

Programme des immobilisations

2026–2035

MOUVEMENT
COLLECTIF



Note liminaire

Les montants inscrits dans les tableaux et dans les textes sont arrondis au million de dollars près. Par conséquent, il est possible que la somme de ces montants diffère légèrement du total présenté. Les investissements présentés dans la phase autorisée se limitent aux projets dont les crédits sont confirmés au Plan québécois des infrastructures (PQI) ou inclus dans l'enveloppe SOFIL confirmée par le MTMD.

Les dépenses des projets représentent le coût complet net des ristournes des taxes (TPS et TVQ), ce qui signifie qu'elles contiennent les volets capitalisables et non capitalisables. Le financement des investissements capitalisables s'effectue principalement sous forme d'emprunt ou de remboursement au comptant par nos partenaires. Quant à la portion non capitalisable, elle est intégrée au budget d'exploitation de la STM.

Le pourcentage de subvention présenté au bas de chaque fiche de projet représente une estimation du taux prévu de financement par les partenaires, autres que la STM, pour la durée totale du projet et pour l'ensemble des dépenses du projet (capitalisables et non capitalisables). Ce pourcentage peut différer du taux du programme de subvention. À l'exception des demandes de subvention déjà autorisées, le programme d'aide financière indiqué dans chaque fiche de projet constitue une hypothèse à des fins de préparation du Programme des immobilisations (PI).

Les projets terminés en 2025 et avant sont exclus du présent document. Finalement, une liste des sigles, des acronymes et des autres abréviations utilisés est présentée à la dernière page de ce document.

Approuvé par

Le Conseil d'administration
de la Société de transport de Montréal
9 janvier 2026

Préparé par

La Direction exécutive Finances,
approvisionnement, affaires juridiques
et métropolitaines

Mot des dirigeants



Aref Salem

Président du conseil
d'administration



Marie-Claude Léonard

Directrice générale

La Société de transport de Montréal (STM) présente son Programme des immobilisations (PI) 2026-2035. L'année dernière, la STM a levé le drapeau rouge : ses actifs sont dans un état préoccupant. Le réseau vieillit et se dégrade de manière accélérée. Ses infrastructures ont atteint un seuil critique nécessitant des investissements immédiats pour assurer la livraison d'un service fiable, sécuritaire et performant.

Les conséquences du déficit d'investissement accumulé depuis deux décennies se font maintenant ressentir de manière plus significative et tangible.

Dans le cadre de notre démarche de gestion des actifs, nous dressons le bilan de l'état de nos actifs et, cette année, nous intégrons des données dans le programme des immobilisations. Ces données sont alignées sur les pratiques ainsi que la méthodologie du Conseil du trésor. Or, le bilan confirme que 42 % des actifs de la STM sont en mauvais ou très mauvais état, et que le métro se détériore rapidement.

Le défi financier qui accompagne cette situation est majeur. Pour la période 2026-2035, nous estimons les besoins en investissements à 24,1 G\$ sur 10 ans, dont 15,2 G\$ sont nécessaires pour le maintien des actifs. Cependant, à ce jour, seuls 2,8 G\$ (sur 10 ans) sont confirmés, laissant 12,4 G\$ de projets en attente de financement.

Devant l'importance des besoins et l'insuffisance des ressources, nous sommes dans l'obligation de reporter ou de suspendre des projets. Par exemple, certaines réfections de stations, tout comme la mise aux normes de certains de nos équipements de ventilation et électriques, sont repoussées dans le temps. Cette situation mène également à une perte d'expertise à la STM, une réalité qui s'est traduite par une baisse de 15 % des effectifs en 2025.

Cependant, malgré le manque de financement, notre priorité demeure la sécurité de notre clientèle et de nos employés. Nous devons concentrer nos efforts sur les projets essentiels pour offrir un service fiable et un environnement sécuritaire.

La STM ne peut relever le défi seule. La collaboration est indispensable et le financement demeure la clé.

Nous appelons une nouvelle fois à l'action : il en va de la sécurité, de la fiabilité et de l'avenir du réseau de transport montréalais.

Les gouvernements du Canada et du Québec doivent s'entendre rapidement sur le transfert des sommes prévues pour les infrastructures de transport collectif.

Il est impératif d'investir davantage dans nos installations, cela ne peut plus attendre. Chaque mois d'inaction aggrave la situation rendant plus difficiles les réparations nécessaires et, plus important, l'impact qu'elles auront sur le service, tout en considérant l'augmentation des coûts à long terme.

Les fonds provinciaux ne sont pas illimités et tous les partenaires doivent contribuer. Il faut éviter de retarder inutilement la disponibilité de l'argent du gouvernement fédéral pour permettre aux sociétés de transport du Québec de planifier la mise en œuvre de projets.

Le transport collectif constitue la colonne vertébrale de la mobilité montréalaise. Alors que le métro approche de ses 60 ans, nous avons le devoir d'agir urgemment afin d'assurer sa pérennité. Nous croyons qu'il est de notre responsabilité collective de léguer aux générations futures une infrastructure en bon état et de préserver l'héritage des bâtisseurs et visionnaires d'hier.

/ Table des matières

01 /

STM en bref

03 /

Faits saillants

20 /

PI 2026-2035

Gestion et réalisation du portefeuille de projets	21
Gestion stratégique des actifs	27
Impact financier	31
Sommaire – Projets	37
Réseau de bus	43
Réseau du métro	54
Transport adapté	72
Secteur administratif	75

Annexes	78
---------	----

Index des sigles, acronymes et autres abréviations	87
--	----

La STM en bref



RÉSEAU MÉTRO

voitures

999 AZUR 639 MR-73 360

nombre de stations

68 accessibles 30

nombre de lignes

4 71 km



RÉSEAU BUS

véhicules

1 849 849 hybrides
41 électriques
16 minibus

nombre de lignes

223

mesures préférentielles bus - MPB

35 % des déplacements ont bénéficié de voies réservées **48 %** des déplacements ont bénéficié de feux prioritaires



RÉSEAU TRANSPORT ADAPTÉ

minibus

87

fournisseurs de taxis

8

nombre de déplacements en 2024

4,2 M

clients inscrits

36 000

La STM en bref



DONNÉES FINANCIÈRES

budget annuel

1,8 G\$

investissements sur 10 ans

24,1 G\$



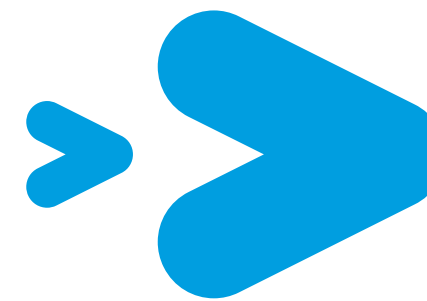
MAIN-D'ŒUVRE

nombre d'employés

10 600

entreprise en importance au Québec

7^e



ACHALANDAGE

nombre de déplacements - par jour ouvrable

1,1 M

nombre de déplacements - pour l'année 2024

314,6 M

**/ Faits
saillants**

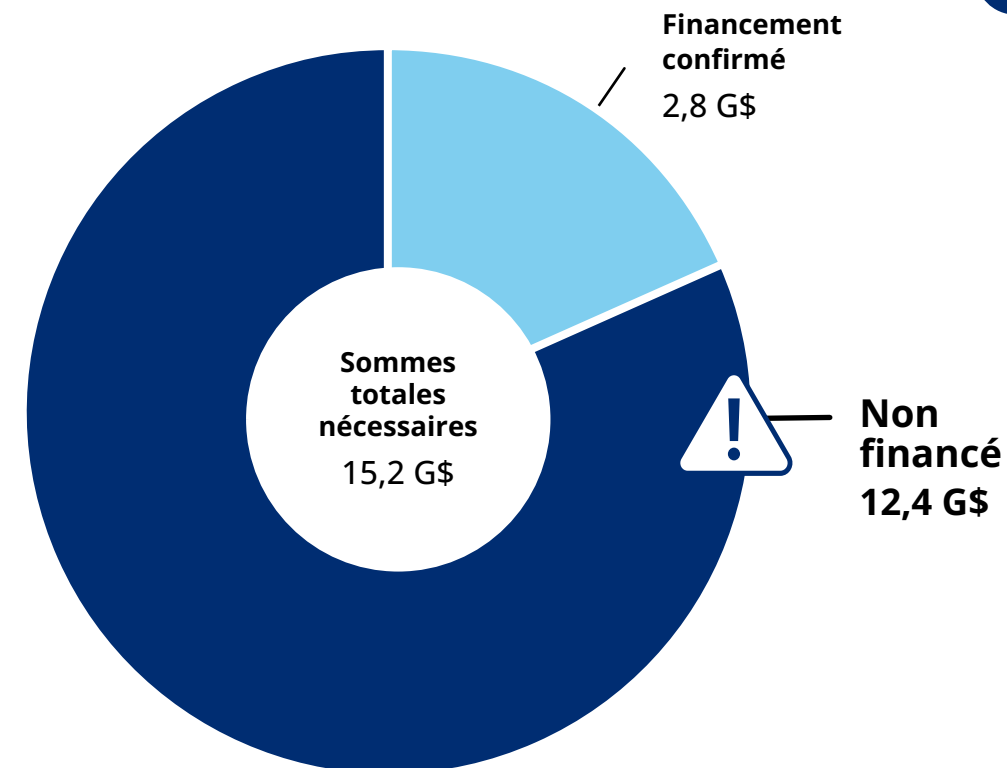
FAITS SAILLANTS

Des investissements majeurs requis pour maintenir les actifs et les services à la population

À l'aube des 60 ans du métro de Montréal, le réseau de la STM requiert des investissements massifs, tandis que les ressources disponibles continuent de diminuer d'année en année.

En 2026, le besoin d'investissements pour assurer la pérennité du réseau est plus important que jamais. Le Programme des immobilisations (PI) 2026-2035 vise des investissements de 24,1 G\$ sur 10 ans. Alors que le Projet ligne bleue et l'électrification se poursuivent, des investissements de 15,2 G\$ sont spécifiquement requis pour des projets prioritaires visant à maintenir les actifs et à protéger les services à la population. Or, à ce jour, seuls 2,8 G\$ (sur 10 ans) sont confirmés laissant 12,4 G\$ de projets en attente de financement.

Investissements nécessaires
au maintien des actifs et au service



80 %
de nos besoins
prioritaires ne
sont pas financés.

Chaque jour, la STM effectue 1,1 million de déplacements sur l'île de Montréal. Des investissements dans nos infrastructures sont essentiels pour maintenir la qualité de nos services.



Ce déséquilibre financier s'accroît dans un contexte où la part de financement provincial destinée au maintien des actifs est en recul constant. Alors que les besoins atteignent un niveau historique en raison du vieillissement du réseau, la contribution gouvernementale par dollar investi est en déclin. Les nouvelles modalités du programme de la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL), avec des taux d'admissibilité plus faibles que par le passé, accentuent cette pression. Ainsi, la charge financière repose de plus en plus sur la STM et la Ville de Montréal, à un moment où des investissements majeurs sont indispensables pour préserver la durabilité des infrastructures.

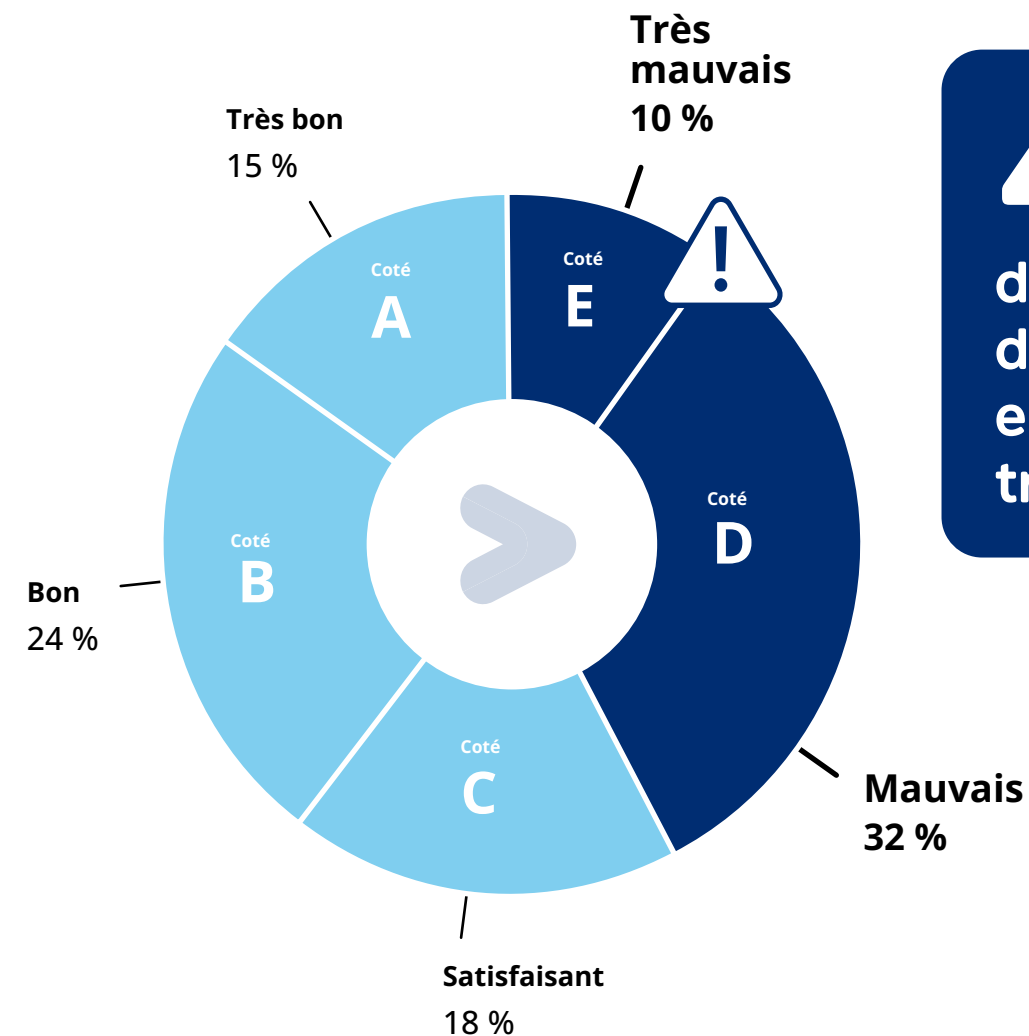
FAITS SAILLANTS

Des infrastructures et des actifs critiques à protéger

Dans le cadre de sa démarche de gestion des actifs, la STM intègre dans le PI de cette année les données sur l'état de ses actifs. Celles-ci sont alignées sur les pratiques et la méthodologie du Conseil du trésor. Ces données confirment que l'état des actifs est préoccupant. À l'échelle de la STM, 42 % des actifs sont en mauvais (D) ou en très mauvais état (E).

