

Planifier, organiser, financer,  
développer et promouvoir

# S'engager envers la mobilité durable

Budget 2025



# Table des matières

<b>Mot des dirigeants</b>	<b>2</b>
<b>Cadre budgétaire 2025</b>	<b>5</b>
Élaboration du budget 2025	5
Programme des immobilisations 2025-2034 de l'ARTM	5
Ententes de services	5
Dérogation temporaire à la Politique de financement	6
<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 2025 de l'ARTM</b>	<b>10</b>
Revenus tarifaires	10
Contributions municipales	10
Subventions gouvernementales	11
Soutien du gouvernement du Québec	12
Subventions liées aux mesures d'atténuation du REM	12
Contributions des automobilistes	12
Autres revenus	13
<b>Dépenses 2025 de l'ARTM</b>	<b>14</b>
Ententes de services	14
Frais d'administration, d'exploitation et de développement et autres frais	15

Le budget 2025 de l'ARTM a été adopté par son conseil d'administration le 29 novembre 2024, sous la résolution 24-CA(ARTM)-135.

**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.**

# Mot des dirigeants

Il est reconnu que le modèle de financement ne permet plus de répondre aux besoins grandissants du secteur du transport collectif depuis de nombreuses années. Requérant des mesures sanitaires d'importance, la pandémie de la COVID-19 a entraîné des changements sociaux majeurs et une situation économique qui ont contribué à exacerber les effets du déficit structurel du secteur. À la suite d'une baisse conséquente et marquante de son achalandage, le transport collectif connaît toujours une situation préoccupante. Alors qu'il doit s'adapter à de nouveaux comportements de mobilité, ses sources de financement traditionnelles ne permettent plus de soutenir les investissements nécessaires au maintien des actifs et les charges d'exploitation croissantes, ce qui affecte le service offert et freine son développement.

Après avoir chuté radicalement en 2020 en raison des mesures sanitaires pour lutter contre la pandémie, l'achalandage régional lié du transport collectif est en hausse depuis 2021. Les transporteurs et l'ARTM suivent de près l'évolution de la demande et adaptent le service afin d'y répondre au mieux. Par rapport à 2019, l'achalandage a progressé de 14 points de pourcentage entre 2022 et 2023. La reprise se poursuit en 2024, la fréquentation dans les réseaux de bus ayant atteint une moyenne de 90 % en septembre dernier. Toutefois, les habitudes de déplacement ont indéniablement changé. Les données récoltées dans l'enquête métropolitaine 2023 *Perspectives mobilité* permettent de brosser un portrait révélateur de ces changements alors que 41 % des travailleurs à temps plein basés au centre-ville de Montréal étaient en télétravail et que 27 % de la population n'a effectué aucun déplacement lors d'un jour moyen de semaine à l'automne 2023, une augmentation de 10 points de pourcentage par rapport à 2018. Ce premier portrait postpandémique confirme la nécessité de continuer à s'adapter à

l'évolution des besoins et à revoir les façons de faire pour offrir une alternative attrayante et performante en transport collectif.

Les Organismes publics de transport en commun (OPTC) demeurent mobilisés et ont réduit leurs dépenses en 2023 et 2024. Cet effort se poursuit dans le cadre du Plan d'optimisation qui s'appuie sur une profonde réflexion sur la performance et la gouvernance des services. Il est en effet sain pour toute industrie de revisiter ses façons de faire et de chercher à mettre à profit les opportunités de synergie. Plus précisément, l'exercice a pour objectif d'accroître la performance du transport collectif en optimisant les ressources – humaines, matérielles et financières –, entre autres en favorisant une intégration métropolitaine de certains services et activités au bénéfice des usagers et des contribuables. Une vingtaine d'initiatives ont été analysées et celles qui recèlent un plus grand potentiel d'économies nécessitent des changements législatifs. C'est pourquoi l'ARTM demande au gouvernement du Québec de lui donner les leviers nécessaires afin que le plan d'optimisation ait un effet notable sur la réduction des dépenses dès 2026 et produise des économies annuelles récurrentes de l'ordre de 156 M\$ en 2028. Loin d'un exercice purement comptable, il offrira une amélioration concrète des services à la population et constituera une base solide pour reprendre le développement des services, notamment grâce à un nouveau réseau métropolitain de bus fréquents et une attention particulière aux besoins des villes des couronnes sud et nord du territoire.

