

Planifier, organiser, financer,  
développer et promouvoir

# L'heure des choix

Budget 2024



**ARTM**

Autorité régionale  
de transport métropolitain

[artm.quebec](http://artm.quebec)

# Table des matières

<b>Mots des dirigeants</b>	<b>2</b>
<b>Cadre budgétaire 2024</b>	<b>5</b>
<b>Faits saillants</b>	<b>7</b>
<b>Prévisions budgétaires – Revenus et Dépenses</b>	<b>8</b>
<b>Frais d'administration, d'exploitation et de financement</b>	<b>9</b>
<b>Revenus 2024 de l'ARTM</b>	<b>10</b>
<b>Dépenses 2024 de l'ARTM</b>	<b>15</b>
<b>Conclusion</b>	<b>18</b>

**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

L'achalandage du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal a connu une croissance constante atteignant **80 %** des niveaux de 2019 lors de la rentrée automnale 2023. L'évolution des habitudes de déplacement a été suivie de près et, malgré une réalité budgétaire affectant la résilience du secteur, des ajustements pour concilier l'offre de services et la demande en déplacement ont été apportés en continu.

La finalisation du budget 2024 de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a été ardue et l'avenir du financement soulève toujours de l'inquiétude. Nous saluons la collaboration des municipalités et du gouvernement sans qui il n'aurait pas été possible de boucler ce budget 2024 dans les temps.

L'aide ponctuelle de **238 M\$** accordée par le gouvernement québécois, la contribution supplémentaire des municipalités de **57,0 M\$** et l'allocation des **125,2 M\$** qui seront générés par l'entrée en vigueur du règlement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) élargissant la taxe sur l'immatriculation aux véhicules de promenade de l'ensemble de la région ont permis de combler une bonne part du déficit.

Malgré tous ces efforts, un manque à gagner de **203,5 M\$** persistait en novembre 2023. Ainsi, équilibrer le budget 2024 de l'ARTM a nécessité des décisions hors du commun et qui ne pourront être reproduites. Pour y arriver sans couper dans les services, des sommes non récurrentes prévues au développement des services et au maintien d'actifs de l'ordre de **167,5 M\$** ont dû être réallouées. Cela engendra des coûts qui se manifesteront dès 2024, ainsi que pour les années à venir. Voilà qui illustre l'ampleur et l'urgence de la tâche à venir pour assurer la pérennité et la prévisibilité du financement du transport collectif.

Tous en conviennent, la situation financière du transport collectif est insoutenable. L'heure des choix a sonné et nous devons agir ensemble. En 2024, le modèle historique de financement du transport collectif doit être redéfini, alors que le financement de la *Politique de mobilité durable* doit être repensé.

Les solutions ne proviendront pas d'un seul acteur; elles devront être multiples et collectives. L'optimisation de la performance de l'industrie est l'un des moyens privilégiés, et c'est pourquoi nous poursuivons nos travaux en collaboration avec les OPTC. Plusieurs pistes permettent déjà d'envisager des retombées récurrentes. Les implanter demandera quelques années avant qu'elles portent toutes leurs fruits, mais ce sera rentable. Chose certaine, un financement de transition devra tenir compte d'un délai pour atteindre les objectifs.

L'ajout et la diversification des sources de revenus demeurent également incontournables. Cependant, ces leviers ne sont pas entre les mains des décideurs du transport collectif, mais du gouvernement du Québec et des municipalités. D'ici au prochain budget régional du transport collectif, des choix ambitieux devront être faits pour assurer la relance du transport collectif en plus de maximiser les retombées de chaque dollar investi. À ce sujet, une table de travail réunissant l'ARTM, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), le ministère des Finances du Québec et la CMM devra être rapidement à l'œuvre, afin d'identifier, d'évaluer et de mettre en place des mesures d'optimisation ainsi que des sources de financement pérennes et prévisibles pour les prochaines années. Nous avons tous une obligation de résultat. Il en va de notre capacité à lutter contre les changements climatiques et de notre qualité de vie, comme de l'attractivité et de la productivité de la région métropolitaine de Montréal.

