

Priorités pour le transport collectif : efficacité, optimisations et investissements ciblés

Mémoire déposé dans le cadre des
consultations prébudgétaires 2026-2027
du gouvernement du Québec

Le 13 février 2026

Table des matières

Mission	3
Sommaire exécutif	4
Synthèse des recommandations	5
1. Contexte.....	6
2. Atteindre nos cibles d’optimisation	8
2.1 Des ajustements législatifs ciblés.....	9
3. Des investissements ciblés dans un contexte économique difficile	10
3.1 Le Projet numérique de mobilité (PNM)	10
3.2 Le maintien de nos actifs de transport en commun.....	11
3.3 Financer le développement de BUS+	12
4. Réduire les pressions du cadre financier à court terme	14
4.1 Le Fonds pour bâtir des collectivités fortes	14
4.2 Municipalités hors territoire	14
4.3 Bonification de l’aide gouvernementale au REM	15
5. Conclusion	17

Mission

Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'Autorité régionale de transport métropolitain (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.



Planifier

Établir une offre de transport en réponse aux besoins des usagers des services de transport collectif, incluant ceux à mobilité réduite



Organiser

Coordonner les services de transport collectif en prenant des mesures destinées à les améliorer et à les intégrer



Financer

Pérenniser le financement métropolitain du transport collectif tout en assurant une gestion rigoureuse et responsable des ressources



Développer

Gérer les actifs et les infrastructures de transport collectif



Promouvoir

Promouvoir le transport collectif, le transport actif et le covoiturage et contribuer à l'émergence d'une culture de la mobilité durable

Sommaire exécutif

Dans le cadre des consultations prébudgétaires 2026-2027 du gouvernement du Québec, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) souhaite mettre en lumière les conditions nécessaires pour assurer la pérennité financière et la performance du transport collectif métropolitain. Après la période marquée par la pandémie, le réseau amorce un nouveau cycle qui exige des choix structurants, dans un contexte financier difficile.

Trois constats structurent ce mémoire. Tout d'abord, l'efficacité opérationnelle constitue désormais un prérequis à la stabilité financière et au maintien de l'offre de service. Ensuite, même dans un contexte de rigueur budgétaire, certains investissements ciblés demeurent essentiels pour préserver la performance, la fiabilité et l'attractivité du réseau. Enfin, les limites du modèle de financement actuel appellent, à moyen terme, une évolution des leviers afin de soutenir durablement le transport collectif métropolitain.

La reprise de l'achalandage est en cours, mais demeure graduelle et inégale, alors que les coûts d'exploitation, d'entretien et de maintien des actifs poursuivent leur progression. La convention d'aide financière conclue avec le gouvernement du Québec pour les exercices 2025-2026 à 2028-2029 apporte une prévisibilité accrue et permet une planification à plus long terme. Cette stabilité repose néanmoins sur des attentes claires en matière de performance et d'efficience, notamment la réalisation de 331,6 M\$ d'économies sur trois ans ainsi que l'atteinte d'économies récurrentes de 155,8 M\$ par année dès 2028.

L'ARTM et les organismes publics de transport collectif se sont engagés à livrer ces gains d'efficacité. Des démarches sont en cours afin d'optimiser la performance des services, d'accroître la productivité et de favoriser une utilisation plus efficiente des ressources à l'échelle métropolitaine. Les analyses démontrent que l'atteinte complète des cibles demeure tributaire d'ajustements ciblés au cadre législatif actuel, lequel limite la capacité d'organiser une desserte pleinement intégrée et de mutualiser davantage les services.

Dans ce contexte, l'efficacité opérationnelle doit s'accompagner de certains investissements à fort rendement, directement liés à la performance du système, à la fiabilité des services et à l'expérience client. Ces investissements visent la consolidation stratégique du réseau.

Par ailleurs, certaines pressions, notamment liées à l'exploitation du REM et à la contribution des municipalités hors territoire, appellent des ajustements à court terme afin d'assurer l'équité, mais également contribueront directement à la stabilité du cadre financier.

Enfin, si les actions proposées permettent de stabiliser le réseau à court et à moyen terme, elles mettent également en lumière les limites des leviers de financement existants. À plus long terme, une évolution du modèle de financement du transport collectif métropolitain sera nécessaire afin d'en assurer la pérennité et de répondre aux besoins de mobilité de la région métropolitaine.

