

Planifier, organiser,
financer, développer
et promouvoir

Investir dans l'avenir

Budget 2023



ARTM Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

Table des matières

Mots des dirigeants	2
Les grands dossiers de l'ARTM	5
Cadre budgétaire 2023	7
Faits saillants	9
Prévisions budgétaires – Revenus et Dépenses	10
Frais d'administration, d'exploitation et de financement	11
Revenus 2023 de l'ARTM	12
Dépenses 2023 de l'ARTM	17
Mot de la fin : Investir dans l'avenir	20

Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'ARTM planifie, organise, finance, développe et fait la promotion du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal afin d'offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace.

Mots des dirigeants

Le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal se relève tranquillement des impacts causés par la pandémie de la COVID-19. En 2022, l'achalandage dans l'ensemble des réseaux de la région a représenté **61,6 %** de ce qu'il était en 2019. Les recettes tarifaires ont été de **640,9 M\$**, soit en hausse de **43,5 %** par rapport à 2021 (**446,8 M\$**), mais en baisse de **31,8 %** par rapport à 2019 (**939,9 M\$**). Nous sommes donc loin de la période de croissance que nous connaissions jusqu'au début de mars 2020.

Le budget 2023 de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) demeure fortement marqué par l'impact de la pandémie et ses effets sur les habitudes de déplacement. D'ailleurs, son élaboration a nécessité un arrimage avec l'exercice budgétaire du gouvernement du Québec, décalant pour une deuxième année consécutive son adoption de plus de trois mois. Cette précision peut sembler anecdotique, mais elle met en lumière la réalité dans laquelle se trouve le transport collectif de la région métropolitaine de Montréal, particulièrement au sortir de la crise sanitaire : son modèle de financement historique a bel et bien atteint ses limites et affecte déjà la résilience et la performance du secteur.

Lancés en 2019, les travaux du chantier gouvernemental sur le financement de la *Politique de mobilité durable – 2030* (PMD) furent déjà l'occasion de mettre en lumière les défis de financement des services de transport collectif. À la suite des représentations de l'ARTM et des OPTC du Québec, le gouvernement du Québec a reconnu le besoin de revoir le cadre financier et s'est engagé à convenir d'un cadre quinquennal débutant en 2024. Les mesures à mettre en place doivent permettre d'influencer les comportements vers l'utilisation de modes durables de déplacement. Elles doivent aussi assurer un financement prévisible et pérenne pour que le transport collectif joue pleinement son rôle de vecteur de développement des villes et soutienne la mise en œuvre d'une véritable économie verte québécoise. C'est un défi collectif auquel l'ARTM veut contribuer avec l'ensemble des acteurs de la mobilité durable.

Nous avons en effet le devoir de travailler ensemble sur la performance du transport collectif afin de maximiser la portée de ces investissements au bénéfice des citoyennes et des citoyens. Une approche métropolitaine concertée ouvre notamment la possibilité de mutualiser des coûts pour mieux les réinvestir dans le développement de services attrayants et mieux adaptés aux transformations en cours. Plusieurs chantiers ont été entrepris en ce sens au mois de mars en collaboration avec les organismes publics de transport en commun (OPTC) et un plan d'action d'une portée de cinq ans sera livré à l'automne.

Grâce aux efforts des OPTC et à la croissance de leur rémunération, le service est demeuré adéquat et sécuritaire durant la pandémie. L'ARTM et ses partenaires poursuivent également la réalisation de plusieurs grands projets : la mise en service prochaine d'une première antenne du REM sur la Rive-Sud, le prolongement du SRB Pie-IX, la poursuite du projet pilote de navettes fluviales; le développement des services à la demande et le passage en mode réalisation du prolongement de la ligne bleue. En 2023, l'ARTM conduira les études pour un projet structurant de transport collectif électrique pour desservir le territoire du grand Sud-Ouest et le relier au centre-ville, ainsi que celles sur le service rapide de bus à Laval et sur le projet structurant de transport collectif dans l'est de Montréal.

Nous avons implanté la deuxième phase de la refonte tarifaire en juillet 2022. Il s'agissait de la phase la plus imposante, car elle touchait la majorité des quatre millions d'habitants de notre territoire. Son succès nous permet maintenant d'aller encore plus loin afin de simplifier la vie des usagers et de transformer complètement les modes de paiement grâce à une approche de mobilité intégrée offrant aux usagers un guichet unique. Nous souhaitons d'ailleurs être en mesure de vous en dire davantage sur le lancement de ce grand projet au cours de 2023.

En 2023, une aide ponctuelle du gouvernement du Québec de près de 340 M\$ a permis de maintenir le niveau d'offre de services dans la région. Cependant, le financement du déficit anticipé pour les prochaines années pose encore de grands défis puisque la montée en puissance du télétravail et des achats en ligne aura aussi un effet durable sur la demande.

Le budget que nous vous présentons est équilibré et traduit une gestion responsable des fonds dont nous sommes fiduciaires. Nous sommes particulièrement reconnaissants envers le gouvernement du Québec, dont l'aide s'avère absolument vitale, et nous lui réitérons notre entière collaboration à trouver des solutions pour assurer et pérenniser le financement du transport collectif et développer les services.

Bonne lecture.



Patrick Savard, ing., MBA, ASC
Président du conseil d'administration



Benoît Gendron
Directeur général

Territoire

Le territoire de l'ARTM est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de la communauté Mohawk de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.



