

Budget 2025 du Québec

Assurer le maintien des actifs de la STM : un enjeu de sécurité économique

CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES
2025-2026
Février 2025



Sommaire

L'année 2024 a marqué un tournant décisif pour le financement des services de transport collectif. La combinaison des efforts du gouvernement, des municipalités et des sociétés de transport permet enfin d'offrir un cadre financier prévisible qui préserve l'offre de service en place. Malgré cette importante avancée, les services existants restent menacés en raison du sous-investissement en maintien d'actifs.

Principal équipement de transport du pays, le métro de Montréal constitue la colonne vertébrale de la mobilité dans la région métropolitaine. Cet actif de près de 60 ans subit un vieillissement déjà perceptible, comme en témoignent le un nombre croissant d'interruptions de service et des événements plus graves, tels que la fermeture inopinée de la station Saint-Michel en octobre 2024. Un déficit d'investissement en maintien des actifs du métro de plus de 6 G\$ s'est creusé au fil des deux dernières décennies. Des investissements de 560 M\$ par année seraient nécessaires pour éviter une dégradation accrue de l'état des actifs du métro (en excluant le matériel roulant).

Reporter le maintien des actifs du métro entraîne une détérioration de ses infrastructures et donc, des coûts de travaux accrus, des coûts d'exploitation plus élevés et une dégradation de l'expérience client. Les pannes majeures causent des torts importants à l'économie en paralysant des dizaines de milliers de personnes (travailleurs, consommateurs, etc.). À moyen terme, la perte de fiabilité du métro détournera des usagers vers l'automobile, aggravant ainsi la congestion routière et les émissions de GES. Assurer le maintien de ces actifs devient un enjeu de sécurité économique pour la métropole et l'économie québécoise.

Les trains MR-73 de la STM doivent être remplacés au plus tard en 2036, alors qu'ils seront âgés de 60 ans, ce qui en fera les plus vieux au monde. Leur âge avancé se traduit déjà par une fiabilité 10 fois moindre que celle des trains AZUR. Le remplacement de ces trains implique la reconstruction des ateliers et des arrières-gares ainsi que le remplacement du contrôle de trains désuet. Il s'agit d'un projet de grande envergure, mais avec d'immenses bénéfices. L'expérience du projet AZUR nous a enseigné qu'un tel projet est complexe et prend du temps. Considérant l'échéance de 2036, les études nécessaires au projet devraient être lancées en urgence.

Le Programme des immobilisations 2025-3034 de la STM porte une vision ambitieuse de modernisation du métro, pour le projeter dans le prochain cycle de 60 ans, avec notamment l'installation de portes palières et d'ascenseurs visant à le rendre universellement accessible. Ces chantiers essentiels devront être mis en place plus tôt que tard. Or, la situation économique particulière du Québec nous force collectivement à faire des choix. C'est pourquoi la STM soumet donc au gouvernement du Québec une seule priorité pour le budget 2025 : le maintien de ses actifs. Entièrement en phase avec la stratégie gouvernementale d'augmentation progressive des investissements en maintien du parc, ses demandes pour l'exercice du budget 2025 sont limitées au seul financement de ses programmes de maintien d'actifs (585 M\$ sur trois ans) et des études nécessaires pour lancer le remplacement des MR-73. Ces projets étant inévitables, tarder à les autoriser n'aura pour effet que d'en faire augmenter les coûts et de réduire progressivement la fiabilité du service en raison de la dégradation accrue des actifs.

Pour l'exercice budgétaire 2025-2026, la STM présente donc au gouvernement du Québec les recommandations suivantes :

- **Autoriser au PQI 2025-2035 un financement additionnel de 585 M\$ sur trois ans pour les programmes de maintien d'actifs de la STM (Réno Système 6 et Réno Infra 4);**
- **Augmenter les sommes disponibles au PQI pour la modernisation du métro afin de tendre progressivement vers un financement de 560 M\$ par année, de façon récurrente et indexée.**
- **Financer sans attendre les études nécessaires pour la modernisation des lignes verte et jaune, y compris le remplacement des voitures MR-73, à hauteur de 40 M\$.**

