

Rapport et recommandation

Consultation prébudgétaire 2025

Commission sur les finances
et l'administration



Commission sur les finances et l'administration

Consultation prébudgétaire 2025

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

Rapport déposé au conseil municipal du 19 août 2024
et au conseil d'agglomération du 22 août 2024

Pour suivre les travaux et l'actualité des commissions permanentes

S'abonner à l'[infolettre](#) des commissions

Visitez le site Internet des commissions permanentes : <https://montreal.ca/sujets/commissions-permanentes>

Suivez-nous sur les réseaux sociaux

 @commissions.mtl

 @Comm_MTL

Montréal 

Service du greffe
Division du soutien aux commissions permanentes,
aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Président

M. Pierre Lessard-Blais
Arrondissement de Mercier —
Hochelaga-Maisonneuve

Vice-présidents

M. Georges Bourelle
Ville de Beaconsfield

M. Laurent Desbois
Arrondissement d'Outremont

Membres

M. Younes Boukala
Arrondissement de Lachine

Mme Julie Brisebois
Village de Senneville

Mme Lisa Christensen
Arrondissement de Rivière-des-
Prairies — Pointe-aux-Trembles

M. Alan DeSousa
Arrondissement de Saint-Laurent

Mme Nathalie Goulet
Arrondissement d'Ahuhtsic-
Cartierville

M. Benoit Gratton
Arrondissement de Verdun

Mme Vicki Grondin
Arrondissement de Lachine

Mme Virginie Journeau
Arrondissement de Rivière-des-
Prairies — Pointe-aux-Trembles

M. Sylvain Ouellet
Arrondissement de Villeray — Saint-
Michel–Parc-Extension

Montréal, le 19 août 2024

Mme Martine Musau Muele
Présidente du conseil municipal
Hôtel de ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Madame la Présidente,

Conformément au *Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal* (06-009), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur les finances et l'administration, le rapport et les recommandations préparés à l'issue de la consultation prébudgétaire 2025, pour laquelle la Commission a été mandatée par résolution du conseil municipal le 18 mai 2018 (CM18 0710).

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, nos meilleures salutations.

(ORIGINAL SIGNÉ)

Pierre Lessard-Blais
Président

(ORIGINAL SIGNÉ)

Virginie Harvey
Coordonnatrice — soutien
aux commissions
permanentes

Service du greffe
Division du soutien aux commissions permanentes,
aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Président

M. Pierre Lessard-Blais
Arrondissement de Mercier —
Hochelaga-Maisonneuve

Vice-présidents

M. Georges Bourelle
Ville de Beaconsfield

M. Laurent Desbois
Arrondissement d'Outremont

Membres

M. Younes Boukala
Arrondissement de Lachine

Mme Julie Brisebois
Village de Senneville

Mme Lisa Christensen
Arrondissement de Rivière-des-
Prairies — Pointe-aux-Trembles

M. Alan DeSousa
Arrondissement de Saint-Laurent

Mme Nathalie Goulet
Arrondissement d'Ahuntsic-
Cartierville

M. Benoit Gratton
Arrondissement de Verdun

Mme Vicki Grondin
Arrondissement de Lachine

Mme Virginie Journeau
Arrondissement de Rivière-des-
Prairies — Pointe-aux-Trembles

M. Sylvain Ouellet
Arrondissement de Villeray —
Saint-Michel—Parc-Extension

Montréal, le 22 août 2024

Madame Nancy Blanchet
Présidente du conseil d'agglomération
Hôtel de ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Madame la Présidente,

Conformément au *Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération* (RCG 06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur les finances et l'administration, le rapport et les recommandations préparés à l'issue de la consultation prébudgétaire 2025, pour laquelle la Commission a été mandatée par résolution du conseil municipal le 18 mai 2018 (CM18 0710).

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, nos meilleures salutations.

(ORIGINAL SIGNÉ)

Pierre Lessard-Blais
Président

(ORIGINAL SIGNÉ)

Virginie Harvey
Coordonnatrice — soutien aux
commissions permanentes

TABLES DES MATIÈRES

MISE EN CONTEXTE	2
1. PROCESSUS DE LA CONSULTATION	4
1.1 Déroulement de la consultation publique	4
Lancement de la consultation et séance d'information.....	4
Consultation des citoyennes et des citoyens	4
Élaboration et adoption des recommandations	4
1.2 Communications annonçant la consultation publique	5
1.3 Bilan de la participation citoyenne.....	5
Séances d'audition des opinions	6
Sondage	6
1.4 Adoption des recommandations.....	7
2. DOCUMENT DE CONSULTATION	8
3. SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS ET DES OBSERVATIONS REÇUES	10
3.1 Mémoires, opinions écrites et audition des opinions.....	10
Augmenter les revenus dédiés au transport collectif	10
Réduire les dépenses liées au transport collectif et optimiser l'organisation	12
Représentations auprès du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada	13
D'autres propositions	14
3.2 Faits saillants du sondage.....	14
Modes de transport utilisés	15
Importance accordée aux composantes du transport collectif	15
Actions pouvant être déployées pour couvrir le déficit du transport collectif.....	15
4. CONSTATS ET RECOMMANDATIONS.....	17
CONCLUSION	29
ANNEXE 1 : Le mandat de la Commission	30
ANNEXE 2 : Personnes ayant participé à la consultation publique.....	33
ANNEXE 3 : Personnes-ressources en soutien à la Commission	37
ANNEXE 4 : Rapport minoritaire de l'Opposition officielle	38
ANNEXE 5 : Recommandations	77

INTRODUCTION

La Commission sur les finances et l'administration a été saisie, par résolution du conseil municipal, de mener annuellement un exercice consultatif prébudgétaire auprès de la population montréalaise. Les avis recueillis guident l'Administration municipale dans l'orientation des dépenses de fonctionnement et d'investissement de la Ville.

Cette consultation donne l'opportunité aux personnes intéressées et aux organisations de toute l'agglomération de Montréal de discuter des orientations budgétaires de l'Administration avec les personnes élues et les fonctionnaires qui élaborent le budget. Leurs préoccupations et enjeux peuvent ainsi être exprimés avant la présentation et l'adoption finale du budget de la Ville de Montréal, à la fin de l'automne 2024.

Ce rapport présente le processus de la consultation prébudgétaire 2025 et comporte quatre sections. Les premières présentent les modalités de consultation du public et détaillent le déroulement de la consultation, les moyens de communication déployés pour informer la population, l'état de la participation, ainsi que le contenu du document de consultation. La troisième partie établit la synthèse des propositions et des opinions reçues par la Commission. Enfin, la dernière section est consacrée aux constats et aux recommandations de la Commission.

En annexe, outre la résolution du conseil municipal, se trouvent le rapport minoritaire déposé par l'Opposition officielle, la liste des personnes-ressources en soutien à la Commission pour ce mandat, ainsi que la liste des personnes et des organisations ayant participé à la consultation prébudgétaire.

MISE EN CONTEXTE

La **Commission sur les finances et l'administration** procède à une consultation prébudgétaire depuis 2019. Elle a pour objectifs d'améliorer la participation des citoyennes et citoyens et des organismes de la société civile à la vie démocratique municipale et de consolider la culture de la transparence à la Ville de Montréal, tout en faisant émerger de nouvelles idées.

Or, les membres de la Commission ont constaté une participation déclinante aux dernières consultations prébudgétaires. Pour ce sixième exercice consécutif, la formule a donc été modifiée afin de stimuler l'engagement de la société civile. Ainsi, les travaux de la Commission ont été concentrés sur un seul thème, soit le **financement du transport collectif métropolitain**, compte tenu de son importance stratégique et budgétaire.

Le transport collectif a un impact incontestable sur de nombreux aspects de la vie des Montréalaises et Montréalais. Il ne s'agit pas seulement d'un moyen de transport, mais d'une réponse à de nombreux enjeux, comme la congestion routière, la pollution de l'air ou l'étalement urbain, en plus d'être un puissant outil d'inclusion sociale et de développement économique.

Les défis considérables associés au financement du transport en commun ne cessent de s'intensifier. Ce financement représente une charge importante et grandissante pour le budget de la Ville de Montréal. Ainsi, le cadre financier 2025-2028 du transport collectif métropolitain présenté dans le document de consultation fait état d'un déséquilibre annuel majeur prévu de 560 M\$ en 2025 et croissant, jusqu'à atteindre 700 M\$ en 2028¹.

Pendant la période de consultation, deux annonces ont retenu l'attention des membres de la Commission. D'abord, le 30 mai 2024, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté une résolution visant à accroître le montant de la **taxe sur l'immatriculation** perçue sur les véhicules de promenade immatriculés dans le grand Montréal à compter du 1^{er} janvier 2025². Cette mesure, ajoutée à la contribution du gouvernement du Québec d'environ 200 M\$ et aux efforts d'optimisation réalisés par les sociétés de transport, permettrait de combler le manque à gagner pour boucler le cadre financier 2025.

¹ [Perspectives budgétaires 2025](#), à la page 11.

² Communauté métropolitaine de Montréal. [Financement du transport collectif : La CMM contrainte d'augmenter la taxe sur l'immatriculation](#). 30 mai 2024.

Ensuite, le gouvernement du Québec a déposé un projet de loi³ créant **Mobilité Infra Québec**, une agence qui aurait notamment pour mandat d'analyser, de planifier et de réaliser des projets complexes de transport. Bien que l'agence ne serait pas responsable de l'exploitation des systèmes de transport collectif, elle pourrait avoir des retombées sur la gouvernance du transport collectif et le développement de nouveaux projets dans la région métropolitaine.

Les commissaires ont également pris note des **audits de performance** lancés par la ministre des Transports et de la Mobilité durable pour chacune des sociétés de transport collectif et pour l'Autorité régionale de transport métropolitain⁴, qui visent à établir des mesures pour optimiser les dépenses. Les résultats de ces audits de performance sont attendus dans les prochains mois.

Dans leurs réflexions, les commissaires ont aussi pris en considération le contexte élargi dans lequel s'inscrit le financement du transport collectif. Comme le souligne la Société de transport de Montréal : « *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.* »⁵ Le gouvernement du Québec a d'ailleurs mené des consultations pour réviser la structure de financement des transports collectifs, dont le Chantier sur le financement de la Politique de mobilité durable. Du côté du gouvernement fédéral, les fonds alloués au transport collectif sont destinés au développement de nouveaux projets, tandis que les sociétés de transports signalent des besoins majeurs pour combler les déficits d'entretien des infrastructures ainsi que pour l'exploitation de leurs réseaux.

³ Projet de loi 61, *Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif.*

⁴ Henri Ouellette-Vézina, La Presse, « [Québec évaluera la performance de chaque société de transport](#) ».

⁵ « [L'heure des choix](#) », mémoire déposé par la Société de transport de Montréal, à la page 13.

1. PROCESSUS DE LA CONSULTATION

Dans le cadre de ce mandat de compétence d'agglomération, la consultation se voulait une occasion d'informer la population et les organismes sur les enjeux en matière de financement du transport collectif ainsi que d'échanger sur des solutions qui soient à la fois structurantes, justes et pérennes.

1.1 Déroulement de la consultation publique

Le processus de la consultation prébudgétaire s'est déroulé sur un court calendrier de trois mois.

Lancement de la consultation et séance d'information

La consultation a été lancée le 23 avril 2024. Le document [Perspectives budgétaires 2025](#), objet de la consultation, a été présenté en [assemblée publique d'information](#) le 6 mai 2024, aux fins de l'élaboration des mémoires et opinions.

Consultation des citoyennes et des citoyens

La deuxième étape de la consultation, qui s'est déroulée en mai 2024, a été dédiée à la collecte des opinions du public. La Commission a reçu les mémoires et opinions du 23 avril au 29 mai 2024, puis a tenu quatre audiences d'audition des opinions, les 27, 28 et 29 mai 2024. Un grand nombre de personnes se sont inscrites pour participer aux séances d'audition. Les commissaires se sont donc rendus disponibles pour allonger la séance du 29 mai 2024 en après-midi et ont ajouté une courte séance le 29 mai au matin.

En outre, entre le 13 mai et le 31 mai 2024, les citoyennes et citoyens de l'agglomération de Montréal pouvaient répondre à un sondage disponible en ligne, en français et en anglais. La firme retenue pour préparer le sondage a également procédé, pendant la même période, à un sondage représentatif par téléphone et en ligne.

Élaboration et adoption des recommandations

Les membres de la Commission se sont réunis à sept reprises en séance de travail afin de préparer la consultation et d'élaborer leurs recommandations. Ces dernières ont été présentées et adoptées lors d'une [assemblée publique](#) webdiffusée le 28 juin 2024. Cette assemblée, qui clôture le processus de consultation, était prévue le 14 juin 2024. Les membres de la Commission ont souhaité prendre plus de temps pour lire et réentendre les opinions reçues et en discuter. L'assemblée d'adoption des recommandations a donc été reportée au 19 juin, puis au 28 juin 2024.

La documentation afférente à cette consultation publique peut être consultée à la Division du soutien aux commissions permanentes, aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil du Service du greffe, de même que sur la page web dédiée à la consultation, à : ville.montreal.qc.ca/consultation-prebudgetaire-2025.

1.2 Communications annonçant la consultation publique

Les informations relatives à la consultation prébudgétaire ont été communiquées par un avis public paru le 23 avril 2024 dans deux quotidiens montréalais, l'un francophone et l'autre anglophone, de même que sur le portail de la Ville. Cet avis public a été distribué aux arrondissements de la Ville de Montréal ainsi qu'aux villes liées de l'agglomération de Montréal.

Un second avis a été diffusé le 28 mai 2024 pour annoncer l'ajout d'une séance d'audition des opinions, le 29 mai 2024.

Un appel à contribution a été transmis à près de 800 personnes ou groupes abonnés à l'infolettre des commissions permanentes. Des communiqués ont été diffusés à l'ensemble des médias à différentes étapes de la consultation. Des publications annonçant les grandes étapes du processus de consultation ont été relayées dans les médias sociaux des commissions permanentes.

Enfin, la documentation et les modalités de participation étaient disponibles sur le site des commissions permanentes, à l'adresse : ville.montreal.qc.ca/consultation-prebudgetaire-2025. Toute personne pouvait obtenir une copie en s'adressant au secrétariat des commissions permanentes.

1.3 Bilan de la participation citoyenne

Les travaux de la Commission ont bénéficié de l'importante mobilisation autour du thème du financement du transport collectif, laquelle a permis de recueillir des avis et opinions d'une diversité d'acteurs.

En tout, la Commission a reçu **37 mémoires et présentations** provenant de 31 personnes et organisations, en plus de **7 opinions à l'oral** (c'est-à-dire sans le dépôt d'une opinion écrite) et de **11 avis courts** de citoyennes et de citoyens envoyés par courriel ou par la poste, ou encore laissés sur la boîte vocale des commissions permanentes. La Commission a ainsi recueilli l'opinion de :

- 19 citoyennes et citoyens;
- 13 OBNL;
- 5 syndicats;
- 4 experts-es ou chercheurs-es universitaires;
- 4 invités-es hors Québec.

Au total, ce sont **plus de 60 personnes inscrites** qui ont pris part à l'une ou l'autre des six assemblées tenues dans le cadre de la consultation prébudgétaire, dont deux comportaient une période de questions et de commentaires du public.

On compte de plus environ 1 220 visionnements cumulés des six séances sur [la liste de lecture YouTube](#) de la Commission⁶.

Séances d'audition des opinions

Les 27 mai, 28 mai et 29 mai 2024, la Commission a tenu quatre séances d'audition des opinions. La journée du 27 mai était consacrée à une séance en personne, qui s'est tenue dans la salle 1404 du 1550 rue Metcalfe, à Montréal. Les trois autres séances ont eu lieu en virtuel, pour favoriser la participation des personnes qui ne pouvaient pas se déplacer.

Au total, la Commission a entendu **29 présentations orales** de personnes, d'expertes et experts, d'organisations à but non lucratif et d'autres organisations. La Commission a d'ailleurs dû ajouter une séance d'audition dans la matinée du 29 mai et devancer l'heure de début de la séance du 29 mai en après-midi pour permettre d'entendre toutes les personnes intéressées.

Les noms de ces personnes et organisations se trouvent à l'annexe 2.

Tous les avis déposés à la Commission sont disponibles sur la page consacrée à la consultation, à ville.montreal.qc.ca/consultation-prebudgetaire-2025. Les séances publiques peuvent être visionnées en différé sur la [liste de lecture YouTube](#) de la Commission.

Sondage

Les commissaires ont souhaité que la population de l'agglomération de Montréal soit également consultée par le biais d'un sondage.

⁶ En date du 29 juillet 2024.

Ainsi, entre le 13 mai et 28 mai 2024, **1 000 personnes répondantes** âgées de 18 ans et plus et résidant dans l'agglomération de Montréal ont participé au sondage par le biais d'un panel web. En parallèle, un lien web ouvert à toutes et tous et diffusé par la Ville de Montréal a permis de recueillir les réponses de **1 245 personnes résidentes** de l'agglomération et âgées de 15 ans et plus.

Le rapport des résultats obtenus est disponible sur la [page dédiée à la consultation](#) et se trouve résumé à la section 3.2 du présent document.

1.4 Adoption des recommandations

Cette consultation s'est clôturée le 28 juin 2024 par une assemblée publique au cours de laquelle le président de la Commission a fait la lecture des **21 recommandations** soumises à l'Administration municipale. Les recommandations ont été adoptées à l'unanimité sur une proposition de M. Laurent Desbois, appuyée par M. Sylvain Ouellet.

2. DOCUMENT DE CONSULTATION

Le document d'information et guide de la consultation, intitulé [Perspectives budgétaires 2025](#), a été préparé par le Service des finances de la Ville de Montréal. Il présente la situation du financement du transport collectif métropolitain, les causes des déficits anticipés ainsi que les façons de combler le déséquilibre. Parmi les solutions soulevées :

- **La réduction des dépenses**, par des pistes d'optimisation des organismes publics de transport en commun (OPTC) ou la réduction de l'offre de service;
- **L'augmentation des revenus générés dans la région métropolitaine destinés au transport collectif**, par une hausse des tarifs, l'indexation de la taxe sur l'essence, l'indexation du droit d'immatriculation, la hausse de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade ou la hausse massive des contributions municipales;
- **De nouvelles sources de revenus**, comme l'implantation d'une taxe kilométrique;
- **Des sources de revenus pour financer les investissements majeurs nécessaires dans le développement du transport collectif**, comme la valorisation des sites et des droits aériens et les redevances de transport pour les projets structurants;
- Enfin, **l'aide gouvernementale** est évoquée comme une autre solution de financement.

Le document de consultation présente l'axe de réflexion sur lequel les citoyennes et citoyens montréalais étaient invités à contribuer :

Considérant l'ampleur du déséquilibre anticipé dans le financement du transport collectif au cours des années à venir, tant du point de vue de l'exploitation, du maintien et du développement, les pistes de solution évoquées dans ce document et les solutions alternatives susceptibles d'émerger des échanges tenus dans le cadre de la présente consultation, l'administration municipale pose la question suivante :

Quelles devraient être les pistes de solution à retenir afin d'assurer un financement suffisant et stable du transport collectif métropolitain ?