Les grands dossiers de l'ARTM

Plan stratégique de développement

En vertu de la Loi, l'ARTM a la compétence pour établir un Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal. À peine quelques mois avant la pandémie de la COVID-19 se sont terminées deux années de travaux concertés avec les partenaires de la région, puis le PSD a fait l'objet d'une large consultation publique. C'est donc en intégrant les impacts de la pandémie sur les besoins de déplacement et en considérant les commentaires du gouvernement du Québec que l'ARTM déposera en 2023 une version révisée du PSD. Celle-ci sera ancrée sur la nécessaire relance du transport collectif ainsi que sur l'optimisation et l'intégration des services offerts dans la région métropolitaine afin de répondre aux nouveaux besoins tout en priorisant les grands projets pour les dix prochaines années.

À terme, nous aspirons à ce que la majorité des déplacements des quelque quatre millions de citoyens de la région soit réalisée en modes collectifs ou actifs, et à ce que de plus en plus de citoyens choisissent le transport collectif pour leurs déplacements au quotidien. La mise en œuvre du PSD va commander un engagement collectif conséquent au cours des prochaines décennies. Cet engagement impliquera l'ensemble des acteurs de la région métropolitaine, de même que des gouvernements supérieurs. En contrepartie, cela générera d'importantes retombées environnementales et socio-économiques qui dynamiseront la vitalité non seulement de la région métropolitaine, qui représente la moitié de la population du Québec, mais aussi de l'ensemble de nos communautés ainsi que l'attrait de la métropole québécoise à l'international.

Refonte tarifaire

Rendu public par l'ARTM le 3 septembre 2020, le projet de refonte tarifaire se poursuivra en 2023 avec la troisième phase de son déploiement. Dès le 1^{er} juillet, de nouveaux titres 24 h et 3 jours, plus adaptés aux séquences de déplacements occasionnels et aux modes hybrides de travail, seront notamment offerts à Laval, dans l'agglomération de Longueuil et dans les couronnes.

La refonte, qui sera complétée en 2025, bénéficie à tous les citoyens de la région. Cette intégration tarifaire fera passer le nombre de titres de plus de 700 à moins d'une centaine et elle permettra aux citoyens d'avoir accès à davantage de services avec un seul et même titre. Le tout au sein d'un cadre tarifaire intégré commun à tous les services de transport collectif, régulier et adapté, offerts dans la région métropolitaine par la STM, la STL, le RTL, exo et le futur Réseau express métropolitain (REM).

Programme des immobilisations 2023-2032 de l'ARTM

L'ARTM doit produire annuellement un Programme des immobilisations (PDI) pour les dix prochaines années. Le PDI 2023-2032 présente les dépenses en immobilisations relatives aux actifs dont l'ARTM est propriétaire. Il n'inclut pas les dépenses en immobilisations des OPTC, qui sont présentées dans leur propre PDI.

Le PDI 2023-2032 de l'ARTM a été adopté le 28 octobre 2022 par le conseil d'administration et le 23 février 2023 par le Conseil de la CMM. Pour la période 2023-2032, les investissements s'élèvent à **435,6 M\$**, incluant **33,0 M\$** destinés au maintien des actifs existants, et incluant également **109,0 M\$** pour compléter le projet du service rapide par bus intégré à la reconstruction et à la requalification du boulevard Pie-IX (SRB Pie-IX).

Programme numérique de mobilité

Le conseil d'administration de l'ARTM a approuvé en 2021 le démarrage d'un ambitieux programme numérique de mobilité qui vise à soutenir la croissance du transport collectif et des modes alternatifs. Ce programme mise sur le développement d'une approche globale et intégrée, centrée sur l'utilisateur, avec l'utilisation de nouvelles technologies.

Sur la base des travaux préliminaires effectués depuis la création de l'ARTM, et s'inspirant de ce qui se fait ailleurs dans le monde en matière de service de mobilité intégrée (*Mobility as a Service*), ce programme s'inscrit dans le droit-fil du Plan stratégique de développement. Les bénéfices attendus sont nombreux, aussi bien pour les usagers (offre élargie avec utilisation de multiples moyens de transport, expérience d'achat simplifiée, parcours personnalisés) que pour la collectivité (contribution à l'accroissement de l'achalandage grâce à une attractivité accrue, réduction de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre). Le projet s'étalera sur plusieurs années. Un appel d'offres a été lancé à l'hiver 2023 et, dès le début de 2024, les usagers pourront commencer à bénéficier des retombées avec la recharge de la carte OPUS via téléphone intelligent.

Mise en service du REM : antenne sud

L'ARTM et Projet REM s.e.c. ont convenu en mars 2018 de l'*Entente relative à la fourniture et l'intégration du service de transport collectif du Réseau express métropolitain au réseau de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal* (l'« Entente d'intégration »). Cette entente prévoit

notamment le tarif payable pour l'exploitation du REM, la mise en place des services de rabattement au REM et l'établissement d'un plan de relève par l'ARTM pour les interruptions de service de moins de 24 heures.

À la fin du mois d'octobre 2022, CDPQ Infra a informé l'ARTM que la mise en service commerciale du segment Rive-Sud du REM était reportée au printemps 2023. Ce segment permettra de relier la station Brossard à la Gare Centrale.

