

Planifier, organiser, financer,
développer et promouvoir

Optimiser le potentiel du transport collectif

Budget 2026



Table des matières

Mot des dirigeants	2
Cadre budgétaire 2026	5
Élaboration du budget 2026	5
Programme des immobilisations 2026-2035 de l'ARTM	5
Ententes de services	6
La Politique de financement de l'ARTM	7
Faits saillants	8
Prévisions budgétaires – Revenus et dépenses	9
Frais d'administration, d'exploitation et de financement	10
Revenus 2026 de l'ARTM	11
Revenus tarifaires	11
Contributions municipales	11
Subventions gouvernementales	12
Soutien du gouvernement du Québec	12
Subventions liées aux mesures d'atténuation du REM	13
Contributions des automobilistes	13
Autres revenus	13
Dépenses 2026 de l'ARTM	14
Ententes de services	14
Frais d'administration, d'exploitation et de développement et autres frais	15

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.

Le budget 2026 de l'ARTM a été adopté par son conseil d'administration le 30 octobre 2025, sous la résolution 25-CA(ARTM)-111.

Mot des dirigeants

L'année 2025 a été ponctuée de deux jalons marquants pour l'ARTM et la région métropolitaine de Montréal. Le premier est l'adoption unanime, par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), d'une nouvelle Politique de financement. Attendue par les élus municipaux, cette politique permet d'encadrer l'utilisation des sources de financement consenties à l'ARTM pour le financement du transport collectif dans la région et d'établir le partage de la contribution entre les 83 municipalités du territoire desservi. Cette réalisation témoigne de la volonté de travailler ensemble à améliorer la mobilité de la population.

Le second jalon est l'approbation du Plan stratégique de développement 2025-2034 (PSD). La région dispose maintenant d'objectifs clairs et mesurables qui orientent à la fois les investissements et l'évolution des services du plus grand réseau de transport collectif au Québec. Son objectif est ambitieux : faire passer à 37 % la part des déplacements quotidiens en modes actifs et collectifs d'ici 2034 afin d'atteindre 50 % en 2050.

L'année 2025 a été marquée par des événements majeurs ayant influencé l'achalandage régional lié. Parmi les faits saillants : les semaines de grève à la STM, la fermeture estivale de l'antenne Sud du REM et, à l'inverse, l'ouverture de l'antenne Deux-Montagnes. Parallèlement, les records d'utilisation des pistes cyclables et du service BIXI illustrent un engouement croissant pour le transport actif, une excellente nouvelle pour l'atteinte de nos objectifs en mobilité durable.

Un cadre financier pluriannuel accueilli positivement

Le cadre financier 2025-2028 convenu avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) constitue un outil de gestion qui était

revendiqué depuis plusieurs années. Pouvoir compter sur un financement stable et prévisible nous permet de mieux planifier les investissements nécessaires et de soutenir la réalisation de projets structurants au bénéfice de la population de la région métropolitaine. Par cette entente pluriannuelle, le MTMD s'est engagé à verser la somme de 776,2 M\$ pour la période 2025-2028, conditionnelle au respect d'une convention d'aide financière (CAF).

Pour atteindre l'équilibre budgétaire, différentes décisions ont été prises par le conseil d'administration. D'abord, nous avons choisi de limiter l'indexation tarifaire à 3 % pour la période 2025-2028. Ce choix illustre notre volonté de conjuguer rigueur budgétaire et équité sociale.

Nous avons convenu d'augmenter les contributions municipales d'un minimum de 6 % annuellement en 2025 et d'un minimum de 5 % annuellement de 2026 à 2028. Elles ont été fixées à 5 % pour 2026.

Les élus de la CMM ont adopté une augmentation de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade (TIV) qui est entrée en vigueur en janvier 2025. Elle générera à elle seule plus de 200 M\$ en 2026. Cet apport substantiel et récurrent représente une source de financement essentielle, mais demeure insuffisant pour combler l'écart qui se creuse entre les ressources disponibles et les besoins croissants.