Plus que jamais en 2024, tous les partenaires du transport collectif sont appelés à avoir le courage de penser autrement. Nous avons le devoir de porter un regard neuf sur l'horizon et d'agir avec conviction; au bénéfice de la population, pour l'avenir. L'heure des choix commande audace, engagement et volonté de l'industrie comme du politique. Nous aurions préféré présenter le budget de la relance d'un secteur structurant de l'économie verte du Québec. Le contexte ne s'y prête malheureusement pas. Notre budget demeure responsable dans les circonstances; il permettra de maintenir l'offre de services pour cette année, afin de permettre une transition vers cette relance nécessaire pour notre avenir à toutes et à tous.

Bonne lecture.



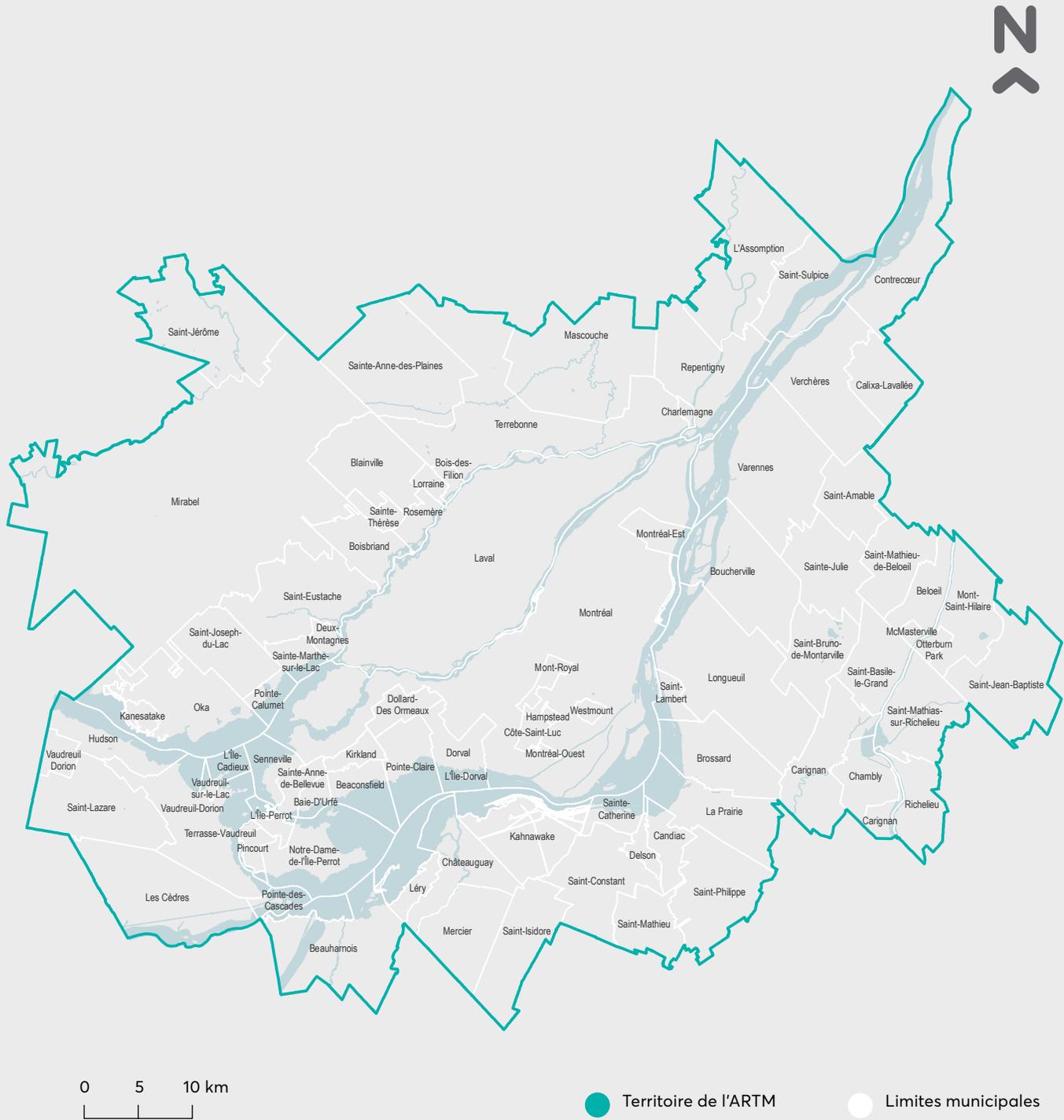
**Patrick Savard**, ing., MBA, ASC  
Président du conseil d'administration



