

# Budget 2026

Présentation à la Commission sur les finances  
et l'administration de la Ville de Montréal

19 janvier 2026





314,6

millions  
déplacements  
(en 2024)

1,1

million  
déplacements  
par jour ouvrable

7<sup>e</sup>

entreprise en  
importance au Québec



1,8 G\$

budget annuel



24,1 G\$

investissements  
sur 10 ans

# Le transport collectif, ça profite à tous



## clients

- ✓ économiser des milliers de \$ vs l'usage d'une auto
- ✓ répondre aux besoins de déplacements – éducation, travail, loisir, etc.
- ✓ rester en forme et diminuer le stress



## automobilistes

moins :

- de congestion routière
- de temps perdu
- d'utilisation de carburant



## entreprises

- ✓ faciliter le recrutement
- ✓ améliorer l'accès à leur établissement
- ✓ réduire le besoin d'offrir du stationnement



## collectivité

- ✓ une réduction de la pollution
- ✓ des déplacements 5 x moins coûteux que l'auto
- ✓ des impacts économiques bénéfiques pour le Québec
- ✓ une réduction des coûts en santé – smog, sédentarité et +
- ✓ des villes plus denses à échelle humaine
- ✓ une société plus inclusive



# Budget 2026

# Faits saillants



Maintien  
du service pour bus,  
métro et le TA (km  
commerciaux)

**56,5 M\$**

56,5 M\$ d'optimisations  
récurrentes nécessaires  
pour équilibrer le budget,  
imposant une  
accélération importante  
du plan 100 M\$

**0,7%**

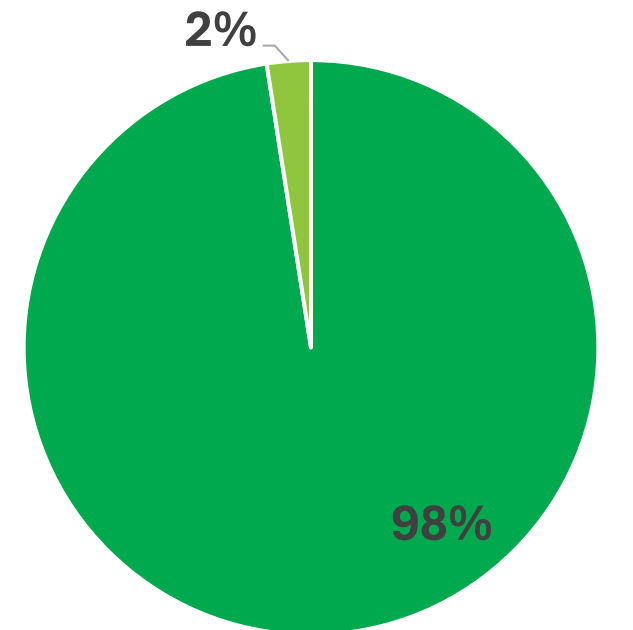
Une croissance des  
dépenses  
d'exploitation limitée à  
0,7%, respectant notre  
engagement de les  
maintenir sous la barre  
des 3 %.

# Aperçu du budget 2026

## Revenus

(en milliers de dollars)

|                                      | Budget<br>2026   |
|--------------------------------------|------------------|
| <b>Revenus provenant de l'ARTM</b>   |                  |
| Rémunération liée à l'exploitation   | 1 520 286        |
| Contribution aux immobilisations     | 212 392          |
| Services rendus pour l'ARTM          | 30 709           |
|                                      | <b>1 763 387</b> |
| <b>Autres revenus d'exploitation</b> |                  |
| Quote-part - Transgesco S.E.C.       | 29 184           |
| Autres revenus                       | 11 743           |
|                                      | <b>40 927</b>    |
| <b>Total des revenus</b>             | <b>1 804 314</b> |



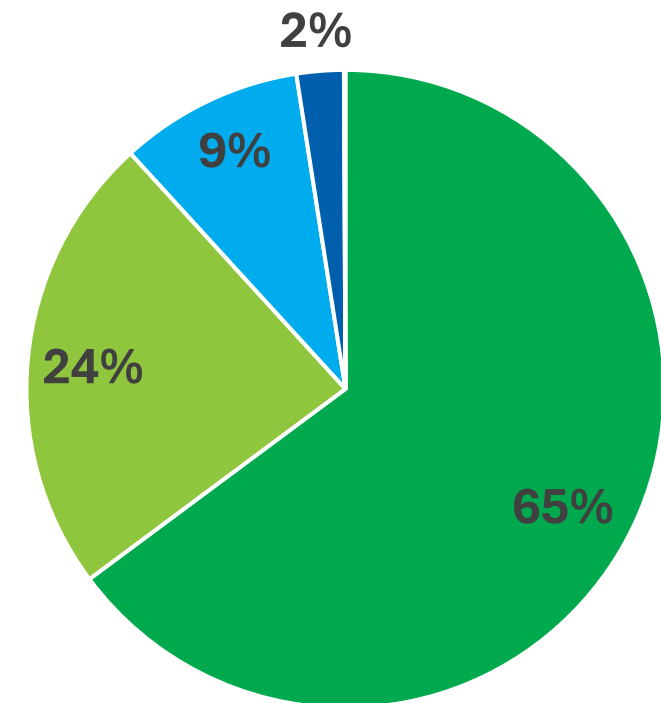
■ Rémunération ARTM ■ Autres revenus

# Aperçu du budget 2026

## Dépenses

(en milliers de dollars)

