

Programme des immobilisations 2026-2035

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

19 janvier 2026



A photograph of a large, multi-story concrete building under construction. The building has a curved facade with large windows. Scaffolding and wooden formwork are visible around the structure. A blue and white 'METRO' sign is attached to the scaffolding on the left. The foreground shows construction materials like rebar and wooden planks.

Un des plus grands donneurs d'ouvrages au Québec

- ✓ + de 100 chantiers actifs
- ✓ 12 G\$ en investissements
au cours des 20 dernières années
- ✓ 35 % des déplacements
ont bénéficié de **voies réservées**
et 48 % de **feux prioritaires**

Le métro : Le plus important équipement de transport au Canada

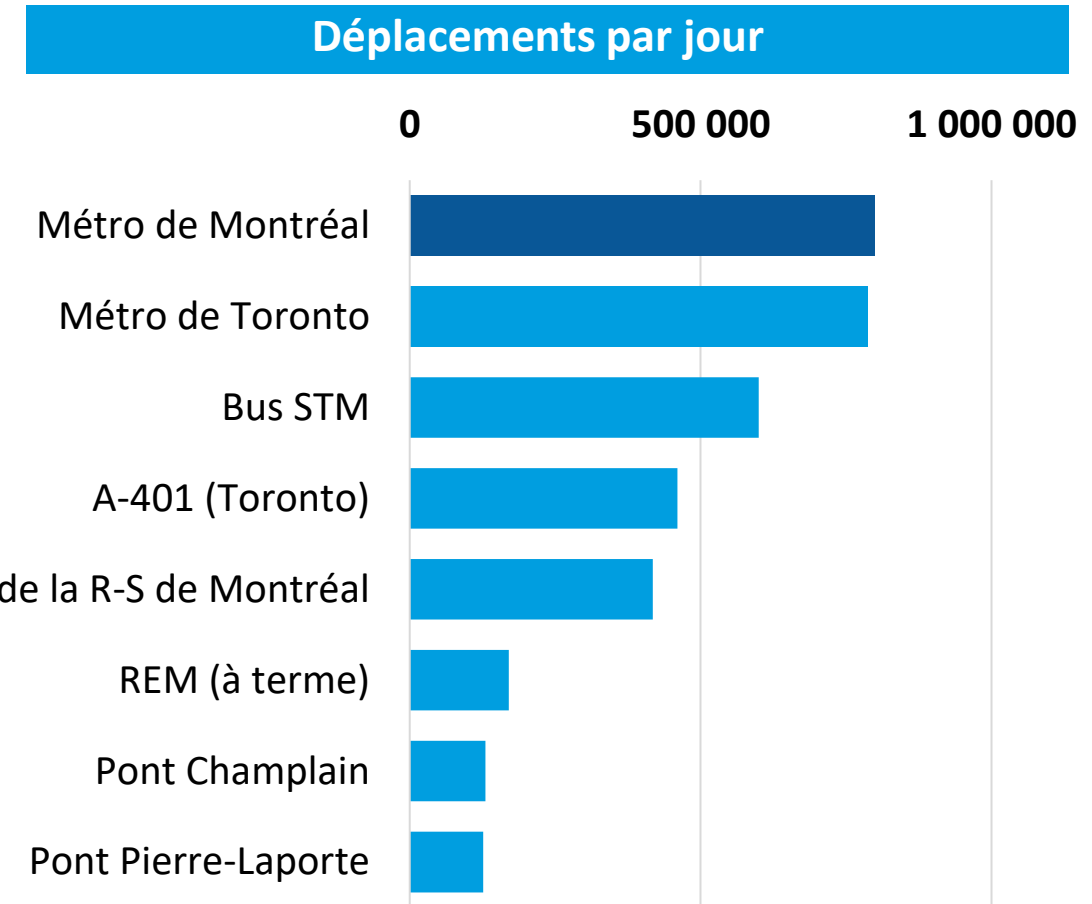
Le métro de Montréal : 800 000 déplacements/jour