Si l'automne 2023 a vu son lot de tensions au sujet du financement du transport collectif dans l'espace public, dès les premiers mois de 2024, l'ARTM a poursuivi les échanges avec ses partenaires financiers afin d'éviter d'en arriver à une entente tardive pour boucler le budget 2025. Nous saluons d'ailleurs l'ouverture et les efforts des élus municipaux et provinciaux dans ce contexte difficile. Sans cette collaboration, il aurait été impossible de maintenir le niveau des services. Il a ainsi été possible de confirmer un investissement ponctuel du gouvernement du Québec de 200 M\$, une indexation de 6 % des contributions municipales ainsi qu'une majoration de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade adoptée par la Communauté métropolitaine de Montréal.

Dès les premiers mois de 2024, l'ARTM a également été très active auprès des nombreux élus de son territoire afin de faciliter la conclusion d'une entente de financement pluriannuelle. Au même titre que la diversification des sources de revenus du transport collectif, cette prévisibilité était demandée par le milieu afin d'offrir un levier de planification nécessaire devant les importants enjeux auxquels fait face le transport collectif. Le 21 novembre 2024, dans le cadre de sa mise à jour économique, le gouvernement du Québec a confirmé l'octroi de 776 M\$ pour le cadre financier 2026-2028 de l'ARTM et une contribution spécifique de 24,6 M\$ pour les couronnes sud et nord. L'annonce de ce financement arrive à point nommé, notamment dans le cadre des chantiers d'optimisation de la performance.

L'année que nous entreprendrons bientôt constituera un tournant pour l'ensemble des collectivités de la région métropolitaine de Montréal. En transport collectif, l'ARTM portera une attention particulière à la simplification de la politique de financement afin qu'elle reflète davantage la réalité des couronnes, particulièrement celles des plus petites municipalités. Plusieurs nouvelles stations du REM seront mises en service alors que la planification de nouveaux projets se poursuivra. Grâce à un travail concerté avec les acteurs du milieu pour doter la région de stratégies d'intervention, l'adoption de la Vision 2050 nous mènera à un Plan stratégique de développement identifiant les priorités pour les dix prochaines années. Il faudra toutefois faire le choix du transport collectif et oser se donner des moyens d'atteindre les objectifs ambitieux de développement de la région.

Bonne lecture.



**Ginette Sylvain**

Présidente du conseil d'administration



**Benoit 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.



● Territoire de l'ARTM

○ Limites municipales

# Cadre budgétaire 2025

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

## Élaboration du budget 2025

Le transport collectif de la région métropolitaine de Montréal continue de faire face à un déficit structurel sérieusement amplifié par les effets de la pandémie. Le processus permettant de boucler le financement du budget régional en est impacté depuis quelques années. Pour éviter de revivre un dénouement tardif comme celui de 2024, l'ARTM a facilité les échanges et chacun des partenaires a grandement contribué afin d'en arriver à une solution concertée. Réduction des dépenses, aide ponctuelle du gouvernement, indexation des contributions municipales et majoration de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade par la Communauté métropolitaine de Montréal ont permis d'équilibrer le tout et de finaliser l'élaboration de ce budget 2025. Nous tenons à souligner l'attitude constructive de tous les partenaires dans ce contexte et à les remercier.

Le travail se poursuit et l'année 2025 verra les premières phases des chantiers d'optimisation de la performance se déployer et porter leurs fruits. L'objectif est que ce travail génère des bénéfices concrets pour la population et que l'offre de services en soit bonifiée. Ce sera aussi l'occasion de réviser la politique de financement afin de la simplifier en tenant compte de la réalité des plus petites municipalités du territoire. Une adoption en septembre 2025 est visée.

## Programme des immobilisations 2025-2034 de l'ARTM

L'ARTM doit produire annuellement un Programme des immobilisations (PDI) pour les dix prochaines

années. Le PDI 2025-2034 présente les dépenses en immobilisations relatives aux actifs dont l'ARTM est propriétaire. Il exclut les dépenses en immobilisations des OPTC, qui sont présentées dans leur propre PDI.

Le PDI 2025-2034 de l'ARTM a été adopté le 31 octobre 2024 par le conseil d'administration et transmis à la CMM pour adoption. Pour la période 2025-2034, les investissements s'élèvent à **572,3 M\$**, incluant **51,6 M\$** destinés au maintien des actifs existants, **104,4 M\$** prévus pour le Projet numérique de mobilité (aussi appelé Concerto) et **89,2 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 **101,7 M\$** pour sa mise en œuvre et **27,6 M\$** pour l'accès aux stations du REM.