Synthèse des recommandations

Recommandation 1 : Décloisonner les territoires en revoyant l'exclusivité des organismes publics de transport en commun (OPTC), afin de permettre à l'ARTM d'organiser et de confier des services à l'échelle métropolitaine lorsque requis.

Recommandation 2 : Permettre la désignation de services métropolitains et donc, le regroupement de services offerts par des OPTC en créant un canal unique pour la clientèle.

Recommandation 3 : Confirmer la subvention du Programme numérique de mobilité (PNM), dont l'objectif est le remplacement du système OPUS, à la hauteur de 75 % des dépenses admissibles.

Recommandation 4 : Faire du maintien des actifs de transport collectif, notamment du métro, une priorité d'investissement pour le gouvernement du Québec.

Recommandation 5 : Accorder une enveloppe de 30 M\$ sur trois ans pour le déploiement du réseau BUS+, mesure phare du PSD, afin de permettre l'ajout de services et les aménagements nécessaires sur certains axes prioritaires contribuant à accroître l'achalandage.

Recommandation 6 : Que le gouvernement du Québec conclue, dans les meilleurs délais, une entente avec le gouvernement du Canada et réserve une partie importante du FBCF pour les besoins du transport collectif de la région métropolitaine.

Recommandation 7 : Accorder une compensation financière de 21 M\$ à l'ARTM pour les déplacements en provenance des municipalités hors territoire, ou procéder à l'intégration de ces municipalités au territoire de l'ARTM.

Recommandation 8 : Accorder une aide financière de 29,3 M\$ à l'ARTM, correspondant à 85 % du déficit résiduel lié à la délégation de l'exploitation et de la gestion du système de vente ainsi qu'à la réserve opérationnelle métropolitaine (ROM), utilisée dans certains plans de relève déployés en cas d'arrêt non planifié du REM, pour l'année 2026, et 65,8 M\$ pour les années 2027 et 2028.

1. Contexte

Le transport collectif métropolitain évolue dans un environnement marqué par des transformations profondes et durables des habitudes de déplacement. La période postpandémique a confirmé que la reprise de l'achalandage, bien qu'en cours, s'effectue de manière graduelle et inégale, alors même que les coûts d'exploitation, d'entretien et de maintien des actifs poursuivent leur progression. Cette tension structurelle exerce une pression constante sur l'équilibre financier du réseau et limite les marges de manœuvre disponibles pour répondre à l'ensemble des besoins.

Dans ce contexte, la région métropolitaine de Montréal s'est dotée, ces dernières années, d'orientations claires pour consolider le réseau et en soutenir l'évolution. Grâce au soutien gouvernemental et à l'adoption du premier Plan stratégique de développement de la région métropolitaine de Montréal (PSD) en juin 2025, nous disposons désormais d'une feuille de route qui tient compte du contexte financier actuel, tout en offrant à la fois une meilleure prévisibilité du financement et des objectifs à long terme pour améliorer la mobilité dans la région. Cet équilibre demeure toutefois tributaire de choix rigoureux et d'une utilisation optimale des ressources disponibles.

Un équilibre assuré par un cadre financier étroit

Le cadre 2025-2028 conclu avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable, assorti d'une convention d'aide financière, prévoit une contribution additionnelle du gouvernement de 776,2 M\$ et apporte la prévisibilité recherchée. L'indexation tarifaire est de 3 % annuellement sur l'ensemble de la période, tandis que les contributions municipales progressent de 6 % en 2025, puis de 5 % de 2026 à 2028. L'augmentation de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade, en vigueur depuis janvier 2025, doit générer plus de 200 M\$ en 2026. En parallèle, des chantiers d'optimisation misent sur la mutualisation de services et le décloisonnement territorial pour atteindre 331,6 M\$ d'économies cumulées entre 2025 et 2028 et 155,8 M\$ d'économies récurrentes annuelles en 2028, avec un effort de limitation des impacts sur les services. Dans ce contexte, le budget 2026 de l'ARTM est équilibré à 3,3 G\$, en hausse de 1,7 % par rapport à 2025, mais il demeure fragile, l'équilibre étant obtenu par la combinaison d'un financement pluriannuel, d'apports municipaux et des gains d'efficacité qui requièrent des changements législatifs plutôt que par un relâchement des contraintes structurelles.