- **1^{er} équipement de transport au pays**
- **2^e métro en Amérique du Nord**



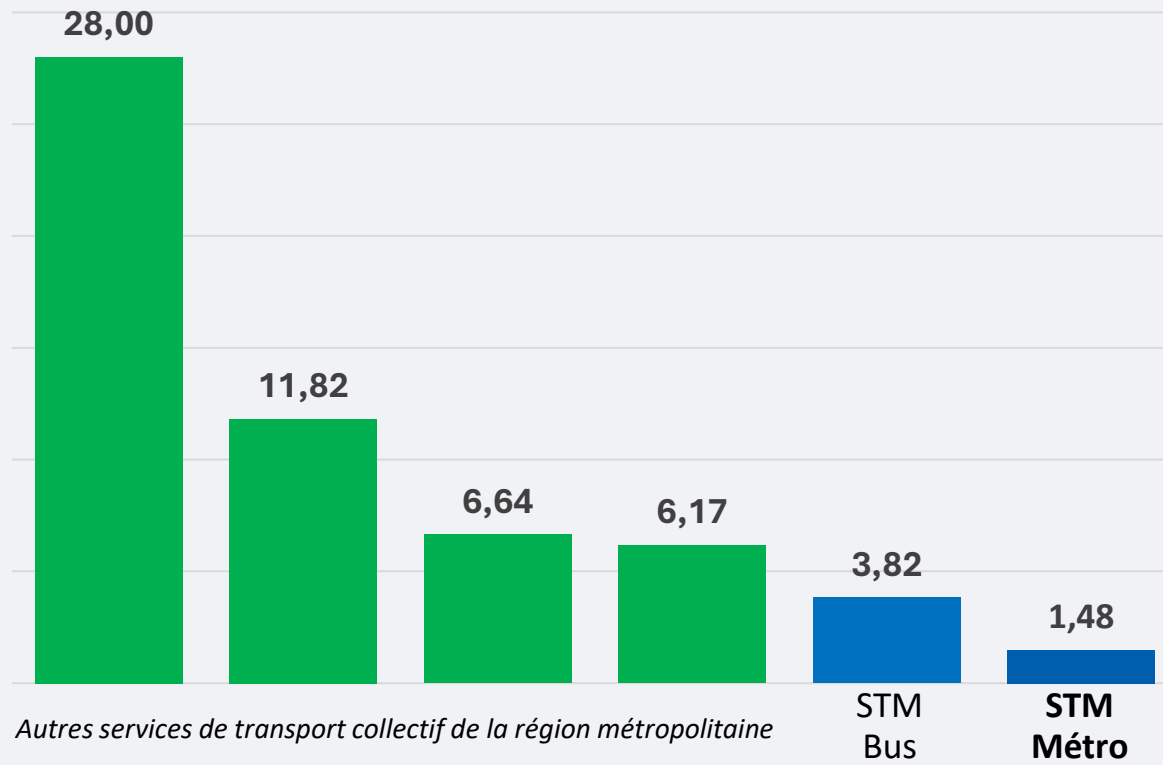
62 %

de tous les déplacements en TC
dans la région métropolitaine



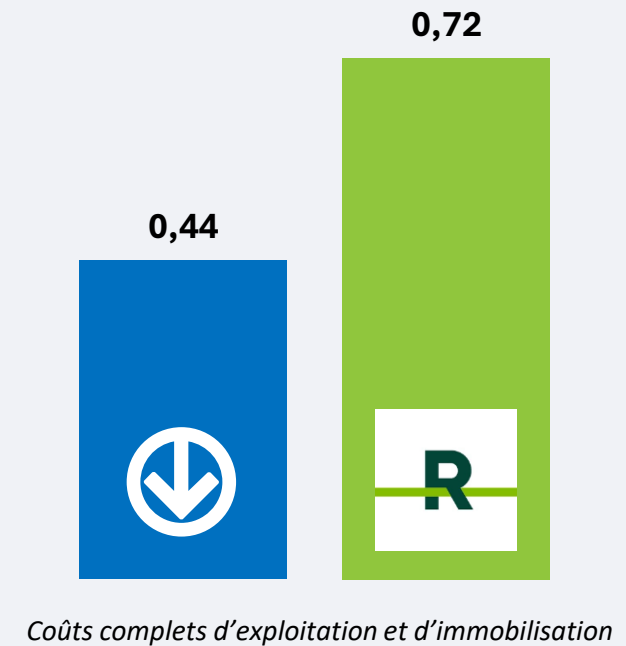
Une performance sans égal

Coût d'exploitation par déplacement (2023)



Source: Audit de performance RCGT, 2023

Coût par passager-km





État des actifs

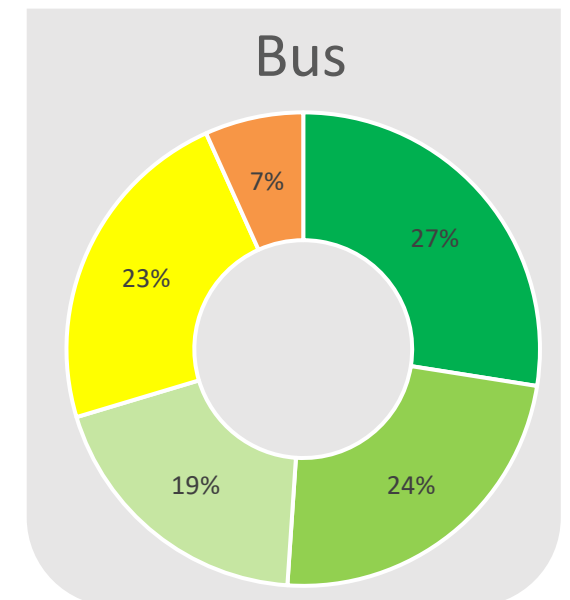
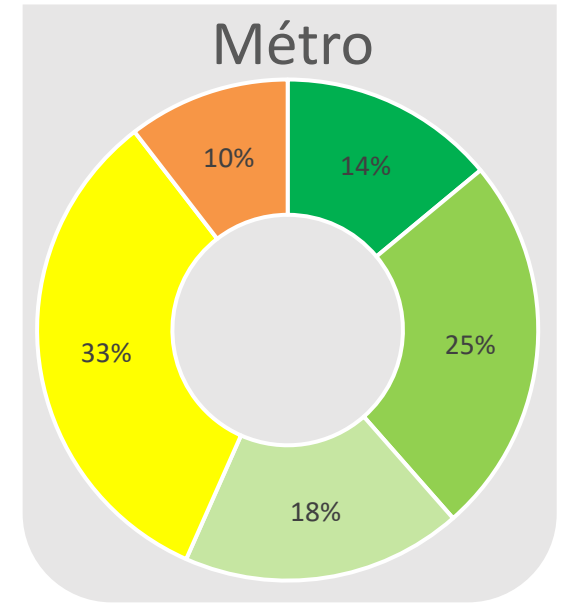
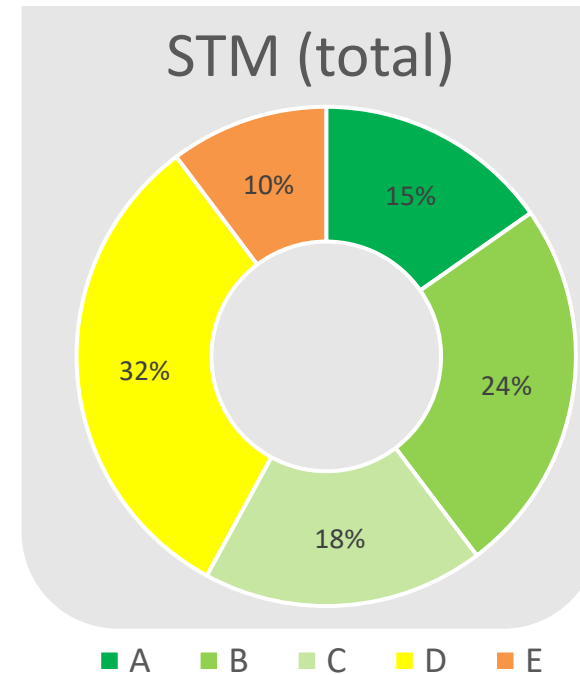
L'état des actifs de la STM