Le document de consultation a été présenté le 6 mai 2024 lors d'une [assemblée publique d'information](#) tenue à la salle du conseil de l'hôtel de ville de Montréal (édifice Lucien-Saulnier), par M. Christian Nadeau, conseiller en planification budgétaire. M. Nadeau était accompagné par Mme Francine Laverdière, directrice du Service des finances, par Mme Stéphanie Rault, cheffe de division — Planification budgétaire et fiscale, et par Mme Catherine Roch-Hansen, chargée d'expertise et de pratique principale — processus

budgétaire. L' élu responsable du dossier au comité exécutif de la Ville de Montréal, M. Luc Rabouin, a prononcé le mot d' ouverture inaugurant les travaux.

Le document et la présentation peuvent être consultés sur la [page dédiée à la consultation](#) et l' assemblée d' information peut être visionnée à partir de la [liste de lecture YouTube](#) de la Commission.

3. SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS ET DES OBSERVATIONS REÇUES

Dans leurs travaux, les commissaires ont tenu compte des mémoires et opinions écrites reçues, des avis donnés lors des séances d'audition des opinions ainsi que des résultats du sondage.

La section suivante rend compte des principaux éléments dégagés des opinions déposées et entendues.

3.1 Mémoires, opinions écrites et audition des opinions

La vaste majorité des avis et opinions reçus réitèrent l'importance du transport collectif.

Des personnes intervenantes affirment qu'il s'agit d'un service essentiel, d'un besoin de base ou encore d'un projet de société, au même titre que la santé ou l'éducation, ainsi qu'une nécessité dans la lutte aux changements climatiques. D'autres affirment que le succès de Montréal passe par la croissance de l'offre en transport collectif; elles en appellent donc à poursuivre des **cibles ambitieuses de transfert modal** de l'automobile au transport collectif. L'objectif devrait ainsi être non seulement de maintenir, mais aussi d'augmenter l'offre de transport collectif.

Les opinions reçues ont mis de l'avant plusieurs défis de taille pour que le financement du transport collectif soit à la hauteur des besoins en croissance. Parmi les principaux défis, on retrouve :

- identifier des sources de revenus stables et récurrentes qui prennent en compte le principe de l'équité fiscale;
- assurer le développement du transport collectif tout en résolvant le déficit d'entretien des infrastructures de transport et en limitant l'imposition de nouvelles taxes ou redevances.

Augmenter les revenus dédiés au transport collectif

Bien que le financement du transport collectif métropolitain relève des divers paliers de gouvernement, les personnes participantes invitent la Ville de Montréal à étudier toutes les sources de revenus possibles et à mettre en place des mesures pertinentes. Elles s'entendent pour affirmer que le **financement du transport collectif relève de l'ensemble des bénéficiaires du transport collectif**, et non aux seuls usagers et usagères.

Dans les opinions reçues, une grande diversité de sources de financement pour le transport collectif a été proposée :

Tableau 1. Sources de financement du transport collectif proposées

Sources de financement	Autorité responsable						
	STM	Ville de Montréal	Agglomération de Montréal	CMM	ARTM	Gouv. du Québec	Gouv. du Canada
Augmenter la part des revenus du marché du carbone dédiée au transport collectif						X	
Commercialisation des services de la STM	X						
Droit d'immatriculation*						X	
Droit d'immatriculation des voitures de luxe						X	
Droit d'immatriculation modulée en fonction des caractéristiques du véhicule : calibre, poids, taille, etc.						X	
Droits aériens						X	
Impôt foncier ou taxes foncières		X					
Obtenir du gouvernement fédéral un financement récurrent à l'exploitation						X	X
Péage au centre-ville (péage de congestion)		X	X				
Péage au niveau métropolitain (ponts)			X	X		X	X
Redevances de développement		X	X				
Taxe d'immatriculation pour les vélos		X	X				
Taxe kilométrique au niveau métropolitain				X			
Taxe kilométrique au niveau provincial						X	
Taxe régionale sur l'essence						X	
Taxe sur l'essence perçue au niveau provincial						X	
Taxe sur les chargements électriques						X	

Taxe sur la masse salariale						X	X
Taxe sur la valeur du produit intérieur brut (PIB)						X	
Taxe sur les aires de stationnement		X					
Taxe sur le stationnement sur rue		X					
Utiliser les fonds prévus pour accorder un rabais sur l'achat de véhicules électriques						X	
Utiliser les fonds québécois du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT)						X	

* Les sources de financement qui ont été le plus fréquemment citées par les participantes et participants à la consultation sont mises en évidence **en gras**.

Les participants et participantes ont mis de l'avant certaines grandes orientations à adopter pour augmenter les revenus dédiés au transport collectif. L'une des plus recommandées est de prévoir des **mécanismes d'indexation** des sources de revenus ou encore d'**utiliser l'espace fiscal délaissé** par les niveaux de gouvernement supérieur.

De plus, des citoyennes et citoyens ainsi que des syndicats proposent d'**augmenter l'achalandage** en développant l'offre de service de transport collectif (heures de service, fréquence), tout en assurant le sentiment de sécurité et le confort des usagères et usagers. D'autres participantes et participants ont pointé la **vitesse commerciale** des autobus et proposé d'ajouter des voies réservées efficaces. Cela implique également d'investir dans l'offre de services pour mieux les adapter aux changements dans les demandes de déplacement.

En outre, l'**augmentation de la tarification des usagères et usagers** a été proposée par certaines personnes intervenantes, mais surtout décriée par plusieurs autres, qui sont d'avis qu'un tarif abordable du transport collectif favorisera l'augmentation de l'achalandage. De même, des OBNL dénoncent le principe de l'utilisateur-payeur, expliquant que les hausses moyennes de tarifs de la STM sont deux fois plus élevées que l'inflation. Ils sont d'avis que les tarifs doivent baisser et non augmenter.

Réduire les dépenses liées au transport collectif et optimiser l'organisation

Lors de la première séance d'audition des opinions, la Commission a reçu la direction de la Société de transport de Montréal qui a expliqué qu'un plan d'optimisation récurrente de 100 M\$ sur cinq ans sera mis en place et que des **efforts d'optimisation et de rigueur**

budgétaire sont en cours, de même que la mutualisation de certaines activités est envisagée. Elle a également appelé à une meilleure **prévisibilité** du financement attribué par les paliers de gouvernement supérieur, et indiqué que la STM cherche à développer des sources de revenus autonomes.

Certaines personnes suggèrent de rediriger une portion des ressources financières destinées à l'électrification des autobus vers l'amélioration des services offerts. Elles encouragent une **réévaluation du rythme d'acquisition des autobus électriques**, de la conversion des garages et des investissements requis pour la formation.

Les avis sont partagés sur la **gratuité du transport collectif offert à Montréal aux personnes âgées de 65 ans et plus**. Plusieurs citoyennes et citoyens et des personnes représentant des OBNL plaident pour que la gratuité soit préservée et même étendue à d'autres personnes vulnérables, dans le cadre, par exemple, de la **tarification sociale**. Toutefois, pour d'autres intervenants, représentant le milieu des affaires, la gratuité des titres de transport a pour effet de diminuer les revenus de la STM. Ils invitent à la Ville à ne pas imposer de nouvelles mesures de gratuité.

Enfin, il a également été soulevé que le contrat signé par le gouvernement du Québec avec CDPQ Infra pour le **Réseau express métropolitain (REM)** joue en défaveur des municipalités. La STM explique ainsi la situation :

« Le REM [...] aura des impacts considérables sur le cadre financier métropolitain [...]. 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. [...] 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. »⁷

Représentations auprès du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada

De nombreux personnes et organismes ayant pris part à la consultation ont enjoint la Ville d'exiger des gouvernements supérieurs des **sources de financement stables, prévisibles**

⁷ « [L'heure des choix](#) », mémoire de la Société de transport de Montréal, à la page 7.

et adéquates pour les services de transport collectif, couvrant à la fois les investissements nécessaires, y compris dans le déficit d'entretien, et les coûts opérationnels. Ces intervenantes et intervenants rappellent qu'afin de répondre aux défis écologiques et socioéconomiques actuels, il est nécessaire d'adopter une approche coordonnée et d'accorder un engagement financier accru pour assurer la durabilité et l'efficacité des systèmes de transport collectif.

Certaines interventions, dont celle de la STM, proposent d'établir un **forum tripartite** afin de mener ces discussions et de convenir d'un modèle de financement visant à améliorer l'offre de service du transport collectif. Certains organismes et personnes affirment que l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) doit assumer le **leadership du financement et du développement du transport collectif** dans la région de Montréal. D'autres sont d'avis que ce rôle devrait plutôt relever de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

D'autres propositions

Certaines personnes participantes ont choisi de se prononcer sur des thèmes hors du sujet de consultation, mais qui relèvent du cadre financier de la Ville de Montréal. Ainsi, parmi les pistes de solution proposées, on cible par exemple la réduction de l'enveloppe salariale globale de l'administration municipale, la construction de logements sociaux et sans but lucratif, la révision des processus réglementaires qui freinent la construction de logements, ou encore de consacrer des ressources financières au secteur de la culture et de la créativité.

Les mémoires et avis déposés dans le cadre de la consultation sont accessibles sur la [page dédiée de la Commission](#).

3.2 Faits saillants du sondage

La collecte des données s'est déroulée du 13 mai au 28 mai 2024 par le biais d'un panel web auprès de 1 000 répondantes et répondants, âgés de 18 ans et plus et résidant dans l'agglomération de Montréal. Les résultats de l'étude ont été pondérés afin de refléter la distribution de la population à l'étude selon l'âge, le sexe, la scolarité, la région et la langue maternelle des répondantes et répondants.

En parallèle, un lien web ouvert à toutes et tous et diffusé par la Ville de Montréal a permis de recueillir les réponses de 1 245 personnes résidentes de l'agglomération et âgées de 15 ans et plus.

Modes de transport utilisés

Le sondage montre que la voiture (solo, covoiturage, autopartage) est le mode de transport le plus utilisé, alors que 63 % des personnes répondantes s'en servent au moins une fois par semaine. Les modes actifs, comme le vélo personnel, BIXI et la marche suivent avec 56 % des personnes répondantes. Enfin, le réseau de transport collectif (autobus, métro, REM, trains de banlieue, transport adapté) ferme la marche, alors que 48 % des personnes répondantes indiquent l'utiliser au moins une fois par semaine. Les proportions des modes de transport utilisés varient en fonction du lieu de résidence, de l'âge, du revenu et du genre des personnes répondantes.

Importance accordée aux composantes du transport collectif

À Montréal, le transport en commun a une importance qui dépasse sa simple utilité. Il a également une dimension politique et sociale. Une majorité significative de la population montréalaise (63 %) estime qu'il est primordial d'avoir un réseau de transport collectif efficace à Montréal; que les tarifs soient abordables pour tous les Montréalais et Montréalaises (61 %); et qu'il permette de se rendre n'importe où sur l'île (59 %). De plus, la moitié des personnes interrogées (51 %) a indiqué qu'il était très important pour elles que leur domicile soit proche du réseau de transport collectif.

L'importance de l'accessibilité aux régions de la Rive-Sud et de la Rive-Nord, situées en dehors de l'île, est reconnue par une proportion plus faible de personnes répondantes (25 %).

Les personnes répondantes s'accordent sur la nécessité d'un transport collectif efficace à Montréal. Les utilisatrices et utilisateurs réguliers (au moins une fois par semaine) sont plus nombreux à le juger très important, mais même celles et ceux qui ne l'ont pas utilisé récemment (dans les trois derniers mois) conviennent qu'un réseau de transport collectif efficace et abordable est essentiel. Les personnes disposant d'un revenu familial annuel plus faible (40 000 \$ et moins) soulèvent l'accessibilité et la proximité du réseau. De plus, les non-propriétaires de logements et de véhicules ainsi que les femmes montrent un enthousiasme particulier pour le transport collectif.

Actions pouvant être déployées pour couvrir le déficit du transport collectif

Les personnes répondantes sont majoritairement en faveur d'une augmentation de la contribution financière du gouvernement du Québec, 81 % d'entre elles estimant qu'il faut augmenter cette contribution. Parmi les autres mesures envisageables, l'augmentation de l'impôt foncier est la moins populaire.

Quand on interroge la population sur le choix d'une seule source de revenus pour combler le déficit du transport en commun, 53 % des personnes répondantes privilégient l'augmentation de la contribution financière du gouvernement du Québec. Les autres solutions sont moins populaires : augmenter la taxe sur l'immatriculation des véhicules (13 %), augmenter les tarifs pour les usagères et usagers du transport collectif (12 %); réduire les services du transport collectif (8 %); ou encore augmenter les taxes municipales (3 %).

Le sondage a également mesuré l'effet de la réduction des services du transport collectif. Une personne sur deux croit qu'elle serait affectée si une réduction des services suivants avait lieu :

- Réduction de la fréquence des passages du métro;
- Réduction de la fréquence de certains trajets d'autobus;
- Réduction des heures d'opération du métro.

La réduction du nombre de wagons dans les trains de banlieue, la réduction du service de transport adapté et la réduction des services de navette fluviale touchent moins de personnes répondantes.

Les groupes qui, selon le sondage, utilisent le plus les transports collectifs (les hommes, les jeunes de 18 à 34 ans, les locataires et ceux qui ne possèdent pas de véhicule) sont, comme on pouvait s'y attendre, ceux qui seraient les plus touchés par une diminution des services.

Les résultats complets du sondage sont accessibles sur la page dédiée à la consultation prébudgétaire, à ville.montreal.qc.ca/consultation-prebudgetaire-2025.

4. CONSTATS ET RECOMMANDATIONS

La Commission sur les finances et l'administration se réjouit de l'importante participation citoyenne dans le cadre de la consultation publique **Perspectives budgétaires 2025**, qui porte sur le financement du transport collectif métropolitain. Elle remercie les citoyennes et citoyens, les organisations de la société civile ainsi que les personnes expertes, notamment celles de l'extérieur du Québec, qui se sont mobilisées pour présenter leur avis et opinion à la Commission. Elle rappelle que la participation citoyenne contribue aux réflexions et éclaire les recommandations. Les membres de la Commission tiennent de plus à remercier le Service des finances pour son appui constant pendant ses travaux.

Alors que les municipalités de l'agglomération de Montréal font face à d'importants défis, les membres de la Commission soulignent que le transport collectif est un service essentiel et invitent l'Administration municipale et l'ensemble des parties prenantes impliquées à développer une vision commune afin de maintenir, de promouvoir et de développer les services de transport collectif.

Les membres de la Commission espèrent contribuer aux démarches de l'Administration municipale vers un financement prévisible et pérenne du transport collectif à l'échelle métropolitaine.

À l'issue de ses travaux, durant lesquels la Commission a analysé les propositions et les commentaires reçus, elle soumet les constats et les recommandations suivantes :

1. Le transport collectif, un service essentiel

CONSIDÉRANT que le transport collectif doit être considéré comme un service essentiel au même titre que la santé et l'éducation, ainsi qu'une nécessité dans la lutte contre les changements climatiques;

CONSIDÉRANT que les services de transport collectif constituent un puissant outil d'inclusion sociale et de développement économique et qu'en conséquence, toute coupe dans l'offre globale de service doit être évitée;

CONSIDÉRANT que le transport collectif est un élément de réponse à de nombreux enjeux, comme la congestion routière, la pollution de l'air et l'étalement urbain;

CONSIDÉRANT que l'augmentation des services de transport collectif dans les villes liées et les quartiers non centraux favoriserait un transfert modal et permettrait de réduire l'utilisation de la voiture, et ce, dans la mesure où l'offre est adaptée aux spécificités du territoire;

CONSIDÉRANT que la valeur du transport collectif ne devrait pas être mesurée selon sa rentabilité, car un service public n'a pas la vocation d'être rentable.

La Commission formule les recommandations suivantes à l'Administration :

- R-1.** Réitérer sa vision du transport collectif comme un service essentiel et fédérer autour de cette vision les autres paliers gouvernementaux, qui doivent contribuer au financement du transport collectif à la hauteur de leurs responsabilités.
- R-2.** Maintenir l'offre globale de service en transport collectif et s'engager à poursuivre le développement de cette offre sur tout le territoire de l'agglomération de Montréal, en gardant à l'esprit que le développement de cette offre doit être adapté en fonction des particularités du territoire.

2. Assurer conjointement le financement du transport collectif

CONSIDÉRANT le déséquilibre annuel majeur et croissant du cadre financier du transport collectif métropolitain, qui était estimé, lors du lancement de la consultation prébudgétaire 2025, à plus de 560 M\$ en 2025 et à près de 700 M\$ en 2028;

CONSIDÉRANT que les défis du transport collectif demeurent nombreux et importants et qu'il continuera de souffrir d'un manque à gagner les prochaines années;

CONSIDÉRANT que les grandes municipalités du Québec font face à une augmentation démographique importante qui entraîne davantage de besoins en matière de transport collectif;

CONSIDÉRANT qu'il faut prévenir le déficit d'entretien des actifs en transport collectif, qui pourrait entraîner une diminution de l'achalandage et des revenus;

CONSIDÉRANT que le cadre financier du transport collectif métropolitain doit également intégrer les coûts d'exploitation et d'immobilisation de plusieurs nouveaux projets,

incluant la mise en service des nouvelles antennes du Réseau express métropolitain (REM), le prolongement de la ligne bleue du métro et la mise en service de voies réservées;

CONSIDÉRANT que l'enjeu du financement du transport collectif est partagé par plusieurs sociétés de transport à travers le Canada, notamment à Toronto et à Vancouver;

CONSIDÉRANT que dans d'autres pays du G7, les gouvernements supérieurs participent au financement des opérations du transport collectif dans la mesure où celui-ci permet à ces gouvernements de remplir certaines de leurs responsabilités, comme l'environnement;

CONSIDÉRANT que les gouvernements supérieurs orientent certains choix d'investissement des sociétés de transport sans entièrement compenser ces choix;

CONSIDÉRANT que le modèle financier du REM, pourtant un service public de transport collectif, permet à son exploitant d'être rémunéré selon un tarif prévisible qui couvre les coûts d'exploitation et d'immobilisation, en plus d'un rendement de 8 %;

CONSIDÉRANT que le gouvernement du Québec a signé un contrat avec CPDQ Infra afin qu'elle soit rémunérée selon un tarif prévisible et que les villes sont contraintes à contribuer aux coûts du REM;

CONSIDÉRANT que les coûts du REM accapareront une part croissante des subventions à l'exploitation versées par le gouvernement du Québec et que, faute de nouveaux revenus, une partie des sommes affectées aux organismes publics de transport collectif (OPTC) de la grande région métropolitaine doit être redistribuée au REM;

CONSIDÉRANT que le plan d'action pour la mise en œuvre de la Politique de mobilité durable 2030 du Québec prévoit une augmentation de 5 % par année de l'offre de services du transport collectif;

CONSIDÉRANT le Chantier sur le financement de la mobilité durable du gouvernement du Québec, dont les activités se sont déroulées en 2019 et dont les conclusions sont toujours attendues;

CONSIDÉRANT que le gouvernement du Canada a mis en place un Fonds permanent pour le transport en commun de 3 milliards de dollars par année à compter de 2026-2027 pour

le financement des immobilisations des sociétés de transport collectif au Canada, mais que ce fonds ne servira pas à financer l'exploitation;

CONSIDÉRANT que l'engagement des trois paliers de gouvernement est essentiel pour développer un cadre financier stable et prévisible pour le transport collectif;

CONSIDÉRANT que la Société de transport de Montréal (STM) propose qu'un forum de discussion tripartite soit établi avec les trois paliers 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;

CONSIDÉRANT que les OPTC ont besoin de sources de financement prévisibles, stables, récurrentes et adaptées au transport collectif.