La transformation du réseau se poursuit

Parallèlement, le réseau se transforme et redéfinit la mobilité à l'échelle métropolitaine. L'intégration progressive d'infrastructures structurantes, notamment le REM, et le déploiement d'outils numériques, dont le projet Concerto, simplifient l'expérience des usagers et renforcent l'attractivité du transport collectif. Ces avancées positionnent avantageusement l'ARTM face aux cibles inscrites au PSD, entre autres celle de porter la part modale du transport collectif et actif à 37 % d'ici 2034. Toutefois, elles exigent en parallèle une intégration accrue des services, une coordination opérationnelle renforcée et un financement à la hauteur, dans un contexte où tout ajout de service doit provenir de gains d'efficacité.

Optimiser comme prérequis à l'aide financière

L'ARTM et les organismes publics de transport en commun (OPTC) ont ainsi intensifié leurs efforts d'optimisation afin de préserver l'offre de services, de contenir la croissance des dépenses et de maximiser la valeur générée par chaque dollar investi. Ces démarches s'inscrivent dans une volonté commune d'assurer la viabilité du réseau à long terme, tout en maintenant un niveau

de service qui répond aux attentes de la population et aux objectifs gouvernementaux en matière de transition écologique.

C'est dans ce cadre exigeant, où la stabilité financière doit désormais se traduire par des transformations durables, que s'inscrit le présent mémoire. Il vise à mettre en lumière les conditions essentielles pour consolider les acquis, lever les freins structurels à l'efficience et permettre au transport collectif métropolitain de jouer pleinement son rôle dans le développement économique, social et environnemental du Québec.

2. Atteindre nos cibles d'optimisation

Le cadre financier pluriannuel conclu en 2024 marque une étape déterminante pour le transport collectif métropolitain. Il offre une prévisibilité et permet de stabiliser l'offre de services dans un contexte financier qui reste fragile. Toutefois, cette stabilité repose sur une condition fondamentale : la réalisation de gains d'efficacité récurrents, totalisant 155,8 M\$ d'ici 2028, dont 50 M\$ en 2026. Ces cibles traduisent une attente claire du gouvernement du Québec et des municipalités : dégager des économies récurrentes afin d'assurer la viabilité à long terme du transport collectif.

L'atteinte de ces objectifs constitue la priorité absolue de l'ARTM. Elle est le socle sur lequel repose l'ensemble des demandes formulées dans le présent mémoire, qu'il s'agisse du maintien de l'offre, du développement du réseau ou de l'évolution du modèle de financement.

Des potentiels d'optimisation à notre portée, mais qui exigent des ajustements au cadre législatif

Afin de répondre à cet engagement collectif, l'ARTM a déposé, en septembre 2025, un Plan d'optimisation détaillé, élaboré à partir d'analyses internes et externes, des audits réalisés par Raymond Chabot Grant Thornton (RCGT) et des travaux menés conjointement avec les OPTC. Ce plan repose sur trois leviers complémentaires : l'optimisation de la performance des services existants, les gains de productivité issus du Plan Élan Collectif des OPTC et la mutualisation de certains services à l'échelle métropolitaine.

Un cadre législatif comme frein à l'efficience

Certains articles de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (LARTM) freinent les efforts d'optimisation. La compétence exclusive des OPTC sur leur territoire respectif restreint la capacité de l'ARTM à planifier et à organiser une desserte intégrée à l'échelle métropolitaine, notamment pour le réseau d'autobus. Si certains ajustements sont en cours, comme pour le transport adapté, l'absence de levier législatif ajoute des délais, alourdit les processus et limite notre marge de manœuvre pour livrer des résultats tangibles dans les temps requis pour respecter le cadre financier. Vu l'urgence, des changements à la LARTM sont nécessaires pour sécuriser et accélérer notre capacité à livrer des résultats.

Par ailleurs, les dispositions actuelles ne permettent de reconnaître le caractère « métropolitain » que des équipements ou infrastructures. En ce qui concerne les services, chaque OPTC ayant l'exclusivité sur son territoire, cette limite législative entraîne des dédoublements, des incohérences opérationnelles et des coûts additionnels pour les municipalités et les contribuables. Les travaux de RCGT estiment pourtant que le décroisement et la mutualisation des services pourraient générer des économies récurrentes majeures pour le gouvernement. Pour l'ARTM, selon ces travaux, les économies sont évaluées entre 40 M\$ et 175 M\$ par année dans un horizon de 3 à 7 ans.