Enfin, l'entente prévoit également des efforts d'optimisation de la part de l'ARTM et des organismes publics de transport en commun (OPTC). Plus précisément, l'objectif consiste à dégager une somme de 331,6 M\$ sur la période 2025-2028 et à réaliser des économies récurrentes de l'ordre de 155,8 M\$ annuellement en 2028, tout en limitant les impacts sur les services offerts. Cet objectif ne peut être atteint sans une révision en profondeur des façons de faire. C'est pourquoi l'ARTM a mis en place des chantiers d'optimisation qui visent,

entre autres, à mutualiser certains services et équipements et à décloisonner les territoires afin d'assurer une desserte plus efficace, à meilleur coût.

Des projets qui vont générer de la valeur

Parmi les mesures d'optimisation que nous analysons figure l'implantation de corridors métropolitains reliant deux territoires afin de permettre des déplacements en bus plus fluides et des fréquences plus élevées. Si les études sont concluantes, un premier corridor sera mis en service en 2026.

L'ouverture récente de l'antenne Deux-Montagnes (14 stations) puis celle de l'Anse-à-l'Orme en 2026 du Réseau express métropolitain (REM) représentent un élément majeur qui contribuera à augmenter l'achalandage dans ces axes de l'ouest de l'île de Montréal. L'ajout total de 50 km au réseau du REM viendra renforcer l'offre de transport et accroître la satisfaction de la clientèle. L'ARTM doit s'assurer que ces nouveaux services répondent aux exigences en matière d'expérience client et aux besoins opérationnels des OPTC; elle doit aussi veiller à leur intégration avec les autres modes de transport qui desservent ce territoire.

L'ARTM entreprend une autre étape du projet Concerto en déployant progressivement l'option d'utiliser des titres de transport virtuels sur un téléphone intelligent. Tout en facilitant la vie des usagers, ce développement permettra de réduire les coûts liés à la production et à la gestion des cartes physiques, un exemple clair d'innovation au service de la simplicité et de l'amélioration de l'expérience client.

Des efforts soutenus

Le budget 2026 est équilibré et respecte les paramètres de l'entente triennale convenue avec le MTMD. Il s'élève à 3,3 G\$, en augmentation de 1,7 % par rapport à 2025, ce qui témoigne des efforts de réduction des dépenses consentis par l'ARTM et les OPTC.

Nous ne nierons pas que ce cadre financier est étroit et ne nous donne pas la marge de manœuvre nécessaire pour répondre à l'ensemble des besoins des OPTC qui doivent faire face, entre autres, aux augmentations des coûts d'exploitation, d'entretien et de maintien des actifs. Cette situation n'est pas unique au transport collectif; elle se fait sentir dans plusieurs secteurs de l'économie québécoise. Elle renforce notre détermination à mettre en œuvre nos chantiers qui permettront d'optimiser le potentiel du transport collectif. Pour opérer ces changements, nous avons besoin de l'appui de nos partenaires, car c'est ensemble que nous allons transformer durablement l'offre de transport et améliorer l'expérience client dans la région métropolitaine de Montréal.

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.



Cadre budgétaire 2026

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 2026

Le transport collectif de la région métropolitaine de Montréal demeure confronté à un déficit structurel important, dont les effets se font sentir depuis la pandémie. Toutefois, des avancées significatives ont été réalisées au cours de l'année 2025 pour assurer une meilleure prévisibilité et une stabilité financière accrue. En effet, l'ARTM a conclu avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) une entente pluriannuelle de financement de **776,2 M\$** pour la période 2025-2028. Cette entente constitue une réalisation majeure, puisqu'elle permet de sécuriser le financement, d'améliorer la planification des investissements et de soutenir la réalisation de projets structurants au bénéfice de la population.

L'année 2025 aura également été marquée par deux autres jalons déterminants : l'adoption de la Politique de financement et l'approbation du Plan stratégique de développement 2025-2034 (PSD). La nouvelle politique, adoptée à l'unanimité par les municipalités et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) le 25 avril 2025, entrera en vigueur dès 2026. Elle simplifie et encadre l'utilisation des sources de financement consenties à l'ARTM tout en établissant un partage équitable de la contribution municipale entre les 83 municipalités desservies. De son côté, le PSD trace la voie pour la prochaine décennie en définissant les priorités et les orientations qui permettront d'atteindre les ambitieux objectifs de mobilité fixés pour la région.

