

RÉPONSE DU COMITÉ EXÉCUTIF AU RAPPORT DE LA COMMISSION SUR LES FINANCES ET L'ADMINISTRATION INTITULÉ CONSULTATION PRÉBUDGÉTAIRE 2025 RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

La Commission sur les finances et l'administration a procédé à l'étude publique du budget 2025 et du PDI 2025-2034. Le document intitulé [Consultation prébudgétaire 2025 Rapport et recommandations](#) déposé à la conclusion de ces travaux au conseil municipal du 19 août 2024 et au conseil d'agglomération du 22 août 2024.

Le comité exécutif remercie les membres de la Commission sur les finances et l'administration ainsi que les personnes entendues dans le cadre de ses travaux, pour la qualité de ce rapport et pour la pertinence des recommandations qui en découlent.

Dans le tableau qui suit, le comité exécutif apporte une réponse à chacune des vingt-une (21) recommandations émises par la Commission.

#	Recommandation	Service responsable	Commentaires
Le transport collectif, un service essentiel			
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.	SUM BRGM	Le Bureau des relations gouvernementales et municipales (BRGM) siège au comité des partenaires de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) pour la révision du financement. La mise aux normes et le maintien des actifs du métro font partie des demandes prioritaires de la Ville de Montréal pour le budget 2025 du gouvernement du Québec ainsi que lors des échanges avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable. La Ville de Montréal sera aussi, en 2025, en négociation avec l'ARTM et les quatre autres secteurs de la région métropolitaine pour le renouvellement de la stratégie de financement du transport en commun de l'ARTM.
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	STM	Pour contribuer à la résolution des enjeux financiers du transport en commun, la STM s'est engagée à générer 100 M\$ d'économies récurrentes sans réduire les niveaux de service. La refonte du réseau bus permettra d'améliorer la performance et l'accessibilité du réseau à travers l'île de Montréal et de l'adapter au besoin de ses différents secteurs.

	doit être adapté en fonction des particularités du territoire.		
Assurer conjointement le financement du transport collectif			
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.	BRGM	Le comité exécutif informe les membres de la commission que ces recommandations font partie des demandes prébudgétaires présentées au gouvernement du Québec dans le cadre du budget du Québec 2025. Par ailleurs, la Ville siège à la fois au comité technique de l'ARTM sur le renouvellement de la politique de financement et au comité de financement pour le retour à la politique de financement de l'ARTM.
4	Demander au gouvernement du Québec qu'il assume tous les coûts imputés aux municipalités liées à l'entente signée avec CDPQ Infra quant au REM.	BRGM	La Ville appuie les démarches de révision de l'ARTM pour le calcul du soutien gouvernemental aux coûts du REM.
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.	BRGM	La Ville est en contact constant avec l'Union des municipalités du Québec (UMQ) et la Fédération canadienne des municipalités (FCM), lesquelles font des représentations auprès des gouvernements des paliers supérieurs pour améliorer le financement du transport collectif. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), avec son chantier sur le financement de la mobilité durable, est aussi un acteur majeur avec lequel la Ville travaille afin d'identifier de nouvelles sources de financement du transport en commun.
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.	BRGM	Le comité exécutif informe les membres de la Commission que le gouvernement canadien a développé un fonds permanent pour le transport collectif qui devrait débiter en 2026, pour financer le maintien d'actifs et le développement du transport en commun dans les régions métropolitaines. La Ville est en contact avec Infrastructure Canada et avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec afin de faire valoir les besoins de Montréal et de la région métropolitaine pour le financement du transport collectif.
Optimiser le réseau de transport collectif			
7	Encourager la STM à poursuivre ses efforts d'optimisation et à faire un suivi des audits indépendants qui seront déposés prochainement.	STM	Pour contribuer à la résolution des enjeux financiers du transport en commun, la STM s'est engagée à générer 100M\$ d'économies récurrentes sans réduire les niveaux de service. Parmi les mesures, elle a annoncé récemment la révision de son modèle de prestation des services de