2.1 Des ajustements législatifs ciblés

Dans ce contexte, l'ARTM émet les deux recommandations suivantes visant à lever les principaux freins à l'optimisation.

La première consiste à décloisonner les territoires en abolissant la compétence exclusive des OPTC sur leur territoire, afin de permettre à l'ARTM de confier, au besoin après une mise en concurrence mesurée, des services d'autobus, de transport adapté ou connexes sur l'ensemble du territoire métropolitain, y compris à d'autres exploitants autorisés. Cette mesure favoriserait une intégration réelle du réseau et une utilisation plus efficace des ressources.



Recommandation 1 : Décloisonner les territoires en revoyant l'exclusivité des organismes publics de transport collectif (OPTC), afin de permettre à l'ARTM d'organiser et de confier des services à l'échelle métropolitaine lorsque requis.

La deuxième modification vise à autoriser l'ARTM à désigner le caractère « métropolitain » non seulement des équipements et des infrastructures, mais aussi des services. Cette évolution permettrait de centraliser certaines fonctions à forte valeur collective et d'harmoniser leur prestation à l'échelle du territoire. La mutualisation des services de transport adapté, des équipes d'information à la clientèle, des services de sûreté ou des systèmes technologiques constitue un levier puissant pour améliorer la qualité des services tout en limitant la duplication des mandats et des coûts d'exploitation. Comme indiqué précédemment, certains chantiers avancent, par exemple le TA et le service à la clientèle. Cependant, les processus requis à cause du manque de levier dans le cadre législatif actuel sont contraignants et limitent nos marges de manœuvre pour livrer les optimisations dans les délais impartis.



Recommandation 2 : Permettre la désignation de services métropolitains et donc, le regroupement de service offert par des OPTC en créant un canal unique pour la clientèle.

L'absence de modifications au cadre actuel comporte des risques importants. Le *statu quo* limiterait la portée du Plan d'optimisation, réduirait la marge de manœuvre de l'ARTM et accentuerait la pression sur le cadre financier. À terme, cela pourrait mener à des compressions de services, à des hausses tarifaires et à une baisse de l'achalandage, enclenchant une tendance difficile à renverser. La viabilité du réseau pourrait alors être compromise, forçant ultimement une intervention gouvernementale plus coûteuse que les ajustements préventifs proposés ici.

En somme, atteindre nos cibles d'optimisation est un prérequis essentiel à la stabilité du réseau, à la protection de l'offre de services et à la capacité de la région métropolitaine de Montréal de continuer à planifier et à développer un système de mobilité moderne, performant et financièrement soutenable. Les changements législatifs, demandés, ont comme objectif de permettre une organisation plus efficace et plus intégrée des services au bénéfice des usagers et des contribuables. Ils constituent la première étape – incontournable – de l'évolution du réseau pour la prochaine décennie.

3. Des investissements ciblés dans un contexte économique difficile

Les efforts d'optimisation soutenus par les changements législatifs recommandés constituent un préalable à l'équilibre financier du transport collectif. Toutefois, ces démarches, aussi nécessaires soient-elles, ne sauraient à elles seules répondre à l'ensemble des besoins du réseau métropolitain. Même dans un contexte économique complexe et difficile, certains investissements demeurent incontournables pour maintenir la qualité du service et soutenir son développement. Dans cette optique, les demandes présentées ci-après concernent des projets essentiels, directement liés à la performance du système, à l'expérience client et à la résilience des infrastructures.

3.1 Le Projet numérique de mobilité (PNM)

Le Projet numérique de mobilité (PNM) répond à un impératif clair : remplacer le système OPUS, aujourd'hui en fin de vie utile, tout en modernisant l'expérience de déplacement des citoyens. Le PNM constitue l'un des piliers de la transformation numérique du transport collectif, en introduisant des modes de paiement sans contact et des supports de titres flexibles, et en faisant du compte client la plateforme centrale de planification, d'achat et de paiement des déplacements. À cet égard, la région métropolitaine accuse un certain retard par rapport aux grandes villes, et la clientèle attend avec impatience l'ensemble des avantages technologiques du PNM. En effet, la recharge OPUS sur Chrono, par exemple, a connu un essor important depuis sa mise en marché et représente maintenant une vente sur deux via l'application, ce qui démontre un intérêt marqué pour ce projet de modernisation.