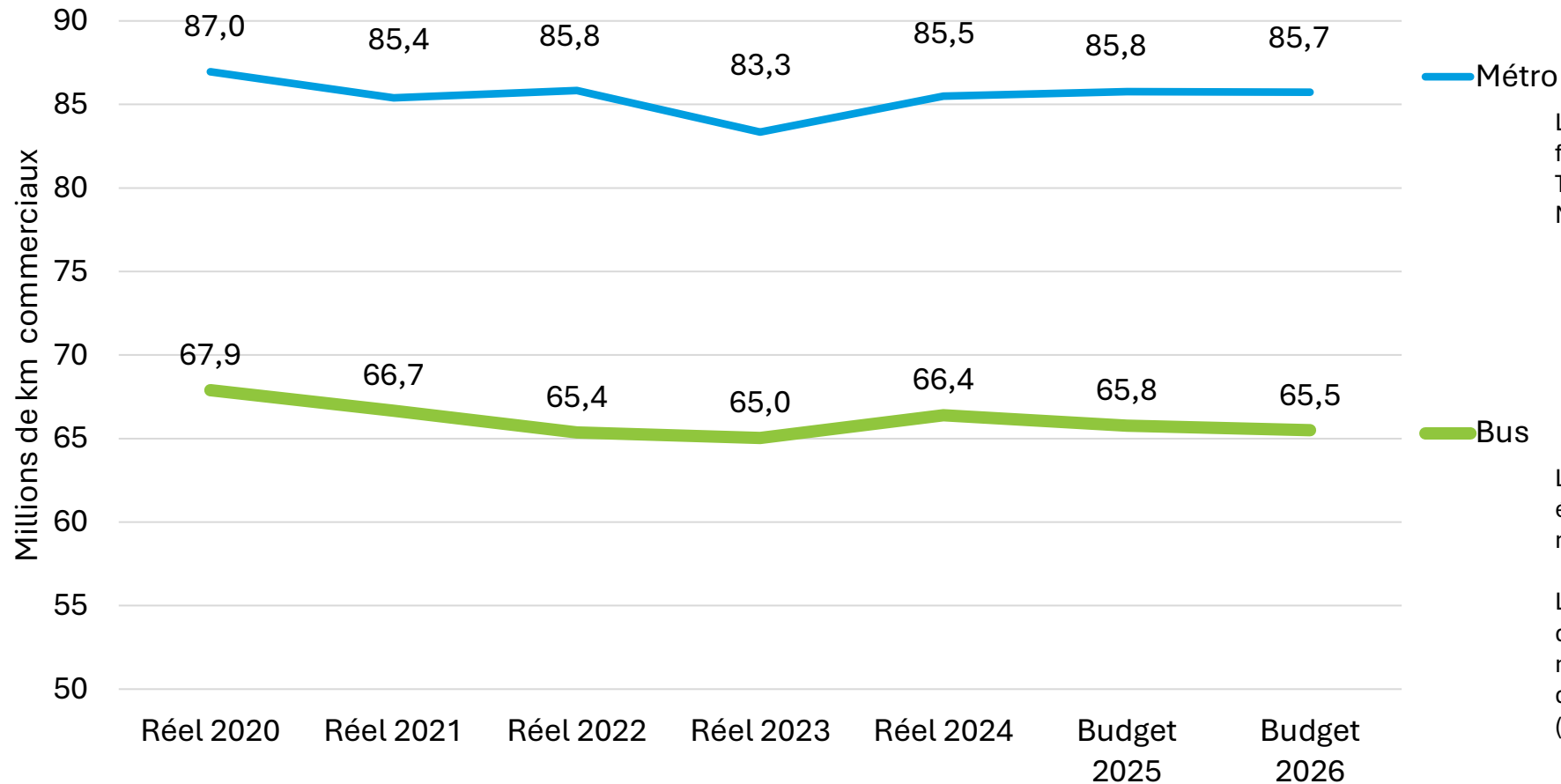
|                                           | Budget<br>2026   |
|-------------------------------------------|------------------|
| <b>Dépenses liées à l'exploitation</b>    |                  |
| Rémunération                              | 1 169 774        |
| Biens et services                         | 422 148          |
|                                           | <b>1 591 922</b> |
| <b>Dépenses liées aux immobilisations</b> |                  |
| Service de la dette net                   | 167 900          |
| Budget spécial d'exploitation             | 43 092           |
| Remboursement au fonds de roulement       | 1 400            |
|                                           | <b>212 392</b>   |
| <b>Total des dépenses</b>                 | <b>1 804 314</b> |



- Rémunération
- Biens et services
- Service de la dette nette
- Budget spécial d'exploitation

# Maintien de l'offre de service bus et métro

## Offre de service (km commercial)



La faible baisse s'explique par la fin du financement des mesures de mitigation du Tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine par le MTMD.