Pour l'année 2023, en vertu de l'Entente d'intégration, les coûts d'exploitation du REM payables à CDPQ Infra par l'ARTM sont estimés à **102,1 M\$**, en considérant une mise en service au printemps 2023, les prévisions d'achalandage et l'indexation du coût par passager-km payable à CDPQi, soit 0,753 \$ par passager-kilomètre parcouru. Il est important de noter que le gouvernement du Québec subventionne l'ARTM à hauteur de 85 % des coûts d'exploitation du REM, excluant les contributions de base des municipalités et des usagers.

Afin de préparer la mise en service commerciale du premier segment du REM sur la Rive-Sud, l'ARTM a convenu avec CDPQi des services de rabattement et de relève qui pourront être mis en œuvre selon les ressources disponibles au moment d'interruption du REM. De plus, afin de mitiger les risques liés aux changements dans les habitudes de déplacement des usagers avec la mise en service commerciale du premier segment, une stratégie de transition a été élaborée par l'ARTM et convenue avec les principaux partenaires, dont les OPTC, le MTMD et la CDPQi.

Cadre budgétaire 2023

En vertu de sa Loi, l'ARTM adopte des prévisions budgétaires pour chaque exercice financier, pour lesquelles les dépenses ne peuvent être supérieures aux revenus.

Élaboration du budget 2023

L'effet de la pandémie sur les comportements de mobilité des citoyens, la hausse générale des prix des intrants et l'ampleur des pertes de revenus anticipées ont fortement complexifié le processus d'élaboration du budget 2023. Bien que la Loi de l'ARTM préconise l'adoption du budget annuel au plus tard le 15 novembre de l'année civile précédente, la finalisation du budget 2023 n'a pu être complétée qu'une fois connu le montant de l'aide gouvernementale pour cette année financière. Le budget 2023 a finalement été adopté le 27 avril 2023.

Dérogation temporaire de la Politique de financement

Conformément à la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* (la Loi), la *Politique de financement* de l'ARTM établit le cadre financier des services de transport collectif sur le territoire. Elle constitue la pierre d'assise sur laquelle l'organisme s'appuie pour financer les services de transport collectif fournis par les OPTC et la contribution financière des municipalités au déficit des services. La Politique de financement a été adoptée par le conseil d'administration de l'ARTM le 20 septembre et approuvée par la CMM le 28 septembre 2017.

La stratégie financière développée pour faire face aux effets de la pandémie de la COVID-19 sur le financement des services de transport collectif de la région métropolitaine a justifié l'adoption d'une dérogation temporaire à la Politique de

financement par le conseil d'administration de l'ARTM, pour les années 2020 à 2022.

Cette dérogation temporaire a autorisé le maintien des contributions municipales au niveau de celles prévues au Budget 2020 de l'ARTM et indexées de **2 %** pour chacune des années 2021 et 2022. Elle a également permis de respecter les modalités du PAUTC et les demandes des municipalités du territoire. Elle a été adoptée par le conseil d'administration de l'ARTM le 30 octobre 2020 et approuvée par la CMM le 26 novembre 2020.

Une seconde dérogation a été adoptée pour l'année 2023 par le conseil d'administration de l'ARTM le 24 octobre 2022 et approuvée par la CMM le 10 novembre 2022. À cet effet, après avoir préconisé une indexation de **2 %** des contributions liées aux déficits résiduels en 2021 et 2022, le Conseil d'administration a retenu un taux de **4 %** en 2023.

Les principales dépenses inscrites au budget 2023

Le budget 2023 de l'ARTM présente les dépenses attribuables à la rémunération des OPTC prévue aux ententes de services. Il expose ainsi l'évolution prévisible des coûts de livraison du service qui en découlent ainsi que les services de dette nets et le paiement au comptant des projets d'investissement à la charge de l'ARTM. Ces ententes de services représentent plus de **90 %** des dépenses totales de l'ARTM.

L'année 2023 se caractérise par la mise en service de la première antenne du Réseau express métropolitain (REM). Conformément à l'entente d'intégration qui encadre les activités du nouvel exploitant (Projet REM s.e.c.), la mise en service du REM au printemps 2023 ajoute de nouvelles dépenses d'exploitation au budget 2023 de l'ARTM.

Le budget 2023 couvre également diverses dépenses, en gestion déléguée auprès des OPTC. Ce sont celles des services et des équipements métropolitains, du maintien des actifs de l'ARTM, de certaines activités d'études et de financement des dépenses en immobilisations des projets.

De plus, la réalisation de la majorité des mesures d'atténuation est confiée aux OPTC.

En résumé, l'ARTM conclut trois types d'ententes avec les exploitants des services de transport que sont les OPTC et Projet REM s.e.c. :

- › **Les ententes de services**, qui viennent préciser leurs obligations en matière de services de transport collectif, de développement, de maintien et de réalisation des immobilisations, de performance et de reddition de comptes, de même que les paramètres de la rémunération. Une entente de services spécifiques concerne également le REM;
- › **Les ententes de délégation de gestion**, par le biais desquelles l'ARTM confie l'exploitation des équipements de transport collectif à vocation métropolitaine qui lui appartiennent, tels que les terminus, les voies réservées, les stationnements incitatifs, l'Express métropolitain et les billetteries métropolitaines;
- › **Les ententes de délégation de gestion de projets** par le biais desquelles l'ARTM confie la gestion de la réalisation des projets de l'ARTM, tels que le SRB Pie-IX et les projets liés aux équipements métropolitains.

