



## LE TRANSPORT COLLECTIF : UNE FORCE ÉCONOMIQUE POUR TOUT LE QUÉBEC

Avis présenté dans le cadre des consultations  
prébudgétaires 2014-2015 du ministère des Finances  
et de l'Économie du Québec

**Janvier 2014**

Document préparé par la Direction exécutive Relations externes et planification stratégique.

**Société de transport de Montréal**

24 janvier 2014

## SOMMAIRE

La Société de transport de Montréal (STM) est un moteur économique, générateur de richesse pour tout le Québec.

Investir dans la STM, c'est contribuer à améliorer la performance économique du Québec à plusieurs égards : stimuler la croissance et créer des emplois, améliorer la productivité, réduire les méfaits de la congestion routière, redresser en partie le solde commercial du Québec et remettre de l'argent dans les poches des Québécois.

En matière de transport collectif, la priorité doit être de mettre fin au déficit d'investissement. Le niveau actuel du financement des immobilisations ne suffira pas pour faire face aux défis qui attendent la STM. Il est de notre responsabilité collective d'assurer aux Montréalais des actifs bien entretenus.

Aussi, pour répondre adéquatement à la forte demande de transport, le transport collectif devra faire l'objet d'un effort de développement majeur. Des ressources financières supplémentaires devront être déployées en ce sens.

Il faut également assurer la pérennité du financement municipal. La contribution des villes au transport collectif s'est essouffée au cours des dernières années, preuve que des sources de financement font défaut.

En matière de financement, la contribution des automobilistes au financement du transport collectif aurait tout avantage à être indexée durablement, plutôt que de s'éroder comme c'est actuellement le cas.

L'électrification des transports collectifs, un projet important aux yeux du gouvernement, doit être encouragée avec des tarifs d'électricité cohérents avec les objectifs visés.

Enfin, le transport adapté, un service de la STM qui connaît une croissance fulgurante, doit être financé adéquatement.

## LES RECOMMANDATIONS DE LA STM

RECOMMANDATION #1 : Augmenter le financement des immobilisations en faveur du transport collectif. Pour y arriver :

- 1.1. Octroyer de nouveaux revenus au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).
- 1.2. Augmenter à 30 % la part du transport collectif dans les dépenses en transport du Plan québécois des infrastructures 2013-2023.
- 1.3. Augmenter la contribution du gouvernement du Québec à la SOFIL et augmenter la part du transport collectif dans ses dépenses.
- 1.4. Accorder la priorité au transport collectif dans le nouveau Fonds Chantiers Canada.

RECOMMANDATION #2 : Consacrer les deux tiers du Fonds vert à l'amélioration des transports collectifs et alternatifs.

RECOMMANDATION #3 : Donner aux municipalités davantage de moyens pour assumer leur part de financement du transport collectif. Plus précisément :

- 3.1. Hausser la taxe régionale sur l'essence de 0,5 ¢/litre annuellement, pour atteindre une augmentation de 5 ¢/litre sur 10 ans, afin de financer la part municipale du transport collectif.
- 3.2. Augmenter et indexer les droits d'immatriculation sur l'ensemble du territoire de l'AMT, y soumettre les véhicules commerciaux et moduler leur application en fonction du nombre de cylindres.

RECOMMANDATION #4 Considérer le rétablissement d'une taxe *ad valorem* sur l'essence (en proportion du prix de vente) afin d'indexer la contribution des automobilistes.

RECOMMANDATION #5 : Redonner à la STM l'accès au tarif L ou à un autre tarif préférentiel d'électricité afin d'encourager l'électrification de son réseau de surface.

RECOMMANDATION #6 : Assurer au programme d'aide au transport adapté un financement couvrant entièrement les coûts liés aux déplacements, ainsi qu'à l'augmentation de l'offre et de la demande de service.

# TABLE DES MATIÈRES

I. Introduction.....	2
II. Le transport collectif : un choix stratégique pour l'économie.....	4
Pour stimuler la croissance et créer des emplois .....	4
Pour améliorer la productivité.....	6
Pour réduire les coûts et méfaits de la congestion .....	7
Pour améliorer la balance commerciale du Québec.....	9
Pour remettre de l'argent dans les poches des québécois .....	9
III. Les défis du financement et les recommandations de la STM.....	12
Défi #1 Mettre fin au déficit d'investissements.....	13
Défi #2 : Aller encore plus loin et poursuivre le développement de l'offre de service ...	15
Défi #3 : Assurer la pérennité du financement municipal.....	15
Défi #4 : Rétablir l'équilibre du financement du transport collectif .....	16
Défi #5 : Favoriser l'électrification des transports collectifs .....	18
Défi #6 : Répondre à la demande du transport adapté.....	19
La STM en bref.....	20

# I. INTRODUCTION

La STM dépose cet avis en tant que partenaire stratégique dans l'atteinte de plusieurs objectifs du gouvernement du Québec. Ce dernier s'est engagé à réduire les émissions de GES de 25 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020. En campagne électorale, le Parti québécois a pris l'engagement de réduire la consommation de pétrole de 30 % d'ici 2020 et de 60 % d'ici 2030. Depuis, le gouvernement a formulé à maintes reprises son intention de mettre le Québec sur la voie de l'indépendance énergétique.

Plusieurs conditions de succès du transport collectif impliquent des choix budgétaires et ont des implications économiques. En matière de finances et d'économie, la STM tient aussi à réitérer que le transport collectif constitue une condition essentielle de la prospérité du Québec et de sa métropole. Plus encore, le transport collectif agit comme un puissant moteur de création de richesse. Il est une pierre d'assise de notre développement économique et de la compétitivité de la métropole.

La STM reprend dans cet Avis certaines recommandations qu'elle a formulées à l'automne dernier dans son [mémoire déposé dans le cadre des consultations publiques sur la Politique québécoise de mobilité durable \(PQMD\)](#). Cette Politique est la clef de voûte du succès du transport collectif. Elle constitue une occasion unique de donner un nouveau souffle à son développement et de répondre aux nombreux défis de la mobilité durable. Nous invitons le gouvernement à lui donner tous les moyens requis pour en faire un succès.

## Des défis économiques majeurs

Les défis économiques auxquels le Québec fait face sont considérables.

- 1- L'économie mondiale tourne toujours au ralenti et le Québec n'échappe pas à cette réalité. Ce ralentissement a des conséquences sur les revenus de l'État, mais aussi sur l'emploi. Après un certain rebond de la croissance en 2010 (2,05 %), l'économie québécoise peine toujours à prendre son envol (0,9 % en 2013)<sup>1</sup>. Le taux de chômage se trouve toujours à 7,5 %.
- 2- Pour relancer son économie, le Québec devra faire face au défi de sa productivité. Le Québec tire de l'arrière en matière de productivité face au reste du Canada, au voisin ontarien ainsi que par rapport aux États-Unis<sup>2</sup>. Le gouvernement du Québec s'est donné comme cible d'atteindre une croissance de la productivité du travail qui soit supérieure à la moyenne canadienne.
- 3- À Montréal, un des éléments qui mine la productivité de l'économie est la congestion routière, dont les effets empirent d'année en année, au point où Montréal est désormais parmi les métropoles les plus congestionnées d'Amérique du Nord.
- 4- Le commerce international est un autre moteur qu'il faudra réactiver pour sortir de l'enlisement économique. Le gouvernement du Québec vise à agir sur ce front en faisant passer les exportations de 45 % à 55 % du PIB<sup>3</sup>. Le gouvernement veut aussi réduire le déficit commercial par la diminution des importations de pétrole, un objectif qu'il souhaite atteindre avec sa Stratégie d'électrification des transports.

---

<sup>1</sup> ISQ, Produit intérieur brut réel aux prix de base par industrie, données mensuelles désaisonnalisées au taux annuel, Québec (20 décembre 2013) Ministère des Finances et de l'Économie du Québec, « Le point sur la situation économique et financière du Québec », Jeudi 28 novembre 2013.