Ce constat témoigne d'un réseau sous pression où plusieurs composantes essentielles approchent ou dépassent leur fin de vie utile. Le vieillissement accéléré des infrastructures et des équipements exige désormais un suivi constant, des interventions ciblées et une planification rigoureuse pour en préserver la fiabilité.

État des actifs de la STM

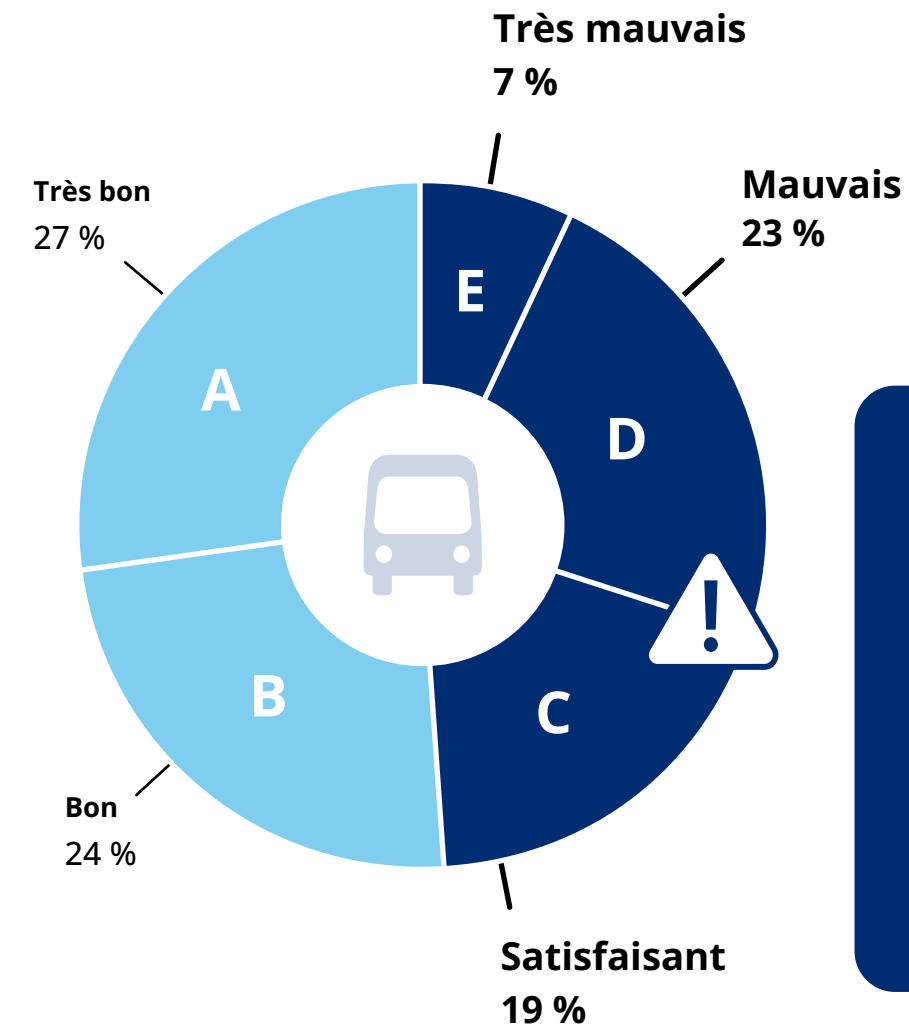


42 %
du total des actifs
de la STM sont
en mauvais ou
très mauvais état.

Des actifs bus à surveiller

Du côté des actifs bus, on constate une proportion plus faible, soit 30 % d'actifs en mauvais (D) ou très mauvais état (E). Cette situation devrait évoluer très prochainement puisque les 19 % d'actifs en état satisfaisant (C) sont liés au parc de bus de la STM qui vieillit rapidement, et qui basculeront en état D sous peu. Le parc de bus a en effet été peu renouvelé depuis 2022 en raison des restrictions quant au financement gouvernemental pour les bus non électriques. La STM est donc contrainte de maintenir en service des bus âgés de plus de 16 ans, ce qui accroît les coûts d'entretien et complique la fiabilité du service.

| État des actifs bus

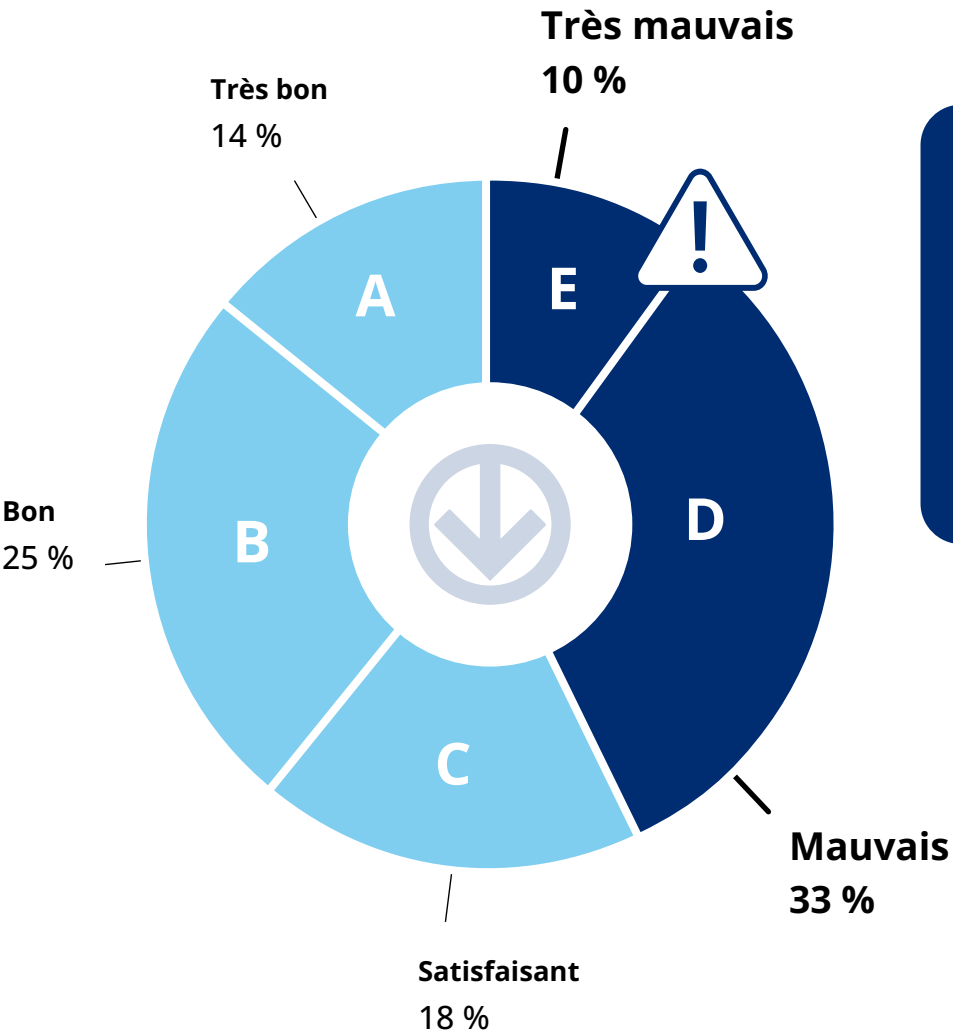


Près de
50 %
des actifs bus
pourraient bientôt se
retrouver en mauvais
ou très mauvais état.

Des actifs métro en mauvais état

Les tunnels et stations du métro ont en moyenne 48 ans. Certaines infrastructures et des équipements du réseau présentent des signes considérables d’usure qui nécessitent un suivi et des interventions régulières pour demeurer fonctionnels et fiables. Pour l’ensemble des actifs du métro, la proportion d’actifs en mauvais ou en très mauvais état atteint 43 % et grimpe à 53 % pour les structures auxiliaires. Les tunnels présentent un taux de 37 % d’actifs cotés D, tandis que 31 stations sur 68 sont classées D ou E. Les stations cotées E sont celles restées en mauvais état (D) depuis plus de cinq ans, signe d’une dégradation prolongée malgré les interventions passées. Plusieurs de ces stations font déjà l’objet de travaux majeurs ou de plans de mitigation visant à réduire les risques immédiats.

État des actifs métro



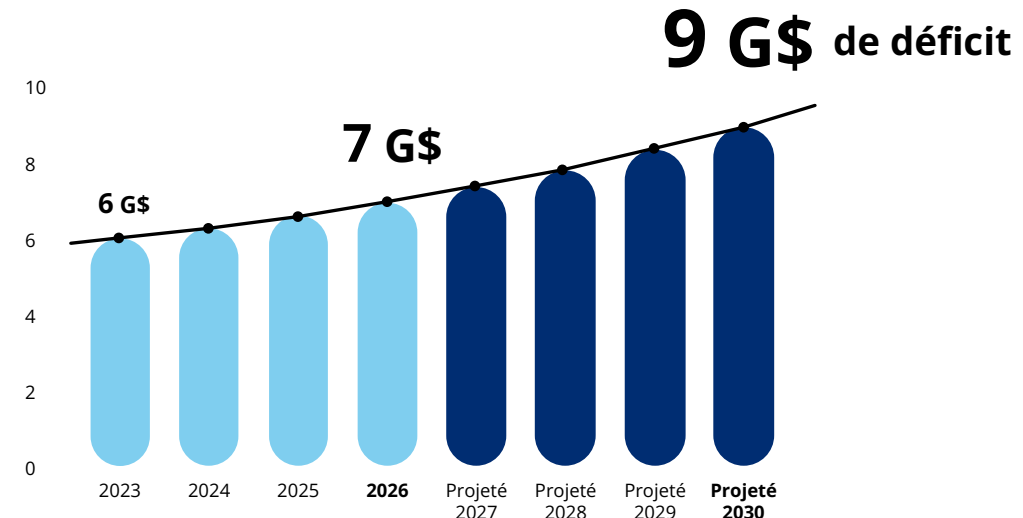
43 %
des actifs métro
sont en mauvais
ou très mauvais état.

FAITS SAILLANTS

Des besoins d'investissements immenses pour maintenir et moderniser les actifs du métro

Au fil des ans, le vieillissement des actifs, conjugués à des niveaux d'investissements insuffisants, ont engendré un déficit d'investissement en maintien des principaux actifs du métro (tunnels, stations et systèmes) estimé à au moins 7 G\$ en 2026, et qui devrait atteindre 9 G\$ dès 2030. Notons que ces montants ne couvrent pas les besoins d'investissements dans le matériel roulant, les ateliers et le contrôle de train.

Déficit d'investissement en maintien d'actifs métro*
EN MILLIARDS DE \$



Le déficit augmente de manière exponentielle chaque année où les actifs du métro demeurent sous-financés.

* Déficit cumulatif en maintien d'actifs selon les investissements prévus et les sommes confirmées au PITC et à la SOFIL.

Alors que les investissements autorisés au cours des prochaines années se situent autour de 250 M\$ par année, il faudrait investir 560 M\$ par année (en dollar constant de 2024) seulement pour éviter de faire croître ce déficit d'investissement et stabiliser l'état des actifs.

Ainsi, chaque année, le manque à gagner face à ce dernier niveau d'investissement vient s'ajouter au déficit d'investissement en maintien des principaux actifs du métro.

Les investissements visés par le programme des immobilisations de la STM proposent un retour progressif à un niveau suffisant pour stabiliser l'état des actifs, une proposition qui est tributaire du financement gouvernemental.

L'écart s'accroît dramatiquement entre les investissements requis et le financement autorisé.

Investissements en maintien d'actifs métro

EN MILLIONS DE \$

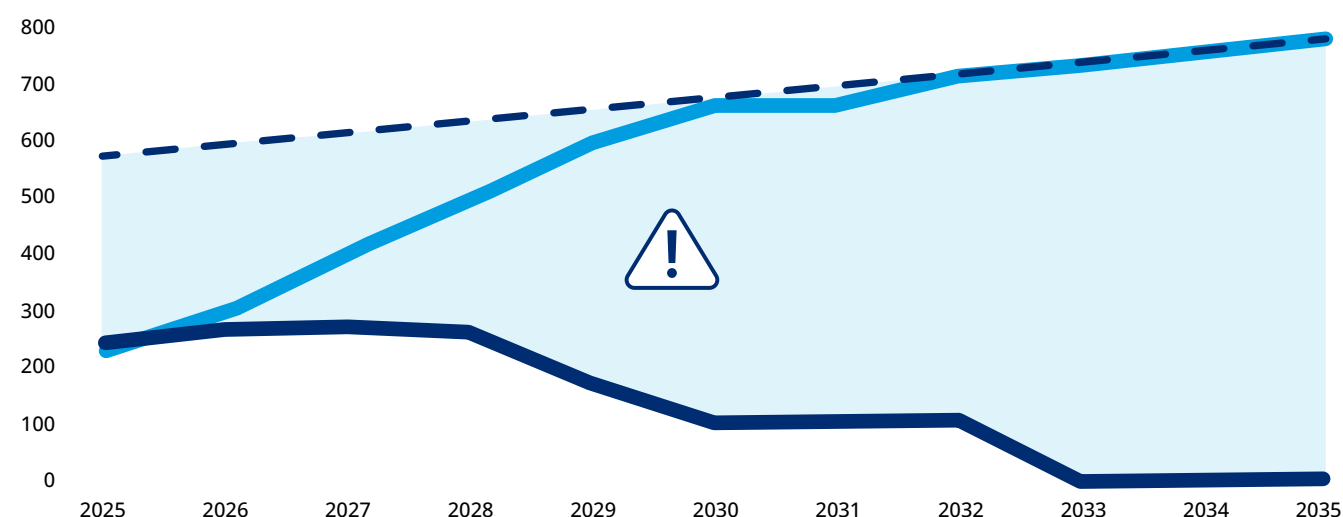
Investissements autorisés

Niveau d'investissement requis

pour éviter un accroissement du déficit d'investissement en maintien d'actifs

Investissements visés

au PI 2025-2034 de la STM



À l'aube de ses 60 ans, le métro de Montréal fait face à un chantier de modernisation sans égal depuis sa construction initiale. Ces vieux trains MR-73, mis en service à partir de 1976 et qui sont déjà parmi les plus vieux du monde, doivent être remplacés par des trains modernes. Les ateliers et les garages servant à l'entretien de ces trains, également construits au même moment, devront être reconstruits et agrandis pour accueillir un nouveau parc de trains modernes. Enfin, le contrôle de train actuel du métro, un système critique pour son opération, est un autre équipement désuet et devra être remplacé.

Ces projets interdépendants représentent un chantier majeur de plusieurs milliards de dollars qui devra s'étendre sur de nombreuses années, mais qui présente un potentiel immense pour revoir et repenser le métro de Montréal : sa capacité, son mode d'opération et l'expérience client, et ce, pour les 60 prochaines années.