Table des matières

SOMMAIRE	II
LA STM EN BREF	IV
DES AVANCÉES IMPORTANTES, DES DÉFIS PERSISTANTS	1
Des défis persistants	1
LA MODERNISATION DU RÉSEAU, LE DÉFI POUR SÉCURISER LE SERVICE DE DEMAIN	2
Le métro de Montréal : un actif d'une importance et d'une performance sans égal	2
Un actif dont l'état se dégrade, des conséquences croissantes	3
Un financement du maintien d'actifs en recul constant	4
Le transport collectif à la traîne	5
Un plan responsable en phase avec la stratégie gouvernementale	5
LA MODERNISATION DES LIGNES VERTE ET JAUNE : UN GRAND PROJET POUR LA PROCHAINE DÉCENNIE	7
Moderniser les actifs pour un service plus confortable, plus fiable et plus fréquent	7
Un projet inévitable à lancer sans attendre	8
CONCLUSION	9
ANNEXE 1. DES BÉNÉFICES ATTENDUS DE TOUS	10
ANNEXE 2. PRÉSENTATION DES PROGRAMMES DE MAINTIEN D'ACTIFS DE LA STM	11

LA STM EN BREF

1,1 million
Déplacements
par jour

288 millions
Déplacements
en 2023



4 lignes de
métro

71 km
68 stations
999 voitures

 Le meilleur coût par déplacement
en transport collectif (RCGT, 2024)



228 lignes de
bus

1 992 bus
500 km²

 Le meilleur coût par déplacement
de tous les services bus (RCGT, 2024)



87 minibus transport
adapté

8 fournisseurs de taxis
33 947 clients
3,4 M de déplacements en 2023

8^e entreprise
au Québec

10 586
employés

1,8 G\$
Budget
d'exploitation

25,8 G\$
Investissements
sur 10 ans

Des avancées importantes, des défis persistants

L'année 2024 aura été une année charnière pour le transport collectif. Alors que les besoins augmentent et que les ressources demeurent limitées, des initiatives clés ont été mises en œuvre pour améliorer la robustesse du cadre financier du transport en commun et maintenir les services.

Dans le cadre de son engagement à réduire ses dépenses récurrentes de 100 M\$, la STM a déposé un budget 2025 équilibré avec seulement 0,2 % de croissance des dépenses. De leur côté, les élus de la CMM ont entériné une augmentation de la taxe sur l'immatriculation, en plus de bonifier leur contribution régulière. En novembre, le gouvernement confirmait son soutien financier à l'exploitation jusqu'en 2028. Ensemble, ces actions permettent enfin d'offrir un cadre financier prévisible, qui assure le maintien de l'offre de transport collectif. Elles démontrent également que la mobilisation conjointe de tous les acteurs est à la fois possible et nécessaire pour s'attaquer aux enjeux de financement du transport collectif.

Hautement consciente du rôle exemplaire qu'elle doit jouer en matière de saine gestion des fonds publics, la STM s'est engagée dès 2023 à réduire ses dépenses récurrentes de 100 M\$ sur cinq ans, tout en maintenant l'offre de service.

D'autres initiatives gouvernementales importantes méritent également d'être soulignées. La loi 61 permet désormais aux sociétés de transport de valoriser leur actif par le développement immobilier et ainsi de générer du financement. Le projet de loi 79 promet de son côté une modernisation du cadre contractuel des organismes municipaux qui offrira davantage d'agilité et de flexibilité. Plus particulièrement, les sociétés de transport pourront réaliser des projets en modes collaboratifs, ce qui permettra ainsi de réduire les coûts et délais de certains projets d'infrastructure. La STM s'est fait un devoir d'appuyer le gouvernement quand il répondait à des demandes importantes qu'elle avait formulées et qu'il mettait de l'avant des solutions.

Enfin, soulignons la publication des audits sur les sociétés de transport auxquels la STM a contribué avec ses propositions de réduction de dépenses de 100 M\$ et qui ont confirmé que ses services offraient le meilleur coût par déplacement.

Des défis persistants

Malgré ces avancées significatives pour le financement de l'exploitation, une menace importante plane toujours sur le maintien des services et la capacité du transport collectif à livrer ses nombreux bénéficiaires (voir annexe 1). Alors que le métro de Montréal aura 60 ans en 2026, ses actifs présentent un état de dégradation de plus en plus important, et le sous-investissement en maintien d'actifs met en péril sa capacité de continuer à livrer le service attendu. Négliger cet enjeu pourrait avoir des impacts importants sur la vitalité et la sécurité économiques de la métropole.

Le sous-financement du maintien d'actifs met à risque le maintien des services et constitue le principal défi du transport collectif actuellement.

Dans le cadre des consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec, la STM veut lancer un message clair afin de prendre au sérieux le défi du maintien des actifs de transport collectif.

