

Projet de résolution amendé – Cadre financier du transport collectif 2025

ATTENDU QUE les 82 maires et mairesses de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ont unanimement demandé au premier ministre du Québec, M. François Legault, dans une correspondance transmise le 7 novembre 2023, de verser une somme de 346 M\$ pour financer 75% du déficit résiduel des coûts d'exploitation du transport collectif métropolitain en 2024;

ATTENDU QUE la proposition finale de cadre financier 2024 imposée par la ministre le 2 novembre 2023 a accordé une aide financière de 238 M\$, ce qui était nettement inférieur aux 346 M\$ demandés, et a obligé les sociétés de transports à réaffecter des sommes non récurrentes pour boucler leur budget et les villes à augmenter leurs quotes-parts destinées au transport collectif;

ATTENDU QUE dans le budget du Québec annoncé le 7 mars 2024, le ministre des Finances n'a prévu aucune aide supplémentaire destinée au cadre financier du transport collectif dans le Grand Montréal pour l'année 2025;

ATTENDU QUE le manque à gagner pour boucler le cadre financier du transport collectif en 2025 et permettre d'éviter une réduction du service est estimé à 561,3 M\$;

ATTENDU QUE le manque à gagner pour 2026, 2027 et 2028 est respectivement de 604,6 M\$, 670,4 M\$ et 697,8 M\$;

ATTENDU QUE les OPTC continuent de mettre en place des mesures d'optimisation de leurs activités, mais que certaines mesures, telles que la mutualisation de certains services, prendront du temps avant de générer des économies et nécessiteront des changements législatifs;

ATTENDU QUE certaines mesures d'optimisation apporteront des gains financiers réels alors que d'autres mesures se traduiront par une meilleure performance générale du transport collectif, qui constitue un bénéfice plus difficilement quantifiable;

ATTENDU QUE des ressources financières gouvernementales devront être consacrées à la mise en œuvre de certaines optimisations et que les bénéfices récurrents attendus à long terme surpasseront les coûts initiaux de mise en place, qui eux sont ponctuels;

ATTENDU QUE les municipalités souhaitent maintenir le niveau de services et développer de nouveaux services pour la population;

ATTENDU QU'une part importante du déficit anticipé émane de décisions gouvernementales telles que la mise en service du REM;

ATTENDU QUE la politique de financement de l'ARTM fixe les paramètres pour les cinq secteurs et que le partage de la facture entre les municipalités concernées peut être déterminé par ledit secteur;

ATTENDU QUE plusieurs usagers du transport collectif n'ont aucun autre moyen de transport, comptent sur la desserte actuelle pour se déplacer et seraient grandement affectés par d'éventuelles réductions de services;

ATTENDU QUE le transport collectif permet non seulement d'améliorer la qualité des milieux de vie, de l'environnement et de la santé publique, mais il contribue aussi au développement économique en réduisant la congestion routière, en facilitant la mobilité et en limitant les frais de déplacement;

ATTENDU QUE la ministre des Transports et de la Mobilité durable a indiqué à plusieurs reprises qu'elle contribuerait minimalement à hauteur de 200 M\$ en 2025 laissant ainsi un manque à gagner de 361,3 M\$ aux municipalités en 2025;

ATTENDU QU'en augmentant les contributions des municipalités de 6%, en utilisant l'entièreté des sommes non récurrentes disponibles dans les

Projet de résolution amendé – Cadre financier du transport collectif 2025

OPTC et l'ARTM, en reportant certaines dépenses comme la mise en service du REM en 2026, et en effectuant certaines optimisations, il reste minimalement un manque à gagner de 193,5 M\$ en 2025;

ATTENDU QUE ce manque à gagner continue d'augmenter en 2026, 2027 et 2028;

ATTENDU QUE le seul moyen dont dispose la CMM pour diversifier, hors du champ foncier, les revenus du transport collectif est la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade (TIV);

ATTENDU QUE sans majoration de la TIV, ce manque à gagner représenterait une augmentation des contributions municipales en moyenne de 25,6% en 2025;

ATTENDU QUE le tarif projeté de la TIV doit être établi auprès de la Société d'assurance automobile du Québec au plus tard le 1^{er} octobre;

PROPOSÉ PAR :

APPUYÉ PAR :

Il est résolu :

D'adopter le *Règlement numéro 2024-110 modifiant le Règlement numéro 2019-79 concernant la taxe sur l'immatriculation de tout véhicule de promenade*;

De déroger de la politique de financement à condition qu'il y ait une majoration de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade, une hausse uniforme de 6% de la contribution municipale et une hausse de 3% à des revenus tarifaires, à défaut, la politique de financement sera appliquée en 2025 ;

Que toute la majoration de la TIV adoptée par le conseil de la CMM résultant de la présente résolution soit :

1. Affectée au déficit régional du transport collectif dans le cadre d'une dérogation de la Politique de financement en 2025; et,
2. Retournée aux cinq secteurs lorsque la Politique de financement sera révisée pour une application en 2026. Dans le cas où la Politique ne serait pas révisée au plus tard en septembre 2025, la majoration de la TIV retournerait aux cinq secteurs dès 2026, la Politique de financement actuelle serait appliquée à ce moment.

De réviser les modalités de la politique de financement pour atteindre une meilleure équité entre les secteurs;

Que la politique de financement devra s'appuyer sur les principes d'utilisateur-payeur, de bénéficiaire-payeur et prendre en considération l'offre de service dans chacun des secteurs;

De demander à l'ARTM de finaliser son plan d'optimisation à l'automne visant notamment la mutualisation de certains services afin d'optimiser les sommes allouées en transport collectif pour la période 2026-2028;

De réitérer à la ministre de bonifier l'aide financière de 200 M\$ pour l'année 2025 et de finaliser le nouveau cadre financier révisé pour 2026 - 2028 avec des contributions majorées qui prévoit notamment une aide spéciale pour la période transitoire d'optimisation pour assurer l'exploitation et le développement du transport collectif;

De réviser au besoin lors d'une séance du conseil de la CMM du 26 septembre, l'augmentation du tarif de la TIV en fonction de l'évolution des discussions sur une contribution financière additionnelle du gouvernement du Québec au transport collectif en 2025.