Ententes de services

Par le biais des ententes de services, l'ARTM établit l'offre de services en transport collectif de son territoire et rémunère les quatre OPTC pour assurer la livraison des services de transport collectif et la réalisation ainsi que le maintien de leurs infrastructures. Le Réseau de transport métropolitain (RTM), sous la marque exo,

est responsable des services d'autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud et de l'exploitation des trains de banlieue. La Société de transport de Montréal (STM) est responsable des services d'autobus et de transport adapté sur l'île de Montréal et du service du métro.

Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et la Société de transport de Laval (STL) offrent les services d'autobus et de transport adapté, respectivement sur le territoire de l'agglomération de Longueuil et de la ville de Laval.

Pour l'année 2023, l'offre de services sera globalement maintenue par rapport au niveau de service livré en 2022. Certains ajustements pourront être réalisés pour tenir compte de l'évolution des besoins observés dans les réseaux. En ce qui concerne le transport adapté, un retour de la demande à près de 85 % de celle observée en 2019 est planifié. L'ARTM et ses partenaires assureront une offre qui répond aux besoins.

Métro	85 449 732 véhicules-km commerciaux
Train de banlieue	6 934 338 véhicules-km commerciaux
Autobus	125 732 775 km commerciaux
Transport adapté	5 147 770 déplacements

Les contrats de services permettent de rémunérer les OPTC et Projet REM s.e.c. pour un montant maximal de **2 507,8 M\$** en 2023, dont **2 267,0 M\$** pour l'exploitation des services et **240,8 M\$** pour le maintien et le développement des infrastructures. Cette rémunération maximale est en hausse de **8,8 %** par rapport à l'année 2022.

Faits saillants



Le budget 2023 de l'ARTM :

- › est équilibré;
- › reflète une hausse de 16,2 % des revenus totaux;
- › intègre une aide gouvernementale d'urgence du PAUTC de 169,1 M\$;
- › incorpore un soutien gouvernemental estimé à 340,0 M\$ ainsi que la somme allouée de 100,0 M\$ par le gouvernement du Québec dans son Budget 2022-2023 afin d'équilibrer le budget;
- › introduit de nouvelles sources de financement pour le REM, dont une subvention gouvernementale à l'exploitation de 59,4 M\$;
- › prévoit des contributions municipales en hausse moyenne de 4,8 % par rapport au budget 2022, en faisant abstraction de la contribution au financement des dépenses d'immobilisations du programme de la SOFIL :
 - › La hausse moyenne des contributions municipales s'explique ainsi :
 - Une croissance de la richesse foncière uniformisée (RFU) de 6,7 % applicable à la contribution de un cent par 100 \$ de RFU;
 - Une hausse de la contribution de base au transport collectif de 4,7 % incluant les contributions additionnelles demandées en 2023 par certaines municipalités (Montréal, Laval, Longueuil et La Prairie).
- › fixe la rémunération versée aux OPTC et à Projet REM s.e.c. à 2 507,8 M\$, soit une augmentation moyenne de 8,8 %;
- › reflète une allocation de ressources financières aux frais d'administration, d'exploitation et de développement du transport en commun de l'ARTM nécessaire à la réalisation de sa mission.

Prévisions budgétaires – Revenus et Dépenses

[en milliers de dollars]	Réel 2021	Projections 2022	Budget 2022	Budget 2023	Écart Budgets 2023-2022
REVENUS					
Revenus tarifaires	446 769	640 942	675 170	777 085	101 915
Contributions municipales	878 810	904 264	900 578	931 244	30 666
Subventions de fonctionnement	218 524	278 555	236 789	337 641	100 852
Subventions aux projets d'immobilisations	50 891	31 155	96 014	160 396	64 382
Aide financière reliée à la COVID-19	478 211	292 743	197 834	169 139	(28 695)
Soutien à l'ARTM	95 000	–	299 148	440 000	140 852
Subventions mesures d'atténuation REM	6 052	6 927	16 181	25 524	9 343
Contributions automobilistes	148 456	149 016	149 383	149 950	567
Autres revenus	47 559	51 370	42 125	44 443	2 318
TOTAL REVENUS	2 370 272	2 354 972	2 613 222	3 035 422	422 200
DÉPENSES					
Ententes de services					
Contrats de services	2 177 425	2 273 030	2 304 243	2 507 806	203 563
Équipements métropolitains	16 530	19 185	30 805	35 404	4 599
Billetteries métropolitaines	2 822	3 372	4 433	4 182	(251)
Express métropolitain	6 494	6 933	4 479	3 488	(991)
Mesures d'atténuation	45 862	59 036	69 472	100 671	31 199
Total ententes de services	2 249 133	2 361 556	2 413 432	2 651 551	238 119
Frais d'administration	26 259	28 523	30 272	30 924	652
Frais d'exploitation et de développement du transport en commun	31 886	44 470	82 871	113 439	30 568
Autres frais	21 795	30 369	30 211	42 049	11 838
TOTAL DÉPENSES	2 329 073	2 464 918	2 556 786	2 837 963	281 177
Excédent (déficit) avant conciliation à des fins fiscales	41 199	(109 946)	56 436	197 459	141 023
CONCILIATION À DES FINS FISCALES					
Fonctionnement					
Revenu investissement	(55 663)	(28 595)	(79 044)	(146 141)	–
Immobilisations	16 368	22 297	23 500	32 842	–
Prêts et placements	104	632	456	456	–
Financement	(3 295)	(870)	(3 899)	(6 396)	–
Affectations	(634)	17 900	2 551	(78 220)	–
Déficit de fonctionnement à des fins fiscales	(1 921)	(98 582)	–	–	–
INVESTISSEMENT					
Revenu investissement	55 663	28 595	79 044	146 141	–
Immobilisations	(80 921)	(87 726)	(127 414)	(181 321)	–
Prêts et placements	0	(232)	1 182	(232)	–
Financement	15 212	23 322	29 336	18 773	–
Affectations	1 599	6 080	17 852	16 639	–
Déficit d'investissement à des fins fiscales	(8 447)	(29 961)	–	–	–