**Benoît Gendron**  
Directeur général

## Territoire

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



# Cadre budgétaire 2024

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 2024

La région métropolitaine de Montréal représente 85 % des déplacements en transport collectif au Québec. Son financement a fait l'objet d'un débat politique médiatisé qui s'est clos à la fin du mois de novembre 2023, à la veille de l'adoption des budgets municipaux. Le conseil d'administration de l'ARTM a alors adopté et fait connaître un cadre financier permettant aux 83 municipalités du territoire de finaliser ce processus. Bien que la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* (la Loi) préconise l'adoption du budget annuel au plus tard le 15 novembre de l'année civile précédente, le budget 2024 a finalement été adopté le 21 décembre 2023.

## Programme des immobilisations 2024-2033 de l'ARTM

L'ARTM doit produire annuellement un Programme des immobilisations (PDI) pour les dix prochaines années. Le PDI 2024-2033 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 2024-2033 de l'ARTM a été adopté le 26 octobre 2023 par le conseil d'administration et le 30 janvier 2024 par le Conseil de la CMM. Pour la période 2024-2033, les investissements s'élèvent à **511,4 M\$**, incluant **54,5 M\$** destinés au maintien des actifs existants, **116,9 M\$** prévus pour le Projet numérique de mobilité (ou Concerto) et **134,5 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). Des investissements reliés au projet du REM sont également prévus pour la période décennale, soit **133,9 M\$** pour sa mise en œuvre et **35,8 M\$** pour l'accès aux stations du REM.

## Ententes de services

Le budget 2024 de l'ARTM présente les dépenses attribuables à la rémunération des OPTC prévue aux ententes concernant les services de transport collectif (les Ententes de services). Il expose l'évolution prévisible des coûts de livraison du service ainsi que les services de dette nets et le paiement au comptant des projets d'investissement à la charge de l'ARTM.

Par le biais des Ententes de services, l'ARTM établit l'offre de services en transport collectif de son territoire, rémunère les quatre OPTC pour assurer la livraison des services de transport collectif ainsi que la réalisation et le maintien de leurs infrastructures. Elle détermine aussi des objectifs de performance et de qualité. En plus de l'entente entre l'ARTM et Projet REM s.e.c., l'ARTM gère quatre ententes de services pour les services de transport collectif de la région métropolitaine :

- › le Réseau de transport métropolitain (RTM), sous la marque exo, exploite les services d'autobus et de transport adapté des couronnes nord et sud ainsi que les trains de banlieue;
- › la Société de transport de Montréal (STM) exploite les services d'autobus, de transport adapté sur l'île de Montréal et le métro;
- › le Réseau de transport de Longueuil (RTL) exploite les services d'autobus et de transport adapté sur le territoire de l'agglomération de Longueuil;
- › la Société de transport de Laval (STL) exploite les services d'autobus et de transport adapté sur le territoire de la ville de Laval.

Pour l'année 2024, l'offre de services sera globalement maintenue au niveau de l'année 2023. 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 comparable à celle observée en 2019 est anticipé. Conséquemment, l'ARTM et ses partenaires assureront une offre croissante qui répondra aux besoins

Métro	85 449 732 véhicules-km commerciaux
Train de banlieue	6 934 338 <sup>1</sup> véhicules-km commerciaux
Autobus	125 732 775 km commerciaux
REM	152 400 000 passagers/km
Transport adapté	6 003 257 déplacements

## Dérogation temporaire de la Politique de financement

Conformément à 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 2017 et approuvée par la CMM le 28 septembre 2017.

La stratégie financière développée pour faire face aux effets du contexte pandémique sur le financement des services de transport collectif de la région métropolitaine a justifié l'adoption d'une première dérogation à la Politique de financement par le conseil d'administration de l'ARTM, pour les années 2020 à 2022 et d'une deuxième pour l'année

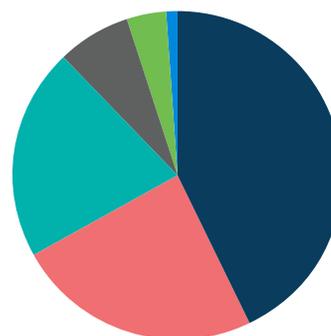
<sup>1</sup> Exclut les départs de la ligne Candiac qui étaient offerts dans le cadre des mesures d'atténuation de l'échangeur Turcot et qui sont actuellement maintenus.