La Commission formule les recommandations suivantes à l'Administration :

- R-3.** Recommander au gouvernement du Québec d'adopter rapidement une stratégie de financement et d'investissement à long terme pour le maintien et le développement du réseau de transport collectif métropolitain.
- R-4.** Demander au gouvernement du Québec qu'il assume tous les coûts imputés aux municipalités liés à l'entente signée avec CDPQ Infra quant au REM.
- R-5.** Inviter les paliers de gouvernement supérieur à travailler avec l'Union des municipalités du Québec et la Fédération canadienne des municipalités afin de développer un nouveau modèle de financement pour le transport collectif.
- R-6.** Interpeller le gouvernement canadien afin qu'il s'engage dans l'élaboration d'un modèle de financement durable adapté au transport collectif, qui tiendrait compte de l'ensemble des coûts d'immobilisations et des frais d'exploitation nécessaires à la prestation de services de transport collectif de qualité supérieure.

3. Optimiser le réseau de transport collectif

CONSIDÉRANT que la STM s'est engagée à générer 100 M\$ en économies récurrentes sur cinq ans en optimisant ses actifs, en améliorant sa productivité et son efficacité, en effectuant des mutualisations internes et externes et en commercialisant ses services;

CONSIDÉRANT que des audits indépendants des sociétés de transport collectif permettront d'identifier des pistes d'optimisation, mais que l'optimisation des dépenses ne suffira pas à combler le déficit du transport collectif;

CONSIDÉRANT que les besoins d'entretien des actifs et le sous-investissement dans le maintien de ceux-ci exercent une pression sur le budget d'exploitation de la STM et réduisent la performance de l'offre de service;

CONSIDÉRANT l'importance de la transparence dans la performance des OPTC;

CONSIDÉRANT que la Ville de Montréal s'est engagée à atteindre une cible de réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 et que le transport collectif s'inscrit dans la solution pour réduire les émissions de GES;

CONSIDÉRANT que le gouvernement du Québec veut électrifier la moitié des autobus urbains, qui représentent 69 % des autobus en circulation, et que cela représente un potentiel de réduction d'émission de GES de 0,3 %;

CONSIDÉRANT que des autobus coincés dans des bouchons de circulation diminuent leur fiabilité, leur rapidité et leur attractivité et augmentent le coût du budget de fonctionnement;

CONSIDÉRANT qu'une augmentation de la vitesse commerciale¹ des autobus par des mesures préférentielles (ex. voies entièrement réservées, feux prioritaires, feux intelligents) contribuerait à optimiser les actifs;

CONSIDÉRANT la refonte du réseau d'autobus entamée par la STM dans certains quartiers, ainsi que l'implantation des services rapides par bus (SRB) Pie-IX, Sauvé/Côte-Vertu et Henri-Bourassa;

CONSIDÉRANT qu'une plus grande accessibilité à un mode de transport collectif structurant favorise un transfert modal vers le transport collectif;

¹ Vitesse moyenne pendant une course, temps de stationnement compris. Grand dictionnaire terminologique de l'Office québécois de la langue française.

CONSIDÉRANT qu'une augmentation de l'achalandage des réseaux de transport collectif peut soutenir et relancer le transport collectif.

La Commission formule les recommandations suivantes à l'Administration :

- R-7.** Encourager la STM à poursuivre ses efforts d'optimisation et à faire un suivi des audits indépendants qui seront déposés prochainement.
- R-8.** Demander à la STM de déposer un portrait global détaillant ses actifs, leur indice de vétusté et leur valeur de remplacement afin de mieux évaluer l'impact des décisions budgétaires et de prévoir les investissements nécessaires.
- R-9.** Demander au gouvernement du Québec d'allonger l'échéancier d'électrification des transports collectifs contenu dans son Plan pour une économie verte 2030 et d'injecter les sommes prévues à cet effet pour maintenir et développer l'offre de services en transport collectif.
- R-10.** Inciter la STM et les autres OPTC, en collaboration avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), à développer des stratégies d'augmentation de l'achalandage, telles qu'une campagne de communication rappelant le caractère essentiel du transport collectif et visant à renforcer la perception de sécurité, de propreté et de la qualité de l'expérience à la grandeur du réseau.
- R-11.** Accélérer, en collaboration avec les arrondissements et les villes liées de l'agglomération de Montréal, le déploiement de mesures préférentielles pour les autobus et régler de manière prioritaire les points de congestion réguliers.
- R-12.** Encourager les entreprises à adopter des plans de gestion des déplacements qui favorisent l'utilisation des transports collectifs pour leur personnel, et ce, afin de contribuer à l'augmentation de l'achalandage.
- R-13.** Demander à l'ARTM de prioriser les modes de transport collectifs structurants qui ont un plus grand potentiel de transfert modal et d'augmentation de l'achalandage.

4. Optimiser les sources de financement actuelles

CONSIDÉRANT que les services de transport collectif de la région métropolitaine trouvent leur financement dans les sommes accordées par le gouvernement du Québec, par celles

des municipalités à travers l'ARTM, par les contributions des personnes usagères et par leurs revenus autonomes;

CONSIDÉRANT que le gouvernement du Québec veut réduire son financement de l'exploitation du transport collectif au cours des prochaines années, faisant passer son soutien financier général à l'ARTM de 150 M\$ en 2024 à 30 M\$ en 2028;

CONSIDÉRANT que le cadre financier 2024-2028, déposé à l'automne 2023 par le gouvernement du Québec, faisait passer les contributions municipales de 930 M\$ en 2023 à 1 453 M\$, c'est-à-dire de 31 % à 41 % des contributions totales au financement;

CONSIDÉRANT que certaines sources de financement du transport collectif n'ont pas été indexées, comme le droit d'immatriculation (pas indexé depuis 1992) et la taxe provinciale sur les carburants (pas indexée depuis 2013);

CONSIDÉRANT que la taxe québécoise sur les carburants est l'une des plus faibles des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE);

CONSIDÉRANT la majoration de la taxe sur les carburants de 3 ¢/litre perçue sur le territoire de la région métropolitaine et versée à l'ARTM pour financer les services d'exploitation du transport en commun d'exo, et que cette majoration n'a pas été augmentée depuis 2010;

CONSIDÉRANT que la société de transport de Vancouver, TransLink, reçoit les recettes d'une taxe sur l'essence de 18,5 ¢/litre, ce qui représente 21 % du budget total en transport collectif;

CONSIDÉRANT que l'indexation de la taxe sur les carburants et de sa majoration permettrait de maintenir leur valeur réelle et de générer des revenus supplémentaires à court et moyen termes, tout en encourageant le transfert modal vers le transport collectif et la transition du parc automobile vers l'électrique;

CONSIDÉRANT que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté une résolution le 30 mai 2024 visant à accroître le montant de la taxe sur l'immatriculation perçue sur les véhicules de promenade immatriculés dans le Grand Montréal, qui s'établira à 150 \$, à compter du 1^{er} janvier 2025;

CONSIDÉRANT l'importance de moduler les droits et les taxes liés à l'automobile en fonction des caractéristiques et de la valeur de celle-ci;

CONSIDÉRANT qu'en 2022, le gouvernement du Québec a diminué de 66 % à 25 % la part des revenus tirés du marché du carbone qui sont destinés au financement du transport collectif;

CONSIDÉRANT la proportion de l'espace public consacré au stationnement, qui engendre des coûts importants pour les municipalités (entretien, surveillance);

CONSIDÉRANT qu'il existe des taxes sur les parcs de stationnement non résidentiel et qu'élargir celles-ci pourrait être une mesure applicable à court terme par les municipalités;

CONSIDÉRANT qu'un sondage réalisé en 2019 par la Commission du transport de la CMM révèle que 70 % de la population de la grande région montréalaise est favorable à l'imposition d'une taxe sur les grands terrains de stationnement intérieur et extérieur finançant le transport collectif²;

CONSIDÉRANT que TransLink bénéficie d'une taxe sur le stationnement qui représente 4 % de ses revenus;

CONSIDÉRANT que certains quartiers n'ont pas accès à une offre de transport collectif efficace et que ce sont souvent les personnes moins nanties qui habitent les zones moins bien desservies par le transport collectif;

CONSIDÉRANT que des mécanismes d'équité doivent être envisagés pour ne pas pénaliser indûment les groupes les moins aptes à s'adapter et pour s'assurer d'une meilleure disponibilité des alternatives;

CONSIDÉRANT que les modulations de tarifs existantes à la STM, y compris la gratuité des tarifs pour les personnes âgées de 65 ans et plus, doivent être préservées.

La Commission formule les recommandations suivantes à l'Administration :

² Sources de financement du transport collectif dans le Grand Montréal. [Rapport de la commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal](#).

- R-14.** Demander au gouvernement du Québec et à la CMM d'indexer annuellement à l'indice des prix à la consommation la taxe sur les carburants et les taxes et droits d'immatriculation.
- R-15.** Demander au gouvernement du Québec que les sommes non indexées depuis plusieurs années soient compensées pour le financement du transport collectif.
- R-16.** Demander au gouvernement du Québec de moduler le droit d'immatriculation additionnel pour les véhicules de luxe ainsi qu'en fonction des caractéristiques du véhicule, comme le calibre, le poids ou la taille, et que ces sommes supplémentaires soient réservées au financement du transport collectif.
- R-17.** Demander au gouvernement du Québec de ramener à 66 % la part des revenus du marché du carbone dédiée au transport collectif.
- R-18.** Étendre rapidement l'application de la taxe sur les parcs de stationnement non résidentiel à un plus grand nombre de terrains extérieurs sur le territoire de la Ville de Montréal.

5. Diversifier les sources de financement

CONSIDÉRANT qu'une plus grande diversification des sources de revenus contribuerait à limiter les risques budgétaires et à diminuer la dépendance aux fonds gouvernementaux;

CONSIDÉRANT que le transport collectif ne bénéficie pas seulement aux personnes usagères et que l'ensemble des bénéficiaires du transport collectif doivent participer à son financement;

CONSIDÉRANT que la STM demande de pouvoir s'unir avec des promoteurs pour générer des revenus à partir du développement immobilier au-dessus et autour des infrastructures en transport collectif;

CONSIDÉRANT que la valorisation immobilière des actifs de la STM peut permettre de générer des revenus de manière autonome et que la construction de logements autour des stations de métro (développement de type *Transit oriented development*) contribuerait à augmenter l'achalandage, et ainsi les recettes tarifaires;

CONSIDÉRANT que le dossier d'affaires du prolongement de la ligne bleue du métro évalue à 310 M\$ les revenus pouvant être générés par la valorisation des terrains et des infrastructures à proximité de cette ligne de métro;

CONSIDÉRANT que les infrastructures de transport collectif constituent un élément d'attractivité pour les employeurs et que les déplacements des travailleurs et travailleuses représentent une part importante des coûts de transport collectif;

CONSIDÉRANT que la région Île-de-France a créé en 1971 le versement mobilité, soit une taxe sur la masse salariale, qui finance environ 45 % de l'exploitation et la modernisation du réseau de transport collectif, qui est payé par les entreprises et les administrations publiques de plus de 11 personnes salariées et qui est basé sur la masse salariale agrégée;

CONSIDÉRANT que le versement mobilité finance environ 50 % de l'exploitation et la modernisation du réseau de transports en commun de Lyon, une métropole moins peuplée que Montréal, qui génère près de deux fois plus de déplacements par jour en transports collectifs;

CONSIDÉRANT que des villes ont adopté des taxes sur la masse salariale pour financer le transport collectif, comme New York (Payroll Mobility Tax, taux variant de 0,11 % à 0,34 %) et Portland (Oregon Transit Tax, taux de 0,10 %);

CONSIDÉRANT qu'une taxe sur la masse salariale constitue une forme stable et pérenne de financement pour le transport collectif et qu'elle peut être modulée en fonction de la disponibilité du transport collectif à proximité de l'entreprise ou encore des plans de gestion des déplacements pour leur personnel;

CONSIDÉRANT que les redevances de développement pourraient financer de nouvelles infrastructures rendues nécessaires par le développement et qu'un règlement sera émis dans les prochains mois par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) pour encadrer ce pouvoir;

CONSIDÉRANT que l'ARTM a le pouvoir de mettre en place une redevance de transport et que la CMM recommandait en 2019 de « [d]emander à l'ARTM d'évaluer les revenus potentiels provenant d'une redevance de transport comme une source additionnelle au

cadre financier et, tel que prévu à sa loi constitutive, de consulter la Communauté dans l'identification des territoires qui seraient assujettis à une telle redevance »³.

CONSIDÉRANT que les redevances de transport permettent de créer un lien direct entre la valeur des propriétés et la valeur de l'accès au transport collectif;

CONSIDÉRANT qu'un péage de congestion envoie un signal de prix aux automobilistes sur le coût d'entretien des infrastructures routières et le coût de la congestion;

CONSIDÉRANT que la perte de productivité attribuable à la congestion routière dans la région métropolitaine était estimée à 4,2 G\$ en 2018;

CONSIDÉRANT que les vols internationaux émettent beaucoup de GES, que le nombre de voyages en avion a crû en moyenne de 3,3 % par année au Québec⁴, soit davantage que les autres provinces canadiennes, et qu'une taxe sur les vols internationaux pourrait s'avérer efficace pour financer le transport collectif;

CONSIDÉRANT que de nombreux pays ont instauré une taxe de séjour, qui permet de faire contribuer les personnes de passage aux frais liés à l'activité touristique du territoire et dont les recettes peuvent être affectées au développement des infrastructures de tourisme;

CONSIDÉRANT que la France a adopté une loi instituant une nouvelle taxe (taxe additionnelle à la taxe de séjour) au profit du service de transport collectif Île-de-France Mobilités, et que cette taxe tourisme rapportera 200 M€, selon les prévisions 2024;

CONSIDÉRANT que l'implantation d'une taxe kilométrique permettrait d'envoyer un signal de prix aux automobilistes sur le coût d'entretien des infrastructures routières et le coût de la congestion;

CONSIDÉRANT que l'étude préliminaire pour une contribution kilométrique de la CMM conclut que « [l]a tarification kilométrique est une mesure d'écofiscalité envisageable à moyen et long termes » et qu'elle « nécessite de développer les meilleurs outils

³ Idem.

⁴ Francis Vailles, La Presse, « [Moins d'autobus, mais déplacements records en avion](#) ».

technologiques, de procéder à des modifications législatives et d’instaurer des structures de gouvernance appropriées »⁵;

CONSIDÉRANT que la taxe kilométrique permettrait de pallier la baisse de recettes tirées de la taxe sur les carburants qui découle de l’utilisation de véhicules électriques et qu’elle permettrait d’appliquer le principe d’utilisateur-payeur aux utilisateurs de véhicules électriques;

CONSIDÉRANT qu’il serait cohérent de déployer la taxe kilométrique sur un territoire plus vaste que la seule région métropolitaine de Montréal;

CONSIDÉRANT que le pouvoir d’instaurer de nouvelles sources de financement est partagé entre différentes instances et paliers de gouvernement.

La Commission formule les recommandations suivantes à l’Administration :

- R-19.** Mandater la Commission sur les finances et l’administration d’étudier de nouvelles avenues de financement du transport collectif spécifiques aux municipalités.
- R-20.** Demander à la CMM d’étudier la mise en place de nouvelles avenues de financement dédiées au transport collectif.
- R-21.** Demander au gouvernement du Québec d’étudier de nouvelles avenues de financement dédiées au transport collectif et de permettre aux sociétés de transport en commun de s’unir avec des promoteurs pour réaliser des travaux de construction et ainsi valoriser leurs droits aériens.

Sur une proposition de M. Laurent Desbois, appuyée par M. Sylvain Ouellet, les recommandations ont été adoptées à l’unanimité lors de l’assemblée publique qui s’est tenue le 28 juin 2024 par visioconférence.

⁵ [Fiche synthèse. Financement de la mobilité durable : Étude préliminaire pour une contribution kilométrique.](#) Communauté métropolitaine de Montréal.

CONCLUSION

Les commissaires expriment leur reconnaissance envers toutes les personnes et tous les organismes qui ont soumis un avis dans le cadre de cet exercice.

Les commissaires remercient l'équipe du Service des finances pour son soutien et son expertise tout au long du mandat, et en particulier les personnes dont les noms sont présentés en annexe.

En déposant ce rapport, les membres de la Commission invitent l'Administration municipale à poursuivre le travail et proposent notamment que leur soit confié le mandat d'étudier de nouvelles avenues de financement du transport collectif qui soient spécifiques aux municipalités.

Conformément au *Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal* (06-009), ce rapport peut être consulté à la Division du soutien aux commissions permanentes, aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil, de même que sur la page des commissions permanentes : montreal.ca/sujets/commissions-permanentes.

ANNEXE 1 : Le mandat de la Commission



Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal

Assemblée ordinaire du lundi 28 mai 2018
Séance tenue le 29 mai 2018

Résolution : CM18 0710

Motion de l'opposition officielle pour que Montréal mette en place des consultations prébudgétaires annuelles

Attendu que le budget 2018 de la Ville de Montréal représente plus de cinq milliards quatre cent soixante-dix millions de dollars et que le Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2018-2020 prévoit des investissements de six milliards trois cent quatre-vingt-trois millions de dollars;

Attendu que le budget et le PTI sont des documents centraux en démocratie municipale, puisqu'ils représentent et concrétisent les engagements de la Ville envers ses citoyens, en plus de définir les priorités et les orientations qui sont données à la prestation des services publics;

Attendu que les gouvernements du Québec et du Canada mènent depuis plusieurs années des consultations prébudgétaires et qu'ils reconnaissent la contribution déterminante des citoyens dans leurs choix d'orientations en vue de la préparation de leur budget annuel;

Attendu que certains arrondissements, notamment Le Plateau-Mont-Royal et Le Sud Ouest, tiennent déjà des consultations auprès des citoyens dans le cadre de l'élaboration de leur budget d'arrondissement;

Attendu que la mise en place de consultations prébudgétaires annuelles à la Ville de Montréal permettra d'améliorer la participation des citoyens et des organismes de la société civile à la vie démocratique municipale et de consolider la culture de la transparence à la Ville de Montréal;

Attendu que lors de l'étude du budget 2018, la Commission sur les finances et l'administration (CFA) a recommandé unanimement en 2018 que l'administration consulte en amont de la préparation de son budget l'Association des municipalités de banlieues, la CFA ainsi que la Table des maires d'arrondissement sur ses orientations, priorités et prévisions budgétaires (R-2, R-3 et R-4);

Attendu qu'une telle consultation annuelle offrira une occasion pour échanger avec la population, connaître ses priorités et faire émerger de nouvelles idées et qu'il est souhaitable que la population ne soit pas prise par surprise lors de la publication d'un budget par l'administration municipale;

Attendu que lors d'une telle consultation plusieurs acteurs économiques et sociocommunautaires montréalais auront l'occasion d'apporter une contribution unique et pertinente à l'élaboration du budget de la Ville;

Il est proposé par M. Lionel Perez

appuyé par M. Frantz Benjamin

1- que le conseil municipal mandate la Commission sur les finances et l'administration de mener dès cette année et annuellement une consultation prébudgétaire publique et en ligne à laquelle les citoyens, les partenaires de la société civile et les élus sont conviés afin de recueillir les idées et les suggestions des Montréalais en vue de l'élaboration du budget et du Programme triennal d'immobilisations (PTI) de l'année subséquente;

2- que la Commission dépose chaque année son rapport au conseil municipal lors de la séance du mois de septembre.