Ces réalisations ont permis d'aborder le budget 2026 avec davantage de prévisibilité et de stabilité. L'élaboration du budget bénéficie ainsi d'un cadre financier plus solide, qui facilite la concertation

entre les partenaires et renforce la confiance quant à la capacité collective de maintenir et d'améliorer les services offerts à la population. L'année 2026 sera consacrée à la mise en œuvre de la nouvelle politique et à l'optimisation de la performance du réseau. Ensemble, ces efforts visent à répondre aux besoins croissants de mobilité, à améliorer la qualité de vie des citoyens et à renforcer la contribution du transport collectif à la transition écologique et au développement économique de la région métropolitaine.

Programme des immobilisations 2026-2035 de l'ARTM

L'ARTM doit produire annuellement un Programme des immobilisations (PDI) pour les dix prochaines années. Le PDI 2026-2035 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 leurs propres PDI.

Le PDI 2026-2035, adopté par le conseil d'administration le 30 octobre 2025 et transmis à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour adoption, prévoit **457,3 M\$** d'investissements pour la période décennale, incluant **74,1 M\$** prévus pour le Projet numérique de mobilité et **57,6 M\$** destinés au maintien des actifs existants. Des investissements reliés au projet du REM sont également prévus pour la période décennale, soit **96,0 M\$** pour sa mise en œuvre et **25,5 M\$** pour l'accès aux stations du REM.

Pour la seule année 2026, les investissements totalisent **153,5 M\$**. En tenant compte des investissements réalisés avant 2026 ainsi que de ceux projetés après 2035, le montant total des investissements liés au PDI atteint **1 062,6 M\$**.

Ententes de services

Le budget 2026 de l'ARTM présente les dépenses attribuables à la rémunération des OPTC prévue dans le cadre des ententes relatives aux services de transport collectif (les Ententes de services). Il expose l'évolution prévisible des coûts de livraison des services ainsi que les services de dette et les dépenses au comptant (nets de subvention) liés aux projets d'investissement à la charge de l'ARTM.

Par l'entremise de ces Ententes de services, l'ARTM établit l'offre de services en transport collectif et les normes de services pour desservir son territoire. Elle rémunère les quatre OPTC pour assurer la livraison de ces services, ainsi que la réalisation et le maintien de leurs infrastructures. Il s'agit d'ententes pluriannuelles couvrant les années 2026, 2027 et 2028. Elles définissent également des objectifs de performance et de qualité de service. L'ARTM gère quatre Ententes de services avec les quatre OPTC de la région métropolitaine de Montréal :

- › 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.

Par ailleurs, en lien avec l'aide financière octroyée à l'ARTM par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), l'ARTM et les OPTC se sont engagés à réaliser des économies annuelles

récurrentes de 155,8 millions de dollars à l'année 2028. Ces cibles d'optimisation ont été intégrées dans l'établissement de la rémunération pour les années 2026 à 2028.

Pour l'année 2026, selon les Ententes de services, l'offre de services sera globalement comparable à celle de 2025 avec certains ajustements afin de maintenir une adéquation entre l'offre et les besoins de déplacement des citoyens de la Communauté métropolitaine de Montréal. Ainsi, l'ARTM et ses partenaires s'assureront de proposer l'offre de transport décrite ci-dessous :

Métro	85 461 673 véhicules-km commerciaux
Train de banlieue	6 051 592 véhicules-km commerciaux
Autobus	124 873 840 véhicules-km commerciaux
Transport adapté	6 056 199 déplacements

Enfin, 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 aux transporteurs de la région métropolitaine. Cette entente définit les mécanismes de rémunération des services du REM par l'ARTM, notamment sur la base d'un coût par passager-kilomètre, indexé annuellement. Pour l'année 2026, le nombre estimé de passagers-kilomètres est de 372,0 millions.

Cette rémunération comprend une prévision de la mise en service du segment Anse-à-l'Orme au printemps 2026 comme annoncé par CDPQ Infra. Elle sera ajustée pour tenir compte des passagers-kilomètres réellement effectués sur ce réseau de transport collectif.