<sup>2</sup>CIRANO, « [Productivité du travail par heure, 2008-2009](#) ».

<sup>3</sup> Ministère des Finances et de l'Économie, « Politique économique du Québec – Priorité emploi ».

5- Finalement, une autre source de préoccupation est l'endettement des ménages. Partout au Canada, il atteint actuellement un niveau historique : le ratio de la dette contractée sur le marché du crédit en proportion du revenu disponible a une fois de plus augmenté au troisième trimestre de 2013 pour s'établir à 163,7 %<sup>4</sup>. Les dépenses des ménages sont déjà très faibles – ce qui heurte les recettes de l'État. À terme, le désendettement qui devrait survenir viendra heurter encore davantage la croissance économique, au fur et à mesure que les ménages réduiront leurs dépenses pour payer leurs dettes.

En accordant un soutien accru aux transports collectifs, le gouvernement du Québec peut apporter des éléments de solution à chacun de ces cinq défis économiques. Ainsi, en répondant aux besoins de mobilité des Québécois, il peut bonifier ses propres politiques et améliorer la performance de l'économie québécoise.

---

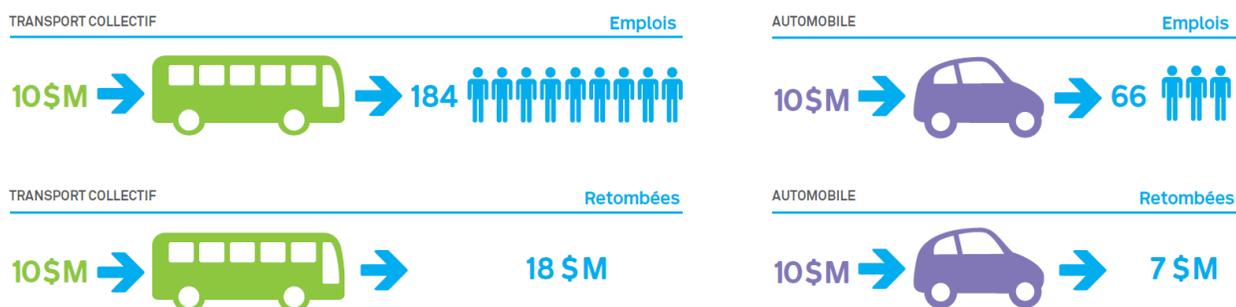
<sup>4</sup> [Desjardins Études économiques.](#)

## II. LE TRANSPORT COLLECTIF : UN CHOIX STRATÉGIQUE POUR L'ÉCONOMIE

### POUR STIMULER LA CROISSANCE ET CRÉER DES EMPLOIS

Toute dépense stimule l'activité économique et génère des retombées. L'ampleur de ces retombées varie cependant selon la nature des dépenses. Investir en transport collectif a des retombées particulièrement structurantes pour l'économie du Québec. Le transport collectif a des retombées dans l'économie québécoise trois fois supérieures à celles du transport privé par automobile<sup>5</sup>.

**Graphique 1 : Comparaison des retombées (en emplois et en argent) pour une dépense de 10 M\$**



Source: Chambre de commerce du Montréal métropolitain.

Cet écart de retombées entre le transport collectif et le transport privé par automobile est particulièrement élevée au Québec, en raison des caractéristiques de la structure industrielle québécoise. En effet, le Québec fabrique et exporte des équipements de transport collectif. À l'opposé, il est pratiquement absent de la chaîne industrielle de l'automobile; les Québécois importent la totalité de leurs voitures et du pétrole qu'ils consomment.

Investir dans le secteur du transport collectif consolide une base industrielle québécoise solide et contribue au développement d'une expertise. On recense au Québec une centaine d'entreprises manufacturières dans la filière industrielle des autobus, des autocars et des véhicules ferroviaires. Le chiffre d'affaires annuel de cette filière industrielle est de plus de 2 G\$<sup>6</sup>.

### La STM : une force économique pour le Québec

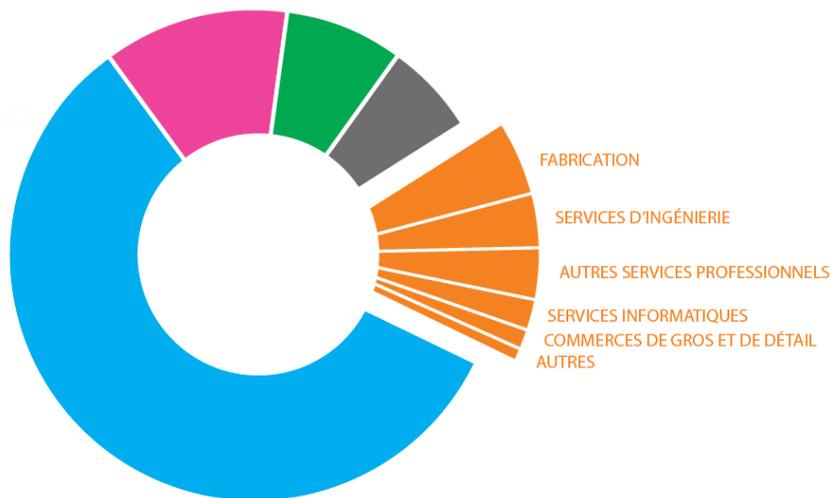
La STM fait affaire avec plus de 1800 fournisseurs dans 14 régions du Québec. En 2012, elle a effectué des dépenses courantes de l'ordre de 1,36 G\$. De ce montant, 97 % a été investi au Québec. Au total, plus de 16 500 emplois sont soutenus par les activités de la STM, lesquelles ont des impacts économiques annuels de l'ordre de 1,4 G\$. Ces activités génèrent également des retombées fiscales de 346 M\$ pour le gouvernement du Québec<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, [Le transport en commun : au cœur du développement économique de Montréal](#), novembre 2010.

<sup>6</sup> Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation (MDEIE), [Répertoire des entreprises actives par secteur d'activité](#), 2010.

<sup>7</sup> Les analyses d'impact économique des activités courantes de la STM ont été calculées par la firme E&B Data.

**Graphique 2 : Répartition des dépenses annuelles courantes de la STM en 2012**



TYPE DE DÉPENSES	VALEUR EN M\$	PART QUÉBÉCOISE
<b>Ressources humaines</b>	<b>782</b>	<b>100 %</b>
<b>Matériel roulant</b>	<b>167</b>	<b>93 %</b>
<b>Construction</b>	<b>106</b>	<b>100 %</b>
<b>Énergie</b>	<b>76</b>	<b>100 %*</b>
<b>Autres achats en biens et services</b>	<b>229</b>	<b>88 %</b>
Fabrication	76	72 %
Services d'ingénierie	47	99 %
Autres services professionnels et techniques	50	99 %
Services informatiques	30	96 %
Commerces de gros et de détail	20	86 %
Autres	6	86 %
<b>TOTAL DES DÉPENSES ANNUELLES COURANTES</b>	<b>1 360</b>	<b>97 %</b>

\*Tout le carburant acheté par la STM est raffiné au Québec.

Source : STM

## POUR AMÉLIORER LA PRODUCTIVITÉ

### Améliorer le fonctionnement du marché du travail

Un réseau de transport collectif efficace réduit les temps de déplacement et augmente l'accessibilité urbaine. Cela permet d'élargir les bassins de recrutement des entreprises. Une plus grande mobilité et une plus grande accessibilité aux transports permettent à un plus grand nombre de travailleurs d'être disponibles pour un plus grand nombre d'emplois, ce qui favorise un meilleur appariement entre l'offre et la demande de travail. Cette plus grande mobilité des travailleurs favorise donc autant la productivité des entreprises que l'emploi<sup>8</sup>.