Un débat s'engage.

À 16 h 04, la présidente du conseil, Mme Cathy Wong, reprend le fauteuil présidentiel.

Il est proposé par M. Benoit Dorais

appuyé par M. François Limoges

d'apporter les amendements suivants à l'article 65.02 :

1- De supprimer au 7^e « Attendu » les mots « et qu'il est souhaitable que la population ne soit pas prise par surprise lors de la publication d'un budget par l'administration municipale »;

2- D'ajouter un 9^e « Attendu » qui se lit comme suit :

« Attendu que, d'ici le mois de septembre 2018, la charge de travail de la Commission sur les finances et l'administration est déjà importante, notamment avec l'étude du rapport du Vérificateur général »;

3- De supprimer dans le 1^{er} « Résolu » les mots « dès cette année » et « et en ligne »;

4- De remplacer dans le 2^e « Résolu » le mot « septembre » par le mot « juin ».

Un débat s'engage sur la proposition d'amendement des conseillers Dorais et Limoges.

Le chef de l'opposition officielle accueille favorablement la proposition d'amendement des conseillers Dorais et Limoges et il souhaite ajouter son nom à titre d'appuyeur.

La présidente du conseil, Mme Cathy Wong, met aux voix la proposition d'amendement des conseillers Dorais, Limoges et Perez et la déclare adoptée à l'unanimité.

La présidente du conseil cède la parole au chef de l'opposition officielle, M. Lionel Perez afin qu'il exerce son droit de réplique.

La présidente du conseil met aux voix l'article 65.02, tel qu'amendé et le déclare adopté à l'unanimité, et il est

RÉSOLU

en conséquence.

65,02
/cb

Valérie PLANTE

Mairesse

Yves SAINDON

Greffier de la Ville

(certifié conforme)

Yves SAINDON
Greffier de la Ville

Signée électroniquement le 4 juin 2018

ANNEXE 2 : Personnes ayant participé à la consultation publique

Séance d'audition des opinions du 27 mai 2024

Éric Alan Caldwell, président du conseil d'administration, et **Marie-Claude Léonard**, directrice générale, Société de transport de Montréal

Michel Leblanc, président et chef de la direction, Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Blaise Rémillard, responsable des dossiers mobilité et urbanisme au Conseil régional de l'environnement de Montréal et **Pascal Priori**, responsable du volet Mieux vivre avec moins d'auto de Solon. En plus de leur organisation respective, MM. Rémillard et Priori représentaient Coop carbone et Coalition mobilité active Montréal

Jean-Paul Lahaie, président, Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) — Ahuntsic–Saint-Laurent

Meztli Arguello

David Cooper, fondateur et directeur, Leading Mobility Consulting

Jean Duval

Marco D'Angelo, président-directeur général, Association canadienne du transport urbain

Gilles Thériault

Simon Mathieu Malenfant, vice-président trésorier, **David Aime Zoundi**, conseiller syndical, Fédération des employées et employés de services publics — secteur transport (FEESP), et **Yvan Duceppe**, trésorier, Confédération des syndicats nationaux (CSN)

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

Pierre Barrieau, président, Gris Orange consultants

Nicolas Marcotte

Séance d'audition des opinions du 28 mai 2024

Jean-François Lefebvre, représentant d'Imagine Lachine-Est et du Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME)

Kathleen Gudmundsson, Jean Lalande et Michel Tourigny, représentants du Mouvement pour un transport public abordable

Benoit Tessier, vice-président, Syndicat des professionnelles et des professionnels de la STM (SEPB 610)

Victor Saint-Louis et Félix Cinq-Mars, représentants d'Écologie populaire

Isabelle Melançon, présidente-directrice générale et **Carl Cloutier**, vice-président exploitation, Institut de développement urbain du Québec

Samuel Pagé-Plouffe, directeur, affaires publiques et gouvernementales, Vivre en ville

Séance d'audition des opinions du 29 mai 2024 en avant-midi

Élodie Hanen, directrice générale adjointe d'Île-de-France Mobilités

Vincent Monot, président de la commission Déplacements et Voirie de la Métropole de Lyon et vice-président de Sytral Mobilités, et **Benoît Demongeot**, conseiller technique Transports & Mobilités au cabinet du Président

Séance d'audition des opinions du 27 mai 2024 en après-midi

Jean-Philippe Meloche, professeur à l'école d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal

Sarah V. Doyon, directrice générale et **Nicolas Nadeau-Fredette**, responsable des communications et des affaires publiques, Trajectoire Québec

Claude Benoit, vice-président et **Mathieu Boislard**, avocat conseiller, Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et services connexes au transport de la STM (CAOMSC SCFP 1983)

Nick Lovett, planificateur principal, Translink

Colin Pratte, chercheur à l'Institut de recherche et d'informations socioéconomiques

Dominic Aubry, conseiller syndical et coordonnateur du secteur transport et **Pierre-Guy Silvestre**, économiste et conseiller, Syndicat canadien de la fonction publique — Conseil provincial secteur transport terrestre (SCFP-CPSTT)

Paul Senez

Vincent Lefebvre

Mémoires et avis déposés sans présentation

ACEF du Nord

ACHAT — Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec

Association citoyenne du Village de Montréal

RAFSSS — Réseau d'action des femmes en santé et services sociaux

Shifters Montréal

Sylvia Fabrizi

Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire (TROVEP) de Montréal

Personnes ayant transmis un avis court

Étienne Lamy

Christian Deschepper

Marie-Josée Archambault

Jérôme Artouche

Pierre Biffaud

Spiros Koutsogianopoulos

Mark Speevak

Penney Glazer

Anne-Claire

Marc Williams

Mai Singer

ANNEXE 3 : Personnes-ressources en soutien à la Commission

Responsable politique

Luc Rabouin, président du comité exécutif et responsable des finances, du développement économique et de l'enseignement supérieur

Service des finances

Francine Laverdière, directrice du Service des finances

Gildas Gbaguidi, directeur, budget et planification financière et fiscale

Stéphanie Rault, cheffe de division, budget

Catherine Roch-Hansen, chargée d'expertise et de pratique principale, Division de la planification budgétaire et fiscale

Christian Nadeau, conseiller en planification budgétaire

Service des communications et de l'expérience citoyenne

Claire Prédagne, chargée de communication

Gonzalo Nunez, relationniste

ANNEXE 4 : Rapport minoritaire de l'Opposition officielle

Rapport minoritaire

de l'Opposition officielle

Commission sur les finances et
l'administration de la Ville de Montréal
Consultation prébudgétaire 2025

AOÛT
2024

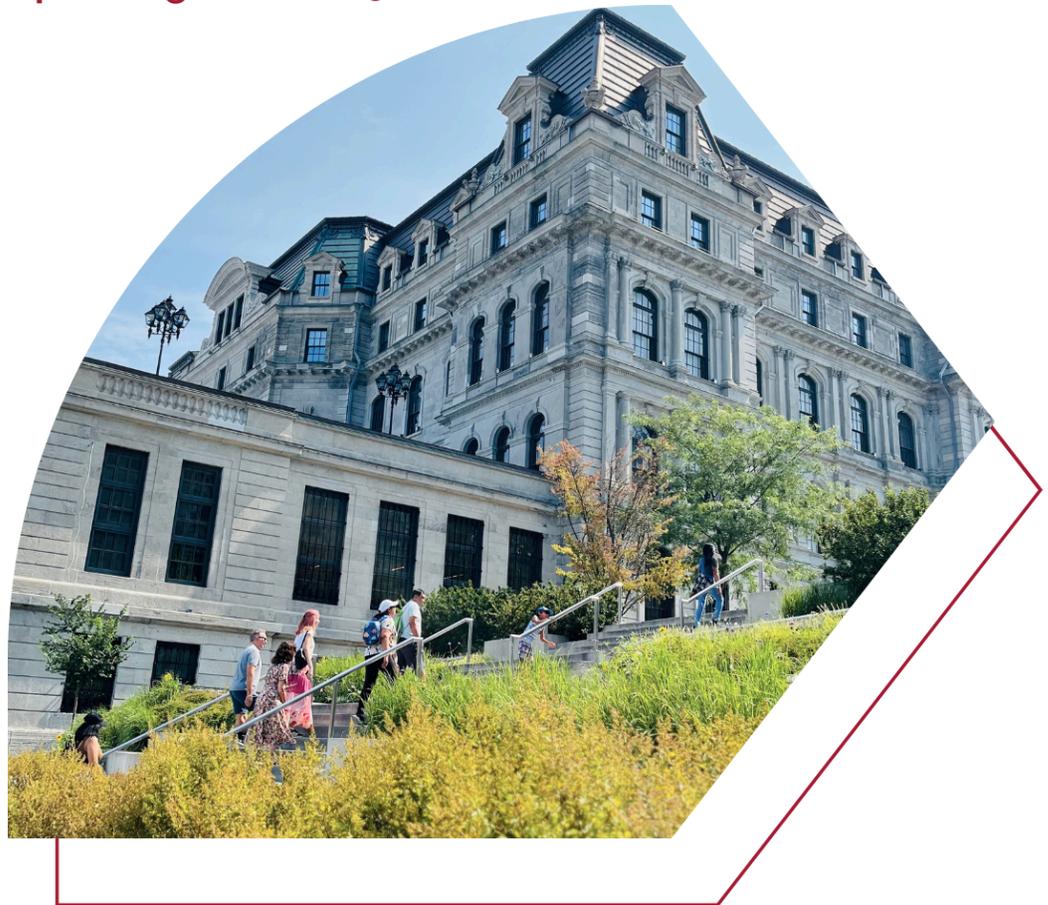


Table des matières

- 4** Sommaire
- 6** Consultation prébudgétaire 2025 : l'administration Plante cache la poussière sous le tapis
- 8** Les villes : locomotrices du transport collectif
 - 9** Le partage du financement
 - 9** Les automobilistes
 - 11** La taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation
 - 12** La taxe sur l'immatriculation dans la région métropolitaine de Montréal
 - 14** Les municipalités
 - 27** Les usagers
 - 28** Les sociétés de transport
- 30** Les finances de la Ville de Montréal dans le rouge
- 32** Projet Montréal cimente la crise de l'habitation
 - 32** L'échec de l'administration Plante à résorber les effets de la crise de l'habitation
 - 35** Le lien manifeste entre le développement du transport collectif et du développement immobilier
- 38** Conclusion

Sommaire

Principales constatations et recommandations

Sur les consultations prébudgétaires :

- Tenir des consultations prébudgétaires qui portent sur les finances de la Ville de Montréal et les principaux enjeux auxquels les Montréalais-es sont confrontés, notamment l'habitation.

Sur le transport collectif :

- Si les contributions de la Ville de Montréal au transport collectif avaient augmenté au même rythme que les dépenses municipales totales, ce sont 155 M\$ supplémentaires qui auraient été accordés entre 2019 et 2024 au transport en commun.
- Les villes peuvent contribuer un peu plus au transport collectif, pour atteindre une participation de 33 %, par rapport à 24 % aujourd'hui.
- La Ville de Montréal a plusieurs options pour participer à l'atteinte de cet objectif comme, entre autres, faire des choix budgétaires éclairés, financer des initiatives de bonification du service, élargir la taxe sur les parcs de stationnement, réserver les revenus de sa taxe relative de la contribution à l'Agence régionale de transport métropolitaine (ARTM) à un fonds dédié au développement du transport collectif, soutenir et encourager les entreprises à se doter d'un plan de gestion des déplacements pour accroître l'achalandage du transport collectif.
- La décision de la mairesse de hausser la taxe sur l'immatriculation de 91 \$ pour les automobilistes était hâtive et drastique. Ensemble Montréal propose un juste milieu : une augmentation de 45 \$. C'est moitié moins que la hausse de taxe imposée par Projet Montréal.

- Les usagers doivent continuer à assumer leur part du financement du transport collectif, sans toutefois subir des hausses abusives qui auraient un effet nuisible sur l'achalandage. Pour cette raison, notre parti propose de continuer à indexer les tarifs des usagers et de maintenir la part de leur contribution au financement du transport collectif.

Sur les finances :

- Les dernières années ont été difficiles pour les finances de la Ville. Les années de gaspillage de l'administration Plante ont engendré une précarité financière. L'année 2025 sera vraisemblablement pire que les autres.
- La dernière année a été marquée par le bris de confiance des Montréalais-es envers l'administration Plante face aux scandales de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), aux frasques de la mairesse, par exemple des bouteilles de vin achetées avec l'argent des contribuables, et aux promesses brisées. Il importe plus que jamais de rétablir la confiance envers l'administration montréalaise.
- Des changements majeurs doivent être apportés dans la gestion financière de la Ville de Montréal : les politiques financières doivent être respectées, les dépassements de coûts évités, les dépenses mieux contrôlées et les hausses de taxes limitées.

Sur l'habitation :

- Suspendre le *Règlement pour une métropole mixte* (RMM), et ce, malgré les allègements temporaires récemment appliqués.
- Miser sur des stratégies de bonus à la densité, tant pour accroître l'offre résidentielle globale que pour augmenter l'offre abordable en particulier avec le zonage différencié, par exemple.
- Créer un fonds de développement du logement communautaire et social.

- Exiger que le gouvernement du Québec permette aux sociétés de transport 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.
- Accélérer la décontamination des terrains de l'Est de Montréal pour y construire des logements et développer de nouveaux logements sociaux, abordables et étudiants sur les terrains sous-utilisés appartenant à la Ville de Montréal.

Consultation prébudgétaire 2025 : l'administration Plante cache la poussière sous le tapis

Depuis 2019, la Ville de Montréal organise des consultations prébudgétaires. Lorsqu'elles ont été lancées, elles visaient à offrir une voix aux Montréalais-es afin de se prononcer directement ou indirectement sur les grandes orientations budgétaires. Nous retrouvons d'ailleurs la même formule au provincial et au fédéral.

À de multiples reprises, les élu-es d'Ensemble Montréal ont reproché à l'administration Plante les orientations imposées lors de ces consultations. Comme nous l'avons souligné l'an dernier, les consultations prébudgétaires, telles que proposées par l'administration de Projet Montréal, cherchent de moins en moins à consulter la population, mais plutôt à imposer un agenda politique sous le couvert de consultations.

Cette année, la consultation prébudgétaire 2025 s'est concentrée exclusivement sur le financement du transport collectif. Même si l'équipe d'Ensemble Montréal souligne l'importance et l'urgence de trouver des solutions aux nombreux défis de nos sociétés de transport, force est de constater que l'année 2024 marque le summum de la consultation dirigée.

Alors que les Montréalais-es ont payé plus de 4,1 G\$ en taxes municipales pour l'année 2024 – sans compter les quotes-parts des villes liées, les amendes et pénalités, les droits sur les mutations immobilières ou encore les licences et permis

– l'équipe de Valérie Plante n'a pas cru bon de les consulter sur les services qu'ils reçoivent, la pression financière qu'ils subissent ou les innombrables problèmes qui affligent leur ville.

À cet effet, nos commissaires partagent l'analyse de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) :

« ... les défis que doit relever la Ville vont bien au-delà de la question du financement du transport collectif. Dans un contexte marqué par un ralentissement économique, par la crise du logement, par des besoins criants en infrastructures modernes et efficaces, ou encore par la transition verte et l'adaptation aux changements climatiques, il est nécessaire que l'administration municipale tienne compte de l'ensemble des enjeux dans le cadre de ses orientations budgétaires. »¹

En plus d'autres enjeux prioritaires, par exemple la crise de l'itinérance, la désuétude de nos infrastructures, l'état lamentable du centre-ville, l'inoccupation commerciale, l'insécurité grandissante ou encore la multiplication des catastrophes naturelles, des sinistres et des événements météorologiques extrêmes, l'Opposition officielle à la Ville de Montréal se serait attendue à ce que la consultation prébudgétaire 2025 traite minimalement des finances de la Ville, mais aussi de l'habitation.

Les commissaires d'Ensemble Montréal se désolent également de l'instrumentalisation évidente des consultations prébudgétaires. Regrettablement, budget 20 au fil des ans, ces consultations ont revêtu des allures d'outil de relations publiques. Cette année, l'administration de Valérie Plante ne s'en est même pas cachée. Avant même la fin des démarches de la Commission, le conseil de la

¹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, «Budget 2025 de la Ville de Montréal : retrouver la marge de manœuvre nécessaire au développement économique et urbain de la métropole», 27 mai 2024, 3, URL https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%20C9MOIRE_CCM%20CONSULTATIONPR%20C9BUDG%20C9TAIRE2025_20240527.PDF

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a annoncé sa décision de hausser de 150 % la taxe sur l'immatriculation prélevée dans la région métropolitaine de Montréal. À notre sens, il aurait été avisé d'attendre l'adoption des recommandations par la Commission. Rappelons que le conseil de la CMM est présidé par la mairesse Valérie Plante.

Les villes : locomotrices du transport collectif

Depuis la pandémie, les organismes publics de transport en commun (OPTC) montréalais, parmi lesquels on compte la Société de transport de Montréal (STM), peinent à équilibrer leur budget de fonctionnement et manquent de fonds pour pallier la vétusté de leurs infrastructures et de leurs équipements.

L'actualité municipale de l'année 2024 a été marquée par ces défis, mais il importe de reconnaître que les OPTC éprouvent depuis longtemps des enjeux financiers.

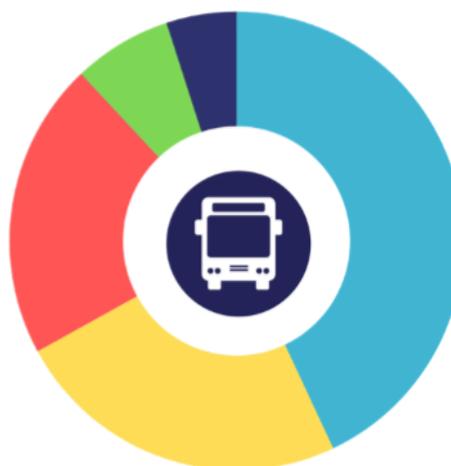
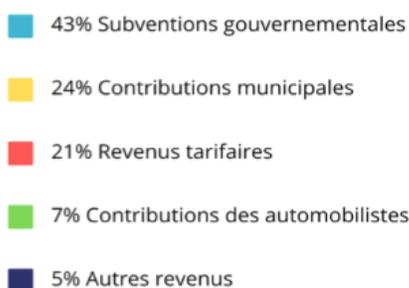
Évidemment, les manques à gagner s'enchaînent depuis le début de la pandémie, puisque les revenus tarifaires ont chuté. Alors que le déficit de la STM s'est établi à 46 M\$ pour l'exercice 2024, son manque à gagner était de 78 M\$ en 2023 et de 43 M\$ en 2022.