Répartition de l'état des actifs, selon la valeur et l'indice d'état gouvernemental

	Bon état (A,B,C)	Mauvais état (D,E)
STM (total)	58 %	42 %
Métro	57 %	43 %
Bus	70 %	30 %

Données en date de décembre 2024

Note: Après répartition des actifs en état inconnu, lesquels représentent 15 % des actifs totaux et qui sont répartis selon l'état des actifs connu.



État des actifs détaillé par catégorie

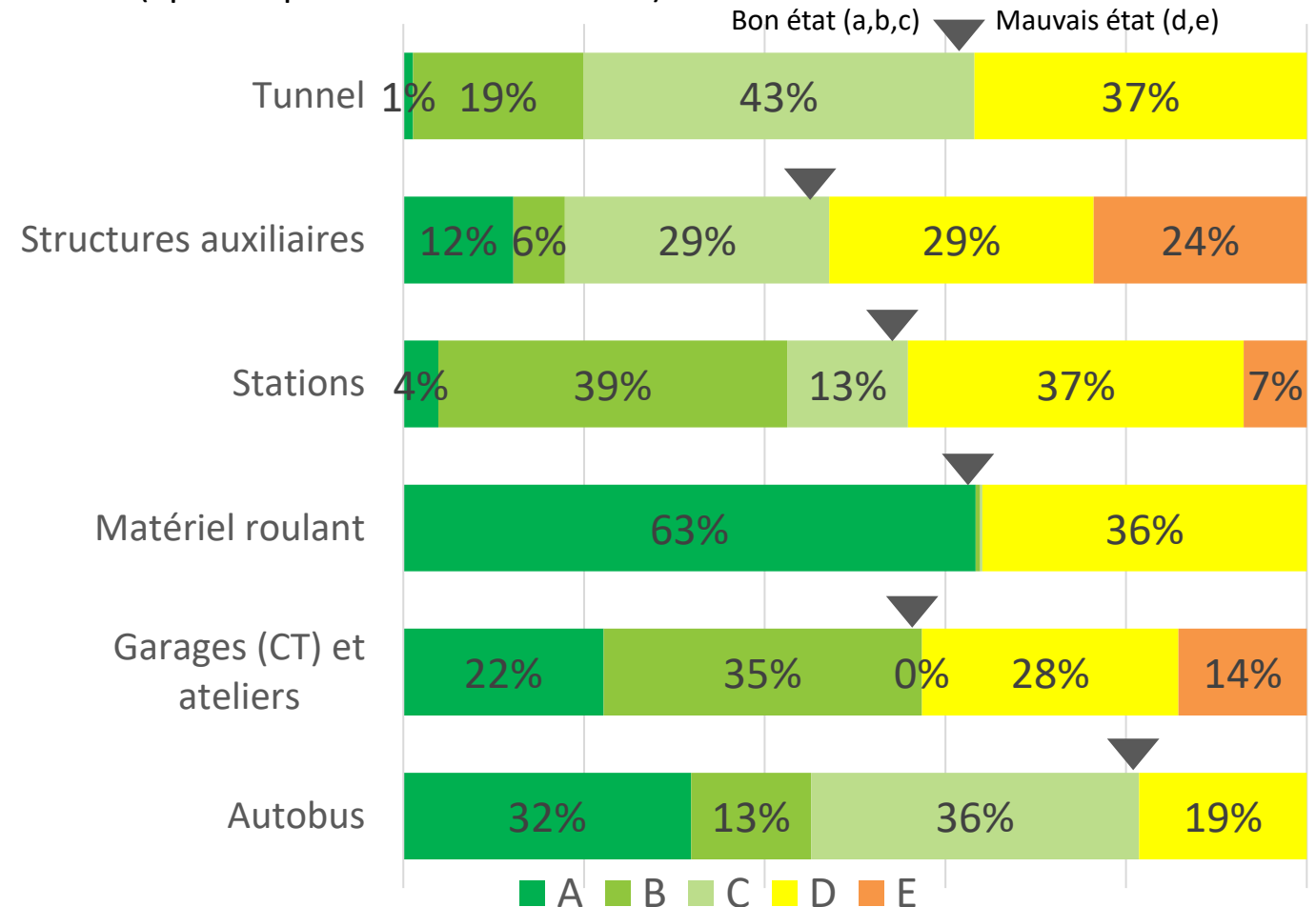
Faits saillants métro

- 37 % des tunnels en mauvais état (D)
- 53% des structures auxiliaires en mauvais état (D,E)
- 44 % des stations (30) en mauvais état (D,E)