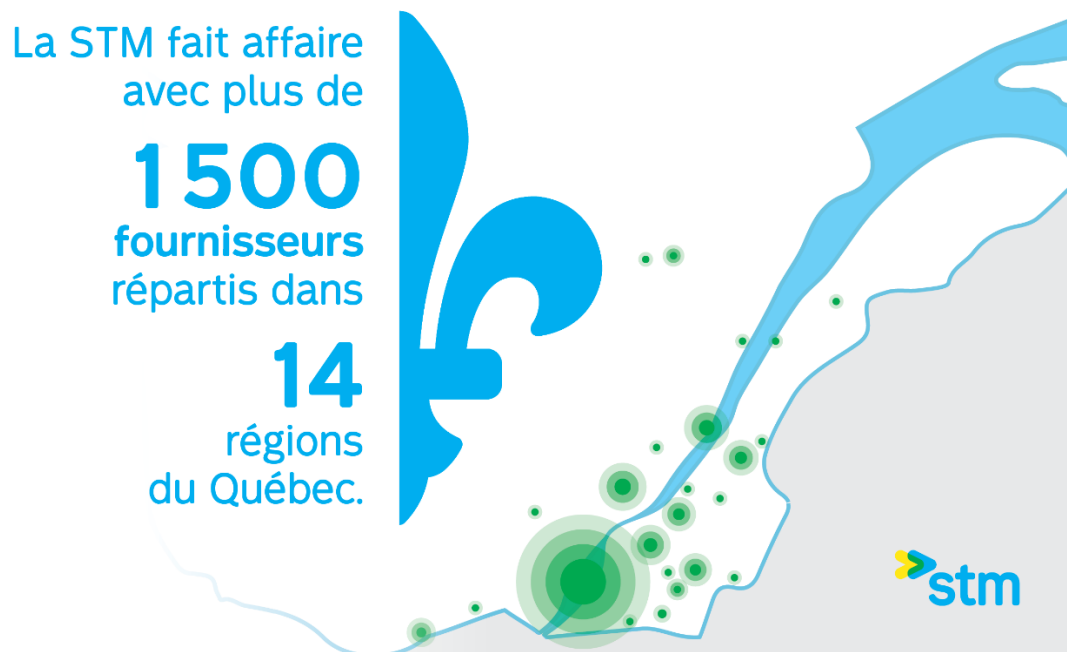
La modernisation du réseau, le défi pour sécuriser le service de demain

Le métro de Montréal : un actif d'une importance et d'une performance sans égal

Avec plus de 800 000 déplacements par jour, le métro de Montréal est le principal équipement de transport de personnes au Canada. Il s'agit de la colonne vertébrale de la mobilité durable alors que 62 % de tous les déplacements en transport collectif dans la région métropolitaine empruntent le métro en tout ou en partie. De plus, aucun autre service de transport collectif n'offre un coût par déplacement aussi faible que celui du métro (1,48 \$ par déplacement vs un coût moyen de 8,30 \$ pour l'ensemble des autres services du Québec)¹.

Dans un contexte budgétaire difficile où la congestion routière dans la région métropolitaine impose des coûts de 6 G\$ par année², la capacité du métro à offrir un moyen de déplacement de masse qui soit rapide, fiable et abordable revêt une importance encore plus stratégique pour la vitalité économique de la métropole et du Québec.

Dans un contexte économique aussi incertain que celui actuel, où les menaces de tarifs commerciaux pèsent sur les relations économiques entre le Canada et les États-Unis, investir dans le transport collectif devient une priorité stratégique pour le Québec. La STM réalise 97% de ses dépenses au Québec et auprès de plus de 1 500 fournisseurs répartis dans 14 régions administratives différentes. Investir dans les infrastructures de transport collectif, notamment dans le métro de Montréal, c'est investir dans l'économie de l'ensemble du Québec.



¹ Raymond Chabot Grant Thornton, [Audit de performance des dix grandes sociétés de transport du Québec et de l'Autorité régionale de transport métropolitain – Sommaire exécutif](#), octobre 2024.

² Observatoire Grand Montréal, [Congestion routière : Une facture annuelle de 6 G\\$ pour la région métropolitaine de Montréal](#), septembre 2024.

Un actif dont l'état se dégrade, des conséquences croissantes

Le métro de Montréal célébrera ses 60 ans en 2026. L'âge moyen de ses tunnels et stations est de 48 ans. La valeur de remplacement des actifs de la STM est évaluée à 51,5 G\$, dont 90 % pour le métro (46 G\$). Des investissements de 560 M\$ par année seraient nécessaires pour éviter une dégradation accrue de l'état des actifs du métro (en excluant le matériel roulant). Or, seulement 250 M\$ ont été investis par année au cours des cinq dernières années. Un déficit d'investissement en maintien d'actifs d'au moins 6 G\$ a été accumulé ainsi au fil des deux dernières décennies. Selon les sommes actuellement autorisées, ce déficit est appelé à augmenter de 50 % pour atteindre 9 G\$ en 2030.