Frais d'administration, d'exploitation et de financement

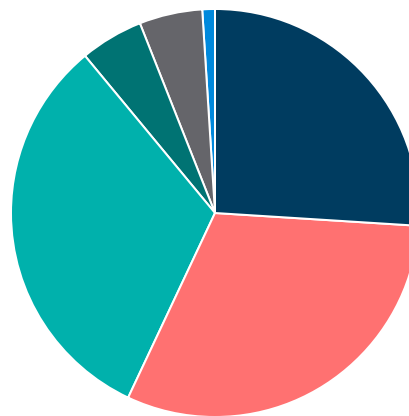
[en milliers de dollars]	Réel 2021	Projections 2022	Budget 2022	Budget 2023	Écart Budgets 2023-2022
FRAIS D'ADMINISTRATION					
Salaires et charges sociales	16 394	16 214	17 809	18 213	404
Honoraires professionnels	2 649	3 161	5 572	2 387	(3 185)
Services informatiques	2 204	5 398	2 830	7 030	4 200
Loyer administration	3 449	1 488	1 827	1 282	(545)
Autres dépenses	1 563	2 262	2 234	2 012	(222)
	26 259	28 523	30 272	30 924	652
FRAIS D'EXPLOITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN					
Salaires et charges sociales	2 409	4 984	7 123	4 196	(2 927)
Frais de vente et perception	18 051	21 977	29 931	49 269	19 338
Frais de développement et études	4 083	9 494	20 783	32 780	11 997
Communication et marketing	1 236	2 910	3 142	2 844	(298)
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 279	1 251	1 296	1 308	12
Services informatiques	304	2 837	1 816	7 238	5 422
Enquêtes et sondages	421	344	1 783	2 811	1 028
Autres dépenses	3 125	673	15 981	12 993	(2 988)
Plan des initiatives de développement du transport collectif	978	–	1 016	–	(1 016)
	31 886	44 470	82 871	113 439	30 568
AUTRES FRAIS					
Amortissement	16 279	22 295	23 420	32 922	9 502
Variation de valeur de la filiale	–	(233)	1 182	(232)	(1 414)
Intérêts et frais bancaires	619	2 195	622	1 628	1 006
Frais de financement	4 897	6 112	4 987	7 731	2 744
	21 795	30 369	30 211	42 049	11 838
TOTAL	79 940	103 362	143 354	186 412	43 058

Revenus 2023 de l'ARTM

Les revenus de 2023 de l'ARTM comprennent l'ensemble des revenus tarifaires des services de transport collectif, les subventions gouvernementales à l'exploitation, les subventions gouvernementales aux projets d'immobilisations qui correspondent à ses dépenses d'investissements, les subventions spéciales comme celles du Programme d'aide d'urgence au transport collectif (PAUTC) ou autres soutiens, les contributions municipales, les contributions des automobilistes au transport collectif et certains autres revenus.

Les revenus totaux de l'ARTM aux fins de financement des services de transport collectif affichent une croissance de **16,2 %** par rapport au budget 2022. Cette variation de **422,2 M\$** s'explique principalement par les augmentations des recettes tarifaires de **101,9 M\$**, des subventions de fonctionnement de **100,8 M\$**, des subventions aux projets d'immobilisations de **64,4 M\$** et du soutien gouvernemental à l'ARTM de **140,9 M\$**. En contrepartie, les revenus provenant du PAUTC affichent un recul de **28,7 M\$**, reflétant l'utilisation complète de l'enveloppe allouée sur la période 2020-2023.

Sources de revenus régionales



- 26 % Revenus usagers
- 31 % Municipalités
- 32 % Gouvernement du Québec
- 5 % PAUTC
- 5 % Automobilistes
- 1 % Revenus autonomes

Revenus tarifaires

Les revenus liés à la vente des titres de transport contribuent au financement des services de transport collectif de la région. Ils sont estimés à **777,1 M\$** en 2023, en hausse de **15,1 %** par rapport au budget 2022. Une reprise progressive de l'achalandage du transport collectif, la mise en service du REM et une indexation moyenne des tarifs de **3,0 %** à compter de juillet 2023 expliquent cette variation.

Contributions municipales

Les contributions municipales s'élèvent à **931,2 M\$** en 2023, en hausse de **30,6 M\$** par rapport au budget 2022. Les municipalités du territoire contribuent au financement du transport collectif par l'entremise de trois contributions distinctes :

- › Contribution de base établie à un cent (0,01 \$) par 100 \$ de richesse foncière uniformisée (contribution RFU). En 2023, cette contribution de base s'élève à **68,0 M\$**;
- › Contribution au déficit résiduel des services de la région. Celle-ci est établie à **863,2 M\$** pour 2023, incluant la contribution de **4,8 M\$** au financement des dépenses d'immobilisations du programme de la SOFIL.