Avant la pandémie, il est aussi arrivé à la STM de présenter des déficits budgétaires. En 2013, la STM a présenté un déficit de 16 M\$, qui a finalement été épongé par la Ville de Montréal. Entre 2005 et 2009, la STM a aussi systématiquement fait des déficits. Plus récemment, en 2019, l'enjeu du financement du transport collectif faisait déjà itérativement les manchettes. Ainsi, le sous-financement du transport collectif revêt à la fois un caractère systémique et systématique.

Le partage du financement

À l'heure actuelle, le financement du transport en commun est partagé principalement entre les subventions gouvernementales, les contributions municipales, les revenus tirés des usagers et des automobilistes. Une infime part des revenus provient aussi de revenus autonomes.

Sources de revenus 2024 de l'ensemble des dépenses en transport collectif de la région métropolitaine de Montréal, selon le budget 2024 de l'ARTM



Ensemble Montréal joint évidemment sa voix aux municipalités du Québec pour demander un meilleur financement du transport collectif par le gouvernement du Québec. La stabilité et la prévisibilité du financement doivent primer. Il est donc essentiel que le gouvernement du Québec propose un cadre financier sur cinq ans, voire sur dix ans. Cela dit, les autres sources de revenus doivent aussi augmenter, sans quoi cette crise ne se réglera pas et la mobilité restera soumise aux aléas politiques.

Les automobilistes

Lors des séances de la consultation prébudgétaire 2025, plusieurs experts et groupes ont plaidé pour un rattrapage de la contribution des automobilistes au transport collectif.

Notre parti comprend que les automobilistes doivent contribuer un peu plus, mais cela doit se faire tout en respectant la capacité de payer des Montréalais-es.

Encore aujourd'hui, de nombreux ménages montréalais dépendent de l'automobile pour se déplacer. L'indice d'équité des milieux de vie, qui vise à localiser les milieux de vie cumulant des vulnérabilités urbaines, établit à 28 % la population montréalaise vulnérable face à l'accès aux ressources de proximité².

Les mesures de proximité de Statistique Canada permettent aussi d'évaluer la proximité à toute source de transport en commun à une distance de marche de 1 km. Ces données nous permettent de constater que des secteurs montréalais souffrent encore d'un grave déficit d'accès au transport collectif, en particulier dans l'Est et dans l'Ouest. En outre, plusieurs secteurs situés dans des quartiers centraux de la ville sont moins bien desservis. À titre d'exemple, les secteurs les plus au sud de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve³.

Selon l'enquête Origine-Destination 2018, la vaste majorité des déplacements à Montréal repose toujours sur l'automobile. Dans l'Est de Montréal, cette proportion s'établit à 69,4 %. Dans l'Ouest, elle atteint 75,9 %. D'ailleurs, l'automobile occupe aussi une place importante dans les quartiers centraux de la ville, dans lesquels 47,4 % des déplacements ont été réalisés par l'automobile⁴.

Ainsi, le constat est clair : l'automobile, qu'on le souhaite ou non, constitue encore un besoin pour nos ménages, mais encore davantage pour nos familles montréalaises. En effet, selon l'Institut de recherche et d'informations socioéconomiques, « ... les familles avec de jeunes enfants constituent aujourd'hui le type de ménage utilisant le moins les transports en commun »⁵, puisque 85 % des parents utilisent l'automobile comme mode de transport principal.

² Ville de Montréal, « Indice d'équité des milieux de vie – 2023 », 2023, URL <https://services.montreal.ca/indice-equite-milieux-vie/#10.75/45,5263/-73,6467>

³ Statistique Canada, « Visualisateur de données sur les mesures de proximité », 12 septembre 2023, URL <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/71-607-x/71-607-x2020011-fra.htm>

⁴ Autorité régionale de transport métropolitain, « Enquête origine-destination », 22 juin 2020, URL https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf

⁵ Ouellette, Joanie, « Le transport collectif, pilier de la transition écologique », *Institut de recherche et d'informations socioéconomiques*, janvier 2024, 4, URL <https://iris-recherche.qc.ca/wp-content/uploads/2024/01/Fiches-transport-4-WEB.pdf>

Posséder une voiture coûte cependant très cher à Montréal. Une analyse publiée par Hardbacon⁶ montre que le coût moyen de possession d'une voiture dans la métropole a augmenté de 68 % entre 2019 et 2024⁷. Ce coût moyen s'élève maintenant à 1 302 \$ par mois, comparativement à 773 \$ en 2019.

En comparaison, l'utilisation du transport collectif est donc la solution la plus économe, puisque le tarif mensuel varie dans le Grand Montréal entre 100 \$ et 271 \$, selon les zones que l'utilisateur traverse, et ce, sans les tarifs réduits⁸. Toutefois, comme nous venons de l'expliquer, tous les ménages n'ont pas le choix d'opter pour le transport collectif. Plusieurs n'ont tout simplement pas accès à des réseaux structurants. Plusieurs familles ont besoin d'utiliser une automobile.

Pour favoriser le transfert modal, la Ville de Montréal devra s'assurer de développer le transport collectif dans l'Est et dans l'Ouest, sans quoi les arrondissements excentrés ne pourront pas emboîter le pas à la mobilité durable.

La taxe sur l'essence et les droits d'immatriculation

Les automobilistes contribuent présentement au transport collectif par la taxe sur les carburants et les droits d'immatriculation.

Les taux de la taxe sur les carburants varient selon le type d'essence, mais aussi selon la région dans laquelle est situé le point de vente au détail. À Montréal, les automobilistes paient une taxe majorée de 3 ¢ par litre, qui est directement remise à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) pour contribuer au financement du transport collectif. Le taux n'a pas été ajusté depuis 2013⁹.

⁶ Hardbacon est une entreprise de services financiers qui offre notamment une application de budget, des comparateurs de produits financiers et des guides sur les finances personnelles. L'analyse, publiée en février 2024, se base sur des données provenant de Statistiques Canada, CAA Québec, la Ville de Montréal, AutoTrader et le Conseil régional de l'environnement de Montréal.

⁷ Gauthier, Maude, « Combien coûte un véhicule à Montréal en 2024? 68% de plus qu'en 2019 », *Hardbacon*, 21 février 2024, URL <https://hardbacon.ca/fr/voiture/combien-coute-un-vehicule-montreal/>

⁸ Autorité régionale de transport métropolitain, « Tarification », 1 juillet 2024, URL <https://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/tarifs.pdf>

⁹ Ministère des Finances du Québec, « Taxe sur les carburants », 2024, URL https://www.finances.gouv.qc.ca/ministere/environnement_economie_verte/mesures-ecofiscales/fiches/taxe_carburants.asp#:~:text=Entre%202010%20et%202013%2C%20le.pas%20uniforme%20dans%20la%20province.

Le gouvernement du Québec prélève aussi à travers la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) des droits d'immatriculation, qui varient selon le type de véhicule et certaines situations. Depuis 1992, une contribution au transport en commun de 30 \$ est exigée aux propriétaires de véhicules de promenade de certaines régions, dont la Communauté métropolitaine de Montréal¹⁰.

Ensemble Montréal croit que ces deux contributions devraient être indexées annuellement, tout comme les tarifs des usagers et les contributions municipales le sont. Le retard accumulé au fil des ans a grandement nui au développement du transport collectif. Une indexation annuelle est une option raisonnable puisqu'elle ne prend pas par surprise les automobilistes.

Plus encore, le gouvernement du Québec doit prélever la contribution au transport en commun pour l'ensemble de la province. Il ne fait maintenant plus aucun doute que le transport collectif bénéficie à tous sur les plans économique, environnemental et social. Le gouvernement le reconnaît¹¹. D'ailleurs, en 2023, une étude de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) a montré que la STM a permis de générer une valeur ajoutée de 2,8 G\$ dans l'économie du Québec¹².

La taxe sur l'immatriculation dans la région métropolitaine de Montréal

Depuis 2011, la Ville de Montréal perçoit une taxe sur l'immatriculation supplémentaire pour financer le transport en commun. En 2024, cette taxe a été étendue à l'ensemble du territoire de la CMM pour un montant de 59 \$.

Le 30 mai 2024, la CMM a adopté une résolution visant à accroître cette taxe de 91 \$, l'équivalent d'une hausse de 150 %, qui devrait ainsi s'établir à 150 \$ en 2025. Cette résolution a été adoptée par les élu-es de la CMM, composée à majorité d'élus-es de l'agglomération de Montréal. Le conseil de la CMM est d'ailleurs présidé par la

¹⁰ Société de l'assurance automobile du Québec, « Contribution au transport en commun », 5 juillet 2024. URL <https://saag.gouv.qc.ca/saag/tarifs-amendes/immatriculation/cout-renouvellement/vehicules-promenade/contribution-transport-commun#tableau>

¹¹ Gouvernement du Québec, « Transport collectif », 23 février 2023. URL <https://www.quebec.ca/transports/transport-collectif>

¹² Association du transport urbain du Québec, « Impacts économiques 2023 - La Société de transport de Montréal », 2024, 2. URL <https://atuq.com/wp-content/uploads/2024/02/Fiche-STM-30JV.pdf>

maire Valérie Plante. Seuls quatre maires de la couronne Sud de Montréal ont voté en défaveur de cette résolution¹³.

Pour Ensemble Montréal, cette décision est hâtive et drastique :

« Nous ne devons pas oublier que les résidents des arrondissements excentrés ont très peu d'alternatives actuellement pour se départir de leurs voitures. Cette hausse draconienne punit des automobilistes qui n'ont d'autres choix en termes de transport collectif. »

- Aref Salem, chef de l'Opposition officielle de la Ville de Montréal

Tout en concédant que les automobilistes doivent aussi participer à résorber le déficit opérationnel de nos OPTC, notre parti ne peut accepter une hausse si importante du fardeau pour des ménages et des familles qui n'ont d'autres choix que d'utiliser leur voiture. C'est d'autant plus dommage qu'un juste milieu existe.

Jean-Philippe Meloche, professeur titulaire en Économie urbaine et finances publiques locales à l'Université de Montréal, propose un scénario de financement du manque à gagner selon les cibles de financement dans lequel la contribution des automobilistes augmente de 45 \$, à la différence de 91 \$¹⁴. C'est moitié moins que l'augmentation de la taxe imposée par Projet Montréal.

La taxe sur l'immatriculation ajustée à 104 \$ générerait des revenus d'environ 222 M\$ plutôt que 320 M\$. Le gouvernement du Québec investit quant à lui 200 M\$. Avec cette option, le manque à gagner s'établirait à un peu moins de 140 M\$. Comme les OPTC ont déjà indiqué qu'ils combleraient l'équivalent d'à peu près 40 M\$, le déficit réel restant serait sensiblement de 100 M\$; un manque à gagner important, mais

¹³ Lecomte, Anne Marie, « La taxe sur l'immatriculation augmentera de 91 \$ en 2025 dans le Grand Montréal », *Radio-Canada*, 30 mai 2024, URL <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2076815/taxe-immatriculation-augmentation-grand-montreal-2025>

¹⁴ Meloche, Jean-Philippe, « Avis d'expert sur les perspectives budgétaires de Montréal en lien avec le financement du transport collectif », 29 mai 2024, 8, URL https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%20MOIRE_MELOCHE_CONSULTATIONPR%20BUDG%20TAIRE2025_20240530.PDF

qui peut se résorber grâce à des efforts supplémentaires et aux mesures énumérées ci-après.

Ensemble Montréal propose donc de rectifier la hausse de la taxe sur l'immatriculation adoptée par le conseil de la CMM et de la diminuer de 91 \$ à 45 \$.

Les municipalités

Les municipalités doivent, elles aussi, hausser leur contribution et paver la voie au développement de nos réseaux de transport. Bien entendu, c'est l'ARTM qui établit les contributions municipales, selon sa politique de financement. Malgré tout, lorsqu'on se penche sur les contributions des municipalités, on remarque deux choses.

Premièrement, la part de la contribution des municipalités a diminué au fil des ans. Auparavant, elles assumaient une plus grande part du financement des sociétés de transport en commun. Par exemple, la part de la contribution municipale s'élevait à 40 % en 1992 et à 37 % en 2008. En 2024, cette part s'établit à 24 % (17 % pour l'agglomération de Montréal et 7 % pour les autres municipalités).

Deuxièmement, lorsqu'on étudie attentivement le budget de la Ville de Montréal, nous remarquons que la part de la contribution à l'ARTM par rapport aux dépenses totales de la Ville de Montréal a diminué.

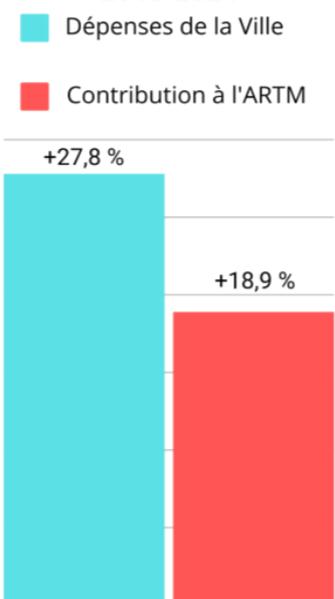
En 2018 et en 2019, la contribution à l'ARTM représentait 10,5 % des dépenses totales de la Ville de Montréal. En 2020, cette part s'est établie à 10,8 %, la proportion la plus élevée depuis la création de l'ARTM. Par la suite, celle-ci a généralement régressé : 10,3 % en 2021, 9,7% en 2022, 9,5 en 2023 et 9,8 en 2024¹⁵.

Nous constatons aussi que les dépenses totales de la Ville de Montréal ont crû beaucoup plus rapidement que les contributions à l'ARTM. Les premières ont augmenté de 27,8 % entre 2018 et 2024, contre seulement 18,9 % pour les contributions à l'ARTM.

¹⁵ Ces données ont été tirées des budgets de l'ARTM et de la Ville de Montréal. Pour les exercices financiers de 2022, 2023 et de 2024, la contribution à l'ARTM de la Ville de Montréal exclut la compensation exigée pour le rabais tarifaire destiné aux personnes âgées sur l'ensemble du réseau de l'ARTM de l'île de Montréal. Ce retranchement explique la variation entre les budgets de l'ARTM et de la Ville de Montréal.

Visiblement, la nature dépensière de la mairesse ne s'applique pas au transport collectif.

Augmentation (en %) des dépenses totales de la Ville de Montréal comparativement à ses contributions à l'ARTM pour la période 2018-2024



Si les contributions de la Ville de Montréal avaient connu la même augmentation que ses dépenses totales, ce sont 155 M\$ supplémentaires qui auraient été accordés entre 2018 et 2024 au transport collectif. Dans la même lignée, si la part de la contribution de la Ville de Montréal s'était maintenue au même ratio par rapport aux dépenses totales de fonctionnement de la Ville qu'en 2020, c'est-à-dire 10,8 %, c'est environ 272 M\$ supplémentaires qui auraient été octroyés au transport collectif entre 2021 et 2024.

Ces données démontrent que les municipalités, du moins la Ville de Montréal, peuvent contribuer, elles aussi, un peu plus. Au bout du compte, il s'agit de choix financiers et politiques, mais il est possible de le faire.

Si la Ville de Montréal a été capable de réserver 10,8 % de ses dépenses de fonctionnement totales au transport collectif en 2020, elle aurait été capable de le faire les années suivantes. Si elle a décidé de hausser ses dépenses de fonctionnement totales de 27,8 % depuis 2018, sa contribution au transport collectif aurait pu suivre le même rythme de croissance.

Ensemble Montréal n'est pas seul à soutenir que les municipalités peuvent augmenter légèrement leurs contributions. Lors des séances de la consultation prébudgétaire 2025, Jean-Philippe Meloche a soutenu que les municipalités devraient être amenées à participer davantage, comme « le transport en commun

est généralement mieux planifié lorsqu'il relève des autorités locales. »¹⁶ À titre indicatif, M. Meloche suggère une participation des municipalités de 33 %. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) établit aussi à 33 % la part nécessaire des contributions municipales pour combler les besoins dans les années futures¹⁷. La CCMM recommande elle aussi à la Ville d'« évaluer les mesures qu'elle peut mettre en œuvre pour hausser sa contribution au financement du transport collectif »¹⁸.

Malgré tout, force est d'admettre que cette situation s'explique plutôt par les modalités définies par la politique de financement de l'ARTM. En fin de compte, c'est l'agence qui fixe les contributions municipales, mais il convient tout de même de spécifier que des dérogations à cette politique sont constamment adoptées depuis la pandémie.

Ces dérogations « ont autorisé le maintien des contributions municipales à celles prévues au budget 2020 de l'ARTM »¹⁹, qui ont été indexées de 2 % en 2021 et 2022, de 4 % en 2023 et de 7 % en 2024. Normalement, la politique de financement de l'ARTM édicte que les municipalités sont « responsables du déficit résiduel des services de transport collectif régulier et adapté. »²⁰ Les municipalités auraient donc en principe assumé les déficits qu'ont connu les OPTC sans l'adoption d'une dérogation. On comprend facilement que cela n'aurait tout simplement pas été possible. Toutefois, les municipalités auraient pu assumer une part un peu plus importante du financement du transport en commun.

¹⁶ Meloche, Jean-Philippe, « Avis d'expert sur les perspectives budgétaires de Montréal en lien avec le financement du transport collectif », 4.

¹⁷ CRE-Montréal, Solon collectif, COOP Carbone et Coalition mobilité active Montréal, « De l'ambition à l'action pour une mobilité inclusive », 29 mai 2024, 2 URL https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%C9MOIRE_CRE_CONSULTATIONPR%C9BUDG%C9TAIRE2025_20240527.PDF

¹⁸ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, « Budget 2025 de la Ville de Montréal : retrouver la marge de manœuvre nécessaire au développement économique et urbain de la métropole », 6.

¹⁹ Autorité régionale de transport métropolitain, « Budget 2024 : L'heure des choix », 21 décembre 2023, 6, URL https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2024/03/2567_ARTM_Budget_2024_final_page_WEB.pdf

²⁰ Autorité régionale de transport métropolitain, « Politique de financement : Des transports collectifs en mouvement », septembre 2017, 6, URL https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2023/05/PO_financement_ARTM-2017_R01_Adoptee_CA2022-11-24.pdf

Rappelons aussi que les membres élus des municipalités du Grand Montréal composent la moitié du conseil d'administration de l'ARTM. La mairesse Valérie Plante y siège d'ailleurs.

Comment y arriver ?

Même si ce constat semble antithétique, notre parti croit que les villes doivent jouer un rôle un peu plus important dans le financement du transport collectif, sans quoi nous sommes condamnés à vivre aux crochets des subventions gouvernementales et à subir les aléas politiques provinciaux. Toutefois, cela ne signifie pas que les gouvernements doivent se défilier du financement du transport collectif, particulièrement du maintien des infrastructures.