Faute d'investissement suffisant, le réseau vieillit et l'état général des actifs se dégrade. Cette situation se constate à travers le nombre d'interruptions de service dû à des bris d'équipement qui a augmenté de 133 % en 10 ans. Les signalements d'actifs en état critique ont aussi triplé sur cinq ans. Des épisodes comme la fermeture de la ligne verte en avril 2023 (90 000 déplacements touchés à la suite de la découverte de fissures dans la voûte du tunnel) ou, plus récemment, celle de la station Saint-Michel sur la ligne bleue (160 000 déplacements touchés par semaine) sont malheureusement appelés à se reproduire de plus en plus souvent.

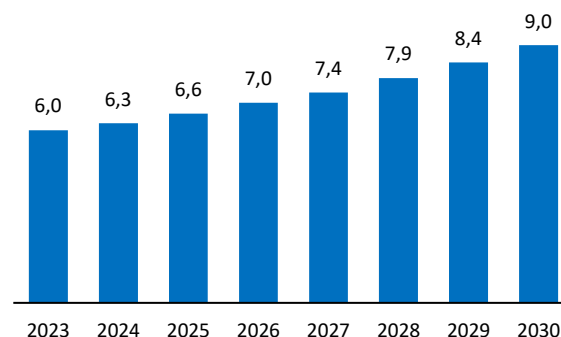
En plus des impacts sur la fiabilité du service, le vieillissement des actifs exerce une pression sur les coûts du transport collectif. Des actifs en mauvais état font augmenter les coûts d'exploitation en exigeant davantage d'entretien au quotidien (nettoyage, réparation mineure, etc.) et en réduisant la performance du service. Repousser le maintien des actifs conduit également à des coûts de réfection plus élevés et peut accélérer l'usure des autres équipements (par exemple, une fuite d'eau qui endommage des équipements électriques). La dégradation des actifs et l'insuffisance du financement pour le maintien d'actifs repoussent également la mise en accessibilité du métro, puisque la mise à niveau des infrastructures d'une station est une condition sine qua non à l'installation d'ascenseurs.

Ces impacts entraînent des conséquences néfastes pour la société dans son ensemble. Comme le rapporte une étude de la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ), des interruptions de service peuvent causer « des torts importants à l'économie ». À moyen et long terme, l'accumulation des effets d'un entretien déficient

Les pannes, accidents et pertes de fiabilité peuvent causer des torts importants à l'économie, détourner des usagers vers l'automobile et aggraver la congestion routière.

Assurer le maintien des actifs du métro devient un enjeu de sécurité économique.

Un déficit appelé à augmenter de 50 % d'ici 2030
Déficit d'investissement en maintien d'actifs du métro (milliards \$)



Projection selon les sommes autorisées.

des actifs – les pannes, accidents, perte de fiabilité – « pousse les usagers à opter pour la voiture, aggravant la congestion routière et les émissions de GES »³.

Un financement du maintien d'actifs en recul constant

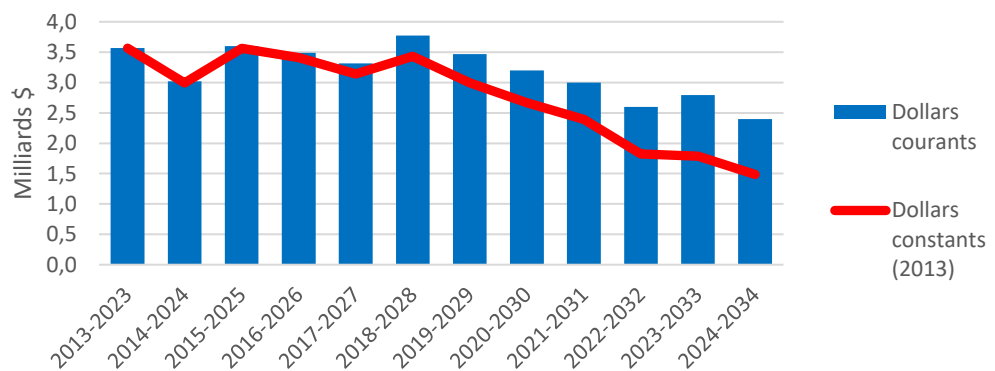
Pour améliorer l'état de ses actifs, le gouvernement du Québec prévoit une « stratégie d'augmentation progressive des investissements en maintien du parc »⁴. Le Plan québécois des infrastructures 2024-2034 (PQI) se targue ainsi de prioriser le maintien des actifs et d'y allouer « des investissements records de 87,6 G\$ [...] pour le maintien du parc, ce qui représente 62 % des investissements du PQI », une hausse de 9 % par rapport à l'année précédente⁵.