### Densité, accessibilité et productivité : comment le transport collectif renforce la performance économique

Une littérature abondante existe sur les liens entre densité urbaine et productivité<sup>9</sup>. Le concept d'« effet d'agglomération » permet d'expliquer la plus grande productivité constatée dans les métropoles. Il désigne les effets positifs de la concentration géographique de l'activité économique. Cette concentration permet à une économie de produire plus, à plus faible coût. Cet effet d'agglomération engendre deux types d'économies :

- 1- Les « économies de localisation » : les entreprises d'une même industrie concentrées sur un même territoire bénéficient d'un bassin commun de talents spécialisés et d'employés formés, de fournisseurs communs, d'un plus grand bassin de partenaires d'affaires potentiels, ainsi que des retombées partagées de l'innovation, de la recherche et du développement<sup>10</sup>.
- 2- Les « économies d'urbanisation » : la plus grande densité engendre des bénéfices dont profitent les entreprises quelque soit leur domaine d'activité : toutes les entreprises, peu importe leur secteur, bénéficient ainsi de l'accès à un bassin commun de ressources, de services, de compétiteurs et de clients.

Le phénomène se constate à l'intérieur des territoires métropolitains : le produit intérieur brut engendré par une heure de travail dans un centre-ville est plus élevé que dans sa périphérie<sup>11</sup>. Il est estimé qu'en doublant la densité d'emploi, on observe des revenus moyens plus élevés de 4,3 %<sup>12</sup>.

L'un des principaux apports des transports collectifs à la productivité de l'économie québécoise est qu'ils *supportent* la densité urbaine. La densité d'emploi du centre-ville de Montréal serait impossible sans le métro. Sans transport collectif, les effets de la densité urbaine s'inverseraient : la congestion routière avait pour effet d'accroître des distances et de diminuer la concentration.

---

<sup>8</sup> Glen Weisbrod, *Economic impact of public transportation investment*, American Public Transportation Association/ Economic Development Research Group, October 2009.

<sup>9</sup> Antonio Ciccone, "[Agglomeration effects in Europe](#)", *European Economic Review*, 46 (2002) 213-227 Anthony J. Venables, "[Evaluating Urban Transport Improvements: Cost-Benefit Analysis in the Presence of Agglomeration and Income Taxation](#)" Center for Economic Performance, September 2004.

<sup>10</sup> Sur le rôle du transport collectif pour soutenir la croissance des grappes industrielles à haute valeur ajoutée, voir : Chandler Duncan and Glen Weisbrod, *The Role of Transit in Support of High Growth Business Clusters in the U.S.*, American Public Transit Association, December 2013,

<sup>11</sup> Anthony J. Venables, *ibid.*

<sup>12</sup> Patricia C Melo et al., "Agglomeration, Accessibility, and Productivity: Evidence for Urbanized Areas in the US", *Transportation Research Board 92nd Annual Meeting* (2013), 27 juillet 2012.

Une étude du *Railway and Transport Strategy Centre* (Collège impérial de Londres) sur le Crossrail – un nouveau projet de transports collectifs pour la région de Londres – a évalué qu’une augmentation de 10 % de l’accessibilité urbaine (réduction des temps de déplacement) permettrait une augmentation de 4 à 10 % de la productivité des entreprises touchées<sup>13</sup>. En prenant en compte cette productivité accrue, les bénéfices anticipés du projet ont augmenté de 20 %. Cette étude, dont l’approche a été adoptée par le ministère des Transports du Royaume-Uni, permet de démontrer que des investissements en transport collectif renforcent la performance économique.

Inversement, une étude de 101 villes américaines sur une période de 25 ans (1982-2007) n’a pu constater l’existence de telles améliorations de la productivité pour l’augmentation de la capacité routière en milieu urbain<sup>14</sup>. En effet, l’accroissement de la capacité routière entraîne à terme un accroissement équivalent de la circulation routière (en moyenne, une augmentation de 10 % de la capacité routière entraîne une augmentation de 9 % du trafic), ce qui a pour effet de réduire à néant les gains d’accessibilité initialement réalisés. Ainsi, l’étude en conclut que les expansions du réseau routier urbain qui visent à réduire la congestion routière ne permettent pas de générer un accroissement de la productivité.

## POUR RÉDUIRE LES COÛTS ET MÉFAITS DE LA CONGESTION

Montréal figurait en 2012 parmi les 10 villes les plus congestionnées d’Amérique du Nord, selon les estimations de la firme américaine Tom Tom. Dans la période spécifique de la pointe de fin de journée, Montréal est même la troisième ville la plus congestionnée.

**Tableau 1. Les villes nord-américaines les plus congestionnées en 2012**

RANG	VILLES	INDICE DE CONGESTION
1	Los Angeles	33 %
2	Vancouver	32 %
3	Honolulu	30 %
4	San Francisco	29 %
5	Seattle	26 %
6	Toronto	25 %
7	San Jose	25 %
8	Washington	25 %
9	Nouvelle-Orléans	25 %
10	Montréal	25 %

Source: Tom Tom, 2012 North American Congestion Index

Cette congestion paralysante impose des coûts énormes sur la société et les finances publiques, en plus de peser sur la compétitivité, la productivité et le dynamisme économique (perte de temps pour les travailleurs, délais de livraison des marchandises, gaspillage de carburant, pollution, etc.). Sans mesures adaptées, cette congestion paralysera de plus en plus les artères – et l’économie – de la métropole du Québec.

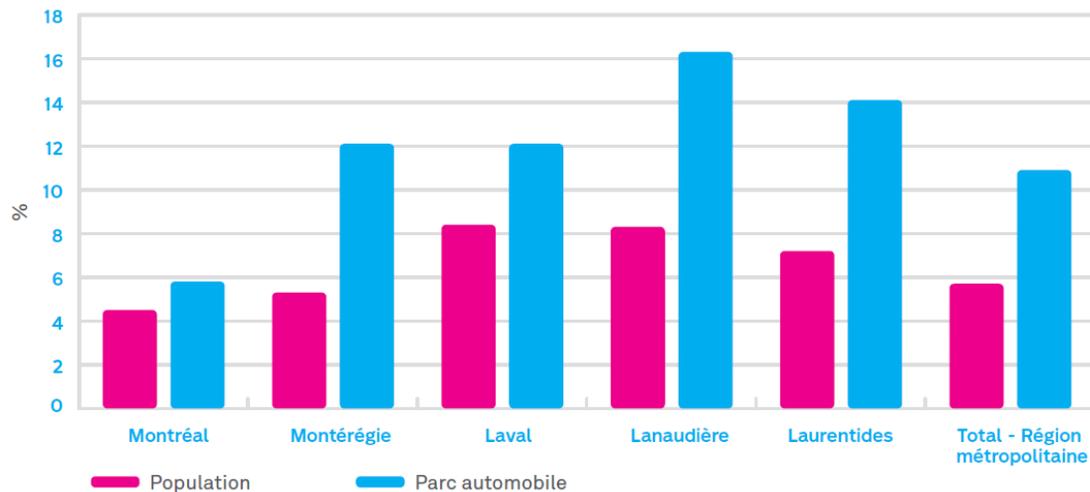
<sup>13</sup> Daniel J. Graham, “Agglomeration, Productivity and Transport Investment”, *Journal of Transport Economics and Policy* Vol. 41, No. 3 (Sept., 2007), pp. 317-343.

<sup>14</sup> Daniel J. Graham, “Quantifying causal effects of road network capacity expansions on traffic volume and density via a mixed model propensity score estimator”, Working paper, to be published, Imperial College London, 2013.

Les dernières évaluations des coûts annuels de la congestion sont de 3 G\$ pour la région métropolitaine de Montréal. Plus précisément, les pertes dues à la congestion structurelle ont été évaluées à 1,42 G\$ par le MTQ. À ce montant s'ajoute une somme équivalente pour tenir compte des retards causés par les accidents et les travaux routiers<sup>15</sup>.