Sachant qu'il a fallu une douzaine d'années entre le début des études et la réception des trains AZUR, il est crucial de lancer sans attendre les études pour planifier adéquatement ce grand projet de modernisation du métro. Or, les crédits d'investissements disponibles à court terme ne permettent pas de commencer convenablement les études requises. Et d'ici là, la vétusté des voitures MR-73 entraîne des problèmes de fiabilité et de performance du service.



Les trains MR-73 devront être remplacés, ce qui entraînera toute la modernisation des installations et des équipements connexes.

FAITS SAILLANTS

Un financement de plus en plus complexe à obtenir

La diminution du financement disponible a des impacts directs sur des chantiers nécessaires pour maintenir nos infrastructures sécuritaires.



Depuis plusieurs années, le financement gouvernemental consacré aux projets de maintien d'actifs est en diminution constante malgré l'importance stratégique de ces investissements. Le dernier Plan québécois des infrastructures (PQI) n'a pas fait exception à cette tendance alors que le financement disponible pour les cinq premières années a diminué et que des projets déjà autorisés ont vu leur financement être réduit. Parallèlement, la détérioration des actifs entraîne une hausse marquée des coûts d'exploitation et des travaux, chaque intervention devenant plus complexe à mesure que les infrastructures vieillissent.

Ce déséquilibre entre ressources limitées et besoins croissants réduit la capacité de la STM à continuer à offrir un réseau fiable, sécuritaire et performant pour sa clientèle.

À la diminution des sommes disponibles viennent s'ajouter la complexité et l'imprévisibilité des processus de financement et d'autorisation des projets qui ont pour effet d'ajouter des délais, de l'incertitude et de rendre plus coûteux les projets.

FAITS SAILLANTS

Des délais d'autorisation contraignants

\$\$\$

Les délais d'autorisation limitent la capacité à bien planifier les projets, alors que les délais de versement des montants entraînent des frais d'emprunt à la STM.

Chaque année, plusieurs mois sont perdus à attendre la confirmation des crédits autorisés pour les projets, restreignant d'autant la fenêtre où des dépenses peuvent être engagées. En 2025, la STM a attendu la confirmation de ses crédits plus de six mois après le début de l'année financière, limitant ainsi sa capacité de réaliser les investissements planifiés. En moyenne, il faut entre deux et cinq ans pour obtenir l'autorisation d'une demande de subvention d'un projet, ce qui retarde d'autant le versement des montants et force la STM à recourir à des emprunts à court terme : une situation qui engendre environ 37 M\$ en frais d'intérêts annuels, soit plus de 3 M\$ par mois. Ces délais entraînent aussi la perte de crédits non utilisés, notamment en raison de la contrainte d'utiliser les fonds dans l'année d'attribution.

Ce manque de prévisibilité ne compromet pas seulement la fiabilité et la continuité du service : il bloque le démarrage et la mise en œuvre de projets prêts à être réalisés. Dans ce contexte, la combinaison de coupures, de rigidités administratives et de délais prolongés fait croître les coûts des projets et fragilise la capacité de la STM à maintenir un réseau fiable et durable.

FAITS SAILLANTS

Vers un point de rupture dans la livraison du service

Les perturbations sont de plus en plus nombreuses dans le réseau.



Un impact direct et visible sur la clientèle

Des espaces fermés, des interruptions de service plus fréquentes et des édicules fermés sont désormais des réalités pour la clientèle. Les risques de fermeture imprévue augmentent, comme l'ont illustré la fermeture de la station Saint-Michel en 2024, de même que celles de l'édicule Jeanne-Mance de la station Place-des-Arts et de l'édicule Ouest de la station De Castelnau en 2025. Des échafaudages d'urgence installés pour sécuriser les installations sont visibles à travers le réseau, un rappel constant des infrastructures en détérioration. Cette détérioration progressive ne touche pas seulement le parcours de la clientèle, mais également ce qui se trouve à l'arrière-scène : câbles, systèmes de ventilation, structures cachées et installations techniques sont tout aussi affectés.

La fiabilité des escaliers mécaniques et des équipements critiques diminue, et le nombre d'arrêts de service dus aux bris d'équipements fixes a augmenté de 267 % depuis 10 ans. Comme le démontrent les données de l'état des actifs, la situation est de plus en plus généralisée et touche une part croissante de stations, tunnels, infrastructures, rendant la vulnérabilité du réseau tangible pour tous les usagers.

Des projets essentiels au point mort

Les projets visant l'installation d'ascenseurs dans les stations de métro, qui avaient été lancés et autorisés dans le but de les rendre accessibles universellement, ont été mis sur pause indéfiniment en raison du manque de financement.

Au-delà des projets suspendus, l'annulation ou le report de projets dus au manque de financement entraînent une perte progressive d'expertise interne, particulièrement dans la gestion de la modernisation des actifs. Ces compétences précieuses et uniques ont déjà baissé de 15 % en 2025 et d'autres coupures sont à prévoir en 2026. Cette situation est désolante considérant que plusieurs projets sont en attente et qu'il sera plus complexe de redévelopper les compétences par la suite.

En résumé, la détérioration progressive des infrastructures et des équipements, combinée au report de certains projets faute de financement, engendrent des défis considérables pour la continuité du service, fragilisant aussi des expertises essentielles et indispensables au maintien d'un réseau en santé.



Faute de financement, nous devons suspendre des projets comme l'installation d'ascenseurs dans les stations qui n'en sont toujours pas dotées.



FAITS SAILLANTS

Des solutions concrètes pour améliorer les choses

Les défis financiers et le vieillissement du réseau exigent une gestion toujours plus ingénieuse, où chaque dollar investi doit générer le maximum d'impact pour assurer un service fiable et essentiel à la population.

Dans cet esprit, la STM renforce constamment sa connaissance de l'état de ses actifs afin d'optimiser ses choix d'investissement et d'obtenir les meilleures retombées possibles, tout en limitant les conséquences du vieillissement des infrastructures. Cette compréhension accrue permet d'améliorer la planification, la priorisation et la coordination des interventions, tout en intensifiant la surveillance et l'entretien préventif. Parallèlement, dans le cadre de projets tels que le Centre d'attachement Nord-Ouest (CANO) ainsi que de la démarche d'accessibilité universelle, elle met en œuvre des démarches pour questionner les façons de faire, réduire les coûts et réaliser des projets de manière plus efficiente.



Nos efforts soutenus pour avoir une meilleure connaissance de l'état de nos actifs nous permettent de mieux prioriser et planifier les investissements requis.

Alors que des sommes importantes sont disponibles pour le transport collectif à Ottawa, les gouvernements du Canada et du Québec doivent s'entendre rapidement pour permettre le transfert des sommes prévues pour les infrastructures de transport collectif dans le Fonds pour bâtir des collectivités fortes aux sociétés de transport du Québec qui en ont bien besoin.

Il est toutefois nécessaire d'améliorer les processus d'autorisation et de financement des projets, ainsi que de revoir les priorités de certains programmes. Resserrer les délais d'autorisation réduirait les besoins de financement à court terme, tandis qu'une meilleure prévisibilité permettrait de mieux planifier les projets et assurerait une réalisation efficiente sur l'ensemble de leur cycle de vie.

Moins coûteux que les bus électriques, les bus hybrides sont une solution transitoire pour maintenir la qualité du service tout en réduisant les GES.



Le contexte de ressources limitées ainsi que la désuétude importante des actifs de transport collectif contraignent à réinterroger certains choix. Partout au Québec et au Canada, on observe dans l'industrie du transport collectif une tendance à revoir le rythme de la transition vers les parcs à zéro émission. Des manufacturiers importants ont ainsi annoncé reprendre la production de bus non électriques. Cette tendance s'explique par de nombreux facteurs : des coûts d'acquisition plus élevés, l'absence d'économies liées dans les coûts d'exploitation au moins à court ou moyen termes, le manque de maturité technologique, les coûts importants pour l'adaptation des infrastructures, etc.

À l'instar d'autres sociétés de transport, pour alléger la pression sur son carnet d'investissement et ses dépenses d'exploitation, la STM entend revoir le rythme de sa transition vers l'électrification. Considérant que l'électrification complète de son parc de bus réduirait de seulement 0,13 % les émissions de GES au Québec, l'acquisition de bus hybrides constitue une solution éprouvée et performante permettant une réduction des émissions de GES, tout en offrant une fiabilité opérationnelle élevée et des coûts d'exploitation plus stables. Cette approche transitoire et pragmatique permettrait de maintenir la qualité du service offert à la population, tout en poursuivant la transition énergétique de manière réaliste, responsable et économiquement soutenable.

FAITS SAILLANTS

Notre patrimoine, notre responsabilité collective

Le métro de Montréal, à l'aube de ses 60 ans, se trouve à un tournant décisif de son histoire, mais il demeure indispensable pour la mobilité montréalaise, la qualité de vie des citoyens et la vitalité économique de la métropole. Il est impératif de continuer d'investir dans cette infrastructure et de protéger ce patrimoine collectif.

À la STM, nous nous mobilisons jour après jour pour exploiter et maintenir un réseau fiable, sécuritaire et performant. Confrontés à des infrastructures vieillissantes et des ressources limitées, réaliser notre mission de livrer le service quotidiennement représente de plus en plus un défi. Notre engagement, renforcé par notre expertise et une meilleure connaissance de l'état de nos actifs, se traduit par des actions de surveillance accrues afin d'anticiper et de prévenir les incidents. Cela nous permet surtout de mieux prioriser les interventions critiques, de réévaluer les paramètres des projets et de les réaliser à moindres coûts pour mieux orienter les investissements, limiter les imprévus, ainsi que garantir la continuité et la sécurité du service.

La STM ne peut relever seule ce défi. La collaboration est essentielle et le financement demeure la clé. Collectivement, nous faisons face à un choix entre l'inaction ou l'action. Soit nous repoussons des investissements pourtant inévitables avec pour conséquences prévisibles une dégradation de l'état des actifs, une accélération du nombre de pannes et une hausse du coût des travaux à réaliser à long terme, ou nous choisissons l'action, soit investir maintenant pour stabiliser l'état de notre réseau, protéger le service et créer des retombées économiques ici au Québec. Bref, la STM est prête et elle invite ses partenaires à choisir l'action pour ses bénéfices et ses retombées pour la mobilité durable.



Collectivement, nous avons le devoir de protéger l'œuvre des bâtisseurs d'hier et de léguer une infrastructure performante aux générations de demain.

/ Programme des immobilisations 2026-2035

/ Gestion et réalisation du portefeuille de projets

GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

Mise en contexte - PSO 2030

Plusieurs projets structurants façonneront la ville de demain et des investissements massifs dans les installations sont nécessaires pour garantir la fiabilité et la qualité du service. De pair avec la Ville de Montréal, l'ARTM et les instances gouvernementales, la STM contribue à définir et à prioriser les projets et les investissements à l'échelle métropolitaine.

En marge des projets de développement, la STM doit impérativement entretenir ses infrastructures et ses équipements. Des actifs en bon état constituent la fondation d'un service de transport collectif fiable, performant et sécuritaire. La STM s'est également engagée à adapter ses installations aux nouvelles réalités liées aux changements climatiques, conformément avec sa raison d'être, c'est-à-dire la mobilité durable.

Structure et objectifs - GPP

La gestion de portefeuille de projets (GPP) est en place à la STM depuis 2006. Sa gouvernance est assurée par le comité de gestion de portefeuille de projets (CGPP) dont le rôle est de superviser et prendre les décisions stratégiques concernant l'ensemble des projets de l'organisation.

Ce comité est composé de membres de la haute direction, possédant des expertises complémentaires, se réunissant, à des intervalles réguliers afin d'analyser, prioriser, autoriser les projets d'investissements et suivre la performance du portefeuille de projets. Le comité est activement engagé dans un plan d'amélioration continue, notamment en regard de la priorisation des projets, du suivi de performance et des bénéfices.

Les critères suivants sont à la base du processus décisionnel d'évaluation et d'approbation tout au long du cycle de vie des projets :

- L'alignement sur les objectifs du PSO : les projets visant le maintien et la modernisation des actifs sont priorisés;
- La priorisation basée sur des critères objectifs (bénéfices, risques, coûts et criticités) pour sélectionner et évaluer les projets;
- L'engagement financier des différents paliers gouvernementaux et la capacité financière de la STM;

- La disponibilité des ressources humaines et financières pour mener à bien le projet;
- Les risques identifiés, leurs impacts et plans d'atténuation déterminés;
- Les bénéfices attendus et les avantages anticipés au projet;
- Le positionnement du projet dans les pratiques de développement durable et d'accessibilité universelle de la STM.

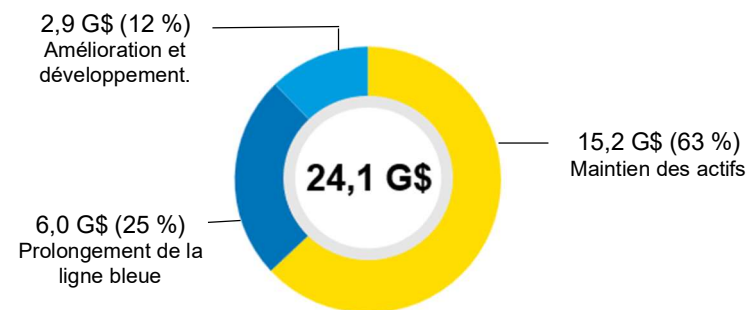
Bénéfices mesurés du portefeuille de projets

Les projets contribuent à la croissance, à l'efficacité, à la durabilité et à la réussite globales de la STM. De façon à livrer les bénéfices attendus, la contribution des projets du portefeuille est mesurée avant la réalisation du projet et après le transfert aux opérations.

À titre d'exemple, les indicateurs suivis sont :

- Le taux d'immobles BUS;
- Le taux de livraison du service planifié;
- Les coûts d'exploitation;
- Le taux de ponctualité TA et BUS;
- Le taux de réalisation des projets.

Répartition des projets par catégorie de portefeuille (2026-2035)



RÉALISATION DU PORTEFEUILLE DE PROJETS

Gestion de projets et financement en contexte d'austérité

La STM demeure le principal foyer d'expertise en exploitation et en réalisation de projets d'envergure de transport collectif au Québec :

- Avec des investissements d'environ 2 G\$ par année, la STM figure parmi les 10 plus grands donneurs d'ouvrage public au Québec;
- La STM a réalisé plus de 14 G\$ d'investissements au cours des 20 dernières années, incluant une quinzaine de projets majeurs;
- Une centaine de projets sont actifs actuellement.

Vieillessement des actifs

Construits dans les années 1960, les tunnels et les stations du métro de Montréal ont en moyenne 48 ans. La STM s'est toujours engagée à investir, depuis plusieurs années, dans le maintien et la modernisation de ses infrastructures et de ses équipements, et continuera de le faire au cours de la prochaine décennie.

Le nombre des chantiers demeure un défi de taille sur le plan opérationnel afin de maintenir le service attendu aux clients, avec plus de la moitié de la population québécoise qui habite la région métropolitaine.