Or, en transport collectif, la situation est tout autre. Les sommes disponibles pour le maintien d'actifs sont en recul constant depuis 2018. Au PQI 2024-2034, elles n'étaient plus que de 2,4 G\$, soit les plus faibles depuis 2013. En dollars constants, ces sommes ne représentent plus que 41 % des sommes disponibles en 2013 (1,5 G\$ vs 3,6 G\$).

« La pérennité du parc d'infrastructures est, depuis plusieurs années, au cœur des priorités gouvernementales. Il est essentiel de maintenir en bon état les infrastructures publiques nécessaires à la prestation des services ».

*Plan québécois des infrastructures
2024-2034*

Investissements en maintien d'actifs du transport collectif (PQI)



³ APPECO et Fédération des chambres de commerce du Québec, [Infrastructures de transport au Québec : investir pour l'avenir](#), 2024.

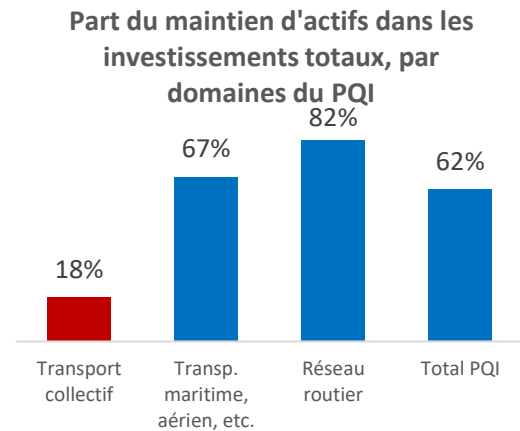
⁴ Gouvernement du Québec, [Plan québécois des infrastructures 2024-2034](#), p. A. 25.

⁵ Gouvernement du Québec, [Plan québécois des infrastructures 2024-2034](#), p. A. 21.

Le transport collectif à la traîne

Le maintien d'actifs ne représente que 18 % des investissements totaux en transport collectif. En transport maritime, aérien et ferroviaire, il représente plutôt 67 % des investissements. En transport routier, cette proportion atteint 82 %. En fait, de tous les domaines d'intervention du PQI, le transport collectif est celui où le maintien d'actifs représente la plus faible part des investissements totaux.

Cette situation est une source de grandes préoccupations pour la STM. Des programmes importants de maintien d'actifs (Réno-Systèmes 6 et Réno-Infrastructures 4) soumis par la STM au PQI ont été refusés lors des deux dernières années. Ces décisions ont créé une rupture dans le rythme du maintien d'actifs et entraîné l'arrêt ou le report de projets importants, faute des crédits nécessaires. Les travaux prévus dans ces programmes sont critiques pour préserver la fiabilité et la sécurité du réseau d'aujourd'hui et de demain.



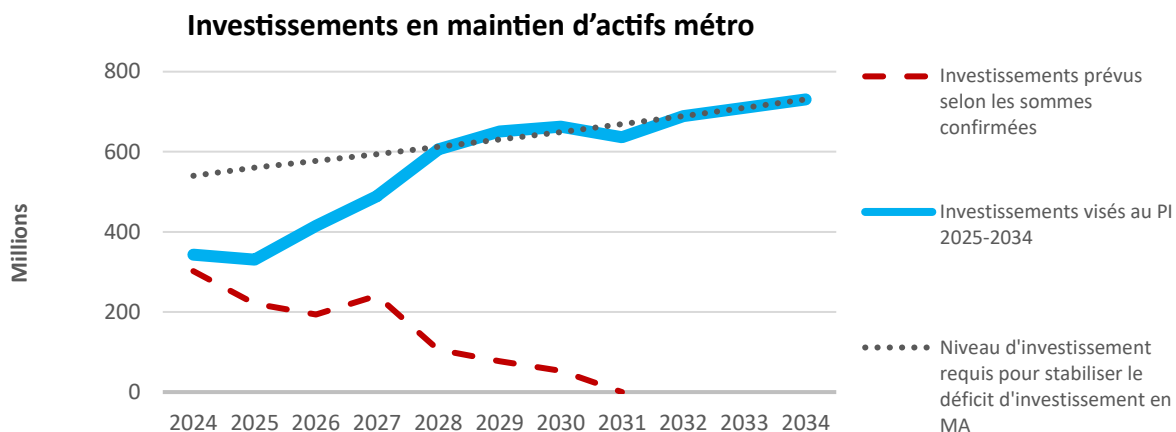
Outre ces impacts, un enjeu important auquel la STM fait aujourd'hui face est celui du maintien de son expertise en la matière. Les sommes actuellement prévues ne permettront pas de maintenir en place l'ensemble des ressources des bureaux de projets (voir graphique ci-après). La relance des efforts sera ainsi encore bien plus compliquée si la STM a dû entre-temps laisser partir l'expertise spécialisée acquise au fil des dernières années.