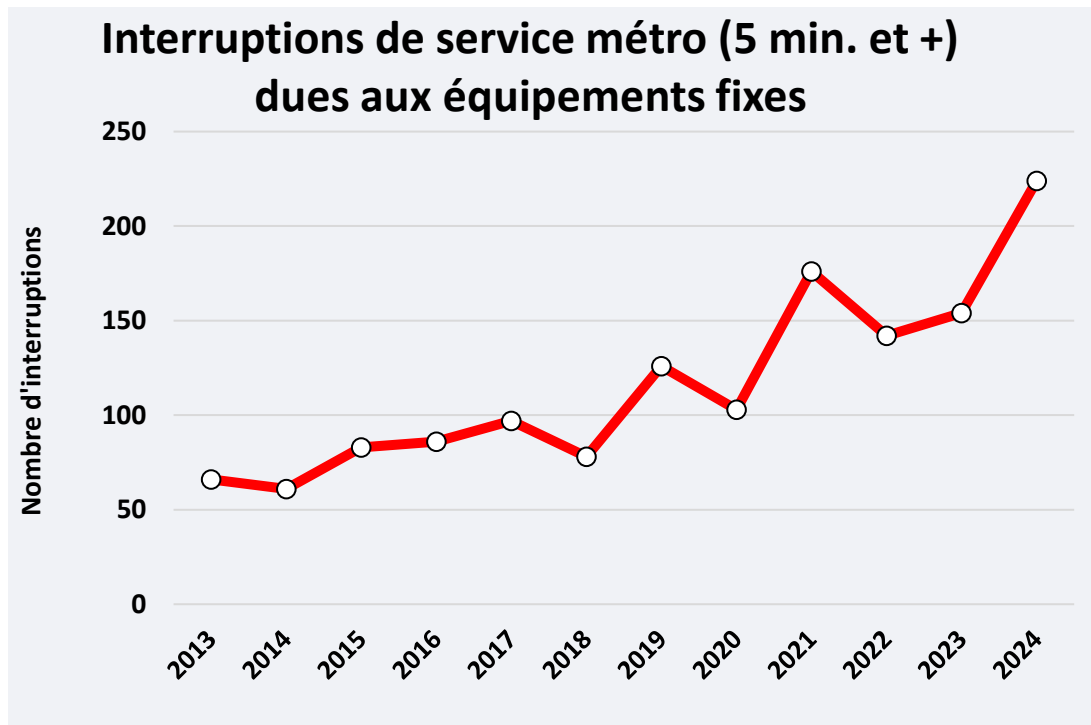
Faits saillants bus

- 42 % des garages en mauvais état (D,E)
- 36 % des bus en état C

Répartition des actifs, selon la valeur et l'indice d'état gouvernemental (après répartition des inconnus)



Un réseau âgé et un métro vieillissant



Actifs évalués à 52,6 G\$ en 2025

- 80 % au métro

Infrastructures âgées et vieillissantes

- Âge moyen 48 ans

Trains MR-73

- Fin de vie utile atteinte depuis 2016



Programme des immobilisations 2026-2035

Faits saillants

24,1 G\$

En besoin
d'investissements

Un recul de 1,7 G\$ par rapport à l'an dernier, comme le PLB avance.

15,2 G\$

Financement requis
en maintien d'actifs

La priorité pour limiter le vieillissement des infrastructures et les maintenir en bon état

2,8 G\$

De financement
confirmé

Sur 12,5 G\$ de coûts éligibles à du financement gouvernemental

7 G\$

De déficit
d'investissement

9 G\$ en 2030 à moins d'un changement de tendance important

- Le PI 2026-2035 préliminaire totalise 24,1 G\$, soit -1,7 G\$ par rapport à l'an dernier