2023. Ces dérogations ont autorisé le maintien des contributions municipales à celles prévues au budget 2020 de l'ARTM, indexées de **2 %** en 2021 et 2022 ainsi que de **4 %** en 2023.

Depuis 2020, avec cette croissance des contributions municipales autour de 2 ou 4 %, l'atteinte de l'équilibre budgétaire a été possible grâce au soutien financier du gouvernement du Québec. Or, pour l'année 2024, le gouvernement versera à l'ARTM **218,0 M\$**, laissant ainsi à la charge de la région métropolitaine un déficit résiduel estimé à plus de **182,9 M\$**.

Pour l'année 2024, une troisième dérogation à la Politique de financement a été adoptée par le conseil d'administration de l'ARTM. Cette dérogation a autorisé une indexation des contributions municipales de **7 %** ainsi que l'utilisation de sommes non récurrentes prévues au développement des services et au maintien d'actifs de l'ordre de **167,5 M\$**.

## Sources de revenus 2024 de l'ensemble des dépenses en transport collectif de la région métropolitaine de Montréal



- 43 % Subventions gouvernementales
- 24 % Contributions municipales
- 21 % Revenus tarifaires
- 7 % Contributions des automobilistes
- 4 % Affectations non récurrentes
- 1 % Autres revenus

# Faits saillants



## Le budget 2024 de l'ARTM :

- › est équilibré;
- › reflète une diminution de **4 %** des revenus totaux;
- › incorpore un soutien gouvernemental de **238 M\$** annoncé à la mise à jour économique du ministère des Finances du Québec du 7 novembre 2023;
- › introduit les revenus de la nouvelle taxe d'immatriculation de **125,2 M\$**;
- › prévoit une croissance des revenus tarifaires de **59,6 M\$**;
- › prévoit des contributions municipales en hausse moyenne de **6,1 %** par rapport au budget 2023;
- › incorpore une affectation de surplus de **126,8 M\$** du Fonds de développement et d'amélioration du transport collectif (FDATC) de l'ARTM;
- › établit la rémunération versée aux OPTC et à Projet REM s.e.c. à **2 624,3 M\$**, soit une augmentation moyenne de **4,6 %**;
- › reflète une allocation de ressources financières aux frais d'administration, d'exploitation et de développement du transport en commun de l'ARTM nécessaires à la réalisation de sa mission.

# Prévisions budgétaires – Revenus et Dépenses

[en milliers de dollars]	Réel 2022	Projections 2023	Budget 2023	Budget 2024	Écart Budgets 2024-2023
<b>REVENUS</b>					
Revenus tarifaires	640 941	781 284	777 085	836 723	59 638
Contributions municipales	904 264	934 216	931 244	988 242	56 998
Subventions de fonctionnement	278 555	307 029	337 641	360 466	22 825
Subventions aux projets d'immobilisations	31 155	78 672	160 396	125 712	(34 684)
Aide financière reliée COVID (PAUTC)	292 743	168 736	169 139	–	(169 139)
Soutien à l'ARTM	–	423 700	440 000	238 000	(202 000)
Subventions mesures d'atténuation REM	6 927	27 503	25 524	38 897	13 373
Contributions automobilistes	149 016	149 610	149 950	274 588	124 638
Autres revenus	56 975	49 779	44 443	50 991	6 548
<b>TOTAL REVENUS</b>	<b>2 360 576</b>	<b>2 920 529</b>	<b>3 035 422</b>	<b>2 913 619</b>	<b>(121 803)</b>
<b>DÉPENSES</b>					
<b>Ententes de services</b>					
Contrats de services	2 273 030	2 485 038	2 507 806	2 624 272	116 466
Équipements métropolitains	19 185	33 407	35 404	34 446	(958)
Billetteries métropolitaines	3 372	4 090	4 182	4 400	218
Express métropolitain	6 933	4 037	3 488	–	(3 488)
Mesures d'atténuation	59 036	91 053	100 671	83 938	(16 733)
<b>Total ententes de services</b>	<b>2 361 556</b>	<b>2 617 625</b>	<b>2 651 551</b>	<b>2 747 056</b>	<b>95 505</b>
<b>Frais d'administration</b>	<b>31 290</b>	<b>31 261</b>	<b>30 924</b>	<b>34 426</b>	<b>3 502</b>
<b>Frais d'exploitation et de développement du transport en commun</b>	<b>46 763</b>	<b>88 375</b>	<b>113 439</b>	<b>111 383</b>	<b>(2 056)</b>
<b>Autres frais</b>	<b>31 051</b>	<b>46 297</b>	<b>42 049</b>	<b>71 784</b>	<b>29 735</b>
<b>TOTAL DÉPENSES</b>	<b>2 470 660</b>	<b>2 783 558</b>	<b>2 837 963</b>	<b>2 964 649</b>	<b>126 686</b>
<b>Excédent (déficit) avant conciliation à des fins fiscales</b>	<b>(110 084)</b>	<b>136 971</b>	<b>197 459</b>	<b>(51 030)</b>	<b>(248 489)</b>
<b>CONCILIATION À DES FINS FISCALES</b>					
<b>Fonctionnement</b>					
Revenu investissement	(28 363)	(77 455.00)	(146 141)	(105 466)	–
Immobilisations	22 685	32 842.00	32 842	43 896	–
Prêts et placements	–	456.00	456	–	–
Financement	(870)	(6 860.00)	(6 396)	(5 455)	–
Affectations	17 765	(85 954.00)	(78 220)	118 055	–
<b>Déficit de fonctionnement à des fins fiscales</b>	<b>(98 867)</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
<b>INVESTISSEMENT</b>					
Revenu investissement	28 457	77 455	146 141	105 466	–
Immobilisations	(87 726)	(101 241)	(181 321)	(137 258)	–
Prêts et placements	(94)	(232)	(232)	(441)	–
Financement	23 322	3 198	18 773	23 486	–
Affectations	6 080	11 425	16 639	8 747	–
<b>Déficit d'investissement à des fins fiscales</b>	<b>(29 961)</b>	<b>(9 395)</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