Sur le plan financier, la portée et les coûts du projet ont été révisés à 136 M\$ au Plan des immobilisations du transport en commun (PITC) 2024-2029, lequel a été approuvé par le Conseil du trésor en juillet 2024. Le PNM est admissible à une subvention couvrant 75 % des dépenses admissibles dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), pour une contribution gouvernementale estimée à 99,8 M\$. L'ensemble des éléments requis à l'analyse a été transmis, incluant la ventilation détaillée des coûts et des ressources.

La confirmation officielle de la subvention constitue désormais le dernier jalon. Les retombées attendues du PNM sont significatives : réduction des coûts de distribution des titres, augmentation des revenus, amélioration de l'expérience de la clientèle et contribution à la croissance de l'achalandage, estimée à environ 4,5 % d'ici 2035. Par ailleurs, les capacités technologiques développées pourront être partagées avec d'autres autorités organisatrices de transport, maximisant ainsi l'effet de levier des investissements publics.



Recommandation 3 : Confirmer la subvention du PNM, dont l'objectif est le remplacement du système OPUS, à la hauteur de 75 % des dépenses admissibles.

3.2 Le maintien de nos actifs de transport en commun

Les infrastructures de transport collectif, dont plusieurs ont été mises en service dans les années 1960, atteignent aujourd'hui un niveau de vétusté préoccupant. Le déficit accumulé en matière de maintien des actifs entraîne une hausse des coûts d'entretien ainsi qu'une dégradation de la fiabilité des services.

Cette situation est d'autant plus délicate que l'enveloppe dédiée au maintien des infrastructures dans le Plan québécois des infrastructures (PQI) est actuellement en diminution pour les cinq prochaines années. À défaut d'intervenir de manière proactive et rapide, les coûts de rattrapage seront encore plus élevés à moyen et à long terme, avec des conséquences directes sur la qualité et la fiabilité du service.

Tableau 1 - PDI 2026 – Besoins d'investissements en maintien des actifs

Organisme	Montant pour la période décennale 2026-2035
ARTM	57 562 982 \$
exo	512 841 899 \$
RTL	1 520 891 700 \$
STL	80 200 000 \$
STM	15 175 672 528 \$
Total	17 347 169 108 \$

Dans ce contexte, l'ARTM réaffirme que le maintien des actifs constitue une condition essentielle à l'atteinte des objectifs de son Plan stratégique de développement (PSD), notamment en matière de fiabilité, de sécurité et de capacité du réseau métropolitain. Le métro, pilier du transport collectif dans la région, est au cœur de cette ambition. Or, l'enveloppe de 3 G\$ prévue pour l'ensemble du Québec en maintien d'actifs est largement insuffisante pour répondre aux besoins identifiés au PDI, qui s'élèvent à 17,3 G\$.

À lui seul, le réseau de métro nécessite 585 M\$ sur trois ans, et ce, sans inclure le remplacement des voitures MR-73, pourtant crucial pour assurer la continuité et la performance du service. Avec près d'un million de déplacements quotidiens, le métro représente l'actif de transport collectif le plus structurant de la région métropolitaine. Sous-financer son maintien compromet directement les objectifs du PSD, soit la consolidation de l'offre existante, le soutien à l'achalandage, la résilience du réseau et la transition vers une mobilité durable.



Recommandation 4 : Faire du maintien des actifs de transport collectif, notamment du métro, une priorité d'investissement pour le gouvernement du Québec.

3.3 Financer le développement de BUS+

L'autobus est le mode de transport collectif le plus utilisé dans la région métropolitaine, étant employé dans près de 74 % des trajets en transport collectif. Il s'agit également du mode le moins coûteux à développer et à déployer à court terme. Toutefois, la faible fréquence de plusieurs lignes ainsi que la congestion routière nuisent directement à la performance, à la ponctualité et à l'attractivité du service.