La Politique de financement de l'ARTM

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'ARTM s'appuie pour encadrer l'utilisation des sources de financement qui lui sont consenties pour financer le transport collectif de la région et établir le partage de la contribution des 83 municipalités du territoire.

La première Politique de financement est élaborée par le comité de transition en 2017, à la suite d'un vaste processus de consultation. Elle a été adoptée par le conseil d'administration de l'ARTM le 20 septembre 2017, puis approuvée par la CMM le 28 septembre de la même année. Cette Politique s'est accompagnée de mesures transitoires soutenues par une aide gouvernementale jusqu'en 2020.

Entre 2020 et 2025, la région a fait face à d'importantes pressions financières, attribuables à la baisse de l'achalandage et à l'impact de la forte inflation sur le coût de la livraison des services. Durant cette période, l'aide d'urgence octroyée par le gouvernement du Québec, conjuguée à des dérogations annuelles à la Politique, a permis de maintenir l'équilibre budgétaire et de limiter la croissance des contributions municipales. En avril 2025, à la suite d'une collaboration étroite avec les municipalités et les élus de la CMM, la nouvelle Politique est adoptée, avec une entrée en vigueur prévue le 1^{er} janvier 2026. Elle a obtenu l'appui unanime des cinq grands secteurs : Montréal, Laval, Longueuil, la couronne sud et la couronne nord.

Fondée sur les principes d'équité, de cohérence, de simplicité et de prévisibilité, la Politique 2026 prévoit que 50 % des revenus provenant des automobilistes financeront les services métropolitains. L'autre moitié, quant à elle, sera répartie entre les secteurs pour soutenir leurs priorités locales.

Faits saillants



Le budget 2026 de l'ARTM :

- › est équilibré;
- › reflète une augmentation de 2,2 % des revenus totaux;
- › prévoit une croissance des revenus tarifaires de 60,5 M\$;
- › prévoit une indexation des contributions municipales de 5 % par rapport à 2025 pour un montant total de 1 096,7 M\$;
- › incorpore un soutien gouvernemental estimé à 169,3 M\$;
- › incorpore une affectation de 3,0 M\$ à des mesures de lissage de la refonte tarifaire;
- › comprend les dépenses totales avant conciliation à des fins fiscales de l'ARTM de 3 271 M\$, représentant une augmentation de 1,7% par rapport au budget 2025;
- › établit la rémunération versée aux OPTC et à Projet REM s.e.c. à 2 927,5 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.

Prévisions budgétaires – Revenus et dépenses

[en milliers de dollars]	Réel 2024	Projections 2025	Budget 2025	Budget 2026	Écart budgets 2025–2026
REVENUS					
Revenus tarifaires	882 133	894 245	870 722	931 174	60 451
Contributions municipales	987 781	1 044 483	1 044 483	1 096 707	52 224
Subventions de fonctionnement	303 101	367 598	437 828	486 190	48 362
Subventions aux projets d'immobilisations	68 680	82 453	140 912	109 366	(31 546)
Soutien à l'ARTM	238 100	179 248	200 000	169 250	(30 750)
Subventions mesures d'atténuation REM	28 566	25 642	31 488	5 720	(25 768)
Contributions des automobilistes	283 740	482 497	483 928	484 669	741
Autres revenus	70 881	56 368	58 966	58 249	(717)
TOTAL REVENUS	2 862 982	3 132 533	3 268 326	3 341 323	72 997
DÉPENSES					
Contrats de services	2 628 727	2 730 475	2 851 490	2 936 313	84 824
Équipements métropolitains	28 469	34 002	32 744	29 304	(3 440)
Billetteries métropolitaines	4 253	4 216	4 520	4 421	(99)
Mesures d'atténuation	63 669	66 510	73 309	52 479	(20 831)
Total ententes de services	2 725 118	2 835 203	2 962 064	3 022 518	60 454
Frais d'administration	41 963	33 882	34 537	35 547	1 011
Frais d'exploitation et de développement du transport en commun	87 418	126 633	155 782	163 389	7 606
Autres frais	56 173	60 728	64 356	49 468	(14 887)
TOTAL DÉPENSES	2 910 672	3 056 446	3 216 739	3 270 922	54 183
Excédent (déficit) avant conciliation à des fins fiscales	(47 690)	76 087	51 588	70 402	18 814
CONCILIATION FISCALE					
Fonctionnement					
Revenu investissement	(62 281)	(69 495)	(89 659)	(91 079)	(1 419)
Immobilisations	39 070	44 408	44 408	32 413	(11 995)
Prêts et placements	–	–	–	–	–
Financement	(3 547)	(8 347)	(14 142)	(7 351)	6 791
Affectations	75 016	868	7 806	(4 384)	(12 191)
Excédent (déficit) de fonctionnement à des fins fiscales	568	43 520	–	–	–
INVESTISSEMENT					
Revenu investissement	62 281	69 495	89 659	91 079	1 419
Immobilisations	(83 003)	(123 750)	(148 120)	(120 762)	27 358
Prêts et placements	–	(350)	(290)	(532)	(242)
Financement	14 608	50 233	51 091	22 876	(28 215)
Affectations	4 214	3 470	7 660	7 340	(320)
Excédent (déficit) d'investissement à des fins fiscales	(1 900)	(902)	–	–	–