Si l'on ne tient pas compte de la contribution au programme de la SOFIL, la hausse des contributions municipales en 2023 s'élève à **4,8 %**.

Le tableau suivant permet d'illustrer les variations de contributions municipales prévues en 2023 :

	Projections 2022	Budget 2022	Budget 2023**	Écart % B2023 vs B2022
Agglomération de Montréal	633,0 M\$	628,3 M\$	642,0 M\$	2,2 %
Agglomération de Longueuil	92,2 M\$	92,7 M\$	96,4 M\$	4,0 %
Laval	90,6 M\$	92,8 M\$	101,8 M\$	9,7 %
Couronne sud *	33,2 M\$	33,2 M\$	34,7 M\$	4,6 %
Couronne nord	53,7 M\$	53,7 M\$	55,8 M\$	4,0 %
Total avec SOFIL	902,6 M\$	900,6 M\$	930,7 M\$	3,3 %
Total sans SOFIL	880,9 M\$	883,6 M\$	925,9 M\$	4,8 %

(*) Excluant Kahnawake

(**) Excluant Mobilité inclusive

Subventions gouvernementales

Subventions de fonctionnement

Le budget 2023 prévoit un montant de **337,6 M\$** au chapitre des subventions de fonctionnement. Ces sommes proviennent de différents programmes réguliers d'aide financière et de programmes de financement de mesures d'atténuation. Ce poste de revenus est en hausse de **100,8 M\$** par rapport au budget 2022.

À cet effet, le gouvernement du Québec soutient les dépenses de fonctionnement du transport collectif par le biais de deux programmes réguliers, soit le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) et le Programme de subvention au transport adapté (PSTA).

En 2023, les revenus provenant de ces deux programmes s'élèvent respectivement à **157,6 M\$** et à **62,6 M\$**.

Le gouvernement finance également des mesures d'atténuation à la congestion dans le cadre des grands chantiers routiers. Ces revenus de subvention se chiffrent à **52,7 M\$** en 2023, en hausse de **10,7 M\$** par rapport au budget 2022. L'ajout de subventions pour les mesures d'atténuation du chantier du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine explique en grande partie cet écart.

Avec la mise en service du Réseau express métropolitain (REM), une contribution gouvernementale s'ajoute aux revenus de l'ARTM. En effet, la subvention gouvernementale équivaut à 85 % des services de transport du REM (excluant les contributions des municipalités et des usagers). La contribution du gouvernement à l'ARTM pour l'exploitation du REM comprend également la compensation

pour les revenus de stationnement non perçus et la compensation pour les taxes nettes liées aux services de transport du REM. En 2023, cette contribution s'élève à **59,4 M\$**.

Subventions aux immobilisations

L'ARTM perçoit des subventions aux immobilisations pour les investissements réalisés en regard de ses propres actifs. Les projets de l'ARTM sont admissibles aux programmes réguliers de subventions aux immobilisations suivants :

- › Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) du MTMD;
- › Le Programme d'aide gouvernementale d'infrastructures en transport collectif (PAGITC) du gouvernement fédéral et du MTMD.

À cet effet, les subventions d'immobilisations prévues pour l'année 2023 atteignent **160,4 M\$**, une hausse de **64,4 M\$** attribuable en grande partie à une augmentation des dépenses pour les projets SRB Pie-IX, Concerto et investissements en lien avec le REM.

Pour leur part, les quatre OPTC reçoivent directement les subventions d'immobilisations du gouvernement du Québec pour les projets portant sur des actifs dont ils sont propriétaires. L'ARTM assure, dans le cadre de la rémunération prévue dans les ententes de services, le financement de la partie non subventionnée de ces projets.

Aide financière prévue au PAUTC

L'état d'urgence sanitaire causé par la pandémie de la COVID-19 affecte de manière très importante l'équilibre financier des services de transport collectif de la région métropolitaine. À cet égard, le gouvernement du Québec a annoncé l'octroi d'une aide d'urgence de **2,2 G\$** pour les exercices 2020 à 2023.

Pour la région métropolitaine, l'ARTM est le seul organisme admissible. L'ARTM a obtenu une enveloppe financière de **1,4 G\$** visant à compenser ses pertes de revenus et les dépenses additionnelles effectuées pour des raisons sanitaires durant la période comprise entre le 1^{er} avril 2020 et le 31 décembre 2023.

Dans ce contexte, une stratégie de financement a été élaborée afin de pallier le manque à gagner causé par la pandémie et permettre de stabiliser la contribution financière des municipalités au cours de cette période.

L'ARTM a utilisé un montant de **1 248,7 M\$** du PAUTC au cours des exercices financiers 2020 à 2022. Le solde de **169,1 M\$** de l'enveloppe est prévu au budget 2023.

Soutien du gouvernement du Québec

Le gouvernement du Québec a octroyé, à l'ARTM, dans son Budget 2022-2023, une aide financière de **100,0 M\$** devant être confirmée par la signature d'une convention d'aide financière entre l'ARTM et le MTMD. Cette aide a été incorporée au Budget 2023 de l'ARTM. Également, dans son Budget 2023-2024, le gouvernement du Québec a alloué à l'ARTM une aide additionnelle estimée à **340,0 M\$** pour permettre l'atteinte de l'équilibre budgétaire.

Un premier montant de **200,0 M\$** a été confirmé à la suite de la signature d'une convention d'aide financière en mars 2023.

