment me permettre le bus, mais je dois payer parce que j'ai plus de 12 ans et moins de 65 ans. Veuillez au moins rendre le transport en commun gratuit pour les personnes handicapées.</p>

Le président remercie les citoyens pour les questions et indique que les commissaires tiendront compte de leurs commentaires et de leurs suggestions dans leurs travaux. Il invite à nouveau les personnes intéressées à envoyer une opinion écrite, à participer oralement lors des séances publiques d'audition des opinions, ou encore en répondre au questionnaire.

#### 4.2 Période de questions et commentaires des commissaires

La présidente invite ses collègues commissaires à poser leurs questions ou à commenter ce qu'ils ont entendu.

Commissaires	Questions / Commentaires
Nathalie Goulet	<p>Remercie le Service des finances pour la présentation claire, qui apporte de l'eau au moulin dans la réflexion collective en cours sur le financement du transport en commun.</p> <p>Réfère à la page 10 du document de consultation et pose une question sur la part des revenus tarifaires qui provient des usagers dans le financement total du transport en commun. Cette part est à 20 % actuellement et on prévoit qu'elle sera de 20 % aussi en 2028. Même s'il y a une augmentation du nombre d'usagers dans le</p>

	<p>transport collectif, la proportion de leur contribution dans le financement total reste la même. Demande des précisions.</p> <p>Réfère à la page 13 du document, où on suggère que certaines ressources pourraient être mises en commun pour optimiser les dépenses dans le transport collectif. Demande des exemples.</p>
Georges Bourelle	<p>Aimerait voir des mémoires et des opinions de gens qui sont mal servis ou pas du tout servis par le transport collectif, et surtout des résidents de l'Ouest de l'île, sur le financement et sur les façons dont le financement pourrait améliorer le service de transport collectif dans leur secteur.</p> <p>Réfère à un article paru récemment dans La Presse, dans lequel l'ex-directeur général de la STM, M. Luc Tremblay, parlait de l'ingérence politique dans les coûts de la STM. Aimerait voir des mémoires et des opinions sur l'ingérence politique qui a eu des impacts dans le passé et qui pourrait en avoir dans le futur.</p>
Vicki Grondin	<p>Pose une question sur la participation du gouvernement fédéral au financement du transport en commun. On a vu dans les médias, en mars dernier, que les agences de transport de Montréal, de Toronto et de Vancouver ont lancé un appel conjoint et urgent au gouvernement du Canada afin de mettre à leur disposition le fonds permanent pour le transport en commun dès 2024 (initialement prévu dès 2026). Le ministre Rodrigue a répondu que c'est une possibilité et que c'est en analyse. Demande les perspectives pour avoir accès à ce financement.</p> <p>Se penche sur d'autres juridictions, comme Toronto et Vancouver, dont les sociétés de transport naviguent dans un contexte d'inflation, de vieillissement des infrastructures, de mise aux normes en termes d'accessibilité universelle et d'électrification des transports. Demande une comparaison par rapport aux autres sociétés de transport des grandes villes au pays pour voir le cocktail de financement.</p>
Alan DeSousa	<p>Il est indiqué dans la présentation qu'il y aura des coûts additionnels par la mise en service du REM, estimés à 120 M\$ par année. Il y a une semaine, le REM a indiqué qu'il n'avait pas envisagé de mises en service en 2024 et il ne se commet pas pour 2025. Cela signifie qu'on risque d'avoir, par ce retard, 120 M\$ qui pourraient être une baisse dans le déficit appréhendé de 561 M\$. Affirme qu'il est nécessaire pour la préparation budgétaire 2025 d'avoir avec certitude la date de mise en service du REM et en conséquence, le prorata des coûts concernés.</p> <p>Le document de consultation parle des revenus engendrés et des sources de revenus. Affirme qu'une autre façon pourrait être de rentabiliser les actifs et les lignes actuelles. Réfère à la page 7, où se trouve un topo très macro, et réaffirme le besoin d'avoir les détails sur l'achalandage ligne par ligne, et l'opportunité de se prononcer sur les</p>