Un plan responsable en phase avec la stratégie gouvernementale

Le [Programme des immobilisations 2025-3034](#) de la STM porte une vision ambitieuse de modernisation du métro, pour le projeter dans le prochain cycle de 60 ans. Il prévoit notamment des projets comme l'installation de portes palières, incontournables pour améliorer la fiabilité et la sécurité du métro, ou encore l'installation d'ascenseurs pour le rendre universellement accessible. Ces chantiers restent essentiels et devront être mis en place plus tôt que tard.

Cela dit, le gouvernement du Québec fait actuellement face à une situation financière complexe. Les besoins en projets d'infrastructures publiques se multiplient alors que les coûts de construction ont augmenté considérablement. Cette situation nous force collectivement à établir des priorités et à faire des choix. C'est pourquoi la STM propose un plan responsable qui priorise le maintien de ses actifs pour ne pas léguer une dette d'entretien qui compromettrait le service de demain.

En phase avec la stratégie du gouvernement visant à augmenter progressivement ses investissements en maintien, la STM propose de tendre progressivement vers un niveau d'investissement d'environ 560 M\$ par année (indexé) en maintien d'actifs du métro, qui vise à stabiliser le déficit d'investissement d'ici quatre ans. À cette fin, pour le PQI 2025-2035, il faut autoriser un montant supplémentaire de 585 M\$ sur trois ans pour poursuivre les travaux des programmes de maintien d'actifs de la STM (Réno-Systèmes 6 et Réno-Infrastructures 4 – voir en annexe pour une description des travaux visés).



Il s'agit d'un plan prudent et responsable qui vise à préserver et même accroître la fiabilité, l'efficacité et la sécurité du métro de Montréal, le principal actif de transport collectif du Québec. Assurer un niveau stable et suffisant d'investissement permettra d'éviter une accélération de la dégradation de ses infrastructures et des conséquences afférentes, tout en offrant le meilleur rendement possible en matière d'investissement.

Recommandations :

1. **Autoriser au PQI 2025-2035 un financement additionnel de 585 M\$ sur trois ans pour les programmes de maintien d'actifs de la STM (Réno Système 6 et Réno Infra 4).**
2. **Augmenter les sommes disponibles au PQI pour la modernisation du métro afin de tendre progressivement vers un financement de 560 M\$ par année, de façon récurrente et indexée.**

La modernisation des lignes verte et jaune : un grand projet pour la prochaine décennie

L'enjeu du maintien d'actifs touche également de manière spécifique au matériel roulant. Les trains MR-73 de la STM ont atteint en 2016 la fin de leur vie utile (40 ans)⁶. Un programme d'entretien majeur a été lancé en 2017 pour prolonger de 20 ans leur vie utile⁷. Ainsi, en 2036, ces trains auront alors atteint 60 ans, et ils seront à ce moment les plus vieux au monde.

Or, leur âge avancé se traduit déjà par une perte importante de fiabilité du service : les trains MR-73 sont 10 fois moins fiables que les voitures AZUR. Avec la mise en exploitation du prolongement de la ligne bleue, la ligne verte ne sera plus desservie que par des trains MR-73. Or, un éventuel projet structurant ainsi que la croissance démographique anticipée dans l'est de Montréal rendront nécessaire la modernisation de la ligne verte. L'acquisition de nouveaux trains pour 2036 afin de remplacer les MR-73 est donc critique pour les lignes verte et jaune.

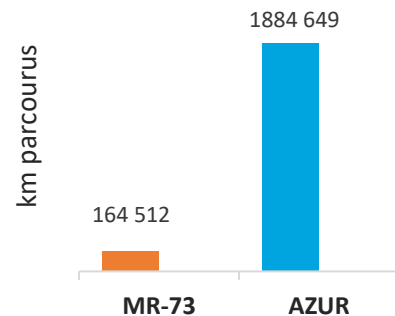
L'expérience du projet des trains AZUR démontre qu'un tel projet, qui dépasse la seule acquisition de matériel roulant, est complexe et prend du temps. Il aura fallu environ 15 ans entre les premières études et la livraison des trains AZUR. Le remplacement des MR-73 est une initiative plus complexe et d'une plus grande envergure encore, qui nécessite une longue planification en raison de plusieurs projets co-dépendants.