Soulignons d'ailleurs que ces évaluations portent sur l'année 2003. Ces coûts sont en progression continue : entre 1998 et 2003, ils ont augmenté de 62 %. Tout porte à croire que la situation s'est détériorée depuis et que la congestion va continuer à prendre de l'ampleur dans les années à venir. En effet, le nombre d'automobiles augmente actuellement deux fois plus rapidement que la population dans la grande région de Montréal. De 2006 à 2011, la croissance de la population métropolitaine a été de 5,7 % tandis que celle du parc automobile a été de 10,9 %.

**Graphique 3. Croissance de la population et du parc automobile de 2006 à 2011**



Source : SAAQ et ISQ

Il faut le répéter : les problèmes de congestion ne pourront pas être réglés en augmentant la capacité du réseau routier. Au contraire, des spécialistes qualifient même de « loi fondamentale de la congestion routière » le phénomène par lequel l'augmentation de la capacité routière entraîne, à terme, une augmentation équivalente des déplacements en automobile<sup>16</sup>. Autrement dit, élargir ou prolonger un axe routier pour régler un problème de congestion aura pour effet d'engendrer plus de circulation, jusqu'à recréer le niveau de saturation de départ, tout en ajoutant au fardeau d'infrastructures à entretenir.

À l'opposé, le transport collectif contribue à atténuer les effets et les coûts de la congestion; il permet de transporter davantage de personnes avec les mêmes capacités routières.

<sup>15</sup> Ce sont les mots de Pierre Tremblay, chef du Service de la modélisation et des systèmes de transports au ministère des Transports du Québec (MTQ). Jean-Louis Fortin, « [La congestion routière coûte 3 milliards \\$](#) », Canoe.ca, 13 juillet 2011. ADEC, [Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003](#), ministère des Transports du Québec (MTQ), mars 2009.

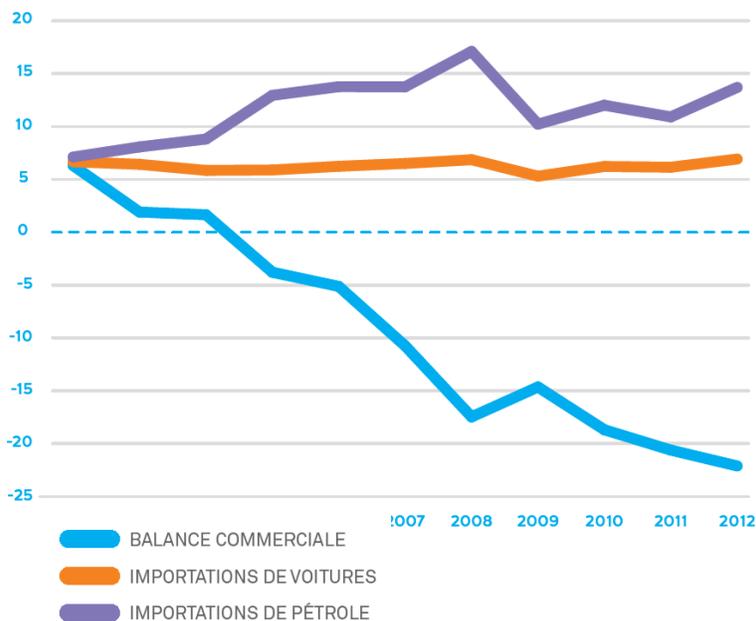
<sup>16</sup> Une documentation abondante existe sur ce sujet. Voir notamment : Gilles Duranton et Matthew A. Turner, « The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities », *American Economic Review*, Vol 101, no 6, 2011, p. 2616-52. Groupe de travail sur les transports urbains, *Le coût élevé de la congestion dans les villes canadiennes*, Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, avril 2012.

## POUR AMÉLIORER LA BALANCE COMMERCIALE DU QUÉBEC

Le Québec importe chaque année plus de 20 G\$ en pétrole et en automobiles – pratiquement l'équivalent de son déficit commercial. Le transport collectif est la meilleure façon de permettre aux ménages de réduire l'utilisation de la voiture – voire d'en réduire les achats. Pour subvenir aux besoins engendrés par sa forte dépendance au transport automobile, le Québec a importé en 2012 pas moins de 13,7 G\$ de pétrole ainsi que 7 G\$ d'automobiles. Mises ensemble, ces importations représentent 94 % du déficit commercial du Québec.

Par ailleurs, une part considérable des entreprises exportatrices du Québec est située dans le grand Montréal. Les bénéfices de productivité accrue rendus possibles par la densité et l'effet d'agglomération ont donc également un impact sur le potentiel d'exportation du Québec puisqu'ils contribuent à rendre les entreprises exportatrices plus compétitives.

**Graphique 4. Importations et balance commerciale du Québec en milliards de dollars, 2002-2012**



Source : Institut de la Statistique du Québec

## POUR REMETTRE DE L'ARGENT DANS LES POCHEs DES QUÉBÉCOIS

Soutenir davantage le transport collectif, c'est offrir à un plus grand nombre de ménages les moyens de réduire le fardeau de leurs dépenses en transport. Les sommes ainsi libérées peuvent alors générer davantage de retombées dans d'autres secteurs ou permettre aux ménages de s'enrichir par l'acquisition d'une propriété de plus grande valeur.

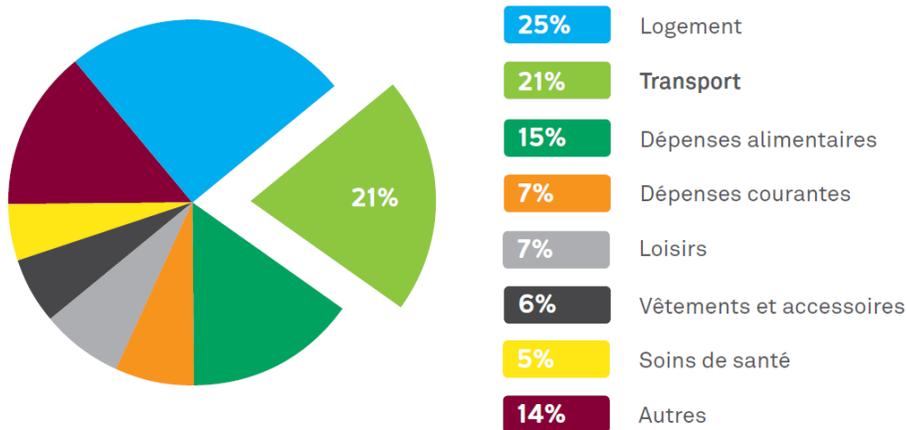
Une voiture coûte en moyenne de 8800 \$ à 11 800 \$ par année à son propriétaire<sup>17</sup>. Inversement, le transport collectif de la STM coûte environ 950 \$ à un Montréalais. Les dépenses en transport constituent le deuxième poste de dépenses courantes des ménages québécois (21 %). En 2011, ils ont dépensé en moyenne 10 400 \$ en transport, dont 9700 \$ pour le transport privé<sup>18</sup>. Le transport occupe d'ailleurs une place croissante dans le budget

<sup>17</sup> Association canadienne des automobilistes, [Coûts d'utilisation d'une automobile](#), Édition 2012.

<sup>18</sup> Excluant les transports collectifs.

des ménages québécois : les dépenses dans ce domaine sont passées de 16,8 % des dépenses de consommation courantes des ménages en 1997 à 19,3 % en 2009<sup>19</sup>.