	<p>stratégies qui pourraient permettre une plus grande rentabilisation de ces lignes.</p> <p>Donne l'exemple de la construction du train de l'Est en 2014 à un coût de 750 M\$. Selon les chiffres récents, à peu près 300 personnes par jour sont actuellement transportées. Ce chiffre est en bas de l'achalandage visé. Affirme qu'une réflexion est à faire sur l'augmentation de l'achalandage, par exemple en augmentant le service ou le rabattage par autobus.</p>
Sylvain Ouellet	<p>Affirme qu'on a déjà un gros défi financier pour boucler le budget, auquel s'ajoutent les déficits d'investissement. La Ville a réagi et a fourni des efforts colossaux pour augmenter les investissements, par exemple dans les infrastructures de l'eau. Demande à quel point le défi est important si on prend aussi cet élément en compte.</p> <p>Demande si le Service a regardé l'équité entre les différents modes de transport, comme les vélos, les automobiles ou même le camionnage. Demande si on tend vers une équité entre les modes et si on trouve que certains modes ne paient pas leur juste part.</p>
Younes Boukala	<p>Souhaite comprendre pourquoi on se retrouve dans cette situation et demande les raisons de la dichotomie entre le gouvernement du Québec et les municipalités dans le financement du transport en commun.</p> <p>Réfère à un article paru le matin même dans lequel on parle de déficit structurel et de déficit d'exploitation. Demande si, quand on parle de déficit structurel, ça signifie qu'on n'arrive pas à 100 % des revenus tarifaires pré-pandémiques et si le déficit d'exploitation se trouve dans le développement du transport en commun.</p>
Lisa Christensen	<p>Remercie pour la présentation sur le financement de la STM, qui donne à la population l'opportunité de mieux comprendre la situation.</p> <p>Rebondit sur les commentaires de M. Bourelle et ceux des personnes d'Action gardien et du Welfare Rights Committee. Se réfère à son histoire personnelle pour bien comprendre la situation décrite par les intervenants de Welfare Rights Committee.</p> <p>Affirme que nous risquons de frapper un mur avec les changements climatiques et que nous n'avons pas le choix d'avoir un transport collectif structurant et peu cher pour toute la population de Montréal et des couronnes. Est en accord avec des rabais ou des financements pour les personnes plus vulnérables, par exemple des personnes dont la mobilité est réduite. Demande comment nous allons payer collectivement pour ce service. Le parc d'autobus et le métro sont vieillissants et ont besoin d'entretien. Se dit en faveur d'un transport collectif gratuit pour tout le monde, sans exclusion. Demande aux personnes de présenter des mémoires et des idées pour financer les projets d'importance pour des gens qui ont de faibles revenus ou qui</p>

n'ont pas de transport. Espère que les autres paliers de gouvernements nous entendent. Affirme que le transport collectif est un service essentiel.

*The participation of the population of Montreal and the surrounding areas is so critical in this question. We are at the point where we hit the wall. We need to expand public transportation and control climate change, but we can't do it alone. We can't finance it on the backs of cars, we can't finance it against the price of the ticket. Public transportation should be free. That way, everybody can park their car and they have access in 15 minutes to a very reliable source of public transportation, and we could all breathe. But we're at that point where we need people to put in a memoir. Give us your ideas, give us your solution, because the smallest drop causes ripples. We need that kind of participation. 11 M\$ here, 35 M\$ there, that's adding to the debt, so how do we finance that? That's why we really need those memoirs.*

Le président remercie les commissaires pour leurs commentaires.

Le président indique qu'à cause d'un enjeu technique, trois questions posées par des citoyens et citoyennes à travers le formulaire en ligne n'ont pas été posées. Il propose donc à ses collègues de procéder à la lecture de ces questions.

Citoyen / Citoyenne	Questions / Commentaires
Pierre Pagé, Montréal pour tous	Quels sont les excédents de fonctionnement ou les réserves pour parcs ou autres de la ville de Montréal ? Ne pourraient-ils pas être utilisés pour combler les déficits du transport collectif ?
Maryse Bouchard	Dans le contexte actuel, la Ville compte-t-elle maintenir la gratuité du transport en commun pour les 65 ans et plus ? Et si oui, quels en sont les avantages ou les bénéfices ?
M. Nicolas Nadeau-Fredette	Mis à part le REM, est-ce que vous savez de combien augmente le manque à gagner par chaque point de % d'augmentation d'offre de service ?

Le président remercie à nouveau les personnes ayant participé à la séance et réitère les modes de participation à la consultation.

## 5. Levée de l'assemblée

Avant de lever la séance, M. Lessard-Blais remercie les commissaires, les personnes-ressources du Service des finances et toutes les personnes ayant suivi les travaux de la Commission.

L'ordre du jour étant épuisé, l'assemblée est levée à 11 h 25.

**ADOPTÉ LE : 27 MAI 2024**



---

Pierre Lessard-Blais  
Présidence



---

Virginie Harvey  
Coordonnatrice — soutien aux  
commissions permanentes