En plus de l'acquisition d'une soixantaine de trains pour remplacer les MR-73 et répondre aux besoins croissants, le projet implique la reconstruction du complexe Beaugrand et la modification de l'arrière-gare et du garage Angrignon pour assurer le déploiement et l'entretien du nouveau matériel roulant. Le projet doit également être arrimé à la mise en service d'un nouveau contrôle de trains sur les lignes verte et jaune pour remplacer le système désuet actuel. Le contrôle de trains existant, dont la fin de vie utile arrive en 2026, est une technologie dépassée qui ne sera bientôt plus supportée par l'industrie.

Moderniser les actifs pour un service plus confortable, plus fiable et plus fréquent

Les retombées de ce projet de modernisation seront considérables. Les nouveaux trains offriront une plus grande capacité, ainsi qu'un meilleur confort pour les clients. La combinaison du nouveau matériel roulant, du nouveau contrôle de trains et d'une révision des modes opératoires permettra d'améliorer la fréquence de service de 25 % en période de pointe. Cette augmentation de la fréquence combinée à la capacité accrue des nouveaux trains

Distance moyenne entre les pannes (moyenne 2022-2024)



Un programme de prolongation de vie utile des trains MR-73 est en place depuis 2017 et vise à garder les trains fonctionnels jusqu'en 2036. Ce programme est déjà financé au PQI.

Le projet de remplacement présenté dans cette section vise le remplacement des trains en 2036.

⁶ La STM possède 71 trains AZUR, reçus entre 2016 et 2021, et construits par le consortium Alstom/Bombardier, de même que 40 trains MR-73, construits par Bombardier à La Pocatière et livrés à partir de 1976.

⁷ Ce programme est déjà financé au PQI. Gouvernement du Québec, [Plan québécois des infrastructures 2023-2033](#), p. B.65.

mènera à terme à une augmentation de 37 % de la capacité en pointe de la ligne verte (+8700 personnes par heure et par direction)⁸.

Ce faisant, on donne au métro les moyens de répondre à la croissance de la demande pour des décennies à venir, notamment dans le cadre de la mise en service éventuelle d'un projet structurant dans l'est de Montréal. Enfin, alors qu'on trouve au Québec des fleurons de la construction de matériel roulant, il s'agit d'une occasion en or de stimuler le développement économique et la création d'emplois dans les diverses régions.

Un projet inévitable à lancer sans attendre

L'âge avancé des trains, la désuétude du contrôle de trains et la dégradation des ateliers rendent ce projet entièrement inévitable. Les réseaux canadiens comparables sont déjà bien avancés dans des processus de remplacement de matériel roulant bien moins âgés⁹.

Retarder le lancement des études entraînera des coûts de projets additionnels de 300 M\$ par année ou une phase de planification réduite qui pourrait conduire à des retombées moindres pour le projet. Le maintien en service des MR-73 entraînera des coûts d'entretien additionnels, une fiabilité moindre du service et une capacité réduite à répondre à la demande.

La modernisation des lignes verte et jaune est inévitable en raison de la désuétude des trains et autres actifs.

Lancer sans attendre les études permettra d'éviter des coûts de 300 M\$ et de limiter les impacts sur la fiabilité du service.

Considérant l'ampleur, les impacts et l'échéance du projet (2036), il devient urgent de lancer les études pour moderniser les lignes verte et jaune. C'est pourquoi la STM demande au gouvernement de financer sans attendre ou d'inscrire au PQI les études nécessaires (40 M\$) à ce projet majeur.

Recommandation :

- 3. Financer sans attendre les études nécessaires pour la modernisation des lignes verte et jaune, y compris le remplacement des voitures MR-73, à hauteur de 40 M\$.**

⁸ STM, *Rapport d'analyse des impacts du Projet structurant de l'est de Montréal sur la ligne verte du métro*, Rapport définitif, juin 2023.

⁹ La Commission des transports de Toronto (TTC) vient d'obtenir du financement fédéral pour un projet de remplacement de voitures de métro qui auront 30 ans en 2025. Translink (Vancouver) doit commencer à recevoir à partir de 2026 de nouveaux trains fabriqués à La Pocatière pour remplacer ses trains Mark I qui auront alors 40 ans.

Rochelle Raveendran, [Ottawa announces \\$758M to help TTC pay for new Line 2 subway trains](#), CBC News, 29 novembre 2024.