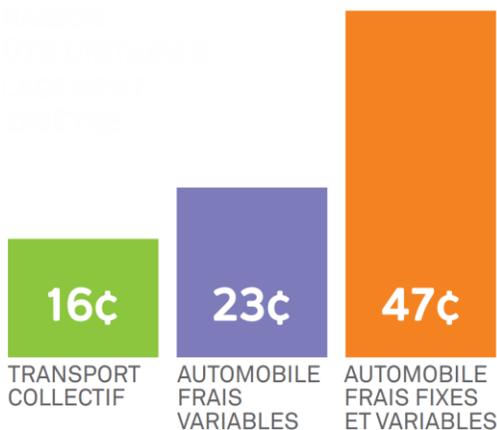
### Graphique 5 : Dépenses des ménages québécois en 2011



Source : Statistique Canada. Tableau 203-0021 — Enquête sur les dépenses des ménages (EDM), CANSIM

Le transport collectif est un puissant levier pour réduire les dépenses personnelles en transport et alléger l'endettement qui y est associé. Selon une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, les coûts pour un même déplacement sont trois fois moins élevés en transport collectif qu'en transport automobile<sup>20</sup>. Il est même plus économique pour le propriétaire d'une voiture de la laisser à la maison puisque les coûts variables d'utilisation (usure et carburant) sont 40 % supérieurs aux déplacements en transport collectif.

### Graphique 6 : Comparaison des coûts unitaires de déplacement par kilomètre en 2009



Source : Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Pour la seule année 2009, il est estimé que le transport collectif a permis aux ménages montréalais d'économiser 826 M\$, un montant qui progresse rapidement (il était de 570 M\$ en 2004). Ces économies augmentent considérablement le pouvoir d'achat des ménages.

<sup>19</sup> Un changement de méthodologie dans L'Enquête sur les dépenses des ménages empêche de comparer les données de la période

1997-2009 à celles des années 2010 et 2011.

<sup>20</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, [Le transport en commun : au cœur du développement économique de Montréal](#), novembre 2010.

Ces 800 M\$, économisés et affectés à des dépenses personnelles, ont des impacts économiques d'environ 20 % supérieurs à ceux en transport automobile<sup>21</sup>.

La réduction des dépenses privées permise par le transport collectif peut aussi se transformer en un enrichissement accru des ménages. Le transport collectif lourd contribue à l'accroissement des valeurs foncières, ce qui rend plus dispendieuses les propriétés à proximité des stations de transport collectif. Mais le ménage qui choisit d'habiter près des transports collectifs peut alors s'éviter l'achat d'une seconde voiture. Les sommes épargnées par l'achat d'une voiture peuvent ainsi être consacrées à l'achat d'une propriété de plus grande valeur. Une étude récente a ainsi permis de calculer qu'un ménage qui choisit une localisation permettant d'éviter l'achat d'un véhicule supplémentaire peut alors, avec le même budget logement-transport, s'offrir une maison d'une valeur plus élevée de 200 000 \$<sup>22</sup>. En consacrant ces sommes à l'achat d'une propriété (un actif dont la valeur augmente) plutôt qu'à une seconde voiture (un passif dont la valeur diminue rapidement), les ménages peuvent alors s'enrichir et améliorer leur bilan financier.

---

<sup>21</sup> Ibid.

<sup>22</sup> Luc Gagnon et Pierre-Olivier Pineau, « [Les coûts réels de l'automobile, un enjeu mal perçu par les consommateurs et les institutions](#) », *Les Cahiers de Recherche GRIDD-HEC*, 2013, no 1.

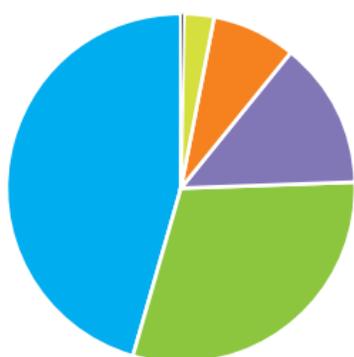
### III. LES DÉFIS DU FINANCEMENT ET LES RECOMMANDATIONS DE LA STM

Le financement du transport collectif est d'abord et avant tout assumé par ses clients. En 1990, la part des clients au budget de la STM était de 37 %. En 2013, la contribution des clients atteignait désormais 46 % – le plus haut niveau d'autofinancement des sociétés de transport du Québec. Pour maintenir son niveau de service sans affecter la croissance de la demande, la stratégie tarifaire de la STM consiste à maintenir la part des revenus autonomes (incluant les revenus commerciaux) à un maximum de 50 % de ses revenus.

Depuis le retrait du gouvernement du Québec du financement de l'exploitation du transport collectif en 1992, les municipalités ont dû compenser les pertes de revenus des sociétés de transport. Les municipalités de l'Agglomération de Montréal apportent 30 % des revenus du budget de la STM, prélevés essentiellement par l'impôt foncier, déjà très sollicité. Avec l'adoption de son Plan de transport en 2008, la contribution de Montréal au budget de la STM a fait un bond important de 2006 à 2010 (7,3 % de croissance annuelle moyenne). Mais depuis, la croissance est moins marquée (2,7 % par année). En fait, si l'on inclut aussi le financement de l'agglomération pour les immobilisations (SOFIL), la valeur de la contribution de Montréal est restée sensiblement la même depuis 2010 (graphique 8).

En 2013, les clients et les municipalités de l'agglomération de Montréal fournissaient ainsi plus de 75 % des revenus au budget d'exploitation de la STM. Même en incluant l'ensemble du financement des immobilisations<sup>23</sup>, la part de financement local reste à près de 69 %.

Graphique 7 : Répartition des revenus de la STM, 2013



Revenus-clients	45,5 %
Contribution de l'agglomération de Montréal	29,9 %
Subventions du gouvernement	13,6 %
Contributions régionales	7,8 %
Autres revenus d'exploitation	2,8 %
Surplus reporté	0,4 %

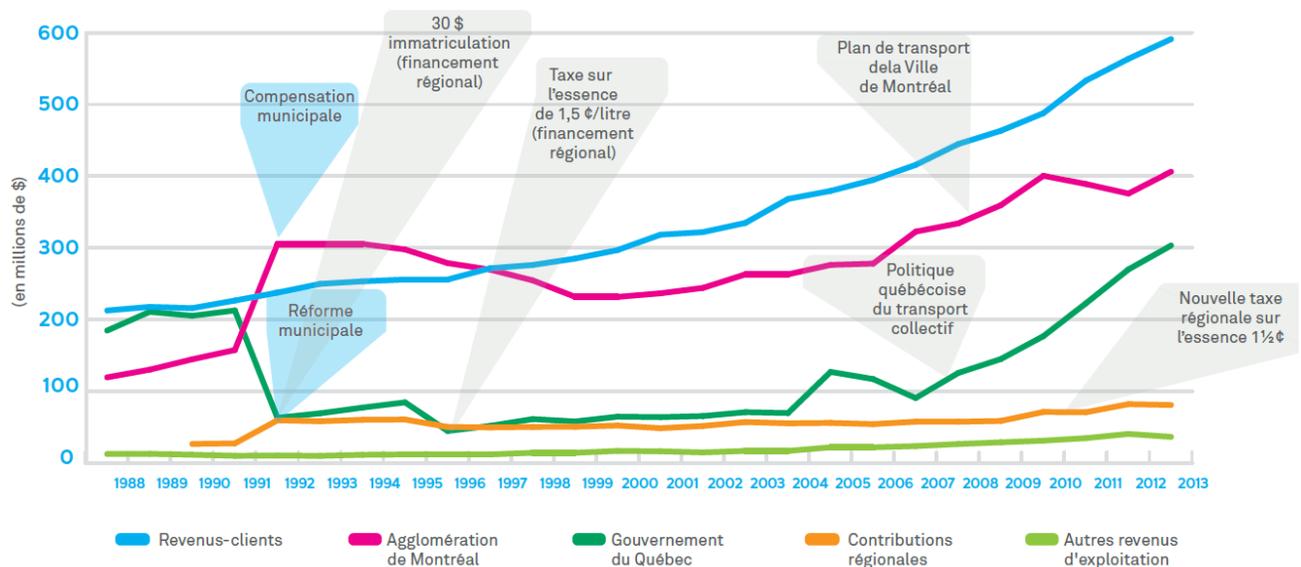
Source : STM, [Budget 2013](#)

Les besoins et responsabilités des villes sont considérables – particulièrement pour Montréal qui doit supporter des infrastructures utilisées massivement par des clients qui ne paient aucune taxe sur son territoire. La dépendance des villes à l'impôt foncier limite leur capacité à suivre le rythme nécessaire pour maintenir leur contribution au financement du transport collectif. C'est pourquoi les municipalités de la CMM demandent de nouvelles sources de revenus. La nouvelle taxe régionale sur l'essence de 2010, qui est partagée entre les municipalités de la CMM, a été un pas dans la bonne direction, mais il faut faire plus.