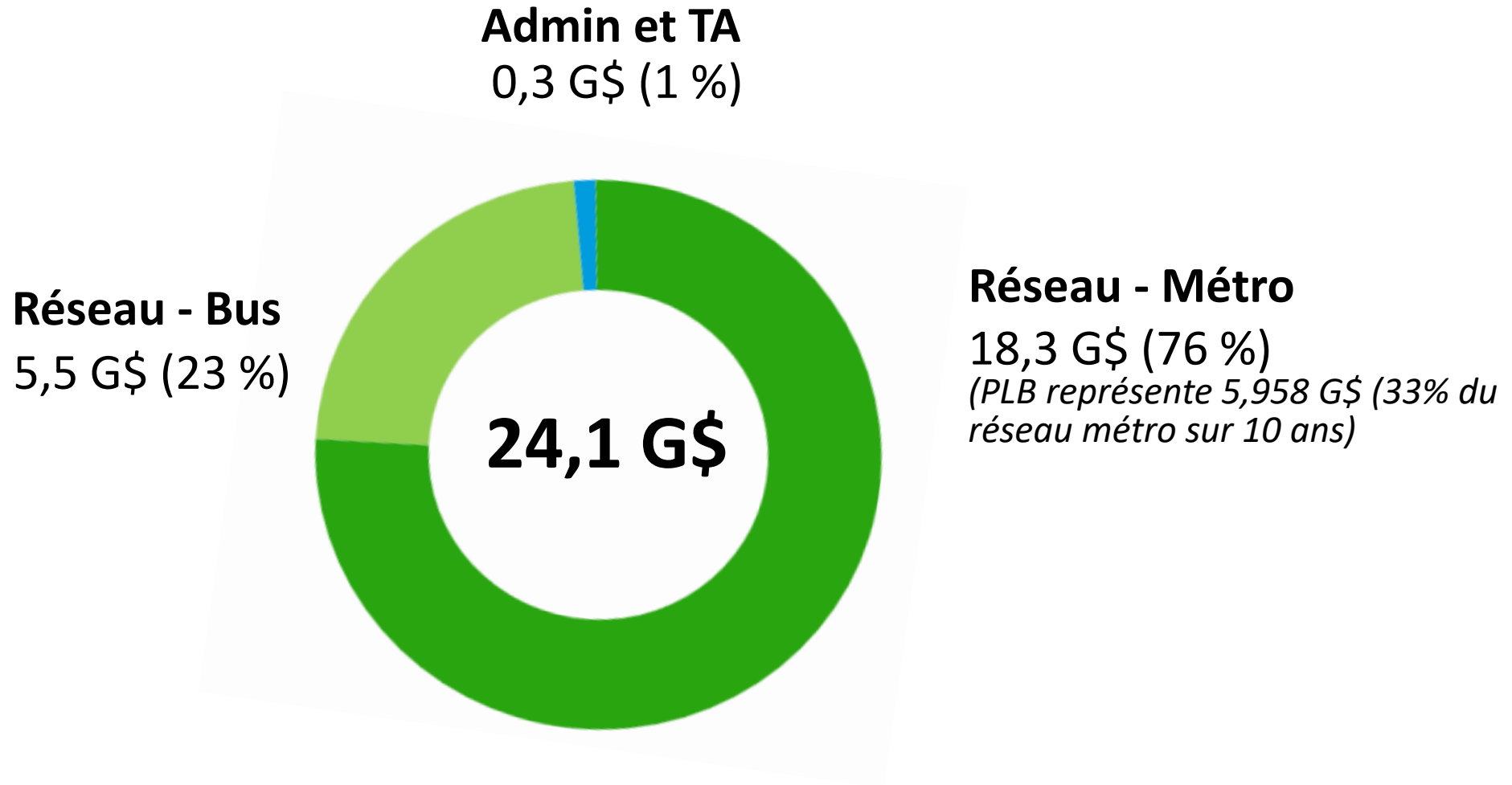
Écart - PI

- Principaux changements des coûts de projets :

➤ Prolongement de la ligne Bleue (autorisé)	-780 M\$ (retrait année 2025)
➤ Programme d'électrification des CT - phase 1 (autorisé) envergure)	-163 M\$ (retrait 2025 et diminution)
➤ Programme d'électrification des CT - phase 2 (identification)	-467 M\$ (report au-delà de 2035)
➤ Programme Réno-systèmes et Réno-Infrastructures (autorisé)	-253 M\$ (retrait année 2025)
➤ Programme de modern. des actifs Métro - phase 1 à 5 (identification)*	+410 M\$ (Indexation des prog.)
➤ Centre de transport – Est de Montréal (définition)	-165 M\$ (report au-delà de 2035)
➤ Centre de transport Bellechasse (autorisé)	-82 M\$ (retrait année 2025)

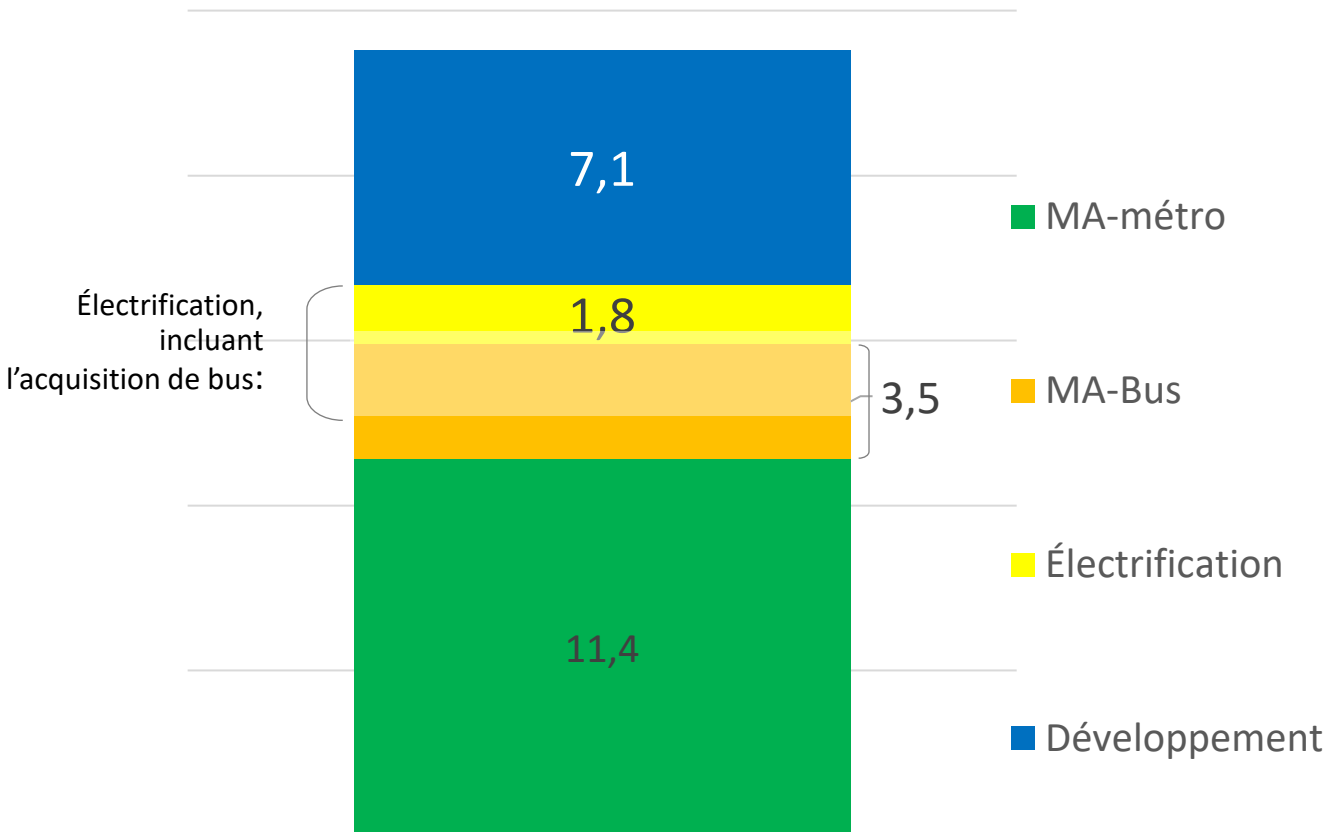
* Le report du programme de modernisation des actifs Métro entraînera une hausse des coûts de projets dû à l'indexation et à la dégradation de l'état des actifs.