Naturellement, une contribution plus élevée des municipalités doit aussi s'accompagner de nouveaux pouvoirs et d'une plus grande participation sur la planification des grandes orientations du transport collectif.

Maintenant, cela va de soi, la question est : comment ?

Sans diminuer la complexité et l'ampleur de la tâche, quelques pistes de solutions s'offrent aux municipalités pour mieux financer le transport collectif.

1) *Faire des choix budgétaires éclairés*

Les villes doivent faire des choix budgétaires parfois déchirants, mais nécessaires. Un peu plus loin dans ce rapport, notre équipe démontre que Projet Montréal est incapable de prioriser : les effectifs et la rémunération ont explosé, l'argent des contribuables n'est pas investi aux bons endroits, les dépassements de coûts s'enchaînent, l'administration fait fi des politiques financières, etc.

Nous avons aussi démontré que la part de la contribution de la Ville de Montréal à l'ARTM, comparativement à ses dépenses totales, tend à diminuer. Les dépenses totales de la Ville ont aussi augmenté bien plus rapidement que ses contributions au transport collectif.

La première solution est donc la plus évidente : la Ville de Montréal doit prioriser le transport collectif et y attribuer les ressources nécessaires. Une administration d'Ensemble Montréal mettrait le transport collectif au cœur de ses priorités.

2) *Permettre aux municipalités de financer plus facilement des initiatives de bonification du service et développer le transport collectif à la demande*

Le 30 janvier 2024, la CMM a autorisé une dérogation temporaire à l'application de la politique de financement de l'ARTM, comme elle le fait répétitivement depuis la pandémie. La CMM en a profité pour approuver des mesures additionnelles que l'ARTM pourrait prendre, notamment la possibilité pour les municipalités de faire des demandes de bonification de service, en supplément de la rémunération autorisée pour les services des OPTC et en contrepartie d'une contribution additionnelle par la ou les municipalités concernées. Ce procédé s'emploie présentement dans le cadre des navettes fluviales, par exemple.

À l'heure actuelle, il est possible pour une municipalité de faire une demande de modification ou d'ajout d'un service dans un secteur donné. Dans un tel cas, l'ARTM et la municipalité collaborent pour définir les besoins et déterminer les meilleures solutions. La municipalité assume les coûts inhérents aux initiatives de bonification du service.

Ce processus est cependant assez méconnu, parfois complexe et il peut être lent. Il importe donc d'encourager les municipalités à l'utiliser, mais aussi d'en faciliter l'application.

Les initiatives de bonification du service contribueraient à améliorer l'offre, mais aussi à accroître l'achalandage. Dans l'immédiat, les OPTC et l'ARTM visent le maintien du service. La STM l'a d'ailleurs confirmé lors de la consultation prébudgétaire 2025 : elle planifie dans les prochaines années le maintien de son offre de service plutôt que son développement.

La responsabilité de développer l'offre de service pourrait ainsi devoir être assumée par les villes, sans quoi le transport collectif ne sera pas développé avant un certain temps. Les initiatives de bonification du service pourraient donc se révéler être l'une des façons les plus intéressantes pour développer l'offre dans un contexte de stagnation.

Pour y arriver, les villes peuvent s'orienter vers un service à la demande, qui est un exemple de bonification de service facile et rapide. La STM propose déjà une offre limitée de service à la demande, principalement par son réseau de taxi collectif. Selon l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) :

« Le transport en commun à la demande fait référence à des formes alternatives de prestation de services de transport en commun où les itinéraires et horaires des véhicules sont déterminés par la demande des passagers, généralement facilitée par une application technologique. »²¹

Le transport en commun à la demande a plusieurs avantages : un rapport coût-efficacité avantageux dans des secteurs difficiles à exploiter, une planification plus flexible du service, des services personnalisés offerts aux clients, etc.²²

En mai 2024, notre parti a déposé une motion pour étendre le service de taxi collectif de la STM afin de mieux desservir les quartiers plus éloignés. Cette motion a malheureusement été rejetée par l'équipe de Projet Montréal.

3) *Élargir la taxe sur les parcs de stationnement*

Un autre outil intéressant pour les municipalités est l'adoption d'une taxe sur les parcs de stationnement. Depuis 2010, la Ville de Montréal applique cette mesure d'écofiscalité aux espaces de stationnement situés dans les immeubles non résidentiels de l'ensemble du territoire. Dans le centre-ville, elle s'applique aux stationnements intérieurs et extérieurs. Dans les autres secteurs, elle vise plutôt les terrains extérieurs de plus de 10 000 m². En 2024, cette taxe devrait engendrer des revenus de 27,4 M\$.

Lors des élections municipales de 2021, notre équipe avait proposé d'étendre graduellement la taxe sur les parcs de stationnement à tous les stationnements commerciaux de plus de 500 m², en excluant toutefois les parcs de stationnement « écoresponsables ». Les revenus générés par cet élargissement étaient alors estimés à 50 M\$, pratiquement le double des revenus générés actuellement.

²¹ Association canadienne du transport urbain, « Boîte à outils sur le transport collectif à la demande », mai 2022, 8, URL <https://cutaactu.ca/wp-content/uploads/2022/07/odt-toolkit-fr.pdf>

²² Association canadienne du transport urbain, « Boîte à outils sur le transport collectif à la demande », 20-21.

Les nouveaux revenus dégagés par cet élargissement pourraient être entièrement dédiés au financement du transport collectif.

Malgré tout, il est décevant de constater que la Ville de Montréal est à l'heure actuelle l'une des seules villes du Grand Montréal avec Brossard, Boucherville, Laval et Longueuil à imposer une taxe sur les parcs de stationnement non résidentiels.

Déjà en 2012, la Commission du transport de la CMM recommandait, dans son rapport sur le financement du transport en commun, d'«élargir la taxe sur le stationnement à l'ensemble du territoire de la Communauté... »²³.

Plusieurs intervenants et experts ont signifié, dans le cadre de la consultation prébudgétaire 2025, l'importance d'élargir la taxe sur les parcs de stationnement, par exemple la professeure en études urbaines Florence Junca-Adenot, le CRE-Montréal et Trajectoire Québec.

4) Réserver les recettes générées par la taxe relative au financement de la contribution ARTM au développement du transport collectif

Depuis 2019, la Ville de Montréal impose à ses contribuables une taxe relative au financement de la contribution ARTM, qui se veut une taxe dédiée au transport en commun.

Seulement, comme les élu-es d'Ensemble Montréal l'ont souligné dans leur rapport minoritaire sur l'étude du budget 2019, cette taxe a été adoptée par l'administration Plante pour accroître les revenus de la Ville et payer sa quote-part à l'ARTM, sans qu'elle ne vise ni n'entraîne aucun changement en faveur du transport collectif. Pour l'expliquer simplement, il s'agit d'une acrobatie financière pour équilibrer les budgets dépensiers de l'équipe de Valérie Plante, sans que cela ne bonifie le financement du transport collectif à Montréal. Comme il est mentionné ci-dessus, c'est l'ARTM qui fixe les contributions municipales, ce qui signifie que la Ville de Montréal paierait la même quote-part, qu'elle ait adopté ou non cette taxe spéciale.

C'est pourquoi notre équipe suggère plutôt d'investir les revenus générés par cette taxe dans un fonds de développement du transport collectif, pour en faire une vraie

²³ Communauté métropolitaine de Montréal, « Rapport de la commission du transport de la communauté sur le transport en commun », novembre 2012, 21, URL https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/04/20120816_consultationTC_rapportCommission.pdf

taxe dédiée au transport en commun. Pour ce faire, la quote-part exigée par l'ARTM devrait être entièrement financée par les autres revenus de la Ville, sans que les taxes foncières générales n'augmentent pour compenser ce changement. Concrètement, cela rejoint notre première solution : faire des choix budgétaires éclairés.

Cette taxe a engendré des revenus réels de 11,6 M\$ en 2023. En 2024, le taux de taxation de cette taxe spéciale a augmenté, ce qui devrait porter à 49,1 M\$ les revenus générés. Ce montant peut paraître élevé, mais en réalité, il représente 0,7 % des dépenses totales de la Ville de Montréal.

En pratique, notre idée signifie donc que 49,1 M\$ seraient investis dans un fonds dédié au développement du transport collectif, sans que les taxes foncières générales n'augmentent pour compenser cette mesure. Au contraire, grâce à des choix budgétaires éclairés, cette alternative se veut plutôt gagnante-gagnante.

5) Une participation accrue représente un levier décisif pour porter les revendications des villes

Même s'il est important que les villes participent un peu plus au financement du transport collectif, cela ne doit pas se faire sans compromis de la part du gouvernement du Québec. Selon les commissaires d'Ensemble Montréal, la force de cette proposition, c'est qu'elle offrira assurément un poids dans les négociations avec Québec pour revendiquer des changements dans les pouvoirs et responsabilités liés au transport collectif. Essentiellement, trois améliorations doivent être exigées.

D'abord, tout comme le recommande la STM, la Ville de Montréal doit exercer une forte pression sur le gouvernement du Québec pour permettre aux OPTC « 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. »²⁴ Ce pouvoir est primordial pour accroître les revenus autonomes générés. D'autre part, il s'agit d'un levier avantageux pour stimuler le développement immobilier aux abords des pôles générateurs de déplacements et accélérer la construction de

²⁴ Société de transport de Montréal, « L'heure des choix », 2024, 12. URL https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%20C9MOIRE_STM_CONSULTATIONPR%20C9BUDG%20C9TAIRE2025_20240527.PDF

logements sociaux et abordables. Pour les villes, le développement immobilier par des OPTC signifierait aussi de nouveaux revenus fonciers.

Ensuite, le gouvernement du Québec doit pérenniser, voire bonifier sa participation au maintien et à la modernisation des infrastructures du transport collectif. Alors qu'elles ont le devoir de contribuer aux opérations du transport collectif, les villes n'ont tout simplement pas les moyens en l'état actuel d'assumer seules les besoins en matière d'immobilisations de nos OPTC. Lors de l'étude budgétaire 2024, la STM a expliqué que les balises de subventions du *Plan d'immobilisations en transport en commun* du gouvernement québécois demeurent insuffisantes pour satisfaire les besoins d'investissements. Pour la période 2024 à 2034, un dépassement de 7,3 G\$ est estimé par la STM pour la réalisation à court terme de projets critiques.

Puis, les gouvernements du Canada et du Québec doivent s'engager à développer des projets structurants de transport collectif dans le but d'accroître l'achalandage, mais aussi la connectivité et le maillage des différents axes. Les villes doivent aussi s'assurer de convaincre Québec de les épauler face à l'arrivée de ces nouveaux réseaux.

La ministre des Transports et de la Mobilité durable a présenté son projet de loi n° 61, *Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif*, en mai 2024. Tout en reconnaissant que des moyens doivent être trouvés rapidement pour accélérer la réalisation de nouveaux projets de transport en commun, Ensemble Montréal s'inquiète des défis que créera l'agence Mobilité Infra Québec pour les villes, dans sa forme proposée. Nous sommes alarmés par la volonté de confier aux municipalités et aux sociétés de transport la responsabilité financière de l'exploitation de nouveaux projets majeurs, sans que le gouvernement du Québec ne prenne d'engagement pour assurer une pérennisation des dépenses d'exploitation ou que des outils supplémentaires soient offerts aux villes pour y arriver.

L'arrivée de Mobilité Infra Québec peut être une belle occasion de redéfinir certains périmètres du financement du transport collectif, sans que les contribuables n'en soient impactés. Comme plusieurs l'ont fait valoir durant la consultation prébudgétaire 2025, il serait intéressant d'augmenter la part du Fonds d'électrification et de changements climatiques, anciennement le Fonds vert, dédiée

au transport collectif. Ce fonds dispose d'un surplus qui était évalué à 1,7 G\$²⁵ en avril 2024 et qui devrait s'accroître avec la fin annoncée du programme Roulez vert.

Rappelons aussi que les villes sont les mieux placées pour aménager leur territoire. Elles sont directement redevables devant leurs résident-es. La planification du transport en commun doit impérativement se faire en collaboration avec les municipalités.

6) Au-delà du financement, les villes doivent redorer le transport collectif

Le financement du transport collectif est intrinsèquement lié à l'achalandage. Comme plusieurs intervenants l'ont relevé, la clientèle du transport collectif doit avoir l'assurance que le service offert est rapide, efficace, sécuritaire et accessible.

Malheureusement, les Montréalais-es ont plusieurs inquiétudes face à leurs services et leurs réseaux de transport collectif. Selon les principaux indicateurs et résultats de performance de la STM en date du 30 avril 2024²⁶, l'indice d'expérience client globale et l'indice du sentiment de sécurité sont tous les deux en baisse. Seuls 49 % des clients de la STM ont un sentiment de sécurité élevé à l'égard du réseau et 30 % des clients pensent que la STM est bien gérée.

Parmi les suggestions d'amélioration, la première place est occupée par l'amélioration de la sécurité. On retrouve ensuite l'augmentation de la fréquence des bus, l'amélioration de la propreté, les actions pour contrer les comportements dérangeants et l'amélioration de la fiabilité du métro.

Les villes ont le pouvoir d'influencer la satisfaction de la clientèle et d'encourager la population à utiliser les services de transport collectif.

En septembre 2023, Ensemble Montréal a déposé une motion au conseil municipal de la Ville de Montréal pour sécuriser les déplacements aux alentours des métros, près desquels on recense un nombre inquiétant d'accidents majeurs et mortels.

²⁵ Lecavalier, Charles, « Fonds d'électrification et de changements climatiques : Un surplus de 1,7 milliard critiqué de toute part », 10 avril 2024, URL

<https://www.lapresse.ca/actualites/politique/2024-04-10/fonds-d-electrification-et-de-changements-climatiques/un-surplus-de-1-7-milliard-critique-de-toute-part.php>

²⁶ Société de transport de Montréal, « STM - Principaux indicateurs et résultats au 30 avril 2024 », 5 juin 2024, URL

https://www.stm.info/sites/default/files/media/Affairespubliques/Indicateurs/2024/indicateurs_strategiques_ca_5_juin.pdf

En avril 2024, notre parti a proposé un plan d'action afin de remédier au sentiment croissant d'insécurité dans le réseau de la STM. Nos élu-es ont notamment proposé de s'inspirer du Grand Toronto²⁷ et de mettre en place une ligne d'aide téléphonique et texto (ou clavardage) permettant aux usagers d'obtenir de l'assistance immédiate en cas d'urgence ou de problème de sécurité.

Puis, en mai 2024, notre parti a réclamé de meilleurs services de transport collectif pour les aînés, en collaboration avec l'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR).

Hélas, toutes ces demandes ont été refusées par l'administration de Valérie Plante. Elles témoignent cependant d'une chose : avec de la volonté, il est possible d'améliorer la qualité de nos transports publics et de stimuler l'achalandage.

Lors des séances de la consultation prébudgétaire 2025, plusieurs intervenants ont également signalé l'importance de s'attaquer aux variables qui expliquent le désenchantement de la population pour nos transports publics.

Par exemple, Trajectoire Québec invite « la Ville à lancer une campagne de promotion des transports en commun pour assurer que la perception de sécurité soit aussi renforcée et contribuer au retour de l'achalandage. »²⁸ Les commissaires d'Ensemble Montréal soutiennent cette proposition.

L'idée d'augmenter la vitesse commerciale de nos transports publics a aussi été nommée à plusieurs reprises. À ce propos, les villes peuvent accélérer les mesures préférentielles, telles que les voies réservées. Elles doivent aussi s'assurer que ces voies réservées soient libres d'accès pour les autobus.

D'autres intervenants ont proposé d'améliorer l'intermodalité à proximité des infrastructures de transport en commun. Sans conteste, l'intermodalité doit s'arrimer avec le transport actif et l'autopartage, mais nous ne devons pas sous-estimer l'effet encourageant des stationnements incitatifs dans des secteurs difficiles d'accès, pour

²⁷ Metrolinx, « Service d'aide par texto », 2024, URL <https://www.metrolinx.com/fr/projets-et-programmes/la-securite-est-pour-tous>

²⁸ Trajectoire Québec, « Agir sur tous les fronts pour le transport collectif! », 2024, 6, URL https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%20C9MOIRE_TRAJECTOIRE_CONSULTATIONPR%20C9BUDG%20C9TAIRE2025_20240530.PDF

autant qu'ils soient sécuritaires et écoresponsables.

7) *Soutenir et encourager les entreprises à se doter d'un plan de gestion des déplacements*

Pour les municipalités, stimuler l'achalandage s'avère une alternative primordiale pour accroître les revenus du transport collectif. Pour ce faire, les entreprises montréalaises peuvent être mises à contribution. Plusieurs initiatives sont possibles.

D'entrée de jeu, Ensemble Montréal se positionne en défaveur d'une taxe sur la masse salariale pour financer le transport collectif, telle qu'implantée en France par exemple. Cette taxe, aussi appelée le versement mobilité, est « une participation des entreprises d'au moins 11 salariés au financement des transports en commun. »²⁹ Le montant est calculé selon l'ensemble des rémunérations des salariés multiplié par le taux du versement mobilité, qui varie selon la zone géographique.

Au Canada, tant le gouvernement fédéral que les provinces imposent déjà des taxes salées sur la masse salariale. Selon un rapport de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI) publié en 2023, « sur un salaire de 50 000 \$, l'ensemble des taxes sur la masse salariale peut coûter à un employeur [...] 6 632 \$ [au Québec]. »³⁰ À ce titre, la FCEI prône plutôt un soutien aux entreprises sous forme de crédits ciblés ou d'exemptions.

Au moins deux autres options plus avantageuses pour les entreprises existent.

Premièrement, la Ville de Montréal peut obliger les entreprises ou certaines entreprises, par exemple celles qui possèdent des stationnements dotés d'un nombre important de cases ou qui embauchent un grand nombre d'employés, à se doter d'un plan de gestion des déplacements (PGD). Un PGD « permet à un employeur d'établir des actions efficaces pour orienter ses employés vers des choix

²⁹ Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique de la France, « Versement mobilité : êtes-vous concerné ? », 24 juin 2024, URL [https://www.economie.gouv.fr/entreprises/versement-mobilite-transport#:~:text=Le%2oversement%2omobilit%C3%A9%20\(anciennement%20appel%C3%A9,plus%20de%2010%20000%20habitants](https://www.economie.gouv.fr/entreprises/versement-mobilite-transport#:~:text=Le%2oversement%2omobilit%C3%A9%20(anciennement%20appel%C3%A9,plus%20de%2010%20000%20habitants)

³⁰ Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, « Le poids des taxes sur la masse salariale », septembre 2023, 3, URL <https://www.cfib-fcei.ca/hubfs/research/reports/2023/2023-09-poids-taxes-masse-salariale-fr-2.pdf>

de transport durables. »³¹ Une telle démarche donne l'occasion à l'entreprise de se doter d'un outil pour mettre en œuvre des actions concrètes afin de diminuer son empreinte écologique et encourager ses employés à adopter un mode de vie durable. Pour les entreprises, il s'agit aussi d'une chance de réduire les coûts liés aux stationnements et à leur entretien, mais aussi d'offrir aux employés des avantages sociaux.