# Frais d'administration, d'exploitation et de financement

[en milliers de dollars]	Réel 2022	Projections 2023	Budget 2023	Budget 2024	Écart Budgets 2024-2023
<b>FRAIS D'ADMINISTRATION</b>					
Salaires et charges sociales	16 770	17 701	18 213	18 448	235
Honoraires professionnels	3 192	3 375	2 387	2 233	(154)
Services informatiques	5 398	7 020	7 030	10 336	3 306
Loyer administration	3 558	1 282	1 282	1 728	446
Autres dépenses	2 372	1 883	2 012	1 681	(331)
	<b>31 290</b>	<b>31 261</b>	<b>30 924</b>	<b>34 426</b>	<b>3 502</b>
<b>FRAIS D'EXPLOITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN</b>					
Salaires et charges sociales	4 983	7 416	4 196	6 266	2 070
Frais de vente et perception	21 977	38 881	49 269	53 233	3 964
Frais de développement et études	9 494	22 219	32 780	19 758	(13 022)
Communication et marketing	2 910	3 176	2 844	3 723	879
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 251	1 308	1 308	4 086	2 778
Services informatiques	2 837	7 086	7 238	15 828	8 590
Enquêtes et sondages	344	2 051	2 811	2 537	(274)
Autres dépenses	2 967	6 238	12 993	5 952	(7 041)
Plan des initiatives de développement du transport collectif	-	-	-	-	-
	<b>46 763</b>	<b>88 375</b>	<b>113 439</b>	<b>111 383</b>	<b>(2 056)</b>
<b>AUTRES FRAIS</b>					
Amortissement	22 683	32 922	32 922	43 976	11 054
Variation de valeur de la filiale	-	(500)	(232)	(441)	(209)
Intérêts et frais bancaires	2 256	6 290	1 628	19 983	18 355
Frais de financement	6 112	7 585	7 731	8 266	535
	<b>31 051</b>	<b>46 297</b>	<b>42 049</b>	<b>71 784</b>	<b>29 735</b>
<b>TOTAL</b>	<b>109 104</b>	<b>165 933</b>	<b>186 412</b>	<b>217 593</b>	<b>31 181</b>

# Revenus 2024 de l'ARTM

Les revenus 2024 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 et 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 baisse de **4 %** par rapport au budget 2023. Cette variation de **121,8 M\$** s'explique principalement par les diminutions du soutien gouvernemental à l'ARTM de **202,0 M\$** et la fin du Programme d'aide d'urgence au transport collectif (PAUTC). En contrepartie, les contributions des automobilistes (taxe sur l'essence, droits et taxe d'immatriculation) affichent une augmentation de **124,6 M\$**.