Besoins d'investissements par secteur



Besoins d'investissements par catégorie

Total de 24,1 G\$



Maintien des actifs : 15,2 G\$ (63%)

- Métro : 11,4 G\$ (GMA : 10,8 G\$)
- Bus : 3,5 G\$
 - Dont Acquisition bus 2,6 G\$¹
- Admin. et TA: 0,3 G\$

Électrification : 4,4 G\$

- CT : 1,8 G\$ (en réévaluation)
- Acquisition bus : 2,6 G\$¹

Développement : 7,1 G\$

- PLB : 6 G\$
- Autres (PA, CT de l'Est, etc.) : 1,1 G\$

¹ Ce montant de 2,6G\$ peut être comptabilisé en maintien des actifs bus ou dans l'électrification.

PROJET LIGNE BLEUE

Le grand projet de développement du métro

5 nouvelles stations
6 km de tunnel

Saint-Michel

Vertières

Mary-Two-Axe-Earley

Césira-Parisotto

Madeleine-Parent

ANJOU

5

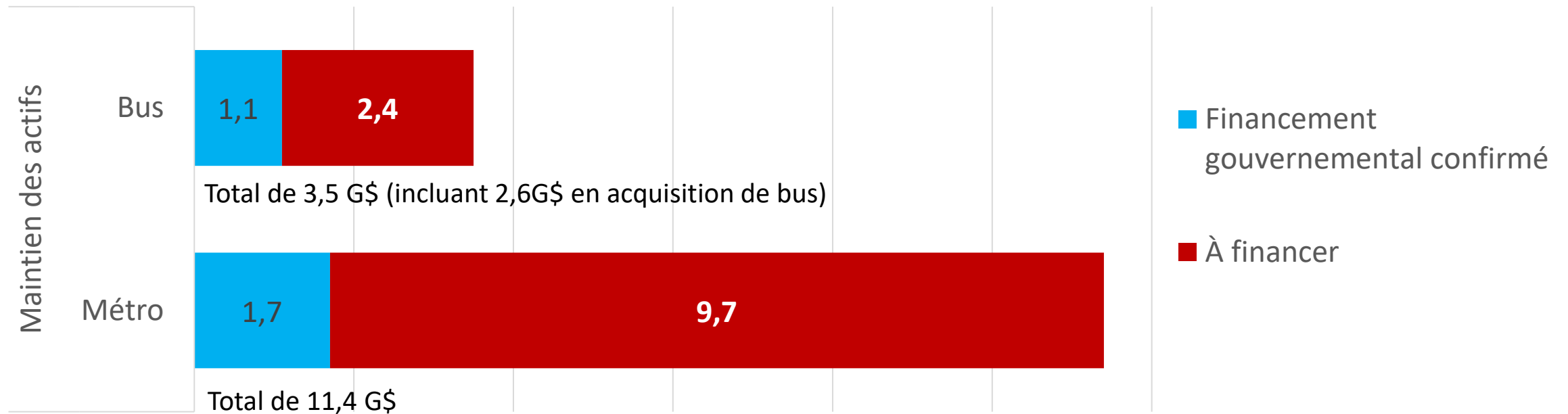




Financement du maintien des actifs

Besoins de financement en maintien d'actifs pour projets inscrits au PI (10 ans)

15,2 G\$ de projets pour maintenir l'offre de service



Notes: Sont considérés comme du financement « confirmé » les crédits PITC 2025-2035 ainsi que SOFIL 5. Aux 14,9 G\$ illustrés dans le graphique doivent être ajoutés 300 M\$ de projets autres (TA, administration) pour obtenir le total de 15,2 G\$ de besoins en maintien des actifs.