Le réseau BUS+, mesure phare du Plan stratégique de développement, vise à transformer le réseau d'autobus en offrant des services plus fréquents, plus rapides et mieux intégrés à l'échelle métropolitaine. Déployé progressivement sur plusieurs années, BUS+ prévoit l'implantation de services à haute fréquence sur un grand nombre d'axes structurants du réseau.

Dans un contexte où les marges de manœuvre financières demeurent limitées, BUS+ représente une option particulièrement efficiente pour accroître rapidement l'achalandage du réseau. Les résultats obtenus dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC) permettent d'ailleurs d'estimer l'influence directe d'une hausse de l'offre de service sur l'achalandage : une augmentation de l'offre de deux points de pourcentage, mesurée en véhicules-kilomètres, entraîne une hausse de l'achalandage d'environ un point de pourcentage. Cette relation démontre clairement le potentiel de rendement des investissements ciblant l'amélioration de l'offre d'autobus.

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a récemment accordé une enveloppe de 24,6 M\$ dans le cadre des Projets pilotes en transport collectif avec le secteur privé, afin de soutenir des initiatives dans les couronnes nord et sud de Montréal.

D'autre part, le réseau BUS+, le projet phare du PSD, nécessite des investissements totalisant 30 M\$ sur trois ans qui permettraient de rehausser rapidement l'offre de services et les infrastructures sur certains des axes les plus prometteurs du réseau BUS+.

Ce financement servirait notamment à augmenter la fréquence de service, à améliorer la ponctualité et la fiabilité des opérations, ainsi qu'à mettre en place des aménagements favorisant la performance des autobus. Au cours des prochaines années, ces investissements contribueraient à accroître l'attractivité de l'autobus auprès de la population, à augmenter la part modale du transport collectif et, par conséquent, à soutenir la croissance des revenus.

Bien que les grands projets d'infrastructures demeurent nécessaires à long terme, ceux-ci requièrent des investissements importants et des délais de réalisation considérables. Dans ce contexte, BUS+ représente le levier offrant le meilleur potentiel d'amélioration du transport collectif à court terme, tout en tenant compte du contexte financier actuel.



Recommandation 5 : Accorder une enveloppe de 30 M\$ sur trois ans pour le déploiement du réseau BUS+, mesure phare du PSD, afin de permettre l'ajout de services et les aménagements nécessaires sur certains axes prioritaires contribuant à accroître l'achalandage.

Une poursuite du développement, malgré le contexte

Ces investissements ne visent pas une expansion tous azimuts du réseau, mais une consolidation stratégique de ses fondations. Ils s'inscrivent dans une logique de responsabilité : après avoir identifié et s'être engagé dans la réalisation de gains d'efficacité majeurs, il est nécessaire de soutenir les projets essentiels qui conditionnent la performance, l'accessibilité, l'intermodalité et l'attractivité du transport collectif en tenant compte du contexte économique.

4. Réduire les pressions du cadre financier à court terme

Les efforts d'optimisation engagés et les investissements ciblés identifiés dans les sections précédentes traduisent la volonté de l'ARTM d'assurer la pérennité du transport collectif métropolitain. Après les gains d'efficacité et les investissements essentiels, certaines pressions demeurent indépendantes de la performance du réseau. Il existe cependant des solutions à court terme qui aideraient à naviguer dans le contexte budgétaire, avec le Fonds pour bâtir des collectivités fortes, l'intégration des municipalités hors territoire ou encore en bonifiant l'aide gouvernementale à l'exploitation du REM.

4.1 Le Fonds pour bâtir des collectivités fortes

La transformation du Fonds pour le transport en commun en Fonds pour bâtir des collectivités fortes ouvre une nouvelle fenêtre d'opportunité. Ce cadre regroupe désormais plusieurs priorités d'infrastructure, incluant le transport collectif, et offre une plus grande souplesse dans l'utilisation des sommes, sous réserve des ententes à conclure entre les gouvernements. Le Fonds prévoit une enveloppe de 51 G\$ sur dix ans pour l'ensemble des villes canadiennes. Le programme sera sujet à une entente entre Ottawa et Québec qui devra être concrétisée dans les prochains mois.