Avec son expérience d'exploitant du réseau de transport collectif, sur plusieurs décennies maintenant, la STM possède une expertise confirmée pour orienter les équipes de projets vers des solutions optimisées afin de réaliser les travaux tout en exploitant normalement le réseau.

Complexité du mécanisme d'appui financier gouvernemental

Pour les projets admissibles à une subvention, le Conseil du trésor du Québec, par le biais du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), octroie annuellement les enveloppes d'aide financière aux projets d'investissements de la Société via le Plan québécois des infrastructures (PQI). Cette enveloppe est établie sur 10 ans. L'enveloppe de la Société de

financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) est, pour sa part, fixe et établie pour une période de 5 ans.

La STM doit faire approuver annuellement les nouveaux projets et soumettre ses demandes d'aide financière auprès du MTMD à l'intérieur des enveloppes autorisées.

La STM conjugue avec plusieurs défis afin d'optimiser l'allocation des contributions financières gouvernementales dans un contexte de stagnation des contributions autorisées, de l'imprévisibilité quant aux délais d'inscription des projets au PQI et des délais pour obtenir les autorisations de subventions;

- L'inscription au PQI est un prérequis pour présenter une demande de subvention au MTMD, et ce, en respect des enveloppes octroyées. Les plus récentes autorisations de subvention ont été reçues dans un délai supérieur à 4 ans.
- Actuellement, 54 demandes de subventions (pour 46 projets), totalisant 6,6 G\$ sont en attente d'autorisation du MTMD. La STM doit financer à court terme les dépenses encourues tant que les autorisations des subventions et le versement des subventions ne sont pas obtenus. Les délais sont de l'ordre de 18 mois à 4 ans.

Projets autorisés limités aux projets inscrits au PQI

Les dépenses d'investissements présentées dans la phase « autorisés » au PI se doivent de respecter les balises du gouvernement provincial, lesquelles sont largement inférieures aux besoins en investissement, autant au niveau des montants globaux que dans la ventilation annuelle de ceux-ci. Les dépenses en investissements autorisées pour l'année 2025-2026* sont limitées aux crédits de subvention confirmés par le MTMD, confirmation reçue au cours de l'année.

* L'année financière du MTMD s'échelonne du 1^{er} avril au 31 mars (PQI) alors que celle de la STM est du 1^{er} janvier au 31 décembre (PI).

RÉALISATION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

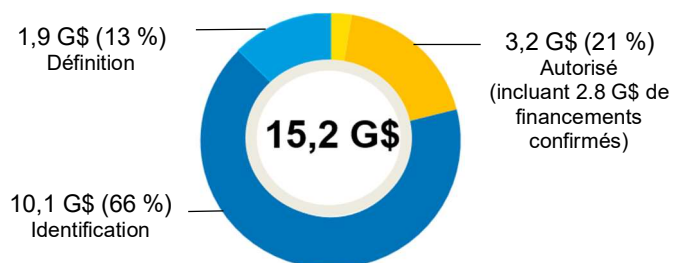
Inscription au PQI – Prérequis au démarrage d'un projet en investissement

Rupture avec le cycle de vie des projets

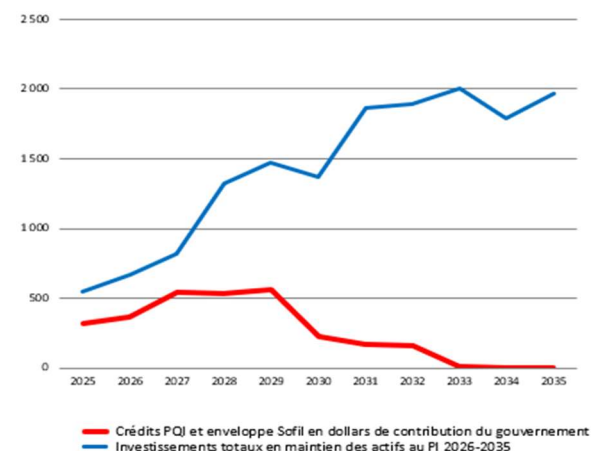
Le mécanisme d'inscription et de confirmation annuelle des crédits PQI n'affecte pas seulement le démarrage de projets, mais impacte également la planification et le rythme de réalisation pour plusieurs projets. Bien que le PQI annonce un engagement sur 10 ans, les crédits annuels sont sujets à être modifiés d'une année à l'autre. Chaque année, les directions de projets doivent revoir le calendrier de livraison en fonction de la mise à jour des crédits confirmés au troisième trimestre.

Plusieurs projets demeurent bloqués aux phases de définition et d'identification, en attente de leur inscription au PQI. Considérant les délais de confirmation des crédits PQI et des enveloppes SOFIL, les projets en identification ne peuvent prévoir d'investissements avant l'année 2028. C'est le cas notamment pour les programmes de maintien et de modernisation des actifs métro ainsi que pour le projet de remplacement des voitures MR73 et infrastructures liées.

Répartition des investissements en maintien des actifs totaux par phase sur 10 ans



Écarts entre les investissements totaux en maintien des actifs prévus et les financements confirmés (en subventions) (en millions)



Années 2025-2026-2027 : les investissements sont limités aux crédits PQI autorisés par le SCT. La hauteur de ces investissements ne reflète ni les besoins réels d'investissements requis par la STM, ni le calendrier de livraison nécessaire pour freiner la détérioration du DMA.

Les projets non inscrits au PQI 2025-35 pourraient démarrer au plus tôt en 2027-28, seulement si leur inscription se confirme au prochain PQI (2026-36) et si leur demande de subvention est autorisée par le MTMD dans la même année. Entre-temps, la STM ne peut engager des sommes que pour les études de préféabilité et de faisabilité.

GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

Projets autorisés par grande catégorie de portefeuille – maintien des actifs

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Total	Total PI	
(en millions de dollars)	et avant												et après	Projet	2026-2035
Maintien des actifs															
Électrification des réseaux															
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1	45,1	142,7	105,6	198,2	215,1	257,2	183,8	-	-	-	-	-	1 147,8	1 102,7	
Électrification des véhicules de travaux en tunnel	18,8	2,9	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,3	4,5	
Prolongement ligne bleue															
Contrôle de trains - ligne bleue	128,7	45,2	53,4	93,6	104,9	125,8	-	-	-	-	-	-	551,6	422,9	
Maintenance et modernisation des actifs															
Réno-Systèmes - phase 3	534,4	0,2	5,2	7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	547,5	13,1	
Réno-Systèmes - phase 4	541,4	5,6	8,4	12,9	-	-	-	-	-	-	-	-	568,4	26,9	
Réno-Systèmes - phase 5	485,9	114,1	82,5	76,1	17,4	13,8	15,6	-	-	-	-	-	805,5	319,5	
Réno-Systèmes - phase 6	37,9	52,4	75,8	107,6	96,7	64,0	57,7	15,5	0,6	-	-	-	508,2	470,3	
Réno-Infrastructures - phase 3	424,2	36,1	19,9	20,0	3,5	2,0	-	-	-	-	-	-	505,7	81,5	
Réno-Infrastructures - phase 4	29,2	62,6	128,9	95,1	67,7	20,0	0,8	-	-	-	-	-	404,4	375,2	
Technologie et infrastructures de surface															
Centre de transport Bellechasse	524,2	23,1	0,5	36,6	-	-	-	-	-	-	-	-	584,4	60,2	
Programme de réfection des Infrastructures - phase 2 (PRI-SURFACE2)	61,5	19,8	21,6	18,4	-	-	-	-	-	-	-	-	121,3	59,8	
Autres infrastructures métro															
Nouveau centre d'attachement - secteur nord-ouest	51,4	7,9	8,6	2,3	2,0	2,0	-	-	-	-	-	-	74,3	22,8	
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 2	6,3	7,6	5,7	5,6	2,8	-	-	-	-	-	-	-	28,1	21,8	
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro - phase 2 (PREP-TM2)	8,4	17,7	18,1	16,9	5,9	5,2	-	-	-	-	-	-	72,2	63,8	
Autres infrastructures bus															
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - BUS (PREP-TB)	8,1	16,4	12,5	3,7	0,6	-	-	-	-	-	-	-	41,3	33,2	
Autres projets															
Postes abaisseurs – 25 kV/12kV	12,8	6,8	16,5	24,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	60,7	47,9	
Programme entretien périodique & acquisition OPUS - phase 2 (PEPA2-OPUS)	24,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,3	0,2	
Programme entretien périodique & acquisition OPUS - phase 3 (PEPA3-OPUS)	3,3	3,5	3,3	5,3	6,5	3,8	-	-	-	-	-	-	25,7	22,4	
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 4 (PEPT4)	21,1	10,5	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34,4	13,4	
Migration 2022 du progiciel Hastus	18,1	5,9	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,1	12,0	
Acquisition équipements de production - phase 2	5,1	2,9	1,6	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	10,2	5,1	
Acquisition des voitures de métro AZUR	1 752,1	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 756,3	4,2	
Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	534,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	534,6	0,6	
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	237,3	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238,7	1,4	
Agrandissement du centre d'attachement Viau	58,5	1,1	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	60,5	2,0	
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	620,0	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	621,5	1,5	
Reconstruction du complexe Crémazie	292,8	0,5	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	294,3	1,5	
Remplacement des véhicules de service - phase 2	27,3	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,3	0,9	
Capacité électrique du poste de district Legendre	40,5	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,1	0,6	
EXTRA Connecte	21,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,5	0,5	
Programme de gestion des risques technologiques et de sécurité - phase 3 (GRTS3)	11,3	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1	0,8	
Sous-total autorisés - Maintenance des actifs	6 585,1	596,1	580,2	725,6	523,1	493,9	257,9	15,5	0,6	-	-	-	9 778,0	3 193,0	

GESTION DE PORTEFEUILLE DE PROJETS

Projets autorisés par grande catégorie de portefeuille - amélioration et développement

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>	et avant											et après	Projet	2026-2035
Amélioration et développement														
Prolongement ligne bleue														
Prolongement de la ligne bleue	1 575,5	805,4	1 043,6	1 223,5	1 093,4	1 034,3	739,6	17,2	1,6	-	-	-	7 533,9	5 958,4
Électrification des réseaux														
Programme d'électrification des CT - phase 1	143,9	107,6	134,8	219,8	217,8	186,5	88,6	80,6	35,1	7,2	-	-	1 221,8	1 078,0
Adaptations capacités techno. électrification - phase 1	12,9	13,2	25,1	12,1	14,4	6,4	-	-	-	-	-	-	84,0	71,2
Accessibilité métro														
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 1	322,7	5,2	5,1	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	336,5	13,8
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 2	161,7	35,4	14,0	50,1	29,0	19,5	10,1	-	-	-	-	-	319,9	158,1
Mouvement bus														
Programme mesures préférentielles pour bus	70,9	5,3	7,2	6,8	6,2	6,2	4,9	-	-	-	-	-	107,7	36,8
Autres projets														
Garage Côte-Vertu	497,5	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	2,7
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	79,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79,6	0,6
Agrandissement de 3 centres de transport	215,7	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	216,6	1,0
Sous-total autorisés - Amélioration et développement	3 079,8	976,4	1 229,8	1 515,8	1 360,8	1 252,9	843,2	97,8	36,6	7,2	-	-	10 400,3	7 320,5
Total - Autorisés	9 664,8	1 572,5	1 810,0	2 241,4	1 884,0	1 746,8	1 101,2	113,3	37,2	7,2	-	-	20 178,3	10 513,5

/ Gestion stratégique des actifs

GESTION STRATÉGIQUE DES ACTIFS

Les fondements

Dans le cadre du PSO 2030, la STM poursuit la mise en œuvre d'une gestion stratégique des actifs qui s'appuie sur des standards internationaux les plus rigoureux (ISO 55001 et "The Institute of Asset Management"), visant à optimiser la valeur qui est réalisée à partir des actifs sur l'ensemble du cycle de vie.

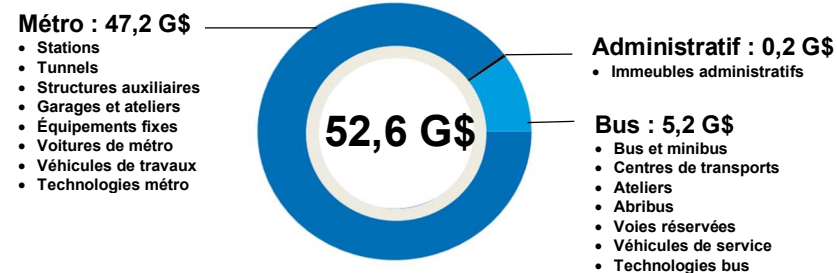
Cette démarche constitue un levier essentiel pour assurer la pérennité des actifs, optimiser les investissements et maximiser la valeur pour la clientèle. La STM a adopté une politique corporative de gestion des actifs en 2025 qui en formalise les principes et la gouvernance.

Amélioration de la connaissance des actifs

La STM a également adopté en 2024, un plan pour rehausser le niveau de connaissance des actifs (NCA). Ce plan vise la mise en œuvre d'un processus structuré, amélioré d'inventaire, d'inspection, d'analyse, d'estimation et de suivi. Ce plan cible les infrastructures critiques du métro et les systèmes critiques à forte valeur de remplacement. Ce plan permettra de mieux quantifier les besoins en investissement et de soutenir la priorisation et l'optimisation des interventions.

Valeur de remplacement des actifs

Le portefeuille des actifs de la STM représente une valeur de remplacement totale de 52,6 G\$, en date du 31 décembre 2024, répartie entre les secteurs métro, bus et administratif. Cette évaluation de la valeur de remplacement des actifs repose sur une méthodologie rigoureuse, conforme aux lignes directrices du Secrétariat du Conseil du trésor (SCT). Elle s'appuie sur des coûts unitaires récents par m2 d'immeuble, par km de tunnel ou par équipement mais elle exclut des éléments comme l'acquisition de terrain, le financement des projets et les impacts de l'inflation.



État des actifs

La STM utilise l'indice d'état des actifs, défini par le SCT pour établir le portrait de l'état de ses actifs, en effectuer le suivi et prioriser les interventions de maintien.

Les catégories définies par le SCT sont :

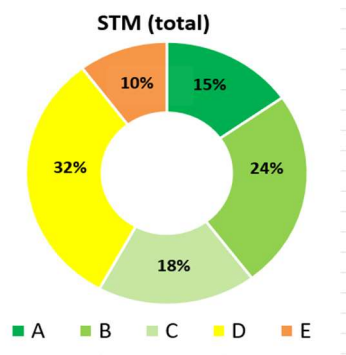
- A : Très bon;
- B : Bon;
- C : Satisfaisant;
- D : Mauvais;
- E : Très mauvais.

L'état des actifs soutient la priorisation des demandes d'inscription des projets au Plan Québécois des Infrastructures (PQI). Également, l'état des actifs est remis annuellement à l'ARTM et, est présenté au MTMD dans le cadre du Plan Annuel de Gestion des Investissements publics en infrastructures (PAGI).