## Revenus tarifaires

Les revenus liés à la vente des titres de transport contribuent à hauteur de **29 %** au financement du budget de l'ARTM, mais à **21 %** de l'ensemble des dépenses en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Ils sont estimés à **836,7 M\$** en 2024, en hausse de **7,7 %** par rapport à ceux du budget 2023. Une reprise progressive de l'achalandage du transport collectif et une indexation moyenne des tarifs de **3,0 %** à compter de juillet 2024 expliquent cette variation.

## Contributions municipales

Les contributions municipales s'élèvent à **988,2 M\$** en 2024, en hausse de **57,0 M\$** par rapport au budget 2023. Cette hausse est expliquée par l'indexation de **6,3 %** des contributions municipales de l'agglomération de Montréal, de l'agglomération de Longueuil

et de la ville de Laval. La contribution de chacune des municipalités des couronnes nord et sud est indexée de **4 %** par rapport à celle de 2023.

Le tableau suivant permet d'illustrer l'évolution des contributions municipales prévues en 2024, dans les cinq grands secteurs, par rapport à celles de l'exercice financier 2023.

	Budget 2023	Budget 2024	Part relative des secteurs au budget 2024
Agglomération de Montréal	642,3 M\$	682,8 M\$	69,1 %
Agglomération de Longueuil	96,4 M\$	102,7 M\$	10,4 %
Laval	101,9 M\$	108,3 M\$	10,9 %
Couronne sud	34,7 M\$	36,3 M\$	3,7 %
Couronne nord	55,9 M\$	58,1 M\$	5,9 %
<b>Total</b>	<b>931,2 M\$</b>	<b>988,2 M\$</b>	<b>100 %</b>

## Subventions gouvernementales

### Subventions de fonctionnement

Le budget 2024 prévoit un montant de **360,5 M\$** au chapitre des subventions de fonctionnement. Ces sommes proviennent de différents programmes courants d'aide financière et de programmes de financement de mesures d'atténuation. Ce poste de revenus est en hausse de **22,8 M\$** par rapport au budget 2023.

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

En 2024, les revenus provenant de ces deux programmes s'élèvent respectivement à **159,2 M\$** et à **80,9 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 **42,0 M\$** en 2024, en baisse de **10,7 M\$** par rapport au budget 2023. Cette baisse est due principalement à la fin du financement par le programme Mobilité Montréal des départs supplémentaires de trains sur la ligne Candiac ainsi que la fin des mesures liées au chantier du pont Pie-IX.

Une contribution gouvernementale est également prévue pour le financement du Réseau Express Métropolitain (REM). Celle-ci finance 85 % des services de transport du REM, après avoir pris en considération le montant des contributions des municipalités et celle des usagers. La contribution du gouvernement à l'ARTM pour l'exploitation du REM comprend aussi la compensation pour les revenus de stationnement non perçus et la compensation pour les taxes nettes liées aux services de transport du REM. En 2024, cette contribution s'élève à **72,6 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 courants de subventions aux immobilisations suivants :

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

Par ailleurs, une convention d'aide financière de **148,5 M\$** lie l'ARTM et le MTMD pour le financement de diverses dépenses d'immobilisations liées à la mise en service progressive du REM. Cette convention prévoit un financement au comptant.

À cet effet, les subventions aux immobilisations prévues pour l'année 2024 s'élèvent à **125,7 M\$**.

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

Le programme d'aide d'urgence au transport collectif créé lors de la pandémie en 2020 s'est terminé le 31 décembre 2023.

## Soutien du gouvernement du Québec

Le gouvernement du Québec a annoncé, lors de la mise à jour économique du 7 novembre, un soutien financier à l'ARTM de **218 M\$**. Cette aide a été incorporée au budget 2024 de l'ARTM. Également, le gouvernement du Québec a alloué à l'ARTM une aide additionnelle estimée à **20 M\$** pour atténuer la hausse des contributions des municipalités des couronnes nord et sud en 2024.

## Subventions liées aux mesures d'atténuation du REM

L'ARTM a conclu en mars 2019 une entente avec le MTMD 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 MTMD 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 2024, elle bénéficiera d'une aide financière de **38,9 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. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, une taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade s'appliquera à l'ensemble du territoire de l'ARTM.