Dans ce contexte, l'ARTM propose qu'une portion de ce fonds soit réservée, de manière prévisible, au soutien du transport collectif métropolitain. Cette portion pourrait être équivalente au fonds déjà réservé pour le transport en commun dans le reste du pays. Cette approche permettrait d'appuyer, de façon complémentaire aux programmes existants, le maintien des actifs essentiels, les besoins opérationnels nécessaires à la continuité de l'offre de service et le développement ciblé du réseau afin d'en améliorer la performance et l'intermodalité.

Une telle utilisation du Fonds contribuerait positivement au cadre financier du transport collectif qui ne dispose actuellement d'aucune marge de manœuvre.



Recommandation 6 : Que le gouvernement du Québec conclue, dans les meilleurs délais, une entente avec le gouvernement du Canada et réserve une partie importante du FBCF pour les besoins du transport collectif de la région métropolitaine.

4.2 Municipalités hors territoire

L'ARTM a compétence sur son territoire, qui regroupe 83 municipalités de la région métropolitaine de Montréal. Ces villes et leurs citoyens participent au fonctionnement et au développement du transport collectif à travers une série de contributions municipales, comme le revenu foncier ou la taxe sur l'immatriculation des véhicules. Or, les usagers de certaines municipalités limitrophes au territoire de l'ARTM utilisent également le transport collectif en se rendant sur le territoire de l'ARTM pour emprunter ses différents modes de transport. L'ARTM assume actuellement les coûts associés à ces déplacements sans disposer de leviers adéquats pour assurer pleinement la participation de ces usagers au transport collectif, ce qui soulève des enjeux d'équité.

Cette situation est appelée à s'intensifier avec l'augmentation de l'utilisation du REM, puisque l'ARTM doit rémunérer celui-ci en fonction des passagers-kilomètres parcourus, incluant ceux

provenant des municipalités hors territoire. En 2026, cette utilisation représentera une charge estimée à 26,0 M\$, alors que les contributions perçues ne couvriront qu'une fraction de ce montant, générant un manque à gagner de plus de 21 M\$.

Pour pallier cette situation, nous avons identifié les solutions suivantes :

- Intégrer certaines des municipalités concernées au territoire de l'ARTM;
- Étendre la capacité de l'ARTM d'exiger des contributions municipales en vertu de l'article 81 de la LARTM au-delà des limites de son territoire;
- Verser une compensation financière à l'ARTM.



Recommandation 7 : Accorder une compensation financière de 21 M\$ à l'ARTM ou voir à l'intégration des municipalités concernées au territoire de l'ARTM.

4.3 Bonification de l'aide gouvernementale au REM

Le gouvernement du Québec s'est engagé à soutenir financièrement l'ARTM pour la rémunération du REM, calculée en fonction de l'achalandage exprimé en passager-kilomètre, avec un tarif indexé annuellement. Il est prévu que la subvention à l'exploitation du REM soit équivalente à 85 % du déficit résiduel à la suite de la contribution des usagers et 15 % à la charge des municipalités.

Cependant, la subvention du REM est majoritairement reliée à l'achalandage et ne prend pas pleinement en compte les postes de dépenses afférentes comme la billettique, la réserve opérationnelle métropolitaine (ROM) qui est utilisée dans certains plans de relèvement qui doivent être déployés en cas d'arrêt non planifié du REM.

En ce qui concerne la billettique, pour la vente et la perception, chaque mise en marche d'une nouvelle antenne vient avec des coûts supplémentaires qui sont actuellement non subventionnés. En 2026, l'entretien et l'exploitation du système de billettique du REM coûteront 27 M\$ à l'ARTM.

Tableau 2 – Coûts de délégation de l'exploitation et de la gestion du système de vente, de perception et de validation de titre du REM ¹

Réel 2023	Réel 2024	Réel 2025	Prévision 2026	Prévision 2027	Prévision 2028
11 957 524\$	15 407 290\$	25 320 309\$	27 360 036\$	28 044 037\$	28 745 138\$

L'année 2026 est une période charnière entre le retrait progressif des mesures d'atténuation en transport collectif mises en place durant les travaux du REM et l'ouverture récente de l'antenne Deux-Montagnes et de la prochaine à l'ouest (Anse-à-l'Orme) au printemps 2026. Le budget relatif à cette période de transition est de l'ordre de 24,5 M\$ qui couvre à la fois les services des

¹ 2025 - comprends le coût réel pour janvier à septembre et les prévisions d'octobre à décembre

mesures d'atténuation sur le premier semestre de l'année et aussi la réserve opérationnelle temporaire durant toute l'année 2026.