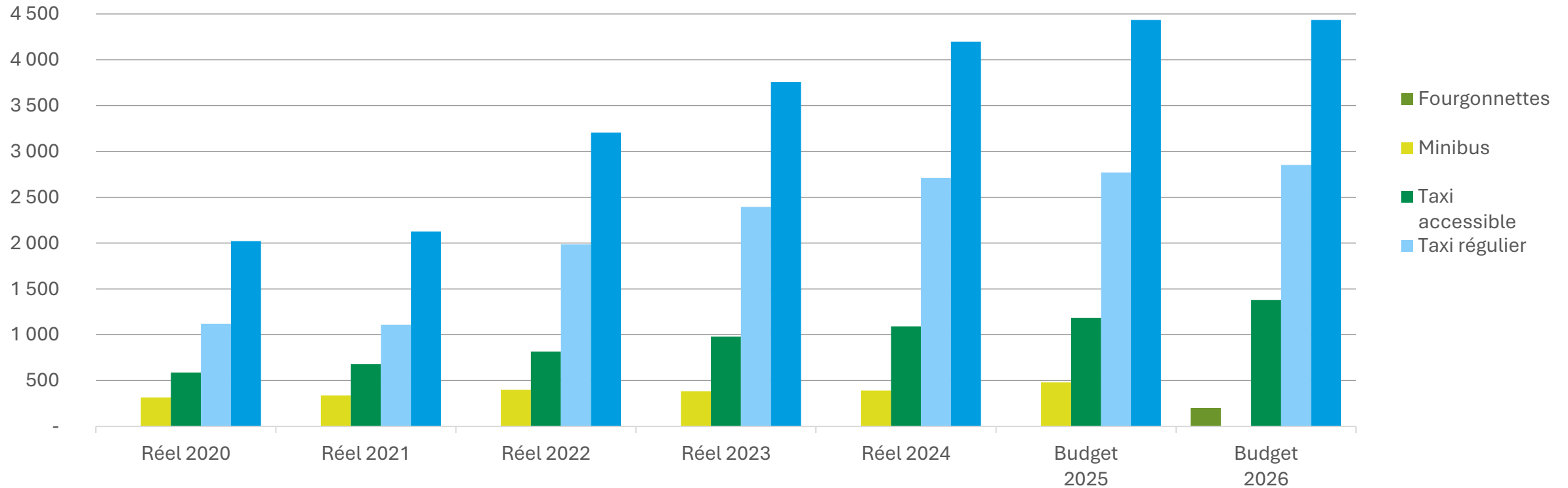
Le service régulier (sans mitigation) est équivalent à celui de 2025, soit 64,8 millions de km commerciaux.

La faible baisse de kilométrage illustrée dans le graphique est causée par la fin des mesures d'atténuation du REM et une diminution des mesures Mobilité Montréal (moins de chantiers du MTMD).



# Maintien de l'offre de service – Transport adapté

Évolution des déplacements au transport adapté  
(en milliers de déplacements)



La STM a sécurisé le financement ad hoc de la croissance des déplacements au transport adapté en 2026, malgré un cadre financier métropolitain qui ne prévoit aucune croissance de l'achalandage TA d'ici 2028. Une réflexion sur le financement de la croissance des déplacements TA doit avoir lieu avec les principaux bailleurs de fond pour la suite.



## **Cadre financier 2026**

# Considérations budgétaires 2026



## Des projets mis en service

Programme d'entretien pour la prolongation de la vie utile des bus

Mise en service CT Bellechasse

Divers projets en support à la livraison du service



## Croissance de la masse salariale

L'indexation de la masse salariale est de 2,5 %

La rémunération représente 65 % des coûts d'exploitation de la STM

Les optimisations de 56 M\$ génèreront une abolition de 300 postes



## Dépenses d'exploitation liées aux immobilisations

Impacts de la réduction des crédits en maintien d'actifs (ressources GMA, interventions d'entretien majeur non subventionnées, etc.)

## Une croissance de base estimée à 3,2 %...



3,2 %

Ainsi, la cible d'optimisation de 16 M\$ n'est plus suffisante pour permettre d'atteindre l'équilibre budgétaire en 2026.