### Droit/Taxe d'immatriculation

Conformément au règlement de la CMM, 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 **63,6 M\$** en 2024, soit une hausse de **1,1 %** par rapport au budget 2023. À cela s'ajoute l'entrée en vigueur de la nouvelle taxe d'immatriculation dont les revenus bruts seront de **125,2 M\$** en 2024.

### 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 qui n'a pas été indexée depuis 1992. Ces revenus sont estimés à **85,8 M\$** en 2024, soit une baisse de **1,5 %** par rapport à l'exercice précédent.

## Autres revenus

Les autres revenus de l'ARTM s'élèvent à **51,0 M\$** en 2024. Ils sont composés des revenus autonomes et des revenus des services hors territoire. La hausse prévue de **6,5 M\$** est liée en grande partie à l'augmentation des revenus de publicité liée à la reprise de l'achalandage.

### Revenus autonomes

Les revenus autonomes de l'ARTM proviennent, entre autres, d'activités connexes aux services courants 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 sur certains territoires situés à l'extérieur de celui qui est sous la responsabilité de l'ARTM, des ententes ont été conclues avec des municipalités desservies par exo. Les revenus de ces ententes s'élèvent à **4,6 M\$** en 2024.

# Dépenses 2024 de l'ARTM

En 2024, les dépenses totales à des fins fiscales de l'ARTM s'élèvent à **2 964,6 M\$**. Elles sont principalement attribuables aux contrats de services avec les OPTC et Projet REM s.e.c., aux mesures d'atténuation du REM, aux dépenses liées à la délégation de gestion des équipements métropolitains et des billetteries métropolitaines ainsi qu'aux frais d'administration, d'exploitation et de financement de l'ARTM.

**L'ARTM consacre globalement plus de 90 % de ses dépenses 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. Quant à son budget d'administration et d'exploitation, l'ARTM a optimisé ses dépenses de 19,4 M\$, limitant ainsi la croissance de ces dernières à 1 %.**

## Ententes de services

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

Les contrats de services permettent de rémunérer principalement les OPTC et le Projet REM s.e.c. pour un montant maximal de **2 624,3 M\$** en 2024, soit une augmentation de **116,5 M\$** ou de **4,6 %** par rapport au budget 2023. Cette croissance est expliquée en partie par un accroissement de l'offre de déplacement du transport adapté, une indexation des dépenses d'exploitation ainsi qu'une croissance moyenne de **12,4 %** des contributions aux immobilisations. De plus, le budget de 2024 tient compte des dépenses pour une année complète d'exploitation de l'antenne Rive-Sud du REM. Il est important de noter que la rémunération à Projet REM s.e.c. fera l'objet d'un ajustement afin de tenir compte de l'utilisation réelle faite par les usagers du REM.

## 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. Au niveau opérationnel, l'ARTM privilégie une délégation de la gestion quotidienne de ses actifs aux OPTC, qui possèdent une expertise en exploitation, en entretien et en maintien desdits actifs.

Les ententes de gestion déléguée couvrent les rôles et responsabilités des parties, la prestation des services attendus (gestion des équipements, gestion des contrats d'exploitation et d'entretien, maintenance des actifs), les exigences ainsi que la reddition de comptes et la rémunération.

En 2024, l'ARTM rémunère la gestion déléguée de ses équipements métropolitains pour un montant de **35,2 M\$** dont **4,3 M\$** pour la rémunération de la gestion déléguée de ses billetteries métropolitaines.

## 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 2024, des dépenses de **88 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 **45,7 M\$** est prévu en 2024.

Les mesures d'atténuation liées au chantier du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine consistent en des services de covoiturage, de bus et de navettes fluviales permettant à la clientèle d'éviter la congestion engendrée par la fermeture partielle du pont-tunnel. À ce titre, un montant de **34,2 M\$** est prévu en 2024.

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 2024, ces dépenses se chiffrent à **8,1 M\$**.

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

En 2024, l'ARTM prévoit réaliser des dépenses d'administration, d'exploitation et de développement du transport collectif et autres frais de **217,6 M\$**, en hausse de **31,2 M\$** par rapport à celles établies en 2023.

Les frais d'administration sont en hausse de **3,5 M\$** par rapport au budget 2023, notamment en raison d'une augmentation des dépenses de services informatiques de **3,3 M\$**.