<sup>23</sup> Le remboursement en capital du service de dette assumé par le gouvernement du Québec est comptabilisé comme une diminution de la dépense plutôt qu'en revenu. Pour obtenir un portrait complet de la situation, il faut tenir également compte de la subvention SOFIL, parts Canada, Québec et Montréal, qui est exclut du budget d'exploitation et qui représente un peu plus de 100 millions de dollars.

Dans l'avenir rapproché, les finances de la STM feront face à de multiples pressions. La croissance des investissements nécessaire pour résorber le déficit d'entretien exercera une pression considérable sur le service de dette de la STM et sur son budget d'exploitation. Le cadre financier du Plan stratégique 2020 de la STM – qui vise à atteindre 540 millions de déplacements en 2020 – prévoit un manque à gagner de 262 M\$ en 2020<sup>24</sup>. De plus, dans la Politique québécoise de transport collectif (2007-2011), le programme d'amélioration de service exigeait que chaque dollar supplémentaire investi par Québec soit appuyé par un dollar des villes, des sociétés de transport et des clients. Or, il est loin d'être évident que la STM ou Montréal puissent à nouveau fournir une telle contribution si la Politique québécoise de mobilité durable reconduit ce genre de partage des coûts. Pourtant, la nécessité de poursuivre le développement des services ne fait aucun doute. Seule la croissance du transport collectif pourra accommoder la croissance économique et démographique dans le grand Montréal sans heurter davantage sa performance économique. Il est impératif de trouver les moyens pour que la croissance de l'offre de service de transport collectif soit au rendez-vous.

**Graphique 8 : Évolution des sources de financement de la STM, 1988 - 2013**



Note : inclut le remboursement en capital de la dette à long terme, ainsi que la SOFIL et exclut le manque à gagner de 20 M\$.

Source : STM

<sup>24</sup> STM, [Plan Stratégique 2020](#).

## DÉFI #1 : METTRE FIN AU DÉFICIT D'INVESTISSEMENTS

L'entretien des actifs a été trop longtemps négligé, tant en transport routier qu'en transport collectif. Nous en payons aujourd'hui le prix. Le réseau de métro de Montréal, véritable colonne vertébrale du transport collectif et de l'économie de Québec (près de 900 000 déplacements par jour), nécessitera encore des investissements considérables au cours des prochaines années, seulement pour le maintien des actifs. Le report de ces travaux pourrait compromettre sa fiabilité et la confiance du public. Pour la STM, le maintien des actifs est la priorité : il s'agit d'une condition *sine qua non* à l'accélération de l'amélioration de service.

Le niveau actuel du financement des immobilisations ne suffira pas pour faire face aux défis qui attendent le transport collectif montréalais. Le déficit d'investissement à la STM est évalué à 3G\$ afin qu'il soit résorbé en 2030<sup>25</sup>. Pour y arriver, la STM estime qu'elle devra augmenter les investissements en maintien des actifs d'environ 300 M\$ par année. Il est absolument primordial de faire preuve de responsabilité et de pallier ce déficit d'investissement; il en va de la fiabilité du service du transport collectif montréalais.

Pour remédier à la situation, il est impératif d'augmenter les budgets d'immobilisation. Augmenter la part du transport collectif dans les budgets d'investissement en immobilisations de transport est également essentiel, mais ce ne sera pas suffisant. Les enveloppes budgétaires qui financent les immobilisations en transport collectif doivent augmenter en valeurs réelles. Plus précisément, non seulement une part plus importante des dépenses du Plan québécois des infrastructures 2013-2023 doit être dédiée au transport collectif, mais il faut également augmenter les revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT). La révision des dépenses devrait amener à 30 % la proportion du transport collectif dans les dépenses en transport du Plan québécois des infrastructures.

La Société de financement des infrastructures locales (SOFIL) doit également bénéficier d'un financement lui permettant de consacrer davantage d'argent au transport collectif. Dans le budget du gouvernement du Canada de 2013, le gouvernement fédéral a annoncé une bonification du Fonds de la taxe sur l'essence. Québec devrait aussi augmenter sa contribution à la SOFIL et augmenter la part du transport collectif dans les dépenses de celles-ci (elle est actuellement de 25 %). Enfin, le gouvernement du Québec doit placer les projets de transport collectif en tête de ses priorités dans le cadre du prochain Fonds Chantiers Canada.

### **RECOMMANDATION #1 : Augmenter le financement des immobilisations en faveur du transport collectif. Pour y arriver :**

**1.1. Octroyer de nouveaux revenus au Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT).**

**1.2. Augmenter à 30 % la part du transport collectif dans les dépenses en transport du Plan québécois des infrastructures 2013-2023.**

**1.3. Augmenter la contribution du gouvernement du Québec à la SOFIL et augmenter la part du transport collectif dans ses dépenses.**

**1.4. Accorder la priorité au transport collectif dans le nouveau Fonds Chantiers Canada.**

---

<sup>25</sup> Le besoin en investissement repose sur l'hypothèse que le déficit d'investissement sera résorbé en 2030, exclusion faite principalement des interventions sur les postes de ventilation mécanique (PVM), les postes de ventilation naturelle (PVN) et les postes d'épuisement (PE).

## **DÉFI #2 : ALLER PLUS LOIN ET POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE SERVICE**

Le succès de la Politique québécoise du transport collectif 2007-2011 (PQTC) a fait la démonstration qu'il y a une demande manifeste pour davantage de transport collectif. Les réseaux de transport – collectifs et individuels – approchent du seuil de saturation en pointe. Avec la croissance démographique et économique qui attend la région métropolitaine, la demande de mobilité va inévitablement continuer à croître de manière constante au cours des prochaines années. La Politique québécoise de mobilité durable (PQMD) sera un jalon essentiel pour répondre à ce défi et parvenir à nos objectifs environnementaux tout en accommodant la croissance économique. Pour répondre adéquatement à la forte pression de la demande de transport, le transport collectif devra faire l'objet d'un effort de développement majeur.

Le Plan Stratégique de la STM vise à faire croître l'usage du transport collectif à Montréal. Il a pour cible d'atteindre 540 millions de déplacements en 2020, une hausse de 40% par rapport à 2010<sup>26</sup>. Pour y arriver, il est clair que des ressources financières supplémentaires devront être consacrées au développement du transport collectif. Dans cette optique, le gouvernement du Québec doit consacrer les deux tiers du Fonds vert (alimenté par les revenus du marché du carbone) au développement du transport collectif et des alternatives à l'automobile.

**RECOMMANDATION #2 : Consacrer les deux tiers du Fonds vert à l'amélioration des transports collectifs et alternatifs.**

## **DÉFI #3 : ASSURER LA PÉRENNITÉ DU FINANCEMENT MUNICIPAL**

Le financement du transport collectif passe par la pérennité de l'effort municipal. Après les clients, les villes sont la deuxième source de contribution en importance au budget du transport collectif. Cette contribution municipale a connu une croissance importante de 2006 à 2010, mais elle a maintenant tendance à plafonner, faute de nouvelles sources de revenus.

Il est fondamental que la contribution des municipalités puisse suivre, à travers l'octroi de nouvelles sources de financement. La STM appuie les demandes de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) à cet égard. Cette dernière demande au gouvernement du Québec une augmentation de la taxe régionale sur l'essence de 5 ¢ sur 10 ans afin de financer la part municipale du transport collectif. La CMM demande également d'augmenter les droits d'immatriculation sur le territoire de l'AMT et de les étendre aux véhicules commerciaux.