## Ententes de services

Le budget 2025 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 sur 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 de services. L'ARTM gère quatre ententes de services avec chacun des quatre organismes publics de transport en commun (OPTC) 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 2025, selon les ententes de services signées avec les OPTC, l'offre de services sera comparable à celle de 2024 et pourra inclure certains ajustements pour maintenir l'adéquation entre l'offre et les besoins de déplacement des citoyens de la Communauté métropolitaine de Montréal. Concernant le transport adapté, tous les moyens ont été pris afin de respecter le principe de zéro refus dans le contexte d'une demande croissante, notamment par rapport à celle observée avant la pandémie. Conséquemment, l'ARTM et ses partenaires assureront une offre qui répondra aux besoins, comme il est décrit ci-dessous.

Métro	85 461 673 véhicules-km commerciaux
Train de banlieue	6 051 592 véhicules-km commerciaux
Autobus	124 981 244 km commerciaux
Transport adapté	6 083 783 déplacements

Finalement, découlant de [l'entente du gouvernement du Québec avec CDPQ Infra et le REM](#), l'entente d'intégration du REM constitue la cinquième entente de services liant l'ARTM et les transporteurs de la région de Montréal. Les mécanismes de rémunération des services du REM par l'ARTM y sont définis et elle prévoit notamment un coût par passager-km indexé annuellement. En 2025, le nombre de passagers/km estimé est de 195,9 M.

## Dérogation temporaire à 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 dérogation pour l'année 2023. Ces dérogations ont autorisé le maintien des contributions municipales à celles prévues au budget 2020 de l'ARTM et indexées de **2 %** en 2021 et 2022 ainsi que de **4 %** en 2023 pour l'ensemble des municipalités. Pour l'année 2024, l'adoption d'une troisième dérogation a autorisé l'indexation de **6,3 %** de la contribution de l'agglomération de Montréal, de l'agglomération de Longueuil et de Laval ainsi que l'indexation de **4 %** de la contribution de chaque municipalité des couronnes nord et sud.

Pour l'année 2025, l'atteinte de l'équilibre budgétaire a été possible grâce au soutien financier du gouvernement du Québec qui versera 200 M\$ à la région métropolitaine de Montréal. Le 30 mai 2024, la Communauté métropolitaine de Montréal a également adopté une majoration du tarif de la Taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade, dont les revenus sont versés à l'ARTM, applicable dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025. Finalement, une quatrième dérogation à la Politique de financement a été adoptée par le conseil d'administration de l'ARTM. Cette dérogation a autorisé une indexation uniforme des contributions municipales de **6 %**.

# Faits saillants



## Le budget 2025 de l'ARTM :

- › est équilibré;
- › reflète une augmentation de **12,2 %** des revenus totaux;
- › incorpore un soutien gouvernemental estimé de **200 M\$**;
- › prévoit les revenus de la hausse de la taxe d'immatriculation de **203,6 M\$**;
- › prévoit une croissance des revenus tarifaires de **34,0 M\$**;
- › prévoit une indexation des contributions municipales de **6 %** par rapport à 2024 pour un montant total de **1 044,5 M\$**;
- › incorpore une affectation de **15,5 M\$** à des mesures de lissage de la refonte tarifaire;
- › prévoit une indexation de **3 %** de la rémunération à l'exploitation du service régulier versée aux OPTC;
- › établit la rémunération versée aux OPTC et à Projet REM s.e.c. à **2 818,0 M\$**;
- › 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. La hausse des frais d'administration de l'ARTM se limite à un pourcentage de **0,3 %** en 2025.