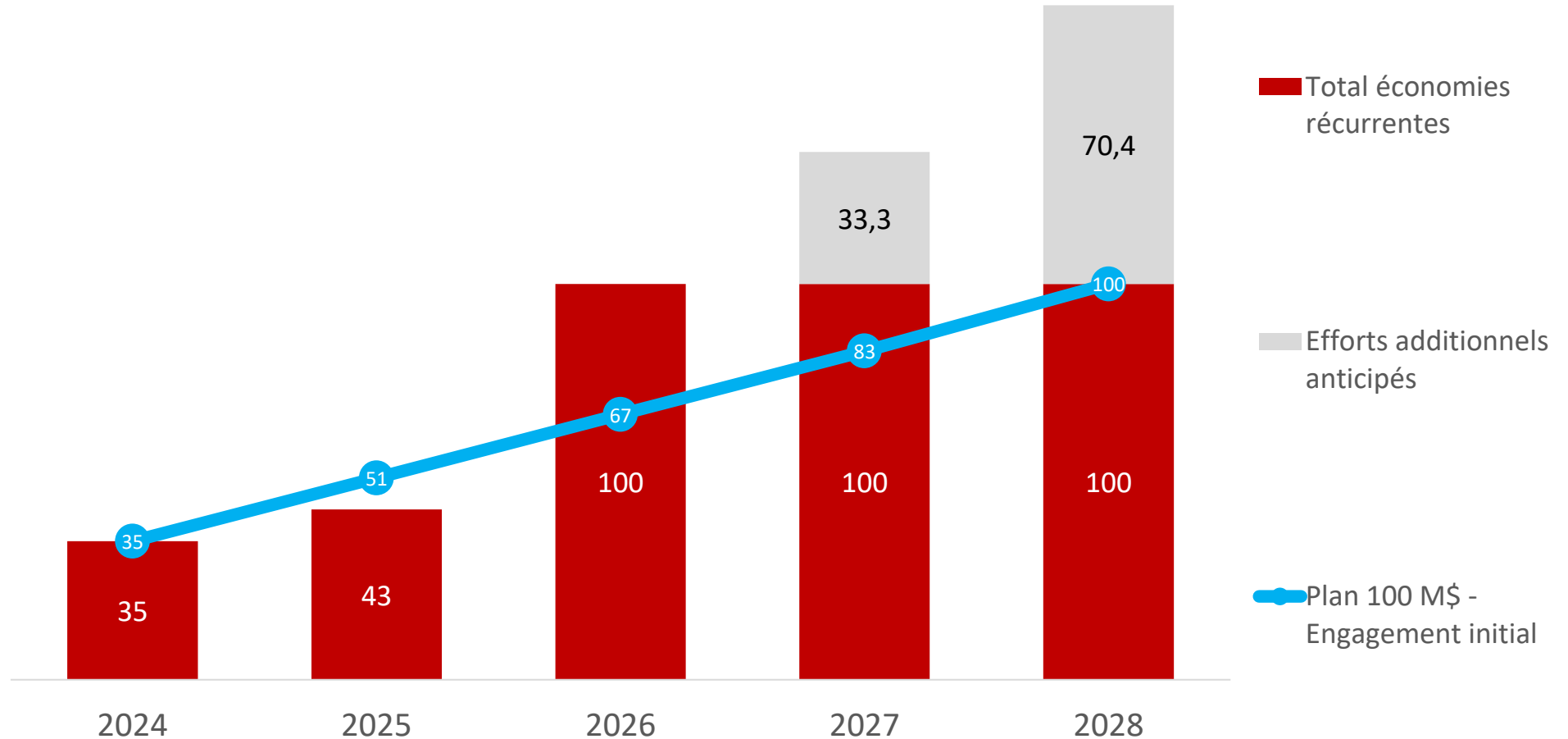
## ... dans un cadre financier limité à 0,7%



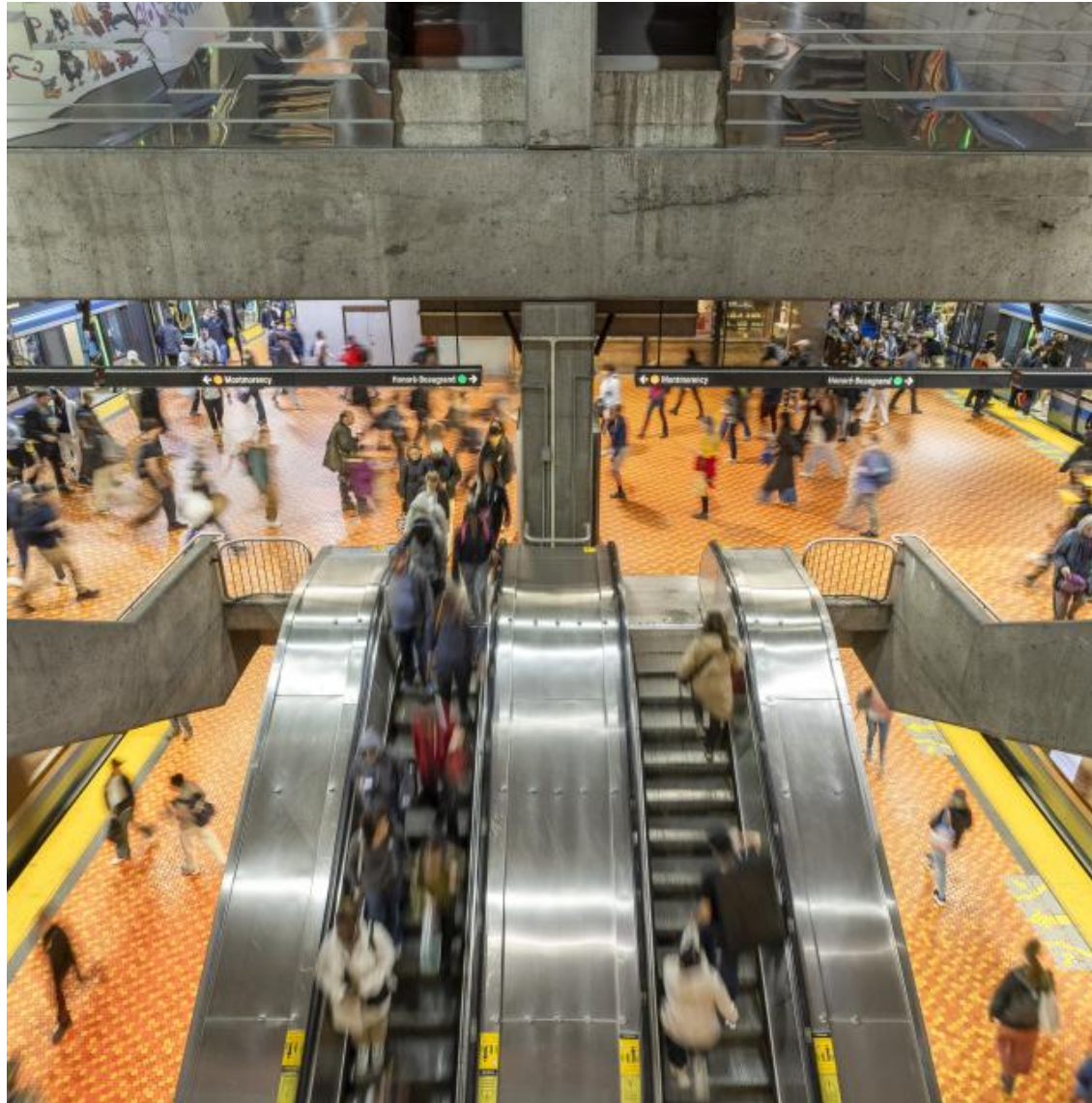
**Les sommes reçues par l'ARTM sont plafonnées à une augmentation de 0,7 %.**