**RECOMMANDATION #3 : Donner aux municipalités davantage de moyens pour assumer leur part de financement du transport collectif. Plus précisément :**

**3.1. Hausser la taxe régionale sur l'essence de 0,5 ¢/litre annuellement, pour atteindre une augmentation de 5 ¢/litre sur 10 ans, afin de financer la part municipale du transport collectif.**

**3.2. Augmenter et indexer les droits d'immatriculation sur l'ensemble du territoire de l'AMT, y soumettre les véhicules commerciaux et moduler leur application en fonction du nombre de cylindres.**

<sup>26</sup> Société de transport de Montréal (STM), [Plan stratégique 2020](#), juin 2012.

## DÉFI #4 : RÉTABLIR L'ÉQUILIBRE DU FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Un enjeu important en matière de financement du transport collectif n'est pas de maintenir l'équilibre entre les diverses sources, mais plutôt de le rétablir. Comme il a été mentionné plus haut, la contribution des clients a augmenté avec constance et régularité, alors que celle des villes de l'Agglomération de Montréal, après avoir fait des bonds importants, plafonne et doit bénéficier de nouveaux moyens.

En additionnant l'ensemble des sources de revenus prélevées à tous les niveaux<sup>27</sup>, la contribution des automobilistes au budget de la STM atteignait 21 % en 2013. Alors que les tarifs demandés à la clientèle augmentent chaque année, toutes les différentes contributions prélevées auprès des automobilistes sont en valeurs nominales – et donc fixes<sup>28</sup>. Leur valeur *réelle* s'érode donc d'année en année.

La « contribution des automobilistes au transport en commun », par exemple, est un droit d'immatriculation additionnel perçu sur le territoire des six régions métropolitaines du Québec contribuent au financement des immobilisations en transport collectif. Or, ce droit est fixé à 30 \$ depuis son introduction en 1992. Avec l'inflation, ce montant a perdu le tiers de sa valeur et ne vaut plus que 20,46 \$ aujourd'hui.

Plus important encore est le cas de la taxe provinciale sur les carburants. Il s'agit du principal mécanisme par lequel les automobilistes contribuent aux finances publiques. Depuis 2010, les recettes de cette taxe sont aussi dédiées au FORT. Elle est prélevée en valeur absolue par rapport à la quantité d'essence achetée (19,2 ¢ le litre) plutôt qu'en proportion de la valeur, à l'instar de la taxe de vente. L'inflation érode sa valeur d'année en année. La contribution de la taxe sur les carburants aux revenus du gouvernement diminue donc constamment.

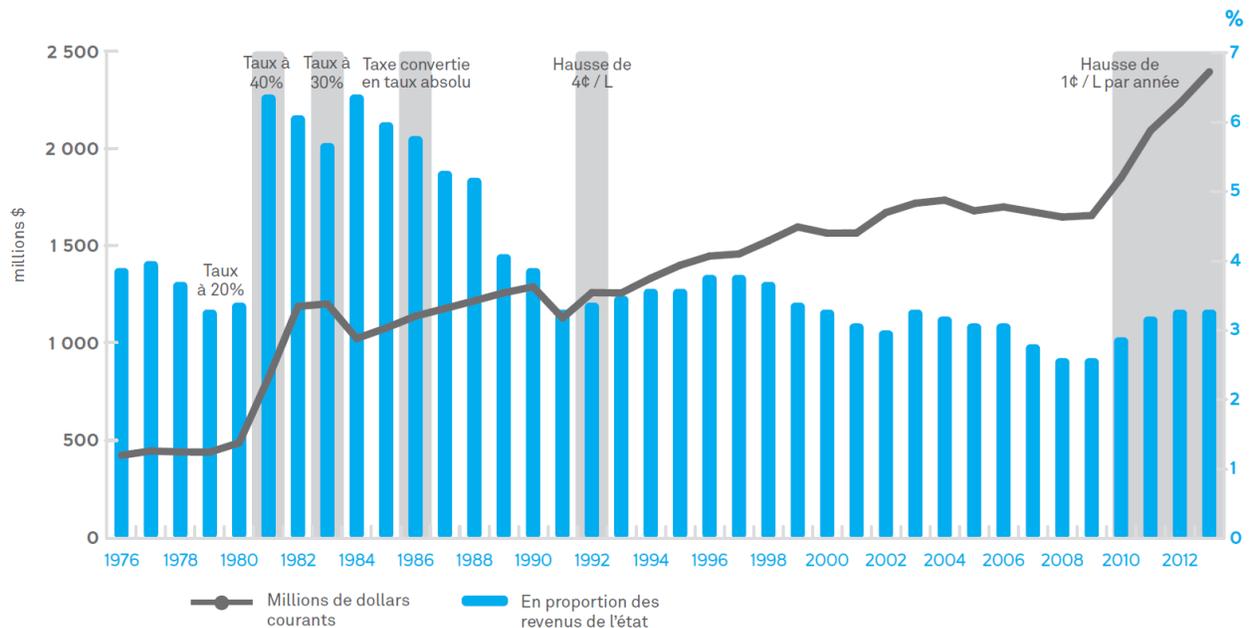
C'est en 1986 que la taxe sur les carburants a été convertie d'un taux *ad valorem* (en proportion du prix de vente) de 30 % à un taux fixé en fonction de la quantité d'essence vendue (¢/litre). Depuis, malgré des réajustements, la valeur des recettes de la taxe sur les carburants est passée de 6 % des revenus totaux de l'État à environ 3 %. Les plus récentes augmentations de cette taxe (2010 à 2013), décrétées dans le budget 2010 du gouvernement du Québec, n'auront permis d'en relever les recettes que de 2,9 % à 3,3 % des revenus de l'État – une proportion qui recommencera à s'éroder dès l'année prochaine.

---

<sup>27</sup> Taxe québécoise sur les carburants, taxe régionale sur l'essence et droits d'immatriculation régionaux, taxes municipales sur les stationnements et sur les immatriculations.

<sup>28</sup> On ne peut évaluer l'évolution historique de la contribution directe des automobilistes au financement de la STM. Les fruits de la taxe sur les carburants et des droits d'immatriculation ne sont dédiés aux transports, via le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), que depuis 2010. Auparavant, la taxe sur les carburants et les droits d'immatriculation alimentaient le fonds consolidé du gouvernement du Québec, lequel finançait ensuite les infrastructures de transport – sans qu'il n'y ait toutefois de lien direct entre les revenus et dépenses de transport. En 2012, 82 % des ressources du FORT étaient consacrées aux dépenses d'immobilisation du transport routier, tandis que 18 % allaient au financement des immobilisations du transport collectif.

## Graphique 9. Revenus de la taxe québécoise sur les carburants\*, 1976-2012



Source : Documents budgétaires du gouvernement du Québec et rapports *Les transports au Canada*

\* Les données de ce graphique incluent les revenus tirés de la taxe régionale sur l'essence prélevée dans la région de Montréal.

En proportion du prix de vente, la taxe provinciale sur les carburants ne compte plus que pour 14 % du prix de l'essence aujourd'hui, contre 26 % en 1998.

En somme, malgré des efforts périodiques des gouvernements pour en relever le niveau, la valeur réelle de la taxe sur l'essence s'est érodée, tant en proportion du prix de vente qu'en proportion des revenus de l'État. Il est important de corriger et de mettre un terme à cette érosion. Le gouvernement devrait sérieusement considérer d'indexer l'ensemble des contributions prélevées auprès des automobilistes. À cet égard, il serait logique de considérer un retour à une taxation *ad valorem* (en proportion du prix de vente) de l'essence<sup>29</sup>.