Subventions liées aux mesures d'atténuation du REM

L'ARTM a conclu en mars 2019 une entente avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable et avec Projet REM s.e.c., qui définit les rôles et les responsabilités des parties quant à l'élaboration, la gestion, la mise en œuvre et le financement des mesures d'atténuation qui doivent être déployées dans le cadre du chantier du REM.

Le gouvernement du Québec, par le décret numéro 172-2019 du 27 février 2019, a autorisé le ministre des Transports et de la Mobilité durable à verser à l'ARTM une subvention d'un montant maximal de **156,0 M\$** pour la mise en place de mesures d'atténuation liées aux travaux du projet du REM.

Projet REM s.e.c. a également versé une contribution de **24,5 M\$** à l'ARTM pour la mise en œuvre des mesures d'atténuation.

Depuis l'annonce des travaux du REM, en avril 2018, l'ARTM a été au cœur de la coordination des efforts des organismes qui planifient et qui déploient les mesures d'atténuation en transport collectif pour le chantier du REM. En 2023, elle bénéficiera d'une aide financière de **25,5 M\$** pour ces mesures.

Contributions des automobilistes

Pour assurer une partie du financement de ses activités, l'ARTM reçoit une contribution des automobilistes au transport collectif par le biais du droit d'immatriculation et de la taxe sur l'essence.

Droit d'immatriculation

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'ARTM reçoit un droit d'immatriculation de 30 \$. Ces revenus sont estimés à **62,9 M\$** en 2023, soit une baisse de **2,8 %** par rapport au budget 2022.

Taxe sur l'essence

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'ARTM reçoit **0,03 \$** par le biais d'une taxe dédiée. Ces revenus sont estimés à **87,1 M\$** en 2023, soit une croissance de **2,8 %** par rapport à l'exercice précédent.

Autres revenus

Les autres revenus de l'ARTM s'élèvent à **44,5 M\$** en 2023. Ils sont composés des revenus autonomes et des revenus des services hors territoire. La hausse prévue de **2,4 M\$** est liée en grande partie à l'augmentation des revenus de publicité.

Revenus autonomes

Les revenus autonomes de l'ARTM proviennent, entre autres, d'activités connexes aux services réguliers de transport collectif. Parmi ces activités générant des revenus, on compte notamment :

- › Les services nolisés;
- › La publicité dans le métro, les trains, les autobus et les abribus;
- › La location d'espaces commerciaux associés aux services et aux équipements de transport collectif;
- › Les activités de formation et de consultation.

Revenus des services hors territoire

Afin d'assurer la continuité des services de transport collectif pour les territoires situés à l'extérieur de celui qui est sous la responsabilité de l'ARTM, des ententes ont été conclues avec ces municipalités qui sont desservies par exo. Les revenus de ces ententes généreront près de **4,5 M\$** en 2023.

Dépenses 2023 de l'ARTM

Les dépenses totales à des fins fiscales de l'ARTM s'élèvent à **2 837,9 M\$** en 2023 et sont principalement attribuables aux contrats de services avec les OPTC et Projet REM s.e.c., aux frais d'administration, d'exploitation et de financement, aux mesures d'atténuation du REM ainsi qu'aux dépenses liées à la délégation de gestion des équipements et actifs métropolitains, des billetteries métropolitaines et de l'Express métropolitain Chevrier.

L'ARTM consacre globalement plus de 90 % de ses revenus à la rémunération des OPTC et de Projet REM s.e.c. afin de soutenir la livraison des services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

La rémunération totale des contrats de services avec les OPTC et Projet REM s.e.c. s'élève à **2 507,8 M\$** pour 2023, en augmentation de **203,6 M\$ (8,8 %)** par rapport au budget 2022. Cette croissance est expliquée en partie par la mise en service du REM prévue au printemps 2023 et dont le coût estimé s'élève à **102,1 M\$**, ainsi que l'indexation de **3 %** de la rémunération du service régulier livré par les OPTC. Pour leur part, les dépenses attribuables au programme de la SOFIL sont en baisse de **12,2 M\$** par rapport au budget 2022. Ces dépenses sont financées majoritairement par l'agglomération de Montréal.

Ententes de services

Contrats de services avec les OPTC et Projet REM s.e.c.

L'ARTM établit avec chaque OPTC des contrats de services qui viennent préciser les obligations de livraison des services de transport collectif et de réalisation des dépenses en immobilisations, la performance et la reddition de comptes attendues ainsi que les paramètres de rémunération.

En plus des services de transport collectif, les normes de services, les services d'information à la clientèle, ainsi que les services de promotion et de mise en marché offerts par l'OPTC sont définis dans l'entente. Les ententes spécifient les exigences de l'ARTM en matière de reddition de comptes en vue d'obtenir les données d'achalandage, d'offre de services livrés, de dépenses, de revenus perçus et elles prévoient des mécanismes d'audit.

Équipements et billetteries métropolitains

L'ARTM est propriétaire d'équipements à caractère métropolitain, soit des billetteries, des terminus, des stationnements incitatifs et des voies réservées. Dans le but de se concentrer sur sa mission première de planification, elle privilégie une délégation de la gestion quotidienne de ses actifs aux OPTC, qui possèdent une expertise en exploitation et en maintien desdits actifs.

Le contrat de gestion déléguée couvre les rôles et responsabilités des parties, la prestation des services attendus (gestion des équipements, gestion des contrats d'entretien, maintenance des actifs), les exigences techniques de performance, de qualité de service, ainsi que la reddition de comptes et la rémunération.