# Prévisions budgétaires – Revenus et Dépenses

[en milliers de dollars]	Réel 2023	Projections 2024	Budget 2024	Budget 2025	Écart Budgets 2025-2024
<b>REVENUS</b>					
Revenus tarifaires	791 688	836 987	836 723	870 722	33 999
Contributions municipales	927 408	987 753	988 242	1 044 483	56 241
Subventions de fonctionnement	297 491	352 655	360 466	437 828	77 362
Subventions aux projets d'immobilisations	29 803	107 795	125 712	140 912	15 200
Aide financière reliée COVID (PAUTC)	169 139	–	–	–	–
Soutien à l'ARTM	423 700	238 100	238 000	200 000	(38 000)
Subventions mesures d'atténuation REM	12 788	37 089	38 897	31 488	(7 409)
Contributions automobilistes	156 147	281 618	274 588	483 928	209 340
Autres revenus	56 685	55 571	50 991	58 966	7 975
<b>TOTAL REVENUS</b>	<b>2 864 849</b>	<b>2 897 568</b>	<b>2 913 619</b>	<b>3 268 327</b>	<b>354 708</b>
<b>DÉPENSES</b>					
<b>Ententes de services</b>					
Contrats de services	2 443 963	2 601 859	2 624 272	2 851 490	227 218
Équipements métropolitains	24 617	33 106	34 446	32 744	(1 702)
Billetteries métropolitaines	3 994	4 339	4 400	4 520	120
Express métropolitain	3 660	–	–	–	–
Mesures d'atténuation	72 373	82 114	83 938	73 309	(10 629)
<b>Total ententes de services</b>	<b>2 548 607</b>	<b>2 721 418</b>	<b>2 747 056</b>	<b>2 962 063</b>	<b>215 007</b>
<b>Frais d'administration</b>	<b>28 905</b>	<b>34 803</b>	<b>34 426</b>	<b>34 537</b>	<b>111</b>
<b>Frais d'exploitation et de développement du transport en commun</b>	<b>77 696</b>	<b>99 282</b>	<b>111 383</b>	<b>155 781</b>	<b>44 398</b>
<b>Autres frais</b>	<b>51 045</b>	<b>63 560</b>	<b>71 784</b>	<b>64 356</b>	<b>(7 428)</b>
<b>TOTAL DÉPENSES</b>	<b>2 706 253</b>	<b>2 919 063</b>	<b>2 964 649</b>	<b>3 216 737</b>	<b>252 088</b>
<b>Excédent (déficit) avant conciliation à des fins fiscales</b>	<b>158 597</b>	<b>(21 495)</b>	<b>(51 030)</b>	<b>51 590</b>	<b>102 620</b>
<b>CONCILIATION FISCALE</b>					
<b>Fonctionnement</b>					
Revenu investissement	(20 459)	(91 986)	(105 466)	(89 659)	15 807
Immobilisations	34 675	43 896	43 896	44 405	509
Prêts et placements	380	–	–	–	–
Financement	(8 928)	(5 611)	(5 455)	(14 142)	(8 687)
Affectations	(164 265)	75 196	118 055	7 806	(110 249)
<b>Excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
<b>INVESTISSEMENT</b>					
Revenu investissement	20 459	91 986	105 466	89 659	(15 807)
Immobilisations	(83 718)	(113 726)	(137 258)	(148 120)	(10 862)
Prêts et placements	(365)	(365)	(441)	(290)	151
Financement	21 372	22 342	23 486	51 091	27 605
Affectations	14 047	2 142	8 747	7 660	(1 087)
<b>Excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales</b>	<b>(28 205)</b>	<b>2 379</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

Les totaux peuvent varier en raison des arrondis.

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

[en milliers de dollars]	Réel 2023	Projections 2024	Budget 2024	Budget 2025	Écart Budgets 2025-2024
<b>FRAIS D'ADMINISTRATION</b>					
Salaires et charges sociales	16 663	17 970	18 448	18 167	(281)
Honoraires professionnels	2 910	3 446	2 233	2 683	450
Services informatiques	6 279	9 896	10 336	10 174	(162)
Loyer administration	1 158	1 755	1 728	1 617	(111)
Autres dépenses	1 895	1 736	1 681	1 896	215
	<b>28 905</b>	<b>34 803</b>	<b>34 426</b>	<b>34 537</b>	<b>111</b>
<b>FRAIS D'EXPLOITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN</b>					
Salaires et charges sociales	6 901	7 591	6 266	6 364	98
Frais de vente et perception	38 857	45 648	53 233	59 063	5 830
Frais de développement et études	19 927	17 163	19 758	45 986	26 228
Communication et marketing	4 068	2 836	3 723	4 210	487
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 264	4 086	4 086	8 397	4 311
Services informatiques	4 846	14 280	15 828	24 773	8 945
Enquêtes et sondages	1 195	1 964	2 537	1 672	(865)
Autres dépenses	638	5 714	5 952	5 316	(636)
	<b>77 696</b>	<b>99 282</b>	<b>111 383</b>	<b>155 781</b>	<b>44 398</b>
<b>AUTRES FRAIS</b>					
Amortissement	34 204	43 976	43 976	44 408	432
Variation de valeur de la filiale	(365)	(365)	(441)	(290)	151
Intérêts et frais bancaires	8 774	11 166	19 983	11 798	(8 185)
Frais de financement	8 432	8 783	8 266	8 440	174
	<b>51 045</b>	<b>63 560</b>	<b>71 784</b>	<b>64 356</b>	<b>(7 428)</b>
<b>TOTAL</b>	<b>157 646</b>	<b>197 645</b>	<b>217 593</b>	<b>254 674</b>	<b>37 081</b>

Les totaux peuvent varier en raison des arrondis.