GESTION STRATÉGIQUE DES ACTIFS

Des actifs vieillissants

Globalement, 58 % des actifs de la STM sont actuellement considérés en bon état (A, B, C) et 42% en mauvais état (D, E), en date du 31 décembre 2024.



Portrait par catégorie d'actifs

Réseau du métro

Les actifs du réseau du métro sont considérés en bon état à 57% (A, B, C). Toutefois, plusieurs catégories d'actifs présentent une proportion élevée dans les catégories « mauvais » et « très mauvais état » (D, E) :

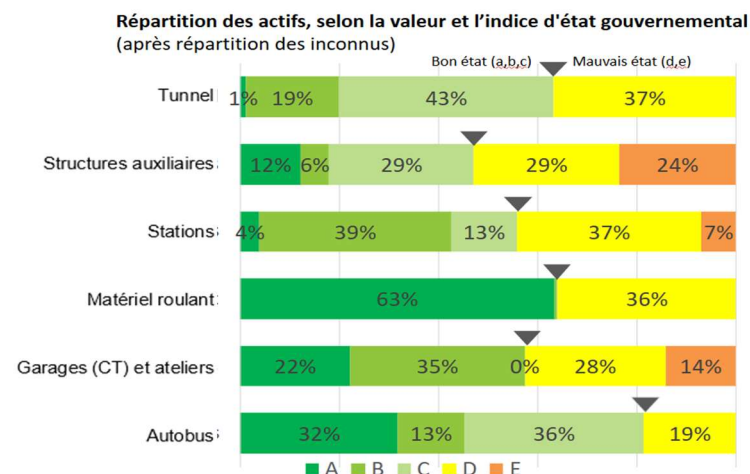
- 36% du matériel roulant, incluant les voitures de train MR73;
- 44% des stations;
- 37% des tunnels;
- 53% des structures auxiliaires;

Réseau de bus

Les actifs du réseau de bus sont considérés en bon état à 70%. Par contre, 42% des garages se situent dans la catégorie « mauvais état ». Et bien que 36% des bus soient considérés dans un état « satisfaisant », un basculement imminent est déjà identifié, vers la catégorie « mauvais état », pour un nombre significatif de bus (172 bus dès l'an prochain et près de 300 bus l'année suivante).

Un processus continu d'inspection des actifs

Le portrait présenté est basé sur un processus continu d'inspection des actifs. En date du 31 décembre 2024, l'état de 15% des actifs restait à établir, principalement concentré dans la catégorie des systèmes métro (alimentation électrique, ventilation, escaliers mécaniques, contrôle de train). Les valeurs agrégées de l'état des actifs présentées ici sont après répartition des inconnus. La STM continue d'investir afin d'atteindre 75% de connaissance des actifs en 2027 et 100% en 2030. Le portrait complet de l'état des systèmes métro devrait être complété d'ici 2030.



GESTION STRATÉGIQUE DES ACTIFS

Déficit d'investissement en maintien des actifs

Le plan de rehaussement du niveau de connaissance des actifs est en progression. La STM planifie pouvoir calculer le déficit de maintien des actifs (DMA) pour l'ensemble de ses actifs suivant la méthodologie définie pas le Secrétariat du Conseil du trésor (SCT), à partir de 2027.

Pour quantifier l'ampleur des investissements nécessaires pour rétablir l'état physique des actifs, la STM mesure actuellement le déficit d'investissement en maintien des actifs (DIMA) pour les principaux actifs du métro. Cette mesure est basée sur un balisage international des niveaux d'investissement annuels en maintien des actifs réalisés par des réseaux comparables, tels que mesurés en proportion de la valeur des actifs.

La STM estime ainsi qu'un déficit d'investissement en maintien d'actif de 6,6 G\$ (2025) s'est accumulé pour les principaux actifs du métro (stations, tunnels et systèmes métro) au fil des années. Sur la base des sommes autorisées, ce déficit devrait atteindre 9,0 G\$ d'ici 2030, à moins d'un changement de tendance.

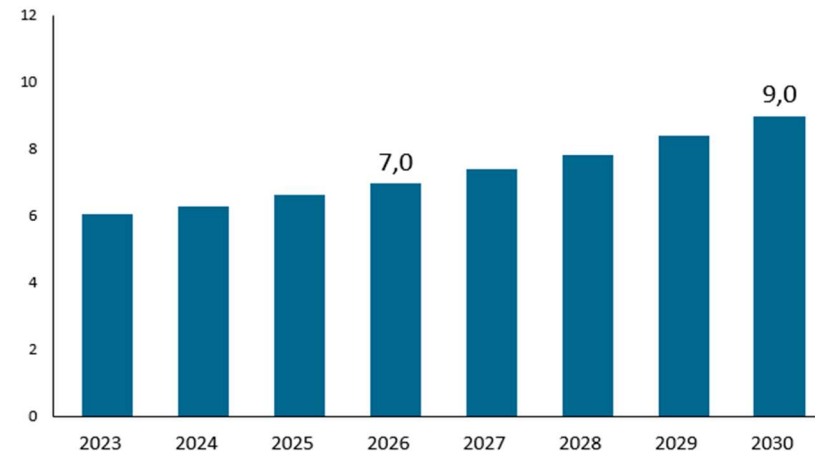
Il est évalué que des investissements de 560 millions \$ en dollars constants de 2024 sont nécessaires pour éviter une dégradation additionnelle de l'état des actifs du réseau métro. Ces valeurs n'incluent pas le matériel roulant et les ateliers.

En l'absence d'un rattrapage significatif, le déficit d'investissement continuera de se creuser avec les conséquences possibles suivantes :

- Détérioration accélérée des actifs;
- Risques accrus pour la sécurité et la fiabilité du service;
- Hausse des coûts d'entretien et de maintien à moyen et long terme;
- Pression sur les opérations et sur la qualité de l'expérience client.

La STM met tout en œuvre pour assurer une gestion responsable et rigoureuse de ses actifs. Le déficit d'investissement présenté reflète les besoins réels pour maintenir la qualité, la sécurité et la fiabilité du service.

Déficit d'investissement en maintien des actifs métro (en milliards \$) *



* Déficit cumulatif en maintien d'actifs selon les investissements prévus et les sommes confirmées au PITC et à la SOFIL.

**/ Impact
financier**

IMPACT FINANCIER

Hypothèses

Afin de réaliser l'ensemble des investissements inscrits au PI 2026-2035, la STM compte sur l'appui financier des gouvernements du Québec, du Canada et de l'agglomération de Montréal.

Le portefeuille des projets admissibles à une subvention est soumis au ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD), afin de faire approuver les nouveaux projets et l'augmentation des enveloppes globales par le Conseil du trésor du Québec.

Les autorisations sont confirmées via deux mécanismes;

- Le Plan québécois des infrastructures (PQI);
- Le Portefeuille de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).

Seuls les projets, dont les inscriptions aux PQI et SOFIL sont confirmées, sont autorisés à faire appel aux différents programmes d'aides autorisés pour les sociétés de transport collectif du Québec, et ce, à l'intérieur des enveloppes octroyées.

Les principaux programmes d'aides sont :

- Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP)¹;
- Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)²;
- Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGITC).

L'annexe B fournit de plus amples informations sur le processus de financement d'un projet, en considération des enveloppes globales autorisées pour la STM. L'annexe D présente les informations relatives aux différents programmes d'aides.

La STM procède à des analyses constantes afin de maximiser l'utilisation des enveloppes globales accordées par le Conseil du trésor du Québec et les taux de subvention des différents programmes disponibles pour les Sociétés de transport collectif de personnes du Québec.

Cet exercice d'optimisation se complexifie avec la multitude des programmes disponibles, chacun possédant des critères d'admissibilité et des modalités spécifiques ainsi que différents taux de subvention.

Le présent PI 2026-2035 s'appuie sur l'hypothèse du renouvellement des programmes PAGTCP et SOFIL aux mêmes modalités ^{1,2}.

¹ La publication des nouvelles modalités du programme PAGTCP est attendue depuis le 1^{er} avril 2025.

² La STM a reçu la confirmation de l'enveloppe SOFIL 5 le 26 novembre 2025.. Le décret 1137-2025 du nouveau programme de la SOFIL a été publié en septembre 2025. Le PI ne reflète pas les changements relatifs à ces nouvelles modalités, notamment les diminutions des taux de subvention.

IMPACT FINANCIER

Impact des investissements sur l'endettement

Historiquement, la majorité du financement des dépenses d'investissement capitalisables était réalisée par l'émission de dettes.

Du 31 décembre 2021 au 31 décembre 2025, la dette brute devrait diminuer de 0,4 G\$, ce qui représente un taux de réduction annuel moyen de 2,1 %. Pour les dix prochaines années, elle demeurera stable, avec un léger taux de réduction annuel moyen de 0,4 %.

Il est à noter que depuis l'exercice financier 2024-2025 du gouvernement du Québec, le MTMD suit l'application d'une nouvelle norme comptable sur les paiements de subventions accordées pour un projet d'investissement, mettant

fin aux financements à long terme subventionnés par service de dette. De cette façon, l'entièreté de l'aide financière provenant du gouvernement provincial est désormais versée au comptant. Ceci provoquera une diminution graduelle de la portion subventionnée de la dette brute jusqu'à son remboursement complet en 2043.

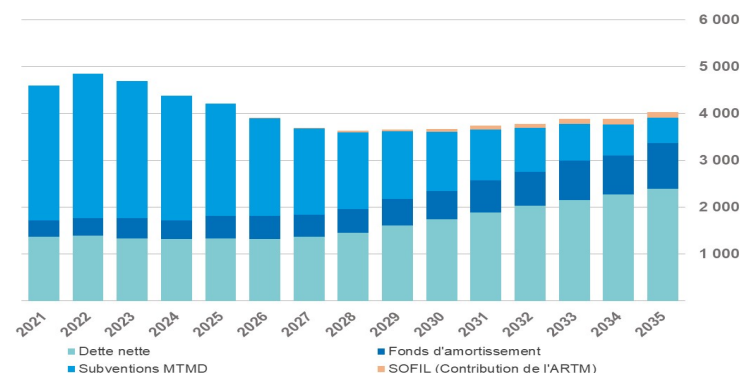
En collaboration avec la Ville de Montréal, il a été convenu d'inclure aux besoins d'emprunt de la Société, à partir de l'année 2026, la contribution de l'Agglomération de Montréal au programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL, et ce, en remplacement des contributions au comptant versées par l'ARTM auparavant.

Évolution de l'endettement

(en millions de dollars)

Le montant de la dette nette en circulation totalisera plus de 1,3 G\$ (net des subventions et fonds d'amortissement) au 31 décembre 2025 pour atteindre près de 2,4 G\$ au 31 décembre 2035, soit un taux de croissance annuel moyen de 7,9 %.

La Société s'est dotée de ratios financiers concernant, entre autres, son niveau d'endettement en établissant des cibles et des seuils critiques à respecter. Le seuil critique est établi à 100 % des revenus annuels nets. En 2026, ce ratio devrait se situer à 74,2 %, en diminution de 2,4 % comparativement à celui prévu en 2025. Les ratios financiers excluent l'impact des emprunts additionnels visant le financement de la contribution de l'Agglomération de Montréal à la SOFIL



(En millions de dollars)	Prévisions														
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Fonds d'amortissement ¹	344	371	440	398	475	496	469	515	575	605	683	728	837	831	971
Subventions MTMD	2 876	3 082	2 924	2 654	2 402	2 081	1 847	1 636	1 439	1 258	1 086	937	793	660	539
SOFIL (Contribution de l'ARTM)						4	14	27	42	63	76	85	99	116	125
Dette nette	1 374	1 396	1 328	1 325	1 336	1 323	1 365	1 449	1 606	1 739	1 891	2 028	2 152	2 275	2 398
Total	4 594	4 849	4 692	4 377	4 213	3 905	3 694	3 627	3 662	3 666	3 736	3 778	3 882	3 882	4 033

¹ Les montants calculés représentent des projets autorisés. Un fonds d'amortissement est créé pour chaque dette ne prévoyant pas de remboursement annuel et dont le terme est supérieur à un an, et ce, en vue d'effectuer le remboursement complet à l'échéance.

IMPACT FINANCIER

Impact des investissements sur le service de la dette net

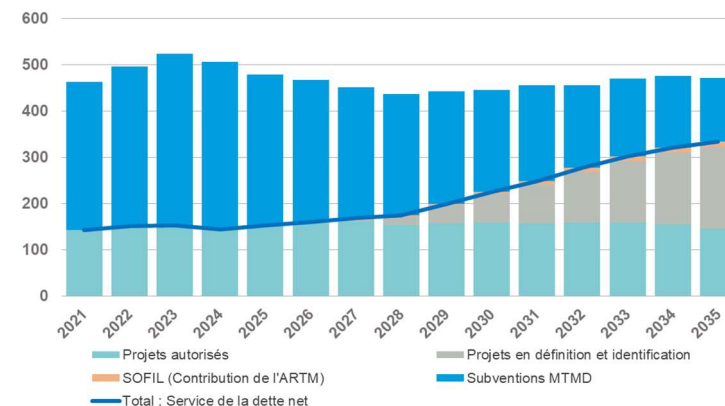
Le service de la dette net devrait atteindre 153 M\$ en 2025 pour se situer à 333,4 M\$ en 2035. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 11,8 % par rapport à 1,9 % pour la période de 2021 à 2025.

La Société vise à maintenir son service de dette net entre 6 % et 10 % des dépenses d'exploitation nettes, alors que le seuil critique est établi à 16 %, excluant l'impact des emprunts additionnels pour financer la contribution de l'Agglomération de Montréal à la SOFIL.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 69,9 % (pour la période de 2021 à 2025) à 48 % pour les 10 prochaines années, attribuable au remplacement des subventions sur service de dette par des subventions versées au comptant par le gouvernement provincial.

Le service de la dette net devrait représenter 8,8 % des dépenses d'exploitation nettes en 2025 et 8,9 % en 2026, sous la limite établie à 16 %.