Au Québec, les centres de gestion des déplacements (CGD), des organismes soutenus par le ministère des Transports du Québec (MTQ), sont chargés de conseiller les grands générateurs de déplacements en matière de mobilité durable³². La région métropolitaine de Montréal en compte d'ailleurs trois. Ces organismes peuvent aider à créer un PGD complet et continu.

Pour l'instant, seul l'arrondissement de Saint-Laurent oblige les entreprises à se doter d'un PGD, lorsqu'ils font une demande de permis de construction ou d'autorisation pour un projet d'aménagement de plus de 50 cases de stationnement³³. Rien n'empêche les autres arrondissements, voire la ville-centre, d'emboîter le pas. Surtout que des organisations, par exemple Voyagez Futé³⁴, l'ancien CGD du centre-ville de Montréal, et l'Association québécoise des transports (AQTr)³⁵, ont recommandé aux autorités municipales d'adopter une réglementation qui oblige des entreprises à élaborer des PGD. Bien entendu, une telle réglementation doit prévoir un accompagnement auprès des entreprises. Dans un premier temps, une telle initiative peut aussi être volontaire.

³¹ Communauté métropolitaine de Québec, « Plans de gestions des déplacements en entreprise », 2024, URL <https://cmquebec.qc.ca/plans-de-gestions-des-deplacements-en-entreprise/>

³² Autorité régionale de transport métropolitain, « Centres de gestion des déplacements », 2024, URL <https://www.artm.quebec.ca/promouvoir/centres-de-gestion-des-deplacements/>

³³ Cette obligation est insérée dans le règlement sur la Régie interne des permis et certificat (RCA08-08-0003) de l'arrondissement de Saint-Laurent. Il est important de noter que cette condition ne s'applique pas pour les projets d'usages Habitation.

³⁴ Voyagez Futé, « Rapport annuel Voyagez Futé 2019 », 2020, 35, URL https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/LE_GREFFE_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT_VOYAGEZFUTE_2019.PDF

³⁵ Association québécoise des transports, « Gestion de la demande en transport : une réglementation municipale appuie le mandat des Centres de gestion des déplacements du Québec », 3 mai 2017, URL <https://aqtr.com/actualites/gestion-demande-transport-reglementation-municipale-appuie-mandat-centres-gestion-deplacements>

Deuxièmement, la Ville de Montréal peut aussi lancer des incitatifs pour encourager les entreprises à se doter d'un PGD et à offrir le transport collectif à leurs employés.

Actuellement, le MTQ offre un soutien financier à travers son programme d'aide aux nouvelles mobilités, qui permet de financer l'élaboration d'un PGD, mais aussi son implantation³⁶.

Les élu-es d'Ensemble Montréal sont d'avis que la Ville de Montréal doit imiter le gouvernement du Québec et se doter d'un programme pour inciter les entreprises à se doter d'un PGD et à offrir des rabais à leurs employés sur les titres de transport en commun.

Cet objectif apparaissait dans le Plan de transport 2008 de la Ville de Montréal³⁷. Il n'apparaît présentement pas dans le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM).

Pour l'instant, les employeurs peuvent contribuer à l'adhésion de leurs employés aux abonnements de l'ARTM pour le transport collectif, par le biais des programmes OPUS+ entreprise et OPUS & Cie.

Les usagers

La pandémie a sévèrement fait chuter le nombre d'usagers du transport collectif. Elle a freiné l'élan connu jusqu'en 2019, une année record pour l'achalandage à la STM. Selon le rapport annuel 2023 de la STM, l'achalandage a progressé, mais il se situe encore à environ 80 % du niveau pré-pandémique³⁸.

Une étude de l'Université McGill publiée en avril 2024 a démontré que les usagers ont une élasticité dans l'achalandage, c'est-à-dire que les baisses de services dissuadent plus rapidement les clients d'utiliser le transport collectif³⁹. Pour

³⁶ MOBA et MOVIA, « Programme d'aide aux nouvelles mobilités (NOMO) », 2024, URL <https://www.cgd-metropolitain.com/programme-daide-aux-nouvelles-mobilites-nomo/>

³⁷ Ville de Montréal, « Plan de transport 2008 », 2008, 20, URL https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_de_transport_2008_1-avec_compression.pdf

³⁸ Société de transport de Montréal, « Rapport d'activité 2023 », 2 mai 2024, URL <https://www.stm.info/fr/a-propos/informations-entreprise-et-financieres/rapport-annuel-2023/rapport-dactivite>

³⁹ El-Geneidy, Ahmed et Paul Redelmeier, « If You Cut It Will They Ride? Longitudinal Examination of the Elasticity of Public Transport Ridership in the Post-Pandemic Era », Université McGill, 13 avril 2024, 9, URL <https://journals.sagepub.com/doi/epub/10.1177/03611981241240754>

retrouver un achalandage prépandémique, les OPTC devront en faire plus, faire mieux et offrir un service plus rapide.

À maintes reprises, des intervenants ont avisé la Commission sur les finances et l'administration lors des séances de consultation qu'une hausse abusive des tarifs a généralement un effet nuisible sur l'achalandage.

Pour cette raison, notre parti propose de continuer à indexer les tarifs des usagers et à maintenir la part de leur contribution au financement du transport collectif.

La tarification sociale peut aussi s'avérer être un levier intéressant pour stimuler l'achalandage, d'autant plus qu'il s'agit d'une mesure sociale essentielle. Selon le Mouvement pour un transport public abordable, la tarification sociale pour les personnes à faible revenu coûterait environ 35 M\$⁴⁰. En 2017, un rapport d'un comité de travail de la STM estimait les pertes de revenus associées à la tarification sociale entre 23,6 M\$ et 28,3 M\$⁴¹.

Les sociétés de transport

Les OPTC ont aussi un rôle important à jouer pour assurer la saine gestion opérationnelle et financière du transport collectif. Au cours des derniers mois, des efforts importants ont été faits pour optimiser leurs dépenses, mais beaucoup de travail reste visiblement à faire.

Récemment, l'actualité a été marquée par des exemples de dépenses injustifiables de la part de certains OPTC, par exemple l'achat de véhicules automobiles haut de gamme⁴². Ces faux pas font mauvaise presse pour la gestion du transport collectif.

⁴⁰ Mouvement pour un transport public abordable, « Mémoire soumis à la Commission sur les finances et l'administration de la Ville de Montréal », 29 mai 2024, 9, URL https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%2CgMOIRE_MTPA_CONSULTATIONPR%2CgBUDG%2CgTAIRE2025_20240530.PDF

⁴¹ Valois-Nadeau, Benoit, « Tarification sociale : "On en a besoin plus rapidement" », *Métro*, 4 juin 2019, URL <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2331209/tarification-sociale-on-en-a-besoin-plus-rapidement/>

⁴² Teisceira-Lessard, Philippe, « Party, bouteilles d'eau et influenceurs », *La Presse*, 27 juin 2024, URL <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-06-27/depenses-des-societes-de-transport-collectif/party-bouteil-les-d-eau-et-influenceurs.php>

La ministre des Transports et de la Mobilité durable a d'ailleurs lancé des audits de performance qui évalueront la gestion financière des sociétés de transport québécoises. Notre parti attend impatiemment les résultats.

La STM a nouvellement annoncé qu'elle plafonnera la croissance de ses dépenses à 3 % jusqu'en 2029⁴³. Il s'agit d'une décision sensée, mais tardive. Les autres OPTC devraient imiter la STM.

Malgré tout, la STM doit s'attaquer à ses dépenses corporatives vis-à-vis desquelles elle a perdu le contrôle. Entre 2017 et 2024, le nombre de gestionnaires a augmenté de 14 %, les professionnels et employés de bureau non syndiqués de 36 % et les employés de bureau syndiqués de 25 %⁴⁴.

Pourtant, les hausses sont beaucoup moins importantes dans les catégories d'emploi qui affectent le plus directement le service. Durant cette même période, le nombre de chauffeurs de bus, d'opérateurs de métros et d'employés des services connexes n'a augmenté que de 1 %. De même, les effectifs du personnel d'entretien n'ont augmenté que de 8 %.

Le total des charges de rémunération et des charges sociales a quant à lui augmenté de 28 % entre 2017 et 2024⁴⁵. Entre 2017 et 2022, le salaire de base total du comité de direction de la STM a aussi crû de 35 %⁴⁶.

Bien que la STM ait adopté un plan pour réduire ses dépenses corporatives par le passé, Ensemble Montréal croit que le transporteur public montréalais a de nouveau la responsabilité d'agir en ce sens. Ce coup de barre semble essentiel dans le contexte actuel.

⁴³ Bordeleau, Stéphane, « La STM s'impose un plafond de dépenses pour cinq ans », *Radio-Canada*, 27 mai 2024, URL <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2075929/transport-collectif-plafonds-depenses-stm>

⁴⁴ Les données utilisées ont été tirées des budgets de la STM. Elles sont composées des données réelles pour l'exercice 2017 et des données budgétées pour l'exercice 2024.

⁴⁵ Les données utilisées ont été tirées des budgets de la STM. Elles sont composées des charges de rémunération et des charges sociales. Elles comparent les données réelles de l'exercice 2017 aux données budgétées de l'exercice 2024.

⁴⁶ Les données utilisées ont été tirées des rapports annuels de la STM et comprennent le total des salaires de base du comité de direction excluant les avantages sociaux des exercices 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 et 2022.

Les finances de la Ville de Montréal dans le rouge

Le budget 2025 de la Ville de Montréal franchira un seuil décisif : les dépenses dépasseront le cap des 7 G\$.

Depuis l'élection de Valérie Plante, « excès » est le mot d'ordre dans la gestion des finances. Les dépenses de la Ville de Montréal ont augmenté de près de 2 G\$, le nombre d'employés a gonflé de 2 808 années-personnes, le ratio de la limite d'endettement est systématiquement dépassé et l'administration Plante ne respecte pas les politiques financières de la Ville visant à limiter la dette.

Le dernier budget adopté a marqué le bris de confiance des Montréalais-es envers l'administration Plante. Les contribuables ont d'abord assisté aux frasques de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). La mairesse s'est, elle aussi, retrouvée au cœur d'une tempête, puisque les médias ont rapporté que des bouteilles de vin ont été payées avec les fonds publics pendant un voyage. L'administration de Projet Montréal a aussi brisé, et ce pour la seconde fois, sa promesse de limiter l'augmentation des taxes foncières à l'inflation.

Pendant ce temps, les finances de la Ville de Montréal sont dans le rouge. L'automne dernier, l'administration a sonné l'alarme. Un plan de resserrement à la hauteur de 115 M\$ a été adopté à l'arrache pour éviter un déficit.

Le dernier bilan financier témoigne bien de la précarité financière de notre ville. L'exercice financier 2023 de la Ville de Montréal s'est soldé par un maigre excédent de 187,6 M\$; « l'équivalent d'arriver kif-kif » a d'ailleurs reconnu le président du comité exécutif de la Ville de Montréal⁴⁷. Pour l'illustrer autrement, l'administration Plante a frôlé le déficit. Il s'agit d'un résultat catastrophique, encore plus mauvais qu'au creux de la pandémie alors que la Ville faisait face à des coûts supplémentaires exorbitants et à une diminution de ses revenus.

Plusieurs raisons expliquent cette situation. Bien sûr, le ralentissement économique et l'inflation ont participé à la croissance des dépenses de la Ville, mais la mauvaise gestion de l'administration de Projet Montréal doit aussi être pointée du doigt.

⁴⁷ Corriveau, Jeanne, « Montréal enregistre un surplus de 187,6 millions en 2023 », *Le Devoir*, 14 juin 2024, <https://www.ledevoir.com/economie/814897/montrreal-enregistre-surplus-187-6-millions>

Les colossaux dépassements de coûts pour des projets comme le centre de transport Bellechasse et la rénovation de l'hôtel de ville, l'embauche abusive d'employés à la ville-centre et dans les arrondissements de Projet Montréal, l'entêtement de la mairesse à imposer son *Règlement pour une métropole mixte* (RMM) qui ralentit le développement immobilier et pousse les développeurs vers les banlieues, la lenteur à développer des secteurs à haut potentiel tels que Bridge-Bonaventure et l'Îlot Voyageur, et l'explosion de la rémunération globale expliquent aussi la vulnérabilité financière de la Ville.

Pourtant, des alternatives existent. Depuis des années, la Commission sur les finances et l'administration recommande une maîtrise serrée des dépenses, de la rémunération et de l'endettement. Au fil des ans, la Commission a soumis d'autres recommandations très intéressantes, qui ont souvent été ignorées. Par exemple, lors de la consultation prébudgétaire 2024, la Commission avait recommandé de déposer un portrait global détaillant les actifs, leur indice de vétusté et leur valeur de remplacement afin de mieux évaluer l'impact des décisions budgétaires et de prévoir les investissements nécessaires. Malgré l'intérêt certain suscité par cette idée, elle n'a toujours pas été mise en application, comme tant d'autres recommandations ignorées.

À maintes reprises, d'autres organisations ont aussi recommandé à la Ville de Montréal de mieux gérer ses finances.

Le Bureau de la vérificatrice générale (BVG) a de son côté plusieurs fois souligné les mauvaises pratiques de l'administration montréalaise en matière de fiscalité. Dans son rapport annuel 2023, il a jeté une partie du blâme du scandale de l'OCPM sur la Ville : « la Ville s'est notamment déchargée d'exercer une surveillance externe permettant de garantir, entre autres, une gestion saine et prudente des fonds publics alloués. »⁴⁸ Auparavant, le BVG a aussi critiqué la transgression de politiques financières par Projet Montréal, les mauvaises méthodes employées pour élaborer les projections budgétaires, les pratiques défailtantes dans la planification des investissements d'immobilisations, la partialité dans l'octroi des contributions financières aux OBNL et du respect des encadrements pour ces contributions ainsi que plusieurs autres fautes graves.

⁴⁸ Bureau du vérificateur général, « Rapport annuel de la vérificatrice générale de la Ville de Montréal », 2023, 74, URL https://bvgmtl.ca/wp-content/uploads/2024/06/RA_2023_FR_Complet.pdf

Pour toutes ces raisons, Ensemble Montréal aurait aimé que la Commission se penche sur les finances de la Ville de Montréal. Année après année, notre équipe propose des recommandations pour s'attaquer aux défis financiers importants auxquels l'administration municipale est confrontée, mais aussi pour diminuer les impacts directs et indirects qu'ils ont sur la vie des résidents montréalais.

En somme, notre parti soutient que les dépenses de la Ville doivent être mieux contrôlées et que les hausses des taxes municipales doivent être limitées. Pour y arriver, l'administration doit rapidement présenter un plan détaillé pour revenir à un ratio de la dette sur les revenus annuels de 100 %. La stratégie de paiements au comptant, qui consiste à éviter de trop miser sur les emprunts, doit être accrue. Le financement des arrondissements doit être revu et augmenté. La stratégie de réduction du fardeau fiscal non résidentiel doit être respectée. Finalement, un plan de contrôle de l'accroissement des effectifs et de la rémunération doit être adopté.

Projet Montréal cimente la crise de l'habitation

Les commissaires d'Ensemble Montréal estiment que l'administration Plante a manqué une occasion de se saisir d'un enjeu qui est sur toutes les lèvres : la crise de l'habitation. La situation montréalaise est pourtant préoccupante : le taux d'inoccupation a chuté à 1,6% en 2023⁴⁹ alors qu'un marché locatif équilibré en requiert a minima le double, les loyers ont subi une augmentation record à Montréal en 2023 par rapport aux 30 dernières années⁵⁰ et les mises en chantier ont connu une baisse historique en 2023. L'absence de ce thème des consultations publiques est d'ailleurs questionnée par plusieurs participants.

L'échec de l'administration Plante à résorber les effets de la crise de l'habitation

Pour résorber la crise de l'habitation, une partie de la réponse réside dans l'augmentation de l'offre de nouveaux logements, tous types confondus. Le projet de

⁴⁹ Société canadienne d'hypothèques et de logement, « Rapport sur le marché locatif : janvier 2024 », janvier 2024, 107, URL https://assets.cmhc-schl.gc.ca/sites/cmhc/professional/housing-markets-data-and-research/market-reports/rental-market-report/rental-market-report-2023-fr.pdf?rev=b092b53f-8190-4a1c-98dc-34f637e3e805&_gl=1*dqhb3t*_gcl_au*ODQ4NDczMTFyLjE3MTQoNjI2MTQ.*_ga*MTY5MTY1NzMy4xNzEwMzUwODE2*_ga_CY7T7RT5C4*MTcyMTI0NTEyNy40Mi4wLjE3MTIyNDUxMi4wLjE3MTIyNDUxMi4w

⁵⁰ Société canadienne d'hypothèques et de logement, « Rapport sur le marché locatif : janvier 2024 », 108.

PUM 2050 présenté en juin dernier par l'administration Plante vise d'ailleurs à développer plus de 200 000 nouvelles unités d'ici 2050, en plus de compter 20 % des logements hors marché. Ces cibles ne sauraient se matérialiser sans une réflexion préalable de la Ville de Montréal sur sa capacité à développer du logement de manière générale, et du logement abordable en particulier. Comme l'écrit l'ancien conseiller municipal Gilles Thériault dans son mémoire déposé à la Commission sur les finances et l'administration : « À quoi bon se transporter collectivement si l'on ne peut se loger convenablement et à prix vraiment abordable ? »⁵¹

La question demeure puisque l'administration Plante n'a pas su mettre à profit sept années de mandat pour contrer les effets critiques de la crise de l'habitation sur les Montréalais-es. Au contraire, elle s'est entêtée à appliquer l'inefficace RMM, avec un premier bilan famélique se résumant à un seul projet de logement social et aucun abordable⁵². La CCMM écrit dans son mémoire « ... qu'il a contribué à affaiblir la construction résidentielle et qu'il a, par le fait même, aggravé la pénurie de logements sur le territoire. [...], le RMM a aussi pour effet d'alourdir le fardeau administratif imposé aux promoteurs... »⁵³ Selon Ensemble Montréal, l'administration Plante doit **suspendre le RMM, et ce, malgré les allègements temporaires récemment appliqués.**

Les délais interminables d'obtention de permis de construction, pouvant aller jusqu'à un an et demi dans certains arrondissements de Projet Montréal⁵⁴, minent aussi les efforts des développeurs. L'administration Plante a récemment annoncé vouloir

⁵¹ Thériault, Gilles, « Mémoire déposé à la Commission sur les Finances et l'Administration de la ville de Montréal en vue de la consultation pré-budgétaire 2025 : Les déficits de logement communautaire et du transport collectif dans la région de Montréal », mai 2024, 4, URL https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%2CgMOIRE_TH%2CgRIULT_CONSULTATIONPR%2CgBUDG%2CgTAIRE2025_20240527.PDF

⁵² Ville de Montréal, « Règlement pour une métropole mixte : Bilan des deux premières années de mise en œuvre – octobre 2023 », octobre 2023, URL https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/reglement_pour_une_metropole_mixte_-_bilan_des_deux_premieres_annees_de_mise_en_oeuvre.pdf

⁵³ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, « Budget 2025 de la Ville de Montréal : retrouver la marge de manœuvre nécessaire au développement économique et urbain de la métropole », 5.