- Pour se conformer à ces balises, la STM doit ainsi générer **56,5 M\$ d'optimisation dès 2026.**

# Accélération des efforts d'optimisation pour se conformer au cadre financier



**Le cadre financier actuel force l'ajout d'optimisation supplémentaire dès 2025, et l'atteinte du 100 M\$ récurrent dès 2026.**



# 56,5 M\$ d'optimisation en 2026

**Gel des embauches externes**

**Optimisation de l'entretien métro**

**Réduction des biens et services**

# 56,5 M\$ d'optimisation en 2026

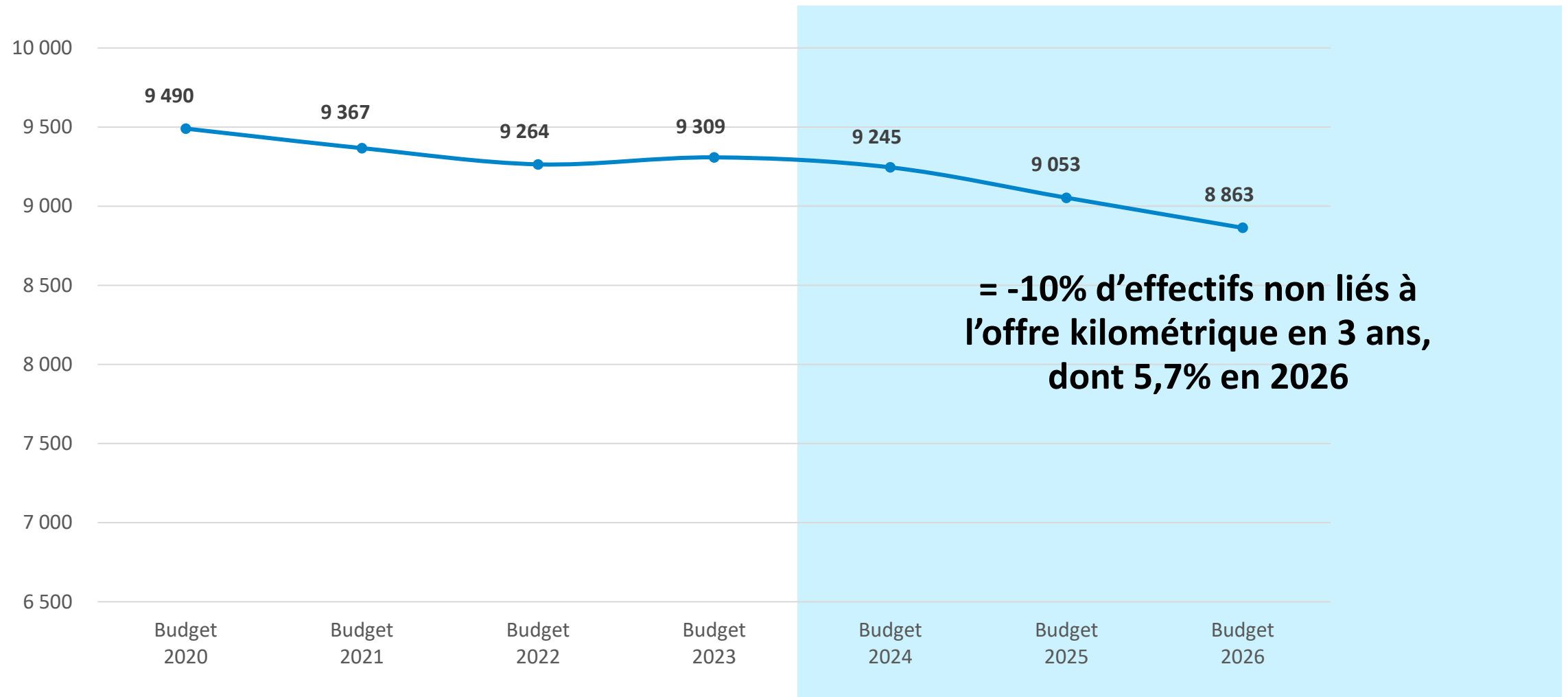
**Optimisations avec impacts sur la clientèle**