Évolution du service de la dette net
(en millions de dollars)



(En millions de dollars)	Prévisions														
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Projets autorisés															
Service de la dette brut	462,4	495,8	523,9	506,7	479,1	474,4	444,4	415,5	400,7	379,1	364,6	337,9	327,4	309,7	283,1
Subventions MTMD ¹	320,5	345,5	370,8	362,5	326,2	308,3	283,0	262,3	243,4	220,5	207,3	179,5	168,8	154,2	138,6
Service de la dette net	141,9	150,4	153,1	144,2	152,9	166,0	161,4	153,3	157,3	158,6	157,3	158,4	158,6	155,5	144,5
Projets en définition et identification															
Service de la dette brut	-	-	-	-	0,1	1,9	6,0	18,7	38,8	61,8	84,3	109,8	133,6	154,6	176,9
Subventions MTMD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de la dette net	-	-	-	-	0,1	1,9	6,0	18,7	38,8	61,8	84,3	109,8	133,6	154,6	176,9
Total															
Service de la dette brut	462,4	495,8	523,9	506,7	479,2	476,3	450,4	434,2	439,6	440,9	448,9	447,7	461,0	464,3	460,0
Subventions MTMD	320,5	345,5	370,8	362,5	326,2	308,3	283,0	262,3	243,4	220,5	207,3	179,5	168,8	154,2	138,6
SOFIL (Contribution de l'ARTM)	-	-	-	-	-	-	0,7	1,7	2,9	4,5	6,7	8,4	9,5	10,8	12,0
Total : Service de la dette net	141,9	150,4	153,1	144,2	153,0	167,9	168,1	173,6	199,1	224,8	248,3	276,5	301,7	320,9	333,4

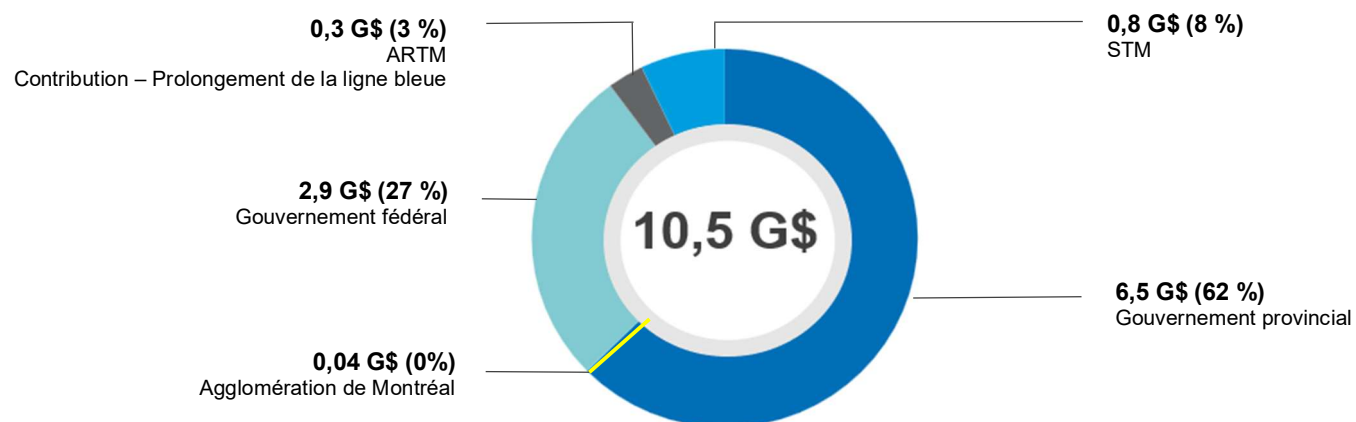
¹ Subventions pour les projets autorisés (dette subventionnée émise avant le 1^{er} avril 2024)

IMPACT FINANCIER

Répartition des investissements par source de financement

Projets autorisés

(en millions de dollars)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total PI 2026-2035
Subventions de nos partenaires												
Gouvernement provincial	489,1	854,3	1 059,0	1 328,0	1 151,5	1 384,8	646,6	53,3	20,4	4,4	-	6 502,4
Gouvernement fédéral	613,9	549,2	594,8	724,8	601,5	228,9	111,4	36,4	14,3	2,3	-	2 863,6
Agglomération de Montréal	7,4	10,4	12,7	10,6	7,7	3,6	2,2	1,4	-	-	-	48,6
ARTM - contribution - prolongement de la ligne bleue	-	-	-	-	-	6,2	291,2	14,8	-	-	-	312,2
Sous-total	1 110,4	1 413,9	1 666,6	2 063,4	1 760,6	1 623,5	1 051,5	105,8	34,7	6,7	-	9 726,7
Financement de la STM												
Dépenses d'exploitation	24,4	44,5	16,5	18,1	14,1	13,1	7,3	2,6	1,6	-	-	117,8
Sur emprunt	156,3	114,2	126,9	159,9	109,2	102,3	42,4	4,8	8,8	0,5	-	668,9
Sous-total	180,8	158,7	143,4	178,0	123,3	115,4	49,7	7,4	10,3	0,5	-	786,8
Total	1 291,1	1 572,5	1 810,0	2 241,4	1 884,0	1 738,9	1 101,2	113,3	45,1	7,2	-	10 513,5



IMPACT FINANCIER

Financement des investissements par type de dépenses

Projets autorisés

<i>(en millions de dollars)</i>	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Total PI 2026-2035
Financement au comptant												
Non capitalisable												
Budget d'exploitation	24,4	44,5	16,5	18,1	14,1	13,1	7,3	2,6	1,6	-	-	117,8
Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement provincial - subvention au comptant	489,1	854,3	1 059,0	1 328,0	1 151,5	1 384,8	646,6	53,3	20,4	4,4	-	6 502,4
Gouvernement fédéral - subvention	613,9	549,2	594,8	724,8	601,5	228,9	111,4	36,4	14,3	2,3	-	2 863,6
Agglomération de Montréal - subvention au comptant*	7,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ARTM - contribution - prolongement de la ligne bleue	-	-	-	-	-	6,2	291,2	14,8	-	-	-	312,2
Sous-total	1 134,8	1 448,0	1 670,4	2 070,9	1 767,1	1 633,0	1 056,6	107,1	36,3	6,7	-	9 796,0
Financement sur emprunt												
Non subventionné	156,3	114,2	126,9	159,9	109,2	102,3	42,4	4,8	8,8	0,5	-	668,9
Subventionné	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	10,4	12,7	10,6	7,7	3,6	2,2	1,4	-	-	-	48,6
Sous-total	156,3	124,5	139,6	170,5	116,9	105,9	44,6	6,2	8,8	0,5	-	717,5
Financement total	1 291,1	1 572,5	1 810,0	2 241,4	1 884,0	1 738,9	1 101,2	113,3	45,1	7,2	-	10 513,5

* En collaboration avec la Ville de Montréal, il a été convenu d'inclure aux besoins d'emprunt de la Société, à partir de l'année 2026, la contribution de l'Agglomération de Montréal au programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL, et ce, en remplacement des contributions au comptant versées par l'ARTM auparavant.

/ Sommaire projets

SOMMAIRE - PROJETS

Sommaire des investissements

L'ensemble des investissements au cours des 10 prochaines années se chiffrent à 24,1 G\$. Dix-neuf projets de grande envergure représentent 99 % des investissements autorisés de 10,5 G\$. Le projet du Prolongement de la ligne bleue représente 57 % des investissements autorisés et 25% des investissements totaux sur 10 ans.

(en millions de dollars)	Nb Projets	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
1. Prolongement ligne bleue et projets connexes	2	1 704,3	850,6	1 097,0	1 317,1	1 198,2	1 160,1	739,6	17,2	1,6	-	-	-	8 085,5	6 381,3
Prolongement de la ligne bleue		1 575,5	805,4	1 043,6	1 223,5	1 093,4	1 034,3	739,6	17,2	1,6	-	-	-	7 533,9	5 958,4
Contrôle de trains - ligne bleue		128,7	45,2	53,4	93,6	104,9	125,8	-	-	-	-	-	-	551,6	422,9
2. Maintien des actifs / accessibilité métro	8	2 537,6	311,5	339,8	373,1	214,4	119,3	84,2	15,5	0,6	-	-	-	3 996,0	1 458,4
Réno-Systèmes - phase 3		534,4	0,2	5,2	7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	547,5	13,1
Réno-Systèmes - phase 4		541,4	5,6	8,4	12,9	-	-	-	-	-	-	-	-	568,4	26,9
Réno-Systèmes - phase 5		485,9	114,1	82,5	76,1	17,4	13,8	15,6	-	-	-	-	-	805,5	319,5
Réno-Systèmes - phase 6		37,9	52,4	75,8	107,6	96,7	64,0	57,7	15,5	0,6	-	-	-	508,2	470,3
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 1		322,7	5,2	5,1	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	336,5	13,8
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 2		161,7	35,4	14,0	50,1	29,0	19,5	10,1	-	-	-	-	-	319,9	158,1
Réno-Infrastructures - phase 3		424,2	36,1	19,9	20,0	3,5	2,0	-	-	-	-	-	-	505,7	81,5
Réno-Infrastructures - phase 4		29,2	62,6	128,9	95,1	67,7	20,0	0,8	-	-	-	-	-	404,4	375,2
3. Électrification des réseaux	3	201,9	263,5	265,5	430,1	447,3	450,1	272,4	80,6	35,1	7,2	-	-	2 453,7	2 251,8
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1		45,1	142,7	105,6	198,2	215,1	257,2	183,8	-	-	-	-	-	1 147,8	1 102,7
Programme d'électrification des CT - phase 1		143,9	107,6	134,8	219,8	217,8	186,5	88,6	80,6	35,1	7,2	-	-	1 221,8	1 078,0
Adaptations capacités techno. électrification - phase 1		12,9	13,2	25,1	12,1	14,4	6,4	-	-	-	-	-	-	84,0	71,2
4. Technologie et infrastructures de surface	2	585,7	42,9	22,1	55,0	-	-	-	-	-	-	-	-	705,7	120,0
Centre de transport Bellechasse		524,2	23,1	0,5	36,6	-	-	-	-	-	-	-	-	584,4	60,2
Programme de réfection des Infrastructures - phase 2 (PRI-SURFACE2)		61,5	19,8	21,6	18,4	-	-	-	-	-	-	-	-	121,3	59,8
5. Autres infrastructures métro	2	14,7	25,3	23,9	22,5	8,7	5,2	-	-	-	-	-	-	100,3	85,5
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MFR-73 - phase 2		6,3	7,6	5,7	5,6	2,8	-	-	-	-	-	-	-	28,1	21,8
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro - phase 2 (PREP-TM2)		8,4	17,7	18,1	16,9	5,9	5,2	-	-	-	-	-	-	72,2	63,8
6. Autres infrastructures bus	1	8,1	16,4	12,5	3,7	0,6	-	-	-	-	-	-	-	41,3	33,2
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - BUS (PREP-TB)		8,1	16,4	12,5	3,7	0,6	-	-	-	-	-	-	-	41,3	33,2
7. Mouvement bus	1	70,9	5,3	7,2	6,8	6,2	6,2	4,9	-	-	-	-	-	107,7	36,8
Programme mesures préférentielles pour bus		70,9	5,3	7,2	6,8	6,2	6,2	4,9	-	-	-	-	-	107,7	36,8
Sous-total des principaux projets autorisés	19	5 123,2	1 515,6	1 767,9	2 208,3	1 875,4	1 740,9	1 101,2	113,3	37,2	7,2	-	-	15 490,2	10 367,0
Sous-total des autres projets autorisés	21	4 541,6	56,9	42,1	33,1	8,6	5,8	-	-	-	-	-	-	4 688,1	146,5
Total des projets autorisés	40	9 664,8	1 572,5	1 810,0	2 241,4	1 884,0	1 746,8	1 101,2	113,3	37,2	7,2	-	-	20 178,3	10 513,5
Total des projets en définition	17	28,4	55,7	119,8	335,7	378,9	114,6	171,9	235,1	230,8	154,4	70,1	13,3	1 908,7	1 867,0
Total des projets en identification	35	-	46,4	179,8	416,5	773,2	946,4	1 603,5	1 843,6	2 006,5	1 857,3	2 089,5	11 375,8	23 138,5	11 762,7
Total des investissements	92	9 693,2	1 674,6	2 109,6	2 993,6	3 036,0	2 807,8	2 876,5	2 192,0	2 274,5	2 018,9	2 159,7	11 389,1	45 225,5	24 143,2

SOMMAIRE - PROJETS

Des investissements nécessaires en contexte d'austérité

Les investissements nécessaires au cours des 10 prochaines années totalisent près de 24,1 G\$ comparativement à 25,8 G\$ au précédent PI. Plusieurs grands projets furent complétés dans la dernière année et certains investissements sont repoussés au-delà de 2035, considérant les limitations au PQI.

Pour offrir un service fiable et sécuritaire, notre réseau doit pouvoir compter sur des infrastructures en bon état. La STM investit massivement dans le maintien et la modernisation de ses infrastructures et doit impérativement continuer de le faire au cours des prochaines années.

C'est plus de 15,2 G\$ qui devront être investis pour le maintien et la modernisation des actifs de métro et de bus pour les prochains 10 ans. Les délais pour obtenir la confirmation d'inscription des projets au PQI et les autorisations de subventions impactent lourdement le calendrier de livraison des projets. Certains projets sont toujours en attente des autorisations officielles pour démarrer, tels que les projets de Postes abaisseurs et les plus récentes phases de Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures.

L'électrification du réseau de bus, dont les investissements s'élèvent à 4,4 G\$, inclut 2,6 G\$ d'acquisition de bus pour le maintien de son parc et du service aux usagers.

Les investissements pour le Prolongement de la ligne bleue, dont le dossier d'affaires fut approuvé en juillet 2024 par le Conseil des ministres du Québec, se chiffrent à près de 6,0 G\$ sur 10 ans. Le projet de remplacement du système de contrôle de trains – ligne bleue s'élève à 0,4 G\$ sur 10 ans.

Avec près de 1,0 G\$ au cours des 10 prochaines années (dont 0,2 G\$ autorisés), la STM souhaiterait maintenir son engagement à favoriser et encourager l'accessibilité universelle dans tous les domaines de ses opérations. Toutefois, sans l'engagement du gouvernement, ces investissements devront être reportés sur l'horizon du PI.

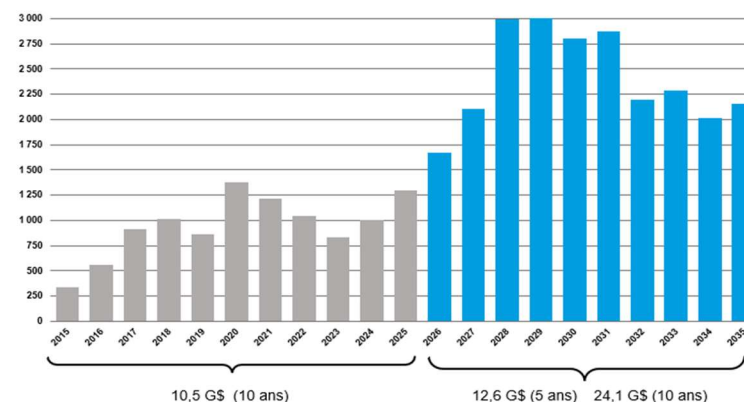
Évolution des investissements 2015 – 2035

(en millions de dollars)

Sur la période de 10 ans entre 2015 et 2025, les investissements totaux se chiffraient à 10,5 G\$. Ceux-ci seront de 12,6 G\$ sur les 5 prochaines années et de 24,1 G\$ sur 10 ans (graphique ci-contre).