Les totaux peuvent varier en raison des arrondis.

Frais d'administration, d'exploitation et de financement

[en milliers de dollars]	Réel 2024	Projections 2025	Budget 2025	Budget 2026	Écart budgets 2025–2026
FRAIS D'ADMINISTRATION					
Salaires et charges sociales	19 059	16 490	18 167	18 935	768
Honoraires professionnels	1 882	3 004	2 683	3 334	651
Services informatiques	10 762	11 195	10 174	10 075	(99)
Loyer administration	3 799	1 424	1 617	1 366	(251)
Autres dépenses	6 461	1 769	1 896	1 838	(58)
	41 963	33 882	34 537	35 547	1 011
FRAIS D'EXPLOITATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN					
Salaires et charges sociales	7 874	6 705	6 364	12 605	6 241
Frais de vente et perception	51 632	67 617	59 063	77 467	18 405
Frais de développement et études	11 217	18 439	45 986	31 414	(14 573)
Communication et marketing	2 541	4 074	4 210	5 901	1 691
Frais de gestion de la SAAQ	4 162	8 163	8 397	8 264	(133)
Services informatiques	6 555	15 374	24 773	20 911	(3 862)
Enquêtes et sondages	527	1 372	1 672	1 422	(250)
Autres dépenses	2 910	4 888	5 316	5 404	88
	87 418	126 633	155 782	163 389	7 606
AUTRES FRAIS					
Amortissement	38 360	44 408	44 408	32 413	(11 995)
Variation de valeur de la filiale	9 263	(350)	(290)	(532)	(242)
Intérêts et frais bancaires	8 550	8 283	11 798	9 192	(2 606)
Frais de financement	–	8 387	8 440	8 396	(44)
	56 173	60 728	64 356	49 468	(14 887)
TOTAL	185 554	221 243	254 675	248 404	(6 270)

Les totaux peuvent varier en raison des arrondis.

Revenus 2026 de l'ARTM

Les revenus 2026 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'investissement, 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 **2,2 %** par rapport au budget 2025.

Revenus tarifaires

Les revenus liés à la vente des titres de transport contribuent à hauteur de **27,9 %** au financement du budget de dépenses totales de l'ARTM. Ces

revenus sont estimés à **931,2 M\$** en 2026, en hausse de **7 %** par rapport à ceux du budget 2025 en raison d'une reprise progressive de l'achalandage du transport collectif et d'une indexation moyenne des tarifs de 3,0 %.

Contributions municipales

Les contributions municipales s'élèvent à **1 096,7 M\$** en 2026, en hausse de **52,2 M\$** par rapport au budget 2025. Cette hausse est expliquée par l'indexation de **5,0 %** des contributions municipales par rapport à celles de 2025.