Conclusion

La STM souhaite remercier le ministère des Finances pour cette occasion de contribuer aux consultations prébudgétaires 2025-2026. La situation économique actuelle du Québec pour 2025 est complexe : nécessaire retour à l'équilibre budgétaire, pouvoir d'achat des ménages encore affaibli par l'inflation, crise du logement, chômage en hausse et coûts d'infrastructures élevés. Très sensible à ce contexte, la STM soumet donc au gouvernement du Québec une seule priorité pour le budget 2025 : le maintien de ses actifs. Entièrement en phase avec la stratégie gouvernementale d'augmentation progressive des investissements en maintien du parc, ses demandes au gouvernement pour l'exercice du budget 2025 sont limitées au seul financement de ses programmes de maintien d'actifs (585 M\$ sur trois ans) et des études nécessaires pour lancer le remplacement des MR-73. Ces projets étant inévitables, tarder à les autoriser n'aura pour effet que d'en faire augmenter les coûts et de réduire progressivement la fiabilité du service en raison de la dégradation accrue des actifs.

Le métro de Montréal constitue la colonne vertébrale de la mobilité dans la région métropolitaine où réside plus de la moitié de la population du Québec. La fermeture inopinée de la station Saint-Michel en octobre 2024 est malheureusement un signal clair montrant que négliger l'entretien de ses infrastructures met en péril le maintien des services dont dépendent 800 000 déplacements par jour. Ses pannes peuvent causer des torts importants à l'économie et, à moyen terme, détourner des clients vers l'automobile pour ainsi aggraver la congestion routière, dont les coûts sont déjà faramineux, et les émissions de GES. Ainsi, assurer le maintien des actifs du métro est un enjeu de sécurité économique crucial pour la vitalité de la métropole.

Annexe 1. Des bénéfices et retombées pour tous

DES BÉNÉFICES ET RETOMBÉES POUR TOUS



Les clients

- Comble les besoins de déplacements privés (éducation, travail, loisirs, etc.)
- Des milliers \$ en économie par rapport à l'usage d'une auto
- Meilleure forme physique



Les entreprises

- Recrutement de travailleurs facilité
- Accès à davantage de clients
- Réduit le besoin d'offrir du stationnement



Les automobilistes

- Moins de :
 - temps perdu
 - de carburant gaspillé
 - d'usure de véhicules



Les collectivités

- Des villes + denses à échelle humaine
- Moins de pollution de l'air
- Des déplacements 5 X moins coûteux pour la collectivité que l'auto
- Des retombées économiques 3 X plus importantes que l'auto
- Une économie plus productive
- Un Québec inclusif
- Réduit les coûts de santé (Smog, sédentarité)



Annexe 2. Présentation des programmes de maintien d'actifs de la STM

Le programme Réno-infrastructures regroupe les projets relatifs aux infrastructures du métro : tunnels, stations, structures auxiliaires, garages de trains, ateliers d'entretien et système d'étanchéité. Le programme Réno-infrastructures améliore la fiabilité et l'état des infrastructures, permet la mise à jour de la signalétique dans le métro et maintient la sécurité du réseau métro.

La phase 4 du programme inclut des travaux essentiels, tel que :

- des travaux de réfection des infrastructures à l'édicule sud de la station Jean-Talon, au garage Henri-Bourassa et à ses édicules;
- des travaux de réfection de voûte et de radier en tunnel;
- le remplacement de toitures et d'escaliers fixes dans diverses stations;
- l'installation de dispositifs antirefoulement en interstation ainsi que la construction d'un nouveau poste d'épuisement à la station Berri-UQAM;
- la poursuite de l'étanchéisation de la station Berri-UQAM afin d'améliorer la résilience de nos infrastructures face aux événements météo extrêmes associés aux changements climatiques, comme les précipitations abondantes.

Le programme Réno-Systèmes regroupe les projets relatifs aux équipements fixes du métro, comme les escaliers mécaniques, les équipements électriques, la ventilation, la voie et les systèmes de télécommunication et de contrôle de trains. Ce programme améliore la fiabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro, permettant ainsi la diminution des interruptions de service.

La phase 6 du programme inclut des travaux essentiels, tel que :

- le remplacement de 32 escaliers mécaniques dans diverses stations de métro;
- la construction d'un nouveau poste de ventilation mécanique – les postes de ventilation mécanique assurent le confort de la clientèle, la ventilation d'urgence et la ventilation lors des travaux de nuit;
- la réfection du poste de ventilation mécanique Arcand;
- le maintien fonctionnel des postes de ventilation mécanique;
- le remplacement de postes secondaires de distribution;
- le remplacement d'étagères à câbles;
- le remplacement de la sonorisation;
- la réfection du poste d'épuisement Fullum – un poste d'épuisement doit permettre d'évacuer les eaux de ruissellement et d'infiltration afin d'éviter toute inondation des tunnels, et ce, pour prévenir un arrêt de service du métro. La réfection du poste d'épuisement Fullum réduira le temps d'intervention sur le deuxième poste le plus sollicité du réseau du métro.