Financement gouvernemental – État des lieux

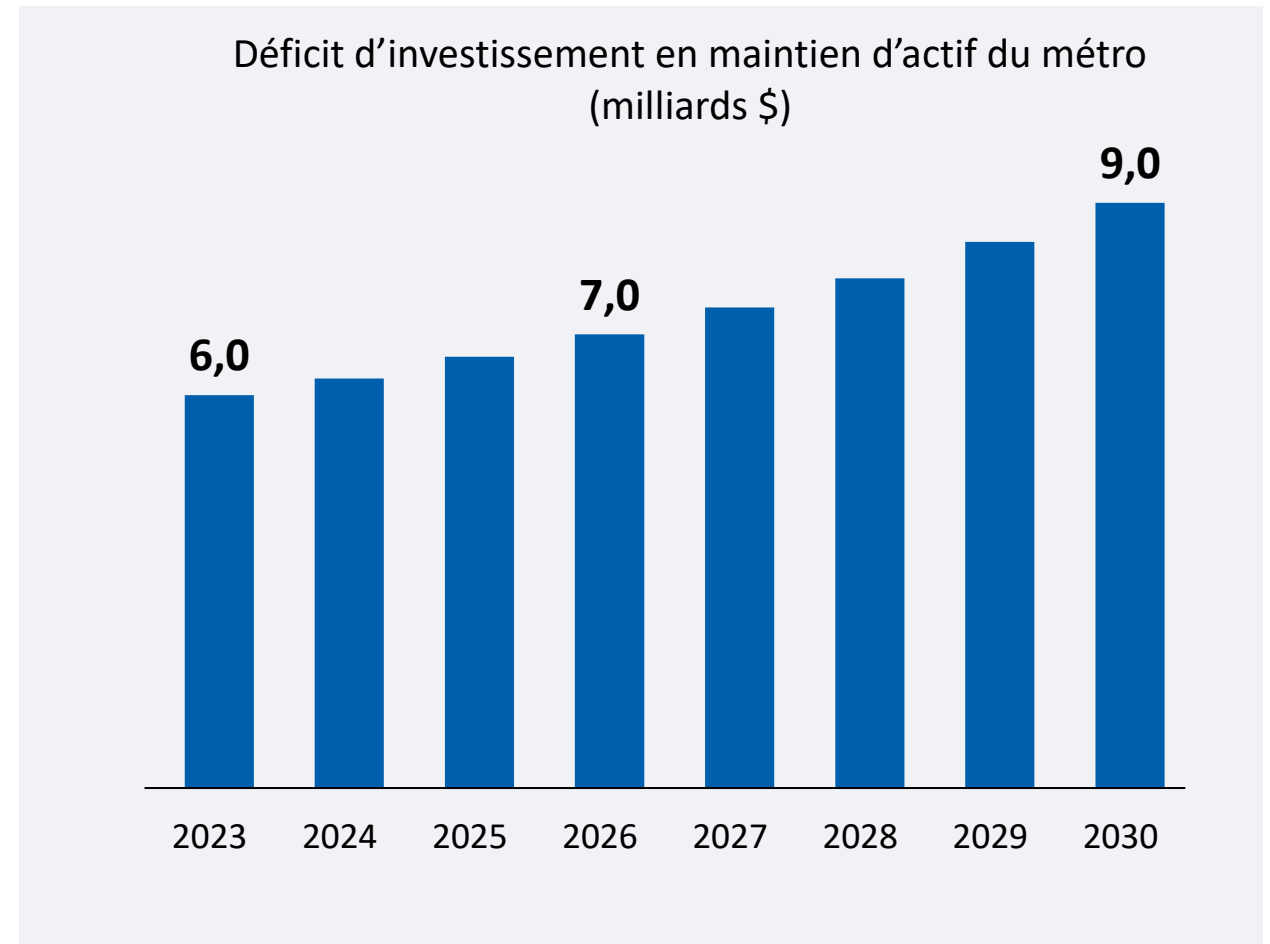
- Plan québécois des infrastructures 2025-2035 :
 - De nouveaux projets inscrits, mais réduction des crédits pour des projets déjà autorisés
 - Nouvelles restrictions administratives en matière d'utilisation des fonds
 - Répartition des crédits sans égard aux besoins des projets
- Des processus d'autorisation et de subvention embourbés et dysfonctionnels
- Impacts : moins d'argent, plus difficile à utiliser et plus long à recevoir

Un déficit croissant d'investissement en maintien d'actifs

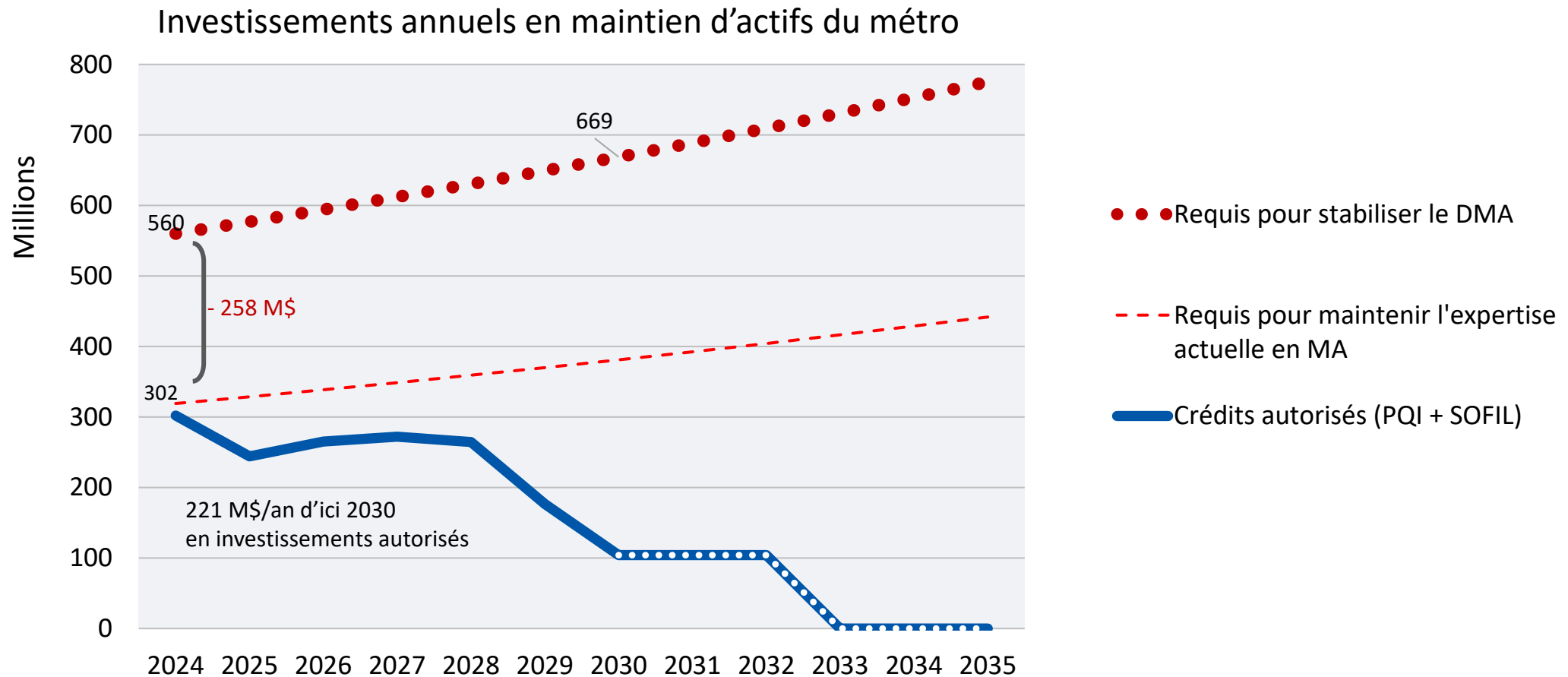
Un déficit d'investissement de 7 G\$ dans les tunnels, stations et systèmes du métro.