La diminution des frais d'exploitation et de développement de **2,1 M\$** est principalement expliquée par :

- › une diminution des frais de développement et d'études de **13,0 M\$**, liée en grande partie aux projets de mode structurant du grand Sud-Ouest et de mode structurant dans l'Est;
- › une augmentation de **8,6 M\$** des services informatiques, notamment ceux du Projet numérique de mobilité (PNM);
- › une augmentation de **2,8 M\$** des frais de gestion de la SAAQ liée à la perception de la nouvelle taxe d'immatriculation.

L'augmentation des autres frais de **29,8 M\$** s'explique surtout par une utilisation accrue de la marge de crédit à court terme, ce qui occasionne une augmentation des frais d'intérêts de **18,4 M\$**.

# Conclusion

Bien avant que la croissance historique de l'achalandage du transport collectif ne soit soudainement interrompue en mars 2020, les acteurs de la mobilité durable ont fait connaître les limites du cadre financier du transport collectif. Celles-ci étaient peu visibles pour certains, mais bien réelles. Après tout, en matière d'investissements, le statu quo est maintenu depuis plus de 30 ans, période au cours de laquelle les sources de financement du transport collectif québécois ne seront jamais diversifiées.

Dans le Québec des années 1990, le choix de l'austérité pour assainir les finances publiques impactera lourdement les investissements de l'État dans plusieurs secteurs. La réforme Ryan a fait croître la contribution des municipalités en transport collectif, mais celle de l'État suit une courbe inverse. Il faudra attendre 2006 et la Politique québécoise du transport collectif pour constater un regain de la contribution gouvernementale. Pour sa part, la contribution des automobilistes demeure la même jusqu'en 2024 et la taxe sur l'essence ne sera jamais indexée depuis son instauration en 1992. Ottawa place tous ses investissements en infrastructures, selon ses champs de compétence, laissant aux municipalités et au gouvernement du Québec le soin de financer les opérations permettant d'offrir le service. Les revenus tarifaires complètent le tableau.

Au fil des ans, les voix de plusieurs experts ont joint celles de l'industrie afin de demander de revoir le modèle historique du financement du transport collectif. Créée en 2017, l'ARTM a immédiatement entrepris des représentations auprès des décideurs québécois afin que les investissements en exploitation suivent mieux ceux en infrastructures.

Quelques mois avant la pandémie, la congestion routière générait une perte de productivité annuelle de 4,2 G\$ dans une région métropolitaine où habite la moitié de la population québécoise. Il faut pourtant encore convaincre de la nécessité d'investir en transport collectif pour diminuer l'autosolisme, améliorer la mobilité des personnes et leur capacité à contribuer à l'économie. Alors que l'Ontario prévoit consacrer les trois quarts de ses investissements en transport collectif, le Québec, quant à lui, en affecte les deux tiers dans le transport routier pour la période 2018-2028<sup>2</sup>.

En croissance depuis longtemps, le déficit structurel du transport collectif a certes été amplifié par les effets de la pandémie. Il n'a cependant pas été créé par celle-ci. L'aide d'urgence des gouvernements aura assurément permis de préserver les niveaux de service depuis la pandémie. Cependant, en 2024, l'heure des choix a sonné. Suivant l'engagement du ministre des Transports en mai 2022, il faut absolument redéfinir le modèle de financement du transport collectif.

S'il est vrai qu'il est nécessaire pour notre industrie de continuer à innover pour que chaque dollar investi ait un maximum de retombées, il faut minimalement cesser de considérer le financement du transport collectif comme une simple dépense. Son effet de levier sur l'environnement, l'accès à l'emploi, l'économie et notre bien-être est trop important pour ignorer sa portée structurante. Il y a là une richesse à mettre à profit pour développer des milieux de vie qui nous ressemblent et nous rassemblent. Si on veut arriver à destination, c'est maintenant qu'il faut choisir de doter le transport collectif de nouvelles sources de financement pérennes et prévisibles et ainsi se donner les moyens de nos ambitions.

<sup>2</sup> Sources : Plan d'immobilisations de l'Ontario 2018-2019, Plan Québécois des infrastructures 2018-2028.





**ARTM** Autorité régionale  
de transport métropolitain  
[artm.quebec](http://artm.quebec)

1001, boulevard Robert-Bourassa, bureau 400  
Montréal (Québec) H3B 4L4