**RECOMMANDATION #4 : Considérer le rétablissement d'une taxe *ad valorem* sur l'essence (en proportion du prix de vente) afin d'indexer la contribution des automobilistes.**

<sup>29</sup> Le Rapport Coté-Séguin produit pour la Chambre de commerce du Montréal Métropolitain préconisait une telle mesure. Marcel Coté et Claude Séguin, *Une Métropole à la hauteur de nos aspirations*, Rapport du groupe de travail sur les enjeux de gouvernance et de fiscalité de Montréal, mars 2010.

## DÉFI #5 : FAVORISER L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

La Stratégie d'électrification des transports du gouvernement du Québec vise à faire opérer au secteur des transports une importante transition vers l'électrification. La STM est un partenaire incontournable pour y parvenir. Pour assurer le succès de sa Stratégie, le gouvernement doit mettre en place des conditions qui *incitent* les sociétés de transport à faire le choix de l'électrification. Or, les conditions tarifaires actuelles sont plutôt de nature à *décourager* l'électrification.

À partir d'avril 2014, la STM perdra l'accès au tarif L d'Hydro-Québec (HQ), désormais réservé aux clients dits « industriels ». Le coût de l'électricité du métro, qui augmentait déjà au rythme de l'inflation, subira en plus les augmentations du prix du bloc patrimonial – à laquelle ne sont pas assujettis les clients au tarif L. Pour la STM, cela se traduira par une augmentation de 4,15 % de sa facture d'électricité, soit environ 1,02 M\$ de plus qu'en 2013.

En 2013, la STM prévoit devoir acquitter une facture d'électricité de 24,6 M\$ pour faire fonctionner le métro. Après la rémunération, l'énergie est la seconde dépense en importance liée à l'exploitation du métro (9 % des dépenses d'exploitation). Si la STM conservait l'accès au tarif L, l'augmentation de sa facture serait plutôt limitée à 2,4 % ou 589 592 \$. La perte du tarif L représente donc un surcoût de 430 114 \$ pour la seule année 2014. Année après année, l'écart entre les deux classes tarifaires se creusera et il en coûtera plus cher pour alimenter le métro de Montréal.

De plus, l'exclusion de la STM du tarif L contrevient aux objectifs gouvernementaux d'électrifier les transports. Le passage à des modes électriques pour le réseau de surface est déjà une entreprise dispendieuse, qui implique des surcoûts d'exploitation ainsi que des coûts d'immobilisation très importants. Si l'énergie doit en outre coûter plus cher, l'intérêt de choisir l'électrification s'en voit certainement affecté.

Augmenter les coûts d'approvisionnement en électricité crée des conditions qui découragent l'électrification. Le gouvernement du Québec doit mettre en place les conditions qui favoriseront la réussite de cette transition. L'évolution actuelle du prix de l'électricité pour le domaine des transports contrevient aux objectifs poursuivis par le gouvernement en matière de mobilité durable et d'électrification des transports.

<b>RECOMMANDATION #5 : Redonner à la STM l'accès au tarif L ou à un autre tarif préférentiel d'électricité afin d'encourager l'électrification de son réseau de surface.</b>
--

## DÉFI #6 : RÉPONDRE À LA DEMANDE DU TRANSPORT ADAPTÉ

Le transport adapté est un outil d'intégration sociale et économique fondamental : il permet à des citoyens ayant des limitations fonctionnelles de se déplacer plus facilement et ainsi de contribuer davantage à l'économie en travaillant, en étudiant et en consommant.

Les services de transport adapté de la STM ont permis d'effectuer plus de trois millions de déplacements en 2013. Ce service compte aujourd'hui 25 500 clients et affiche une croissance annuelle de 6 %. La prestation de services de transport adapté de la STM repose sur un modèle d'affaires éprouvé qui conjugue de faibles coûts d'exploitation avec la qualité de service. La STM offre la base du service en régie interne avec ses chauffeurs et ses minibus, tandis que les nouveaux déplacements qui s'ajoutent d'année en année en raison de la croissance du service sont impartis à l'industrie du taxi. Ce faisant, la STM a non seulement réussi à faire face à l'augmentation de la demande avec un taux de satisfaction de sa clientèle de 94 %, mais elle a pu garder sous contrôle et même réduire ses frais d'exploitation. Le coût (en dollars constants) par déplacement en transport adapté a diminué de plus de 10 % en 6 ans. Les coûts par déplacement en transport adapté de la STM sont parmi les plus bas au Canada et en Amérique du Nord.

Jusqu'à tout récemment, le programme d'aide gouvernementale au transport adapté prévoyait la croissance de l'offre de service et ses budgets suivaient en conséquence l'évolution des coûts. La diminution, année après année, du taux de financement gouvernemental a contraint la STM à augmenter sa contribution et à améliorer ses pratiques.

Pour l'année 2013, les sommes dédiées au programme d'aide au transport adapté sont restées identiques à celles de l'année précédente. Un tel gel des budgets fait en sorte que les augmentations de service prévues pour l'année 2013 ne bénéficient pas de support gouvernemental.

Plutôt que de réduire la croissance de l'offre de service et de voir sa clientèle la plus vulnérable être pénalisée par des services insuffisants, la STM a choisi d'absorber elle-même et temporairement le manque à gagner de 2,2 M\$ qu'a entraîné cette mesure. Cette situation n'est pas viable et ne pourra pas se répéter lors des années à venir sans affecter la prestation du service régulier de la STM.

**RECOMMANDATION #6 : Assurer au programme d'aide au transport adapté un financement couvrant entièrement les coûts liés aux déplacements, ainsi qu'à l'augmentation de l'offre et de la demande de service.**

## **LA STM EN BREF**

La STM est au cœur du développement économique de Montréal. Elle contribue à la qualité de vie des citoyens et au développement durable. L'entreprise développe et exploite pour sa clientèle un réseau intégré de métro et de bus ainsi qu'un service de transport adapté. Elle assure des déplacements fiables, rapides, sécuritaires et confortables.

### **Une entreprise performante**

La STM assure 1,3 million de déplacements par jour, soit plus de 80 % des déplacements en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal et plus de 70 % de ceux effectués au Québec. Sa gestion rigoureuse est reconnue notamment par la firme Moody's, qui lui accorde la cote de crédit Aa2, dans le peloton de tête des sociétés de transport en Amérique du Nord. Parmi plusieurs distinctions, soulignons que la Fédération des Chambres de commerce du Québec a remis à STM en 2012 deux prix Mercuriades (Accroissement de la productivité et Développement durable).

### **Quelques chiffres**

- 14e entreprise en importance au Québec
- Plus de 9 700 employés permanents
- Budget annuel de 1,3 G\$

### **Réseau de métro**

Le métro comporte quatre lignes totalisant 71 km et desservant 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 759 voitures, soit 336 MR-63 et 423 MR-73, qui ont parcouru 78,2 millions de km en 2012. Selon le balisage international du Collège impérial de Londres, le métro de Montréal est le plus productif au monde.

### **Réseau de bus**

La STM possède un parc de 1 712 bus, dont 8 hybrides et 202 articulés, ainsi que 102 minibus, dont 86 pour le transport adapté et 16 urbains. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit un territoire de près de 500 km<sup>2</sup>. Il compte 219 lignes, dont 167 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant et 23 sont dédiées au service de nuit. De plus, 147,8 km de mesures préférentielles pour bus, incluant 130,9 km de voies réservées, permettent des déplacements plus rapides. L'offre de service bus a atteint 90,1 millions de km en 2012.

### **Transport adapté**

La STM offre un service de transport adapté porte-à-porte pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Ainsi, près de 24 000 clients effectuent annuellement, à l'aide de minibus de la STM et de 14 fournisseurs de services de taxis réguliers et accessibles, plus de 3,1 millions de déplacements sur l'île de Montréal et en périphérie.

## LE PLAN STRATÉGIQUE 2020 DE LA STM

Le Plan Stratégique 2020 de la STM vise à parvenir à 540 millions de déplacements annuels – une augmentation de 40 % de par rapport à l'achalandage de 2010. Pour y arriver, il est prévu d'augmenter l'offre de service de 32 %.