# Revenus 2025 de l'ARTM

Les revenus 2025 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 du financement des services de transport collectif affichent une hausse de **12,2 %** par rapport au budget 2024. Cette augmentation des revenus de **354,7 M\$** est principalement expliquée par celle de la contribution des automobilistes (209,3 M\$), des subventions de fonctionnement (77,4 M\$), des contributions municipales (56,2 M\$) et des revenus tarifaires (34,0 M\$). En contrepartie, les postes de revenus de l'exercice 2025, en baisse par rapport à 2024, sont ceux des mesures d'atténuation REM (- 7,4 M\$) et de la subvention en soutien à l'ARTM (- 38,0 M\$).

## Revenus tarifaires

Les revenus liés à la vente des titres de transport contribuent à hauteur de **27,1 %** au financement du budget de dépenses totales de l'ARTM, mais à **19,3 %** de l'ensemble des dépenses en transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Ces revenus sont estimés à **870,7 M\$** en 2025, en hausse de **4,1 %** par rapport à ceux du budget 2024. Une reprise progressive de l'achalandage du transport collectif et une indexation moyenne des tarifs de **3,0 %** à compter de juillet 2025 expliquent cette variation.

## Contributions municipales

Les contributions municipales s'élevaient à **1 044,5 M\$** en 2025, en hausse de **56,2 M\$** par rapport au budget 2024. Cette hausse est expliquée par l'indexation de **6,0 %** des contributions municipales par rapport à celles de 2024.

Le tableau suivant illustre l'évolution des contributions municipales prévues en 2025, dans les cinq grands secteurs, par rapport à celles de l'exercice financier 2024. La part relative de chaque secteur de la région est également présentée :

	Budget 2024	Budget 2025	Part relative des secteurs au budget 2025
Agglomération de Montréal	682,8 M\$	723,8 M\$	69,3 %
Agglomération de Longueuil	102,7 M\$	108,8 M\$	10,4 %
Laval	108,3 M\$	112,2 M\$	10,7 %
Couronne sud	36,3 M\$	38,1 M\$	3,7 %
Couronne nord	58,1 M\$	61,6 M\$	5,9 %
<b>Total</b>	<b>988,2 M\$</b>	<b>1044,5 M\$</b>	<b>100 %</b>

## Subventions gouvernementales

### Subventions de fonctionnement

Le budget 2025 prévoit un montant de **437,8 M\$** au chapitre des subventions de fonctionnement. Ces sommes proviennent de différents programmes courants d'aide financière et de programmes de financement des mesures d'atténuation. Ce poste de revenus est en hausse de **77,4 M\$** par rapport au budget 2024.

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 2025, les revenus provenant de ces deux programmes s'élèvent respectivement à **156,6 M\$** et à **84,6 M\$**.

Le gouvernement finance aussi des mesures d'atténuation à la congestion dans le cadre des grands chantiers routiers. Ces revenus de subvention se chiffrent à **41,1 M\$** en 2025, en baisse de **0,9 M\$** par rapport au budget 2024.

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 2025, cette contribution s'élève à **125,4 M\$**.

Finalement, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a prévu une aide financière

pour la mise en œuvre de projets-pilotes de transport collectif en collaboration avec le secteur privé. L'aide financière devra être répartie à parts égales entre les couronnes nord et sud, pour financer des projets-pilotes de transport collectif qui devront cibler en priorité les grands générateurs de déplacements et favoriser les regroupements d'entreprises dans le territoire des deux couronnes.

### Subventions aux immobilisations

L'ARTM prévoit recevoir 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 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 2025 s'élèvent à **140,9 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.

## Soutien du gouvernement du Québec

L'ARTM prévoit recevoir du gouvernement du Québec un soutien financier de **200 M\$**, soit **95,1 M\$** pour le déficit conjoncturel et une aide transitoire de **104,9 M\$** en soutien à l'optimisation des ressources. Cette aide a été incorporée au budget 2025 de l'ARTM et fera l'objet d'une convention d'aide financière entre le MTMD et l'ARTM pour la période 2025 à 2028.