⁵⁴ Teisceira-Lessard, Philippe, « Permis de construction à Montréal, des " délais interminables " », *La Presse*, 28 mai 2024, URL <https://www.lapresse.ca/actualites/permis-de-construction-a-montreal/des-delais-interminables/2024-05-28/un-frein-majeur.php>

réduire ces délais pour les projets de plein droit à partir de 2025⁵⁵. Bien que tardive, cette mesure était centrale pour plusieurs acteurs, comme en témoigne l'une des recommandations formulées par l'Institut de développement urbain du Québec (IDU) à la Commission⁵⁶. Outre diminuer les délais pour les projets de plein droit, l'administration Plante **doit impérativement le faire pour les projets dérogatoires, qui sont souvent d'envergure.**

Ensemble Montréal est conscient qu'il en faudra plus pour rattraper le retard accumulé en matière de construction résidentielle. L'administration Plante doit ainsi se saisir de la révision du PUM pour implanter des outils urbanistiques innovants. En plus du zonage incitatif déjà inclus dans le projet de PUM 2050, Ensemble Montréal rejoint l'Alliance des corporations d'habitations abordables du territoire du Québec (ACHAT) qui encourage la Ville de Montréal à **introduire le zonage différencié**. Cet outil vise à « ... augmenter la valeur des terrains développés par des entreprises immobilières à but non lucratif dont 100% des logements sont abordables à perpétuité. »⁵⁷. Pour ainsi dire, **la Ville de Montréal doit miser sur des stratégies de bonus à la densité, tant pour accroître l'offre résidentielle globale que pour accroître l'offre abordable en particulier.**

Ensemble Montréal ne perd pas de vue que le financement demeure un pilier majeur dans le développement de logements abordables et sociaux. La dépendance des municipalités aux paliers gouvernementaux supérieurs, un argument largement véhiculé par Projet Montréal pour se déresponsabiliser, doit être contrée par des mesures plus innovantes pour soutenir les acteurs du milieu social. Gilles Thériault recommande de **créer un fonds de développement du logement communautaire et social**⁵⁸. Notre parti avait déjà émis cette idée par le

⁵⁵ Corriveau, Jeanne, « Montréal s'engage à réduire les délais d'émission des permis de construction dès 2025 », Le Devoir, 28 mai 2024, URL <https://www.ledevoir.com/politique/montreal/813776/montreal-engage-reduire-delaix-emission-permis-construction>

⁵⁶ Institut de Développement Urbain du Québec, « Consultations prébudgétaires 2025 de la Ville de Montréal », mai 2024, URL https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PR%2C9SENTATION_IDU_CONSULTATIONPR%2C9BUDG%2C9TAIRE2025_20240530.PDF

⁵⁷ ACHAT, « Penser Montréal avec l'abordabilité pérenne en tête Consultations prébudgétaires 2025 », mai 2024, 6, URL https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%2C9MOIRE_ACHAT_CONSULTATIONPR%2C9BUDG%2C9TAIRE2025_20240530.PDF

⁵⁸ Thériault, Gilles, « Mémoire déposé à la Commission sur les Finances et l'Administration de la ville de Montréal en vue de la consultation pré-budgétaire 2025 : Les déficits de logement communautaire et du transport collectif dans la région de Montréal », 14.

passé et nous pensons que c'est une avenue que doit envisager la Ville de Montréal. Toujours dans l'optique de débloquer le développement d'unités abordables et sociales, notre équipe souligne l'idée de l'ACHAT. Dans le cadre du projet de loi n° 39, *Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives*, celle-ci propose d'« évaluer la mise en place d'outils d'allégements fiscaux (congé, report ou tarif différencié) pour les propriétaires de logements à but non lucratif qui s'engagent à en développer de nouveaux »⁵⁹.

Le lien manifeste entre le développement du transport collectif et du développement immobilier

Il importe de revenir au thème de la consultation publique et d'observer le lien indéniable entre le développement du transport collectif et le développement immobilier. Le projet de PUM 2050 définit clairement ce lien en ayant pour objectif de favoriser la densification autour des réseaux de transport collectifs existants. Au même titre, le document rappelle que la densification doit permettre de renforcer le déploiement du transport collectif⁶⁰. Le projet de PUM mise sur le développement de plusieurs secteurs d'opportunités tels que Namur-Hippodrome et Bridge-Bonaventure pour accueillir l'essentiel de la croissance résidentielle d'ici 2050⁶¹. Pour incarner la vision de son projet de PUM, l'administration Plante devrait donc mettre en place toutes les conditions gagnantes visant à **accélérer le développement des secteurs à haut potentiel de développement**. Or, elle est loin d'exceller à ce niveau.

Par exemple, pour le quartier de Namur-Hippodrome, les promoteurs avaient renoncé à répondre à l'appel d'offres lancé par la Ville de Montréal l'an passé en raison de conditions jugées trop contraignantes et du manque de vision d'ensemble de l'administration Plante⁶². La plus récente ambition est celle de développer 20 000

⁵⁹ ACHAT, « Penser Montréal avec l'abordabilité pérenne en tête Consultations prébudgétaires 2025 », 6.

⁶⁰ Ville de Montréal, « Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Projet pour consultation », juin 2024, 52. URL <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM#!displayDocument/00000086810>

⁶¹ Ville de Montréal, « Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : Projet pour consultation », 120.

⁶² Dubuc, André, « Faux départ à l'hippodrome », *La Presse*, 31 janvier 2023, URL <https://www.lapresse.ca/affaires/marche-immobilier/2023-01-31/faux-depart-a-l-hippodrome.php>

nouveaux logements⁶³. Or, la station de métro Namur, seul point d'accès par transport collectif, sera sans aucun doute insuffisante pour désenclaver le site. Si un tramway sur la rue Jean-Talon Ouest est finalement envisagé, aucune enveloppe financière n'a encore été scellée par les paliers gouvernementaux supérieurs. C'est sans compter l'absence notable d'infrastructures publiques dans le secteur. En mai 2023, notre parti avait déjà enjoint l'administration Plante à accélérer le développement de l'Hippodrome en s'engageant notamment à chiffrer et répartir les investissements nécessaires entre les différents acteurs ainsi qu'à négocier une entente d'investissements en infrastructures avec les autres paliers gouvernementaux⁶⁴.

Il est certain qu'une municipalité ne peut pas porter à elle seule le poids du financement des infrastructures publiques, incluant celles du transport collectif. La Ville de Montréal doit donc **planifier en amont les besoins en matière d'investissements reliés au développement de secteurs à hauts potentiels et sécuriser une partie de ces investissements auprès des paliers gouvernementaux concernés**. Notre parti applaudit d'ailleurs le dévoilement récent d'un Fonds pour le transport en commun, doté d'une enveloppe de 30 G\$ sur 10 ans, pour le financement de base des systèmes existants et le développement du transport collectif pour les plus grandes villes canadiennes⁶⁵.

Ensemble Montréal pense également qu'en parallèle, la Ville de Montréal devrait **adopter une stratégie d'accroissement de la valeur foncière des terrains à haut potentiel de développement**. L'IDU cite en exemple l'action de : « Réserver une portion de la croissance des taxes foncières afin de financer la contribution municipale aux infrastructures et aux services nécessaires au développement de

⁶³ Ville de Montréal, « Plan directeur d'aménagement et de développement : Quartier Namur Hippodrome - Document de synthèse », avril 2024, 8, URL https://ehq-production-canada.s3.ca-central-1.amazonaws.com/20eb2cf973667e83646b583da838feb7233cfc7f/original/1713552294/80a2234aa87acb2706a6d979d19112fd_Document_synthese_FR.pdf?X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIA4KKNQAKIOR7VAOP4%2F20240717%2Fca-central-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20240717T222308Z&X-Amz-Expires=300&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=b8372946680f9f64ff5f5a5ddfa071de0c40d9dd9f752df730acc6c06bccdd632

⁶⁴ Ensemble Montréal, « Ensemble Montréal presse l'administration d'accélérer le développement de l'Hippodrome », 2 mai 2023, URL <https://ensemblemontreal.org/actualites/ensemble-montreal-presse-ladministration-daccelerer-le-developpement-de-lhippodrome/>

⁶⁵ Passafiume, Alessia, « Trudeau dévoile les détails du programme doté de 30 milliards », *La Presse*, 17 juillet 2024, URL <https://www.lapresse.ca/actualites/politique/2024-07-17/fonds-pour-le-transport-en-commun/trudeau-devoile-les-details-du-programme-dote-de-30-milliards.php>

secteurs à un haut potentiel, tels que Bridge-Bonaventure, Namur-Hippodrome et l'Est de Montréal »⁶⁶. Ensemble Montréal croit aussi que la Ville de Montréal pourrait **exiger que le gouvernement du Québec permette aux sociétés de transport de s'unir avec les promoteurs pour réaliser des travaux de construction afin de générer des revenus à partir du développement immobilier à proximité du transport collectif.**

Tout comme le quartier Namur-Hippodrome, le développement de l'Est de Montréal a du plomb dans l'aile. La lenteur de l'administration Plante à décontaminer les terrains mine le potentiel économique, et surtout, résidentiel d'un secteur en demande. Seulement 7 M\$ auraient été versés pour la décontamination en date du 31 mars 2024, sur une enveloppe provinciale de 100 M\$⁶⁷. De plus, seulement 4 % des terrains visés étaient décontaminés à pareille date⁶⁸. L'abandon de l'Est par l'administration Plante a atteint son paroxysme lorsque cette dernière a décidé d'ouvrir les vannes du programme de décontamination spécifique à ce secteur à l'ensemble du territoire montréalais.

En bref, il est difficile pour les développeurs de miser sur un secteur où il existe peu de prévisibilité en raison de la contamination des terrains et de l'incertitude du projet structurant de l'Est, qui en est à sa énième version. Tout comme ils l'ont fait régulièrement ces dernières années, les élu-es d'Ensemble Montréal enjoignent l'administration Plante à **accélérer la décontamination des terrains de l'Est de Montréal pour y construire des logements et prendre les terrains sous-utilisés appartenant à la Ville de Montréal pour y construire de nouveaux logements sociaux, abordables et étudiants.**

À défaut d'avoir inclus la crise de l'habitation aux thèmes de la consultation prébudgétaire 2025, Ensemble Montréal invite l'administration Plante à entamer une réflexion profonde sur la capacité de la Ville de Montréal à développer des nouveaux logements et, en particulier, des logements sociaux et abordables. Le

⁶⁶ Institut de développement urbain du Québec. « Consultations prébudgétaires 2025 de la Ville de Montréal », 16.

⁶⁷ Ville de Montréal, Réponse à une demande d'accès à l'information formulée par l'Opposition officielle à la Ville de Montréal, mai 2024.

⁶⁸ Selon la réponse à une demande d'accès à l'information formulée par l'Opposition officielle, la Ville de Montréal estime que 153 000 mètres carrés seraient décontaminés en date du 31 mars 2024. La Chambre de commerce de l'Est de Montréal estime qu'il y aurait environ 3 716 000 mètres carrés de terrains contaminés dans l'Est. Décarie, Jean-Philippe, « Désenclaver, mais surtout décontaminer l'est de Montréal », *La Presse*, 24 mai 2023, URL <https://www.lapresse.ca/affaires/chroniques/2023-05-24/desenclaver-mais-surtout-decontaminer-l-est-de-montreal.php>

développement des secteurs avec un potentiel de transformation majeure devrait en outre être sa priorité.

Conclusion

Les prochaines années seront décisives pour l'avenir du transport collectif au Québec, mais peut-être encore davantage à Montréal. La STM fait face à des défis sérieux : des budgets systématiquement déséquilibrés, un sentiment d'insécurité grandissant, des infrastructures vieillissantes et parfois en très mauvais état, la stagnation du développement de nouveaux projets structurants... Pour y faire face, le transport collectif à Montréal doit reposer sur un leadership fort et réfléchi.

Fâcheusement, les dernières années ont été le théâtre d'une succession de mauvaises décisions prises par l'administration Plante en matière de transport collectif. On peut citer en exemples l'achat hâtif des 300 autobus hybrides commandés par la mairesse, l'explosion des coûts pour la construction et la mauvaise planification de l'électrification du centre de transport Bellechasse, le million gaspillé dans le bureau de la ligne rose, la mauvaise gestion de l'appel d'offres pour le prolongement du SRB Pie-IX, le déraillement du Projet structurant de l'Est, etc.

Dans le cadre de la consultation prébudgétaire 2025, la Commission sur les finances et l'administration s'est penchée sur le financement du transport collectif. Comme nous l'avons expliqué d'entrée de jeu, Ensemble Montréal s'explique mal que la consultation prébudgétaire 2025 n'ait abordé à aucun moment les finances de la Ville ou d'autres enjeux importants comme l'habitation.

Plus important encore, notre parti s'étonne que la Commission se soit somme toute très peu penchée sur la responsabilité des villes, spécialement la Ville de Montréal, dans le cadre de ses activités. La plupart des recommandations adoptées s'adressent aux autres paliers de gouvernement, à la CMM, à l'ARTM ou aux OPTC. Sur les 21 recommandations adoptées, seules six peuvent être appliquées par la Ville de Montréal. Au bout du compte, aucune réflexion approfondie n'a été faite concernant les contributions municipales, alors qu'elles représentent une part

importante du financement du transport en commun et que des intervenants nous ont soumis des recommandations à leur sujet dans le cadre de la consultation. La Commission ne s'est pas non plus penchée sur la hausse de la taxe sur l'immatriculation adoptée par la CMM, qui a tout simplement été tenue pour acquise.

Nous soulignons le travail acharné du personnel de soutien des membres de la Commission et la collaboration entre les commissaires, mais il faut admettre que le temps imparti pour mener à bien la consultation prébudgétaire 2025 a été trop court.

Notre constat final est le suivant : bien que le gouvernement du Québec doive assurer la prévisibilité du cadre budgétaire des sociétés de transport, la Ville de Montréal doit de son côté assumer pleinement sa responsabilité vis-à-vis le financement du transport collectif. Dans ce rapport, nous avons montré que les contributions municipales augmentent moins rapidement que les dépenses totales de la Ville. Nous avons aussi offert quelques pistes de solutions pour assurer un meilleur financement et augmenter l'achalandage.

Les automobilistes peuvent aussi contribuer un peu plus, mais la hausse de la taxe sur l'immatriculation de 150 % imposée par la mairesse est irresponsable. C'est la raison pour laquelle nous avons proposé un entre-deux avec une augmentation de 45 \$ plutôt que de 91 \$ en 2025.



ensemblemtl.org

ANNEXE 5 : Recommandations

- R-1.** Réitérer sa vision du transport collectif comme un service essentiel et fédérer autour de cette vision les autres paliers gouvernementaux, qui doivent contribuer au financement du transport collectif à la hauteur de leurs responsabilités.
- R-2.** Maintenir l'offre globale de service en transport collectif et s'engager à poursuivre le développement de cette offre sur tout le territoire de l'agglomération de Montréal, en gardant à l'esprit que le développement de cette offre doit être adapté en fonction des particularités du territoire.
- R-3.** Recommander au gouvernement du Québec d'adopter rapidement une stratégie de financement et d'investissement à long terme pour le maintien et le développement du réseau de transport collectif métropolitain.
- R-4.** Demander au gouvernement du Québec qu'il assume tous les coûts imputés aux municipalités liés à l'entente signée avec CDPQ Infra quant au REM.
- R-5.** Inviter les paliers de gouvernement supérieur à travailler avec l'Union des municipalités du Québec et la Fédération canadienne des municipalités afin de développer un nouveau modèle de financement pour le transport collectif.
- R-6.** Interpeller le gouvernement canadien afin qu'il s'engage dans l'élaboration d'un modèle de financement durable adapté au transport collectif, qui tiendrait compte de l'ensemble des coûts d'immobilisations et des frais d'exploitation nécessaires à la prestation de services de transport collectif de qualité supérieure.
- R-7.** Encourager la STM à poursuivre ses efforts d'optimisation et à faire un suivi des audits indépendants qui seront déposés prochainement.
- R-8.** Demander à la STM de déposer un portrait global détaillant ses actifs, leur indice de vétusté et leur valeur de remplacement afin de mieux évaluer l'impact des décisions budgétaires et de prévoir les investissements nécessaires.
- R-9.** Demander au gouvernement du Québec d'allonger l'échéancier d'électrification des transports collectifs contenu dans son Plan pour une économie verte 2030 et d'injecter les sommes prévues à cet effet pour maintenir et développer l'offre de services en transport collectif.
- R-10.** Inciter la STM et les autres OPTC, en collaboration avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), à développer des stratégies d'augmentation de l'achalandage, telles qu'une campagne de communication rappelant le caractère essentiel du transport collectif et visant à renforcer la perception de sécurité, de

propreté et de la qualité de l'expérience à la grandeur du réseau.

- R-11.** Accélérer, en collaboration avec les arrondissements et les villes liées de l'agglomération de Montréal, le déploiement de mesures préférentielles pour les autobus et régler de manière prioritaire les points de congestion réguliers.
- R-12.** Encourager les entreprises à adopter des plans de gestion des déplacements qui favorisent l'utilisation des transports collectifs pour leur personnel, et ce, afin de contribuer à l'augmentation de l'achalandage.
- R-13.** Demander à l'ARTM de prioriser les modes de transport collectifs structurants qui ont un plus grand potentiel de transfert modal et d'augmentation de l'achalandage.
- R-14.** Demander au gouvernement du Québec et à la CMM d'indexer annuellement à l'indice des prix à la consommation la taxe sur les carburants et les taxes et droits d'immatriculation.
- R-15.** Demander au gouvernement du Québec que les sommes non indexées depuis plusieurs années soient compensées pour le financement du transport collectif.
- R-16.** Demander au gouvernement du Québec de moduler le droit d'immatriculation additionnel pour les véhicules de luxe ainsi qu'en fonction des caractéristiques du véhicule, comme le calibre, le poids ou la taille, et que ces sommes supplémentaires soient réservées au financement du transport collectif.
- R-17.** Demander au gouvernement du Québec de ramener à 66 % la part des revenus du marché du carbone dédiée au transport collectif.
- R-18.** Étendre rapidement l'application de la taxe sur les parcs de stationnement non résidentiel à un plus grand nombre de terrains extérieurs sur le territoire de la Ville de Montréal.
- R-19.** Mandater la Commission sur les finances et l'administration d'étudier de nouvelles avenues de financement du transport collectif spécifiques aux municipalités.
- R-20.** Demander à la CMM d'étudier la mise en place de nouvelles avenues de financement dédiées au transport collectif.
- R-21.** Demander au gouvernement du Québec d'étudier de nouvelles avenues de financement dédiées au transport collectif et de permettre aux sociétés de transport en commun de s'unir avec des promoteurs pour réaliser des travaux de construction et ainsi valoriser leurs droits aériens.

Ville de Montréal
Service du greffe
Division du soutien aux commissions permanentes,
aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil

Août 2024

Pour suivre les travaux et l'actualité des commissions permanentes

S'abonner à l'[infolettre](#) des commissions

Visitez le site Internet des commissions permanentes : <https://montreal.ca/sujets/commissions-permanentes>

Suivez-nous sur les réseaux sociaux

 @commissions.mtl

 @Comm_MTL