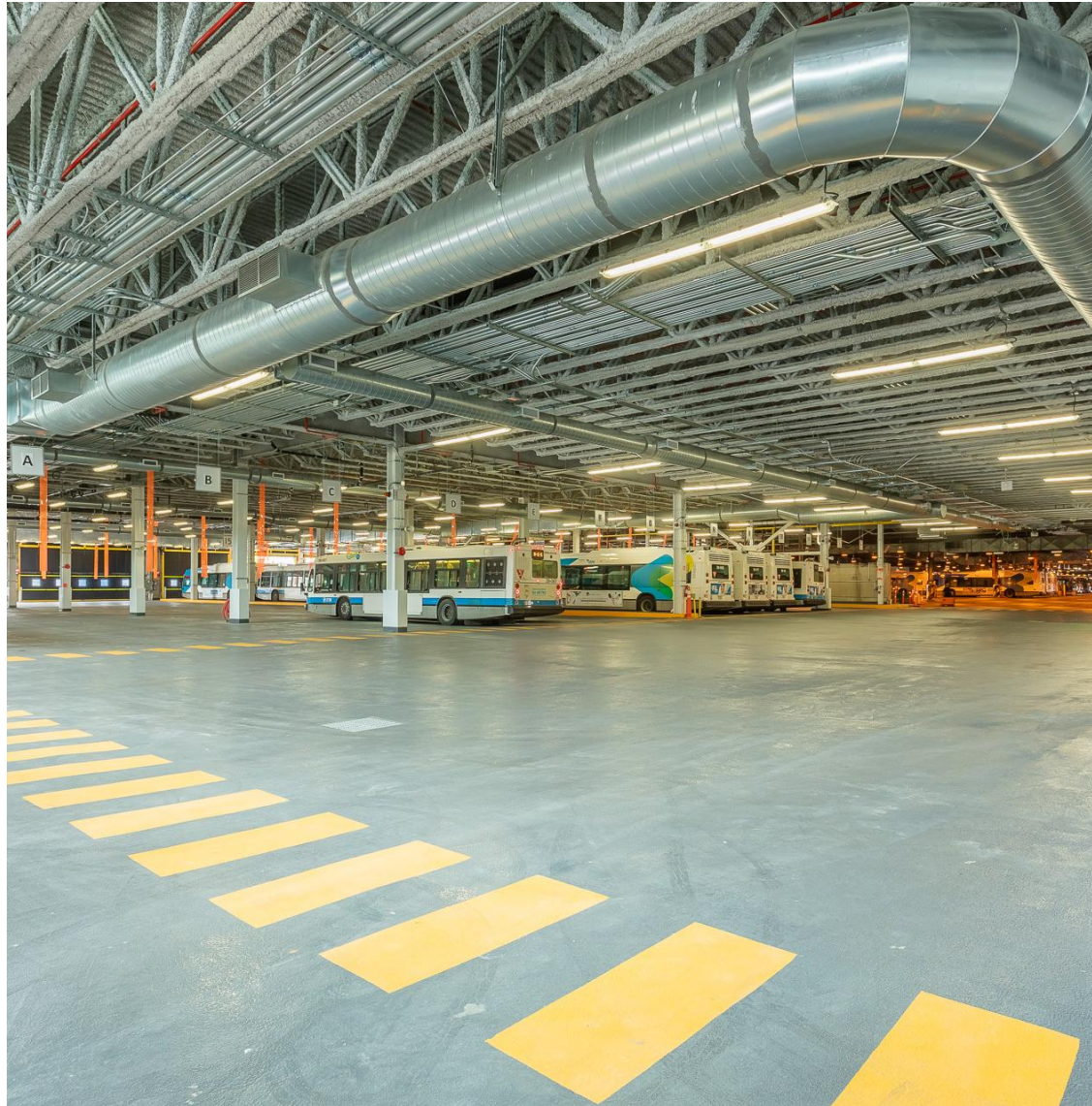
**Environ 300 postes abolis**





# Variation des effectifs 2020 - 2026





# Négociations de conventions collectives

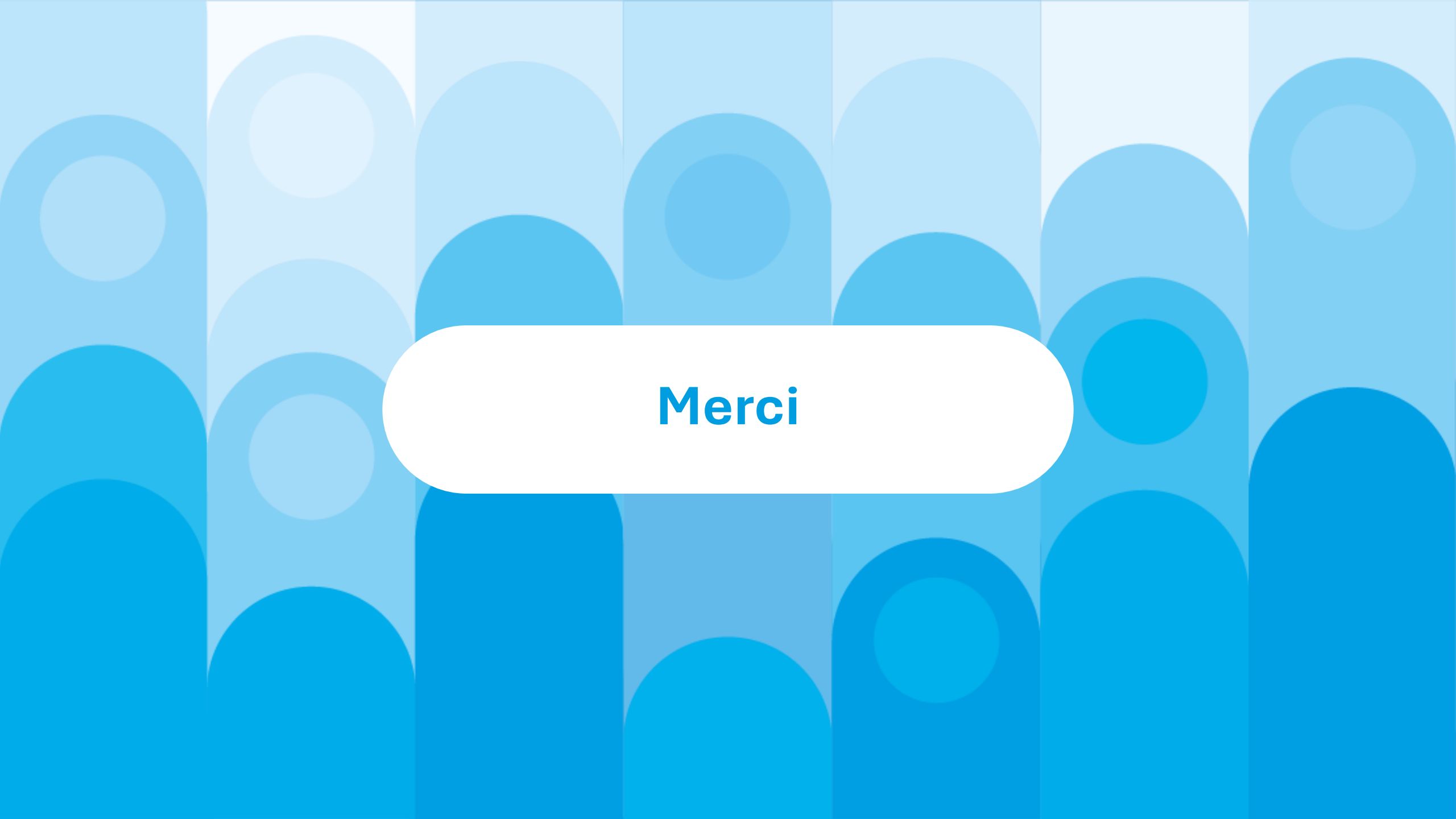
## Les priorités:

Performance

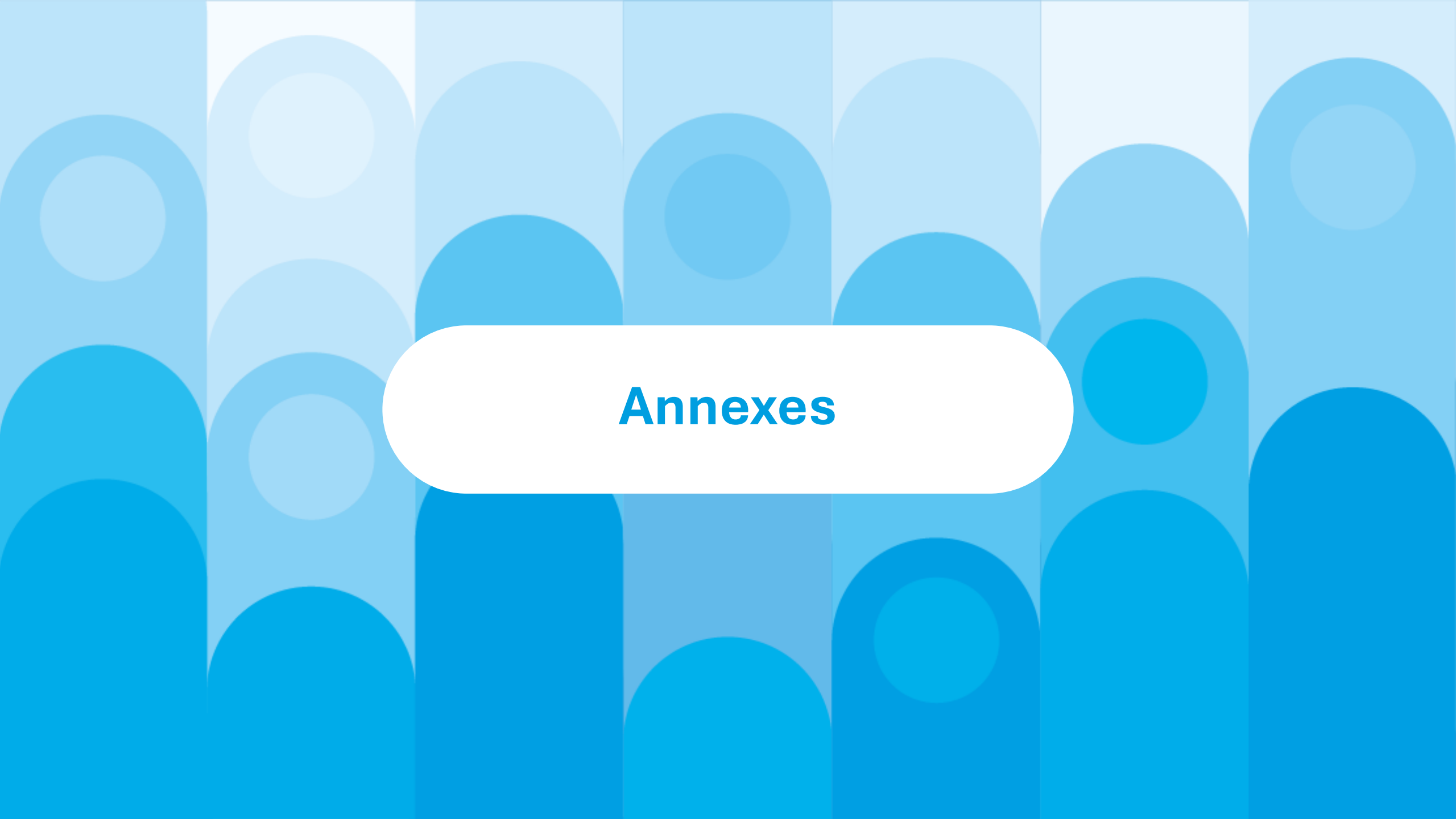
Respect du cadre financier

Virage culturel à l'entretien

**Des ententes conclues ou en voie d'être conclues en 2025 avec 70 % des employés syndiqués**



**Merci**



# Annexes

# Offre de service détaillée

|                                                                          | 2025<br>Budget    | 2026<br>Budget    | Variations<br>2026 vs 2025 |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|
| <b>Métro en km-comm. Planifié</b>                                        |                   |                   |                            |
| Service régulier                                                         | 85 461 674        | 85 728 266        | 0,31%                      |
| Mobilité Montréal                                                        | 311 510           |                   |                            |
| <b>Total - Métro en km-comm. Planifié</b>                                | <b>85 773 184</b> | <b>85 728 266</b> | <b>99,95%</b>              |
| <b>Bus en km-comm. Planifié</b>                                          |                   |                   |                            |
| Service régulier                                                         | 64 873 218        | 64 873 218        | 0,00%                      |
| Mobilité Montréal                                                        | 480 489           | 439 311           |                            |
| REM                                                                      | 419 987           | 184 508           |                            |
| <b>Total - Bus KM comm. Planifié</b>                                     | <b>65 773 694</b> | <b>65 497 037</b> | <b>99,58%</b>              |
| <b>Bus en heures de service totales (productives et non productives)</b> |                   |                   |                            |
| Service régulier **                                                      | 5 057 249         | 5 142 812         | 1,69%                      |
| Mobilité Montréal                                                        | 57 582            | 47 988            |                            |
| REM                                                                      | 25 161            | 11 277            |                            |
| <b>Total - Bus en heures de service</b>                                  | <b>5 139 992</b>  | <b>5 202 077</b>  | <b>101,21%</b>             |
| <b>TA en nombre de déplacements***</b>                                   |                   |                   |                            |
| Local                                                                    | 4 314 180         | 4 314 180         |                            |