## 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 déploient les mesures d'atténuation en transport collectif pour le chantier du REM. En 2025, elle bénéficiera d'une aide financière de **31,5 M\$** pour ces mesures.

## Contributions des automobilistes

### Droit / Taxe d'immatriculation

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. 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 **65,4 M\$** en 2025.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024, une taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade s'applique aussi à l'ensemble du territoire de l'ARTM. De plus, la Communauté métropolitaine de Montréal a adopté le 30 mai 2024 une majoration de 150 % du tarif de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade, dont les revenus sont versés à l'ARTM, applicable dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025. Les revenus de la taxe d'immatriculation devraient s'élever à **328,8 M\$** en 2025, dont la majoration générera des revenus additionnels de **203,6 M\$**.

### 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 **89,8 M\$** en 2025.

## Autres revenus

Les autres revenus de l'ARTM sont évalués à **59,0 M\$** en 2025. Ils sont composés des revenus autonomes et des revenus des services hors territoire. La hausse prévue de **15,7 %** provient en grande partie de l'augmentation des revenus de publicité liée à la reprise de l'achalandage.

### Revenus autonomes

Les revenus autonomes d'un montant estimé de **54,0 M\$** 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 dans 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 **5,0 M\$** en 2025 .

# Dépenses 2025 de l'ARTM

En 2025, les dépenses totales avant conciliation à des fins fiscales de l'ARTM sont estimées à **3 216,7 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 **88,6 %** 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.

## Ententes de services

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

Les contrats de services rémunèrent principalement les OPTC et le Projet REM s.e.c. pour un montant maximal de **2 818,0 M\$** en 2025, soit une augmentation de **206,5 M\$** ou de **7,9 %** par rapport au budget 2024. Cette croissance s'explique par une indexation des dépenses d'exploitation pour le service régulier de transport collectif de **3 %**, l'accroissement de l'offre de déplacement du transport adapté, ainsi qu'une croissance moyenne de **1,5 %** des contributions aux immobilisations.

Le budget de 2025 tient compte des dépenses pour une année complète d'exploitation de l'antenne Rive-Sud du REM et d'une mise en service en cours d'année des deux antennes Anse-à-l'Orme et Deux-Montagnes. La rémunération versée 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. Les dépenses pour l'exploitation du REM en 2025 sont évaluées à **209,7 M\$**.

Une enveloppe budgétaire est prévue en 2025 pour la mise en œuvre de projets-pilotes de transport collectif en collaboration avec le secteur privé, comme mentionné précédemment.

### 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. Sur le plan opérationnel, l'ARTM privilégie une délégation de la gestion 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.

La rémunération de ces ententes de gestion déléguée pour 2025 est prévue à **37,2 M\$**, dont **32,7 M\$** pour les équipements métropolitains et **4,5 M\$** pour les billetteries métropolitaines.

## Mesures d'atténuation

Parmi les ententes de services à la charge de l'ARTM figurent les mesures d'atténuation de la congestion dans le cadre des grands chantiers routiers. Entre autres, 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 2025, des dépenses de **73,3 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. Une dépense de **32,7 M\$** est prévue en 2025.

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 **32,5 M\$** est prévu en 2025.

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 2025, ces dépenses se chiffrent à **8,1 M\$**.

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

En 2025, l'ARTM prévoit réaliser des dépenses d'administration, d'exploitation et de développement du transport collectif et autres frais de **254,7 M\$**, en hausse de **37,1 M\$** par rapport à celles budgétées en 2024.

Les frais d'administration sont estimés à **34,5 M\$** en 2025, une hausse de 0,3 % par rapport au budget 2024.

L'augmentation des frais d'exploitation et de développement de **44,4 M\$** est principalement expliquée par :

- › une enveloppe de dépenses de **24,8 M\$** pour la réalisation des études du Projet structurant de l'est;
- › une augmentation de **9 M\$** des services informatiques, notamment ceux du Projet numérique de mobilité (PNM);
- › une augmentation de **4,3 M\$** des frais de gestion de la SAAQ liée à la perception de la taxe d'immatriculation;
- › une augmentation de **5,9 M\$** pour les frais de vente et perception, entre autres en lien avec la billettique du REM.

La diminution des autres frais de **7,4 M\$** s'explique surtout par une réduction significative de la prévision des frais d'intérêts et bancaires.