Déficit d'investissement pour les stations, tunnels, équipements fixes et structures auxiliaires.

N'inclut pas le matériel roulant, les ateliers et le contrôle de train.



Besoin d'investissements en maintien d'actifs métro et crédits autorisés



Conséquences



Perte d'expertise et de capacité

Réduction de 15% de la capacité en maintien d'actifs dans les bureaux de projets (consultants et employés)

Planification inadéquate

Incertitude et manque de prévisibilité qui impacte la capacité de planifier et réaliser des projets

Pression sur le budget d'exploitation

Relocalisation des ressources STM, les coûts des réparations d'urgence et la multiplication des arrêts de service exercent une pression additionnelle sur le budget d'exploitation.

Conséquences



Report de projets

Projets reportés à une date indéterminée :
Postes de ventilation mécanique, réfection de stations, etc.

Accessibilité universelle sur pause

Avec le financement insuffisant pour le maintien des actifs, la mise en accessibilité du métro n'est plus priorisée et donc mise sur pause indéfiniment.

Impacts sur la clientèle

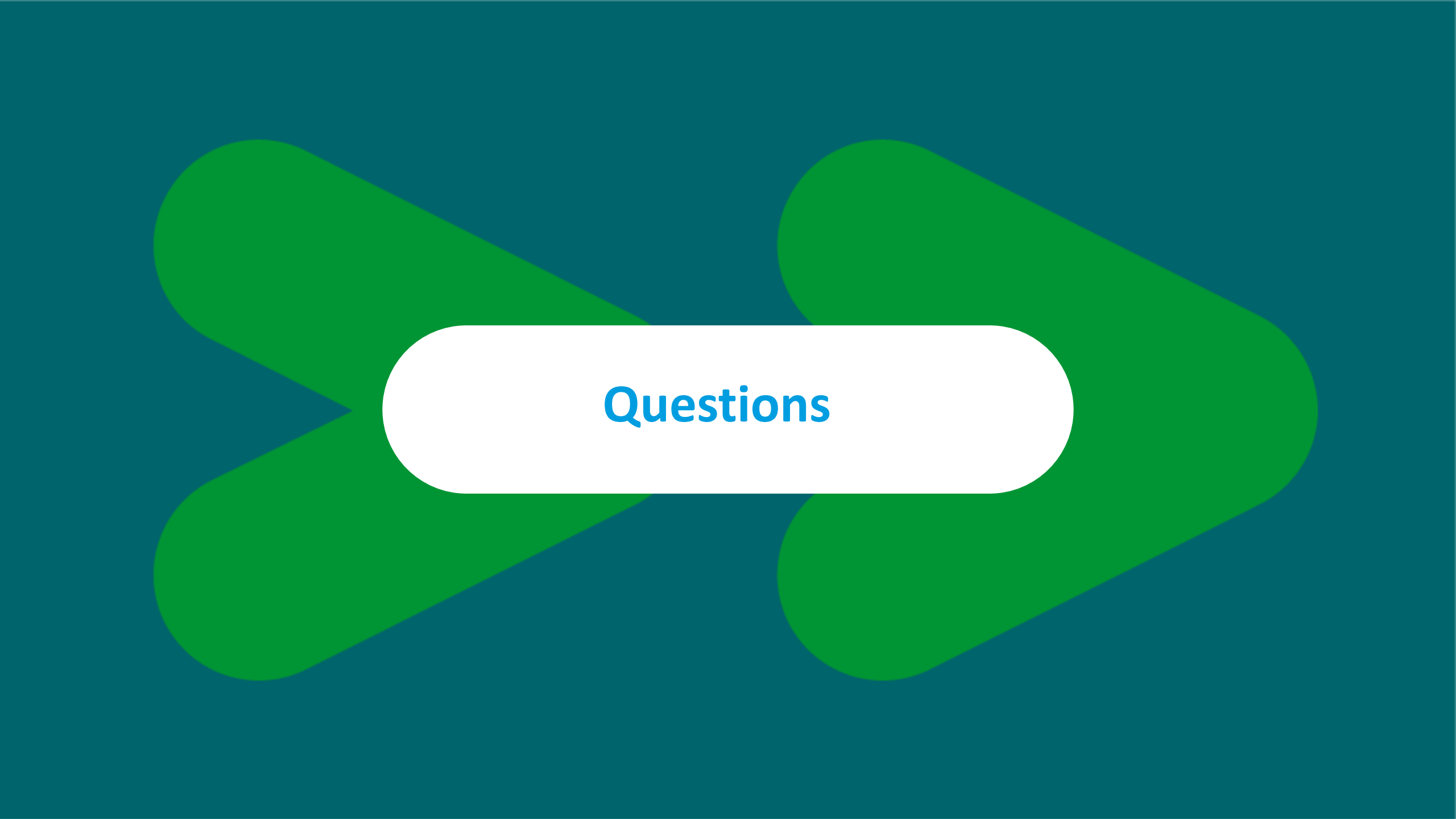
Augmentation des interruptions de service et bris mécaniques qui résultent en une perte de confiance de la clientèle

Des solutions existent

**Permettre
rapidement
l'accès au *Fonds
pour le transport
en commun du
Canada***

**Lisser le
déploiement de
l'électrification**

**Revoir les
processus
d'autorisation et
de subvention
des projets**

The background is a solid teal color. Two large, thick green arrows are positioned horizontally, pointing towards each other from the left and right sides. In the center, where the arrows meet, is a white rounded rectangle containing the word "Questions" in blue text.

Questions