Le tableau suivant illustre l'évolution des contributions municipales prévues en 2026, dans les cinq grands secteurs, par rapport à celles de l'exercice financier 2025. La part relative de chaque secteur de la région est également présentée :

	Budget 2025	Budget 2026	Part relative des secteurs au budget 2026
Agglomération de Montréal	723,8 M\$	760,0 M\$	69,3 %
Agglomération de Longueuil	108,8 M\$	114,2 M\$	10,4 %
Laval	112,2 M\$	117,8 M\$	10,7 %
Couronne sud	38,1 M\$	40,0 M\$	3,7 %
Couronne nord	61,6 M\$	64,7 M\$	5,9 %
Total	1 044,5 M\$	1 096,7 M\$	100 %

Subventions gouvernementales

Subventions de fonctionnement

Le budget 2026 prévoit un montant de **486,2 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 **48,4 M\$** par rapport au budget 2025.

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 2026, les revenus provenant de ces deux programmes s'élèvent respectivement à **146,8 M\$** et à **103,9 M\$**.

Une contribution gouvernementale est aussi prévue pour le financement du Réseau express métropolitain (REM). Celle-ci finance 85 % des services de transport du REM, après avoir pris en considération une contribution de base 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 2026, cette contribution s'élève à **183,3 M\$**.

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 **145,6 M\$** lie l'ARTM et le MTMD pour le financement de diverses dépenses d'immobilisations reliées à la mise en service progressive du REM. Cette convention prévoit un financement au comptant.

Les subventions aux immobilisations prévues pour l'année 2026 s'élèvent à **109,4 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 **169,3 M\$** pour le déficit conjoncturel et l'aide transitoire pour le soutien à l'optimisation des ressources.

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 2026, elle bénéficiera d'une aide financière de **5,7 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 provenant 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 3000 kg immatriculé sur son territoire, l'ARTM reçoit un droit d'immatriculation de 30 \$. Ces revenus sont estimés à **63 M\$** en 2026.

Depuis le 1^{er} 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, applicable dès le 1^{er} janvier 2025. Les revenus de la taxe d'immatriculation sont estimés à **333,6 M\$** en 2026, considérant une indexation du tarif selon l'IPC de Montréal.

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 **88,1 M\$** en 2026.

Autres revenus

Les autres revenus de l'ARTM sont évalués à **58,2 M\$** en 2026. Ils sont composés des revenus autonomes et des revenus des services hors territoire.

Revenus autonomes

Les revenus autonomes d'un montant estimé de **53,2 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 2026.

Dépenses 2026 de l'ARTM

En 2026, les dépenses totales avant conciliation à des fins fiscales de l'ARTM sont estimées à **3 270,9 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 **89,5 %** 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 **2 927,5 M\$** en 2026, soit une augmentation de **109,5 M\$** ou de **3,9 %** par rapport au budget 2025. Cette croissance s'explique par une croissance des dépenses du REM due à l'ouverture de nouvelles antennes.

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 2026 est prévue à **33,7 M\$**, dont **29,3 M\$** pour les équipements métropolitains et **4,4 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 2026, des dépenses de **52,5 M\$** sont prévues à ce titre.

Les mesures d'atténuation du REM consistent dans le maintien de certaines mesures et la mise en place d'une réserve opérationnelle afin d'accompagner temporairement la mise en service du REM des antennes Deux-Montagnes et l'Anse-à-l'Orme. Une dépense de **16,4 M\$** est prévue en 2026.

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 **29,2 M\$** est prévu en 2026.

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 2026, ces dépenses se chiffrent à **6,9 M\$**.

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

En 2026, l'ARTM prévoit réaliser des dépenses d'administration, d'exploitation et de développement du transport collectif et autres frais de **248,4 M\$**, en baisse de **6,3 M\$** par rapport à celles budgétées en 2025.

Les frais d'administration sont estimés à **35,5 M\$** en 2026, une hausse de **1,0 M\$** par rapport au budget 2025.

Les frais d'exploitation sont estimés à **163,4 M\$**, une hausse de **7,6 M\$** par rapport au budget 2025. L'augmentation est principalement expliquée par :

- › une augmentation des frais de vente et perception
- › une baisse des frais de développement et d'études liée à une diminution de coût dans le projet structurant de l'Est (PSE);
- › une diminution des services informatiques.

La diminution des autres frais de **14,9 M\$** s'explique surtout par une révision des hypothèses de mise en service des immobilisations.



Autorité régionale
de transport métropolitain
artm.quebec

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