En 2023, l'ARTM rémunérera la gestion déléguée de ses équipements métropolitains pour un montant de **35,4 M\$**. La rémunération de la gestion déléguée de ses billetteries métropolitaines s'élèvera à **4,2 M\$** pour la même période.

Express métropolitain Chevrier

Parmi les ententes de services à la charge de l'ARTM figure celle du service de l'Express métropolitain Chevrier, exploité par le RTL, dont la rémunération s'élève à **3,5 M\$** en 2023.

Mesures d'atténuation

Parmi les ententes de services à la charge de l'ARTM figurent les mesures d'atténuation à la congestion dans le cadre des grands chantiers routiers. Notamment, on y retrouve les mesures d'atténuation pour le chantier du REM, celles du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et celles financées par Mobilité Montréal. En 2023, des dépenses de **100,7 M\$** sont prévues à ce titre.

Les mesures d'atténuation du REM consistent majoritairement en des services de bus permettant à la clientèle autrefois desservie par les lignes de train de Deux-Montagnes et de Mascouche de se déplacer. Certaines des mesures qui forment le réseau transitoire seront en vigueur jusqu'à la pleine exploitation du REM. À cet effet, un montant de **48,3 M\$** est prévu en 2023.

Les mesures d'atténuation liées au chantier du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine consistent en des services de bus permettant à la clientèle d'éviter la congestion engendrée par la fermeture partielle du pont-tunnel. À ce titre, un montant de **40,3 M\$** est prévu en 2023.

Les mesures financées par Mobilité Montréal ont pour objectif d'atténuer la congestion routière causée par les chantiers routiers et les grands projets de transport collectif de la région métropolitaine. En 2023, ces dépenses se chiffrent à **12,1 M\$**.

Frais d'administration, d'exploitation et de développement et autres frais

L'ARTM prévoit réaliser des dépenses d'administration, d'exploitation et de développement du transport collectif et autres frais de **186,4 M\$** en 2023, en hausse de **43,1 M\$** par rapport à celles établies en 2022. Cette hausse est liée aux coûts relatifs aux projets métropolitains que l'ARTM doit réaliser. Quant aux frais d'administration de l'ARTM, ils sont en hausse de **2 %**.

La croissance de **30,6 M\$** des frais d'exploitation et de développement est principalement expliquée par :

- › Une augmentation de **19,3 M\$** des frais de vente et perception liés à l'implantation de la billettique du REM qui permettent à l'ARTM de générer des recettes tarifaires;
- › Une hausse des dépenses d'études de **12,0 M\$** relatives, entre autres, au projet de prolongement de la ligne bleue, au projet de mode structurant de l'Est et celui du grand Sud-Ouest.

L'augmentation des autres frais est liée à la variation des dépenses d'amortissement relatives à la hausse des immobilisations en service.

Le PDI 2023-2032 présente les dépenses en immobilisations relatives aux actifs dont l'ARTM est propriétaire. Il nécessitera des emprunts à long terme additionnels, dont une portion sera subventionnée par les programmes de soutien aux immobilisations.

Parmi ces investissements, on retrouve, entre autres, le service rapide par bus (SRB) intégré à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX, le plan de maintien des actifs et les équipements de billettique du REM. Le détail de ces investissements se retrouve dans le PDI 2023-2032 de l'ARTM.

Au budget 2023, l'ARTM prévoit des dépenses de **7,7 M\$** en frais de financement et de **32,9 M\$** en amortissement des actifs.

Mot de la fin : Investir dans l'avenir

Élaboré dans un esprit de collaboration et grâce à une démarche de concertation, le budget 2023 de l'ARTM confirme la volonté des partenaires de la mobilité de faire face, de façon responsable, à la situation financière à laquelle est confronté le transport collectif.

Dans un monde en transformation où les défis socio-économiques et environnementaux se manifestent avec de plus en plus d'urgence, nous avons la responsabilité de réfléchir aux milieux de vie que nous souhaitons, pour nous et pour ceux qui vont nous suivre.

Même avant la pandémie, il était reconnu que le modèle de financement actuel ne permet plus de répondre aux besoins grandissants. Les revenus sont nettement insuffisants pour financer toute hausse de l'offre de services qui serait nécessaire pour accroître l'achalandage, répondre aux nouveaux besoins et soutenir la relance du transport collectif.

Cette situation interpelle tous les acteurs de la mobilité durable et exige un effort commun. Collectivement, nous devons faire mieux au meilleur coût possible et faire plus en répondant aux nouveaux besoins. Pour y arriver, l'ARTM a entrepris des échanges avec le gouvernement du Québec et les municipalités. Au printemps 2022, cela a débouché sur un engagement pour cheminer vers un cadre financier quinquennal.

Nous avons tous une destination en commun : des villes plus vertes, plus fluides et plus saines. Les bénéfices du transport collectif sont nombreux et reconnus. De plus, il constitue un levier incontournable du développement d'une économie verte québécoise. Il est donc impératif de le doter de nouvelles sources de financement prévisibles et pérennes et d'un cadre financier quinquennal qui s'appuie sur la véritable valeur et la portée de ces investissements pour la collectivité.

L'ARTM remercie de nouveau le gouvernement du Québec d'avoir fourni une aide salutaire, sans laquelle il aurait été impossible de mener à bien cet exercice sans coupures sévères de services.



700, rue De La Gauchetière Ouest, bureau 400
Montréal (Québec) H3B 5M2