Afin de déployer des autobus rapidement en cas d'arrêt non planifié du REM, une réserve opérationnelle métropolitaine doit être maintenue dans le réseau et pour les trois antennes Brossard, Deux-Montagnes et Anse-à-l'Orme.

Tableau 3 – Affectation de dépenses à l'ARTM pour la réserve opérationnelle métropolitaine

Prévision 2026	Prévision 2027	Prévision 2028
7,1 M \$	10,2 M\$	10,5 M\$



Recommandation 8 : Accorder une aide financière de 29,3 M\$ à l'ARTM, correspondant à 85 % du déficit résiduel lié à la délégation de l'exploitation et de la gestion du système de vente ainsi qu'à la réserve opérationnelle métropolitaine (ROM), utilisée dans certains plans de relève déployés en cas d'arrêt non planifié du REM, pour l'année 2026, et 65,8 M\$ pour les années 2027 et 2028.

5. Conclusion

Le présent mémoire met de l'avant une approche fondée sur la responsabilité et la performance. Dans un contexte financier difficile, l'ARTM et les organismes publics de transport collectif se sont engagés à livrer des gains d'efficacité majeurs afin de préserver l'offre de service et d'assurer la stabilité du réseau métropolitain.

L'atteinte de ces cibles repose toutefois sur des conditions claires. Elles visent d'abord des ajustements législatifs ciblés afin de lever les freins à l'optimisation, condition essentielle à l'atteinte des gains d'efficacité auxquels l'ARTM et les organismes publics de transport collectif se sont engagés.

Elles s'accompagnent d'investissements ciblés à fort rendement, nécessaires au maintien de la performance, de la fiabilité et de l'attractivité du réseau, notamment par la modernisation de la billettique, la priorisation du maintien des actifs et le déploiement du réseau BUS+.

Enfin, certaines recommandations visent à corriger des enjeux d'équité et à stabiliser le cadre financier, en tenant compte des pressions liées aux municipalités hors territoire, à l'exploitation du REM et aux nouveaux leviers offerts par le Fonds pour bâtir des collectivités fortes.

Pris ensemble, ces leviers permettent de consolider les fondations du transport collectif métropolitain dans un contexte financier difficile.

Après l'efficacité, revoir le modèle

Plusieurs sources de financement existantes n'ont pas été ajustées depuis de nombreuses années, malgré l'inflation et l'évolution des coûts d'exploitation. Bien sûr, la taxe sur l'essence et le droit sur l'immatriculation constituent des leviers importants, mais leur rendement réel s'érode progressivement. Il est à noter que la taxe sur l'essence, source importante de revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), est aujourd'hui davantage affectée au financement du réseau routier qu'au transport collectif. Il serait bénéfique de revoir cette répartition.

L'indexation de ces sources représente un levier pour préserver leur contribution au financement du transport collectif. Toutefois, elle ne suffira pas à elle seule à assurer la pérennité du modèle. En effet, nous disposons d'un cadre financier pluriannuel, mais l'aide gouvernementale n'est pas une source de financement récurrente dont pourra bénéficier la région. À moyen et à long terme, une diversification des outils de financement s'impose.

À cet égard, l'ARTM appuie pleinement les travaux du Chantier sur le financement lié à la Politique de mobilité durable 2030 et souhaite participer activement à l'évaluation et à la mise en œuvre de nouveaux outils, qu'il s'agisse de contributions liées au kilométrage parcouru, aux émissions de GES ou à l'utilisation de nouvelles infrastructures. D'ailleurs, en parallèle, l'ARTM s'est engagée auprès de la CMM afin de trouver une nouvelle source de financement municipale pour contribuer au cadre financier.

L'ARTM et ses partenaires ont démontré leur volonté de transformer le transport collectif métropolitain en profondeur. À court terme, des modifications législatives sont nécessaires pour réaliser des gains d'efficacité. À moyen terme le modèle financier devra être modernisé afin d'offrir aux citoyens de la métropole un réseau de transport dont la pérennité est assurée. Nous avons un plan et le courage de le réaliser, et souhaitons que le gouvernement du Québec continue, avec

les leviers qui sont entre ses mains, d'être un partenaire engagé envers nos objectifs.