L'envergure des investissements sur 5 ans s'explique principalement par :

- Le projet Prolongement de la ligne bleue (5,2 G\$);
- Les projets en maintien des actifs du réseau métro (3,4 G\$);
- L'électrification du réseau de bus (2,4 G\$, dont 1,4 G\$ en acquisition de bus).



SOMMAIRE - PROJETS

Sommaire par secteur

À des fins de gestion interne et pour le financement de ses investissements, la STM présente les projets autorisés par type de dépense, regroupés sous quatre secteurs :

- Réseau de bus
- Réseau du métro
- Transport adapté
- Secteur administratif

Réseau de bus

Ce secteur comprend les achats de bus (incluant les bus articulés), le maintien des infrastructures de surface et la construction de centres de transport, l'achat et la fabrication des équipements et de l'outillage nécessaires à l'entretien des véhicules et à l'amélioration du service relativement à la ponctualité, à la régularité et à l'information en temps réel.

Il inclut aussi l'achat des véhicules de service, le maintien des actifs immobiliers liés à ce secteur et finalement, les dépenses relatives au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité de la clientèle et du personnel.

Des investissements autorisés de 2,5 G\$, dont 1,1 G\$ en acquisition de bus et 1,4 G\$ en infrastructure, sont requis dans le secteur du réseau de bus au cours des 10 prochaines années.

Électrification du réseau (en révision)

L'électrification des transports est une priorité du gouvernement du Québec. La STM prépare ce virage de manière réfléchie. Un plan robuste fut établi pour atteindre la cible de 100% électrique en 2040. Depuis 2016, des bus hybrides et électriques sont intégrés au réseau.

La STM préconise actuellement un assouplissement des cibles d'électrification. Les coûts d'exploitation des autobus électriques demeurent très élevés comparativement à ceux des autobus hybrides, et les coûts d'investissement associés à l'acquisition des véhicules ainsi qu'à la mise en place des infrastructures de recharge représentent un coût financier majeur.

La STM recommande des mesures permettant de maintenir la qualité du service offert, tout en poursuivant la transition énergétique de manière réaliste et économiquement soutenable. Considérant que l'électrification complète de son parc de bus réduirait de seulement 0,13 % les émissions de GES au Québec, il est demandé de favoriser l'achat d'autobus hybrides, qui constitue une solution éprouvée, performante et offrant une fiabilité opérationnelle élevée. Des analyses sont en cours en collaboration avec le MTMD.

Acquisition – bus

Les quantités présentées au PI 2026-2035 s'alignent sur la cible gouvernementale exigée, d'acquérir exclusivement des bus électriques à compter de 2025. Les acquisitions prévues se chiffrent à 607 bus électriques 12 mètres (phase 1 autorisée), d'ici 2031. Des acquisitions additionnelles de bus électriques 12 mètres sont également incluses pour atteindre 1307 nouveaux bus électriques.

Une confirmation du gouvernement d'autoriser l'achat de bus hybrides dès l'an prochain permettrait de réaligner rapidement le plan global.

Infrastructures – bus

L'électrification du réseau de surface exige de transformer l'ensemble des centres de transport afin de les adapter aux nouvelles technologies, et ce, en synergie avec la réception graduelle des bus électriques.

Programme d'électrification des CT – phase 1 (fiche BUS-01 en révision)

Le programme d'électrification, prérequis au projet d'acquisition de bus électriques, a pour objectif de planifier et de réaliser la mise en œuvre de l'électrification dans les centres de transport existants et ceux à venir, s'appuyant sur la cadence de remplacement du parc de bus existant par des bus électriques. Cette phase inclut principalement l'ingénierie, l'approvisionnement en équipements électriques, les travaux d'installation des équipements et travaux reliés à l'infrastructure, le plan de raccordement au réseau d'Hydro-Québec.

SOMMAIRE - PROJETS

Sommaire par secteur

Réseau du métro

Ce secteur regroupe les investissements visant principalement :

- l'acquisition et l'entretien des voitures de métro;
- l'achat et le maintien en bon état des équipements fixes et des véhicules de travaux;
- le maintien et la modernisation des actifs du métro;
- l'amélioration des installations pour préserver la sécurité de la clientèle et du personnel.

Sur un total de 8,0 G\$ d'investissements autorisés du réseau du métro sur 10 ans, 80 % sont dédiés aux projets Prolongement de la ligne bleue et contrôle de train - ligne bleue. Les montants autorisés pour les projets Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures s'élèvent à 1,3 G\$, dont 0,9 G\$ au cours des trois prochaines années. Afin de maintenir la qualité du service avec près de la moitié du réseau du métro en service depuis plus de 55 ans, le PI inclut les besoins en investissements supplémentaires, de 4,8 G\$ sur 10 ans (en identification) pour les programmes de maintien et de modernisation des actifs métro (PMAM phases 1 à 5).

Le programme d'accessibilité des stations de métro, avec des montants autorisés de 0,2 G\$, vise à rendre universelle, l'accessibilité aux stations de métro de la Ville de Montréal. Le PI inclut, des besoins en investissements supplémentaires de 800 M\$ sur 10 ans.

Malgré le contexte économique actuel, la STM vise pour la clientèle, le maintien d'un service fiable, des stations de métro rénovées, mieux éclairées et universellement accessibles. L'atteinte de cet objectif, est toutefois limitée par l'insuffisance du financement.

Réno-Systèmes (fiches MET 03-04-05)

À l'instar des actifs immobiliers, la plupart des équipements fixes dédiés à l'exploitation du métro ont atteint la fin de leur vie utile. Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 55 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements qui ont entre 15 ans et plus de 45 ans de

service. Le programme Réno-Systèmes, qui regroupe tous les projets relatifs aux équipements fixes, se déploie dans le temps en différentes phases, sur une base continue, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. Les catégories d'équipements remplacés sont notamment: les installations motorisées, les équipements de voie, les équipements d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation.

Réno-Infrastructures (fiches MET 06-07)

Les infrastructures du réseau du métro englobent les stations, le tunnel, les structures auxiliaires, les garages et ateliers et les bâtiments administratifs. La réfection de ces actifs, qui ont atteint leur fin de vie utile, est essentielle au maintien d'un service sécuritaire et fiable.

Considérant les années de mise en service du réseau initial et des prolongements, de nombreux travaux de réfection doivent être réalisés afin d'en assurer l'intégrité et la pérennité. Ces travaux, regroupés sous le programme Réno-Infrastructures, se déploient en continu.

Prolongement de la ligne bleue (fiche MET-01)

Le prolongement de la ligne bleue vise notamment à ajouter cinq stations sur environ six kilomètres de tunnel à l'est de la station Saint-Michel jusqu'à Anjou ainsi que deux terminus d'autobus.

Ce projet nécessite le remplacement du système de contrôle de train actuel sur la ligne bleue (fiche MET-02) dont la fin de la durée de vie utile est prévue en 2026. Des études exhaustives ont aussi démontré que celui-ci ne pouvait être reconduit sur le tronçon prolongé. Le projet de contrôle de trains vient répondre directement à ce besoin.

SOMMAIRE - PROJETS

Sommaire par secteur

Transport adapté

Ce secteur comprend les projets dont le but est d'offrir à la clientèle à mobilité réduite des services de transport adapté (TA).

On retrouve principalement le projet Extra-connecte dont la réalisation permettra de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes au TA en temps réel.

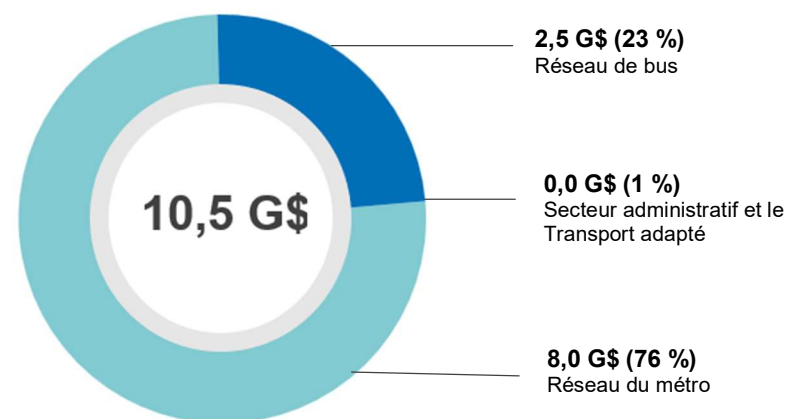
Secteur administratif

Ce secteur englobe les projets non rattachés spécifiquement aux trois autres secteurs, tels les projets de conformité et de maintien et développement technologique.

Des investissements de 48,8 M\$ sont autorisés au cours des 10 prochaines années dans divers projets incluant :

- Le programme d'entretien périodique des technologies de l'information – phase 4 qui vise à prévenir la désuétude des équipements et des solutions logicielles en fin de vie utile;
- Le programme d'entretien périodique et d'acquisition OPUS (phases 2 et 3) qui permet d'intervenir au niveau de l'obsolescence (logiciel et matériel) et de la prévention des menaces de sécurité;
- La migration du progiciel Hastus (et système informatique lié) qui constitue une solution intégrée de planification et de gestion du transport public. Ce projet est également un prérequis à l'électrification du réseau de bus.

Pourcentage des investissements par secteur (projets autorisés)



/ Réseau de bus

RÉSEAU DE BUS

Actifs bus au 31 décembre 2024

1849	Bus : 723 diesels (12 mètres) 849 hybrides (12 mètres) 41 électriques (12 mètres) 220 articulés (18 mètres)
16	Minibus
223	Lignes de bus : 212 accessibles aux personnes à mobilité réduite : <ul style="list-style-type: none"> • 189 lignes de jour • 23 lignes de nuit 11 services par minibus urbains
8	Centres de transport

La Société possède neuf centres de transport (huit pour le réseau de bus et un pour le transport adapté) :

Centre de transport	Année de construction / Rénovations majeures	Année d'agrandissement
Mont-Royal	1928	1937
Complexe Crémazie	1948	2021
Frontenac	1956 / 2012	1958
Saint-Michel	1956 / 1993	
Saint-Denis	1958 / 2019	1970
Legendre	1973	2011 / 2021
Anjou	1982	2021
Saint-Laurent	1984	2021
LaSalle	1995	
Stinson	2014	

4	Terminus (hors station de métro)
8 697	Arrêts de bus
3 311	Abribus (883 appartenant à la STM)
447	Véhicules routiers
263	Véhicules non routiers et équipements d'entretien de terrain

Équipements de vente et perception

2 160	Boîtes de perception bus
682	Terminaux de vente de titres (détaillants)

RÉSEAU DE BUS

Sommaire

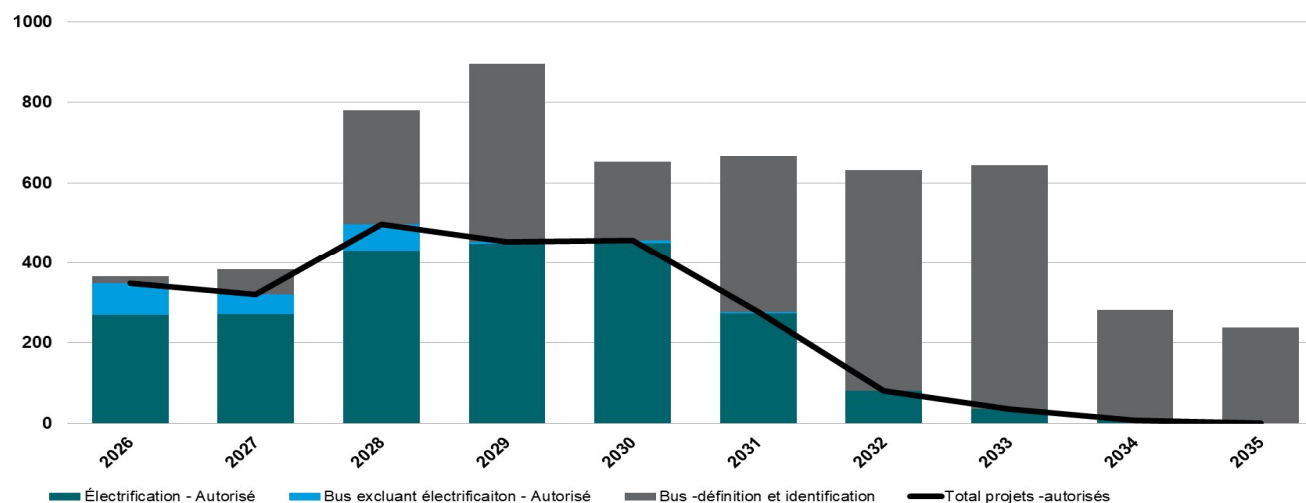
Le total des investissements autorisés au cours des 10 prochaines années, pour le réseau de bus, s'élève à plus de 2,5 G\$.

De ce montant, 1,1 G\$ servira à l'ajout de bus électriques 12 mètres, au rythme de remplacement du parc en fin de vie utile, avec un certain nombre de bus âgés de 16 ans ou plus, tandis que 1,4 G\$ seront consacrés à des projets d'infrastructure, notamment, pour la transformation des centres de transport afin de les adapter aux nouvelles technologies liées à l'électrification, la construction du nouveau centre de transport Bellechasse ainsi que le programme de réfection des infrastructures (PRI phase 2).

Électrification du réseau

L'arrivée des bus hybrides, depuis le printemps 2016, a pavé la voie à l'électrification du réseau en remplaçant graduellement les bus au diesel. À l'acquisition de bus électriques s'ajoute la transformation des centres de transport. Des modifications majeures sont nécessaires dans l'aménagement des centres de transport visés par les projets d'électrification afin de rendre possible la recharge de ces nouveaux bus électriques, tout en minimisant l'impact sur les opérations du réseau.