			transport par minibus pour réduire ses coûts de 15 M\$ de manière récurrente et éviter 130 M\$ en dépenses d'immobilisations.
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.	STM	La STM est déjà engagée dans un vaste exercice de connaissance de ses actifs. Des premiers résultats de cet exercice seront diffusés dans le cadre de la parution du prochain Plan annuel de gestion des investissements publics en infrastructures .
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.	BRGM	Le comité exécutif informe les membres de la Commission que le gouvernement révisé ses cibles d'électrification et ses balises de financement. La Ville est en relation constante avec l'ARTM, la STM et le MTMD à ce sujet.
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.	BRGM STM	L'ARTM est responsable de la planification et du financement du transport collectif dans la région métropolitaine. Le Plan stratégique de développement, adopté par le conseil d'administration (CA) de l'ARTM en décembre 2024, prévoit davantage de communications pour augmenter l'achalandage dans le transport en commun de la région.
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.	STM	En réponse à cette recommandation, la STM confirme que de nouvelles mesures préférentielles pour les autobus continueront d'être déployées cette année dans différents arrondissements et villes liées.
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.	STM	Le réseau de transport métropolitain exo met à la disposition des entreprises le programme OPUS & Cie , lequel vise à encourager l'utilisation du transport collectif auprès de leurs employés.

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.	BRGM	Dans son Plan stratégique de développement, l'ARTM a identifié huit zones d'études dans la région métropolitaine dans lesquelles proposer des modes de transport collectif structurants en fonction des besoins identifiés et du potentiel de transfert modal.
Optimiser les sources de financement actuelles			
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.	BRGM	La CMM demande régulièrement au gouvernement d'indexer sa taxe sur l'essence et son droit d'immatriculation. Le comité exécutif rappelle que la CMM a adopté, en 2023, une taxe sur l'immatriculation régionale qu'elle a bonifiée en 2024 et pour laquelle une indexation annuelle est prévue.
15	Demander au gouvernement du Québec que les sommes non indexées depuis plusieurs années soient compensées pour le financement du transport collectif.	BRGM	La Ville fait des représentations auprès du gouvernement du Québec, notamment lors des demandes prébudgétaires, afin d'obtenir une bonification des sommes prévues au Plan québécois des infrastructures (PQI) pour le maintien d'actifs, qui n'ont cessé de diminuer en dollars constants depuis cinq ans.
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.	BRGM	La Ville continuera de faire valoir auprès du gouvernement, ainsi qu'auprès de l'ARTM et de la CMM, de l'importance d'indexer les droits d'immatriculation et de les moduler en fonction du type de véhicule.
17	Demander au gouvernement du Québec de ramener à 66 % la part des revenus du marché du carbone dédiée au transport collectif.	BRGM	La Ville poursuivra ses représentations auprès du gouvernement pour faire valoir l'importance d'augmenter le financement du transport collectif afin d'assurer le maintien des actifs et la bonification de l'offre.
Diversifier les sources de financement			
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.	SFEF	Le comité exécutif rappelle aux membres de la Commission que ces dernières années, la Ville de Montréal a étendu l'application de la taxe sur les parcs de stationnement non résidentiels à un plus grand nombre de terrains extérieurs sur l'ensemble du territoire de la Ville. À partir de 2025, le seuil à partir duquel les stationnements extérieurs hors du centre-ville sont assujettis à la taxe sera abaissé à 5 000 mètres carrés, comparativement à 10 000 mètres carrés en 2024. En 2023, ce seuil était de 20 000 mètres carrés.

			La Ville poursuivra ses analyses et sa surveillance dans l'application de la taxe sur les parcs de stationnement.
19	Mandater la Commission sur les finances et l'administration d'étudier de nouvelles avenues de financement du transport collectif spécifiques aux municipalités.		Le comité exécutif informe les membres de la Commission que l'ARTM se penche sur la politique de financement du transport en commun à l'échelle métropolitaine.
20	Demander à la CMM d'étudier la mise en place de nouvelles avenues de financement dédiées au transport collectif.	BRGM	Le comité exécutif informe les membres de la Commission que l'ARTM se penche sur la politique de financement du transport en commun à l'échelle métropolitaine. En outre, la CMM a remis le rapport du Chantier sur le financement de la mobilité durable en 2019 et a émis un mandat d'étude sur la taxe kilométrique en 2023.
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.	BRGM	La CMM a aussi adopté une résolution en février 2025 demandant au gouvernement le dévoilement du rapport du MTMD de 2024 sur le financement de la mobilité durable. Le projet de loi 61 a inclus des provisions permettant aux sociétés de transport de développer des projets conjoints afin de tirer profit des droits aériens sur les stations de métro.