| Métropolitain                                                            | 119 927           | 119 927           |                            |
| <b>Total</b>                                                             | <b>4 434 107</b>  | <b>4 434 107</b>  | <b>100,00%</b>             |

\*\* Le service de base du budget n'inclut pas les mesures de mitigation en lien avec le PLB, ni celles concernant les mesures de relèves planifiées et le plan de maintien des affaires

\*\*\* Risque financier à partager avec nos bailleurs de fonds

# Annexe – Variation des effectifs budgétés

## Effectifs par catégorie d'emploi (en équivalent temps complet)

|                                                  | Budget<br>2020 | Budget<br>2021 | Budget<br>2022 | Budget<br>2023 | Budget<br>2024 | Budget<br>2025 | Budget<br>2026 |
|--------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Rémunération et cotisation de l'employeur</b> |                |                |                |                |                |                |                |
| Chauffeurs, opérateurs                           | 4 403          | 4 242          | 4 114          | 4 152          | 4 120          | 4 061          | 3 995          |
| Employés d'entretien                             | 2 407          | 2 471          | 2 474          | 2 430          | 2 388          | 2 321          | 2 269          |
| Cols blancs <sup>(1)</sup>                       | 1 607          | 1 617          | 1 643          | 1 675          | 1 660          | 1 584          | 1 519          |
| Cadres d'exploitation                            | 648            | 619            | 609            | 615            | 608            | 588            | 574            |
| Inspecteurs <sup>(2)</sup>                       | 180            | 176            | 172            | 177            | 212            | 239            | 247            |
| Gestionnaires <sup>(3)</sup>                     | 244            | 243            | 252            | 260            | 258            | 260            | 260            |
| <b>Total</b>                                     | <b>9 490</b>   | <b>9 367</b>   | <b>9 264</b>   | <b>9 309</b>   | <b>9 245</b>   | <b>9 053</b>   | <b>8 863</b>   |

(1) Les Cols blancs comprennent les professionnels et employés de bureau non syndiqués, professionnels syndiqués, employés de bureau syndiqués et commis divisionnaires et autres.

(2) Les Inspecteurs comprennent principalement les constables spéciaux et les ambassadeurs.

(3) 8 postes de gestionnaires ont été abolis dans le cadre des mesures de réduction. Toutefois, la baisse des crédits de projets accroît la proportion de gestionnaires financés par l'exploitation, ce qui accentue la pression sur celle-ci. Cette situation touche également d'autres groupes d'emplois.