Évolution des investissements bus (en millions de dollars)



RÉSEAU DE BUS

Tableau des investissements – réseau de bus

Autorisés (en millions de dollars)		2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
BUS-01	Programme d'électrification des CT - phase 1	143,9	107,6	134,8	219,8	217,8	186,5	88,6	80,6	35,1	7,2	-	-	1 221,8	1 078,0
BUS-02	Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1	45,1	142,7	105,6	198,2	215,1	257,2	183,8	-	-	-	-	-	1 147,8	1 102,7
BUS-03	Adaptations capacités techno. électrification - phase 1	12,9	13,2	25,1	12,1	14,4	6,4	-	-	-	-	-	-	84,0	71,2
	Centre de transport Bellechasse	524,2	23,1	0,5	36,6	-	-	-	-	-	-	-	-	584,4	60,2
BUS-04	Programme de réfection des Infrastructures - phase 2 (PRI-SURFACE2)	61,5	19,8	21,6	18,4	-	-	-	-	-	-	-	-	121,3	59,8
BUS-05	Programme rehaussement et entretien périodique technologies - BUS (PREP-TB)	8,1	16,4	12,5	3,7	0,6	-	-	-	-	-	-	-	41,3	33,2
BUS-06	Programme mesures préférentielles pour bus	70,9	5,3	7,2	6,8	6,2	6,2	4,9	-	-	-	-	-	107,7	36,8
	Acquisition équipements de production - phase 2	5,1	2,9	1,6	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	10,2	5,1
	Remplacement des véhicules de service - phase 2	27,3	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,3	0,9
	Reconstruction du complexe Crémazie	292,8	0,5	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	294,3	1,5
	Agrandissement de 3 centres de transport	215,7	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	216,6	1,0
	Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	620,0	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	621,5	1,5
	Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	79,0	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79,6	0,6
Total - autorisés		2 106,5	335,6	309,9	496,3	454,0	456,3	277,3	80,6	35,1	7,2	-	-	4 558,8	2 452,3

RÉSEAU DE BUS

Tableau des investissements – réseau de bus (suite)

Définition (en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Acquisition de bus électriques 18 mètres	0,4	0,6	17,6	164,1	294,4	18,7	19,1	-	-	-	-	-	515,0	514,6
Remplacement batteries à mi-vie Bus hybrides	0,1	0,7	2,7	4,5	4,8	13,9	12,3	13,9	9,5	3,8	0,2	3,4	69,7	66,2
Centre de transport - Est de Montréal	24,2	6,4	3,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34,2	10,0
Réfection et installation d'abribus - Nouveaux modèles STM	0,4	0,1	1,6	2,1	2,2	2,3	2,3	2,4	2,5	2,5	2,6	9,9	30,9	20,6
Déménagement Terminus Newman	0,4	3,2	5,8	7,5	9,9	1,2	-	-	-	-	-	-	28,1	27,7
Remplacement des véhicules de service routier - Nouveau	0,1	4,4	4,1	13,7	0,8	0,5	-	-	-	-	-	-	23,5	23,4
Télémetrie - phase 2	0,0	-	0,9	2,3	2,0	2,0	-	-	-	-	-	-	7,3	7,3
Remplacement des véhicules de service non-routier - Nouveau	0,1	1,8	1,7	5,7	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-	9,9	9,8
Programme d'immobilisation maintien des infrastructures - BUS (PIMI-BUS) - Nouveau	-	5,1	4,5	4,5	4,5	4,0	-	-	-	-	-	-	22,7	22,7
Total - définition	25,7	22,5	42,5	204,5	319,0	42,8	33,8	16,3	12,0	6,3	2,8	13,3	741,3	702,3

Identification (en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Programme d'électrification des CT - phase 2	-	-	-	-	1,8	11,9	25,7	81,1	165,1	154,8	107,3	984,1	1 531,8	547,6
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 2	-	-	-	-	-	2,8	194,5	351,5	362,0	12,0	-	-	922,8	922,8
Centre de transport - Est de Montréal - réalisation	-	-	-	1,0	4,8	4,9	4,0	3,1	2,0	28,6	79,9	462,5	590,8	128,2
Programme de réfection des infrastructures - phase 3 (PRI-SURFACE3)	-	2,1	20,5	61,6	82,2	82,2	82,2	61,7	28,8	10,2	-	-	431,4	431,4
Programme de réfection des infrastructures - phase 4 (PRI-SURFACE4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,6	41,1	347,3	411,0	63,7
Programme mesures préférentielles pour bus - phase 2	-	-	-	-	-	-	-	4,3	4,4	4,5	3,2	16,5	33,0	16,5
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Bus - phase 2 (PREP-TB2)	-	-	-	0,6	6,3	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	-	-	70,7	70,7
Adaptations capacités techno. électrification - phase 2	-	-	-	12,8	12,8	12,8	6,4	-	-	-	-	-	44,8	44,8
Adaptations capacités techno. Électrification - phase 3	-	-	-	-	-	-	6,4	12,8	12,8	12,8	-	-	44,8	44,8
Remplacement des véhicules de service non-routier phase 2	-	-	-	-	2,0	1,6	2,9	0,9	1,0	1,3	0,5	-	10,3	10,3
Remplacement des véhicules de service routier phase 2	-	-	-	-	12,4	9,9	17,7	5,3	6,2	8,0	3,0	-	62,5	62,5
Relocalisation du service de la prévention incendie	-	0,3	4,6	3,3	1,1	15,5	0,2	-	-	-	-	-	25,0	25,0
Télémetrie - phase 3	-	-	-	-	-	-	2,3	2,2	2,3	-	-	-	6,8	6,8
Total - identification	-	2,4	25,1	79,3	123,3	154,3	355,1	535,6	597,4	267,6	235,1	1 810,4	4 185,5	2 375,1
Total - réseau de bus	2 132,2	360,4	377,6	780,0	896,3	653,4	666,2	632,5	644,4	281,0	237,9	1 823,7	9 485,6	5 529,8

RÉSEAU DE BUS

Fiche de projet

BUS-01 - en révision

Numéro de projet STM / RE / MTMD

201927 N / R-205 / 154-20-7014 / 154-20-7583 / 154-24-7315 / 154-22-7595 / 154-21-8084 / 154-23-7556

Crédits PQI

Inscrit (980,2 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppes SOFIL

Montant réservé (239,3 M\$ contributions provinciales, fédérales)

Programmes d'aide

PAGITC – 95 %, SOFIL 4 – 95%, SOFIL 5 – 85%, PAGTCP – 85% - FTCZE – 50%

Catégorie de portefeuille

Développement



Programme d'électrification des centres de transport – phase 1

À partir de 2025, la STM vise à poursuivre le remplacement de son parc de bus actuel en faisant l'acquisition de bus 100 % électriques. Du point de vue opérationnel, la prise en charge de ces nouveaux bus pose plusieurs défis pouvant impacter la manière dont la STM livre le service actuellement sur son réseau. À l'encontre des bus hybrides ou diesel, les bus électriques constituent des entités bipartites englobant les bus ainsi que les équipements de recharge. Des modifications majeures seront requises dans l'aménagement des centres de transport touchés par les projets d'électrification afin de rendre possible la recharge de ces nouveaux bus électriques, tout en minimisant l'impact sur les opérations du réseau de bus. Plusieurs projets pilotes d'électrification sont en cours afin d'acquérir des connaissances, dans le but de développer et exploiter un éventuel réseau de surface entièrement électrique.

Le programme d'électrification est un prérequis au projet d'acquisition de bus électriques. Il a pour objectif de planifier et réaliser la mise en œuvre de l'électrification dans les centres de transport existants et futurs. Le rythme proposé pour le déploiement de l'électrification dans les centres de transport s'appuie sur l'évolution du parc de bus, la capacité d'Hydro-Québec à fournir la puissance requise sur chacun des sites, les contraintes liées à l'infrastructure des centres et la technologie de recharge, ainsi que de la cadence de livraison par an des bus électriques.

La phase 1 du programme d'électrification vise principalement la transformation des centres de transport permettant de recevoir et exploiter les bus électriques. Elle inclut notamment les études, l'ingénierie, l'approvisionnement en équipements électriques, les travaux d'installation des équipements et travaux reliés à l'infrastructure, le plan de raccordement au réseau d'Hydro-Québec ainsi que la mise en service.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Permettre l'exploitation des bus électriques;
- Réduire les émissions de GES;
- Réduire les coûts de la facture électrique grâce à l'installation d'un système de contrôle des équipements de recharge.

(en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Investissement														
Capitalisable	141,3	106,3	134,6	219,6	217,8	186,5	88,6	80,6	35,1	7,2	-	-	1 217,6	1 076,2
Non Capitalisable	2,5	1,3	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	4,3	1,8
Total	143,9	107,6	134,8	219,8	217,8	186,5	88,6	80,6	35,1	7,2	-	-	1 221,8	1 078,0
Financement														
Gouvernement provincial	67,8	46,6	60,2	108,0	117,2	104,8	49,4	46,3	20,5	4,4	-	-	625,3	557,6
Gouvernement fédéral	63,2	50,4	62,3	92,0	82,4	67,6	33,7	29,7	12,4	2,3	-	-	496,1	433,0
Agglomération de Montréal	5,6	0,5	-	0,9	0,4	-	-	-	-	-	-	-	7,4	1,8
STM	7,3	10,0	12,3	18,8	17,8	14,0	5,5	4,6	2,1	0,5	-	-	93,0	85,6
Total	143,9	107,6	134,8	219,8	217,8	186,5	88,6	80,6	35,1	7,2	-	-	1 221,8	1 078,0
Pourcentage de subvention													92%	

RÉSEAU DE BUS

Fiche de projet

BUS-02 – en révision

Numéro de projet STM / RE / MTMD

500605_N / R-211 / 154-19-7177 / 154-22-7551 / 154-23-7613

Crédits PQI

Inscrit (978,3 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

Montant réservé (2,8 M\$ contributions provinciales, fédérales)

Programmes d'aide

PAGITC - 95 %, SOFIL 5 – 90%, PAGTCP – 100%

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs



Acquisition de bus électriques 12 mètres – phase 1

Le parc des bus 12 mètres se retrouve avec un certain nombre de bus âgés de 16 ans ou plus. Pour réduire l'âge du parc, la STM a débuté l'acquisition d'autobus électriques 12 mètres en 2025. Cette acquisition permet non seulement de réduire l'âge du parc, mais aussi de réduire les émissions de GES ainsi que d'augmenter le taux d'électrification du parc de bus.

Ces bus électriques seront munis d'un système de perception des titres et d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs. De plus, ils seront équipés d'une rampe avant, de caméras, d'un système de climatisation, de ports USB et de deux places dédiées pour les personnes en fauteuil roulant.

Le projet comportera aussi un volet intégration des bus tant au niveau de l'entretien qu'à celui de l'exploitation.

Nombre de bus	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Remplacement	17	83	58	114	122	140	73	607
Total	17	83	58	114	122	140	73	607*

* Une analyse est en cours quant à l'acquisition de bus hybrides.

BÉNÉFICES

Les bénéfices attendus de ce projet sont :

- Maintenir le parc en bon état;
- Permettre l'atteinte d'un taux d'électrification du réseau des bus de 13 % en 2026;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Réduire les émissions de GES;
- Améliorer le service (taux de livraison, régularité et prévisibilité);
- Approfondir nos connaissances et acquérir une expérience en électrification du transport.

(en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Investissement														
Capitalisable	41,4	140,2	103,0	195,7	212,5	254,7	181,3	-	-	-	-	-	1 128,8	1 087,4
Non Capitalisable	3,7	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	-	-	-	-	-	19,0	15,2
Total	45,1	142,7	105,6	198,2	215,1	257,2	183,8	-	-	-	-	-	1 147,8	1 102,7
Financement														
Gouvernement provincial	14,5	71,2	50,7	101,3	110,4	133,6	93,2	-	-	-	-	-	574,8	560,4
Gouvernement fédéral	10,3	50,8	36,2	72,4	78,9	95,4	66,9	-	-	-	-	-	410,9	400,6
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
STM	20,4	20,7	18,7	24,5	25,7	28,2	23,8	-	-	-	-	-	161,9	141,6
Total	45,1	142,7	105,6	198,2	215,1	257,2	183,8	-	-	-	-	-	1 147,8	1 102,7

Pourcentage de subvention

86 %

[illegible]

/ Réseau du métro

RÉSEAU DU MÉTRO

Actifs métro au 31 décembre 2024

4	Lignes de métro – 71 km de tunnels
68	Stations – 133 édicules
999	Voitures de métro : <ul style="list-style-type: none"> • 360 voitures MR-73 (mises en service en 1976) • 639 (71 trains) voitures AZUR (mises en service à compter de 2016)
2	Laveurs de voitures de métro
11	7 garages de service et 4 ateliers de réparation
298	296 escaliers mécaniques et 2 trottoirs roulants
80	Ascenseurs répartis dans 28 stations complètement accessibles
91	Postes de ventilation mécanique (159 ventilateurs)
155	Puits de ventilation naturelle
605	Pompes
7	Postes de district
70	Postes de redressement
215	Postes secondaires de distribution
337	Km de rails, pistes de roulement et barres de guidage
460	Câblage : <ul style="list-style-type: none"> • 322 km de câblage 12 / 25 kVca • 138 km de câblage 750 Vcc

40	Locotracteurs et draines
98	Véhicules de travaux spécialisés (plateformes, lorries, nacelles, etc.)

Équipements de vente et perception

984	Portillons à vantaux et tourniquets d'entrée ou de sortie
231	Distributrices automatiques de titres
125	Systèmes intégrés de vente de titres en loge (agents de stations)
170	Centre de services

RÉSEAU DU MÉTRO

Sommaire

Les investissements totaux autorisés pour les installations du réseau du métro s'élèvent à 8,0 G\$ sur 10 ans, dont 80 % sont consacrés au projet du prolongement de la ligne bleue incluant le projet contrôle de trains ligne bleue. Le financement confirmé pour le maintien des actifs se chiffre à 1,7 G\$.

Programmes de maintien et de modernisation des actifs

Contre le vieillissement des équipements fixes du métro et les conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service est une priorité.

La STM doit pouvoir poursuivre ses investissements dans ses différentes infrastructures, notamment via ses programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures qui visent à injecter près de 1,3 G\$ en investissements autorisés sur 10 ans.

Les prochaines phases, nommées « programmes de modernisation des actifs métro (PMAM) » et totalisant 4,8 G\$ (dont 1,2 G\$ pour les 5 prochaines années) sont également incluses au PI. Leur inscription au PQI n'est pas confirmée.

Voitures de métro

Les 360 voitures MR-73, mis en service à partir de 1976, et parmi les plus vieilles au monde, doivent être remplacées par des trains modernes. Des investissements sont également requis pour les infrastructures afférentes, tels que les projets de remplacement du système de contrôle de trains, le complexe Beaugrand, la modification de l'arrière-gare et du garage Angrignon.

Considérant l'envergure de ces projets, et sachant qu'une douzaine d'années se sont écoulées entre le début des études et la réception des trains AZUR, il est nécessaire de planifier la mise en œuvre de manière proactive et responsable.

La STM présente ces investissements depuis maintenant 4 ans au PI. Bien que des crédits aient été confirmés au PQI 2025-35, ils ne permettent pas d'assurer convenablement le financement des études requises. Aucun crédit n'est d'ailleurs octroyé à partir de 2028.

En parallèle, pour assurer le maintien de la fiabilité et de la qualité du service à la clientèle du métro, la STM est engagée à poursuivre ses investissements visant le prolongement de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 jusqu'en 2036.

Prolongement de la ligne bleue

Le projet de prolongement de la ligne bleue, de Saint-Michel à Anjou, permettra l'ajout de cinq stations universellement accessibles (5,8 km), de deux terminus de bus et d'un tunnel piétonnier reliant le SRB Pie-IX à la future station de métro à l'intersection de la rue Jean-Talon et du boulevard Pie-IX. Ce projet nécessite un nouveau système de contrôle de trains afin de permettre son exploitation. Ce dernier permettra d'assurer la viabilité du système de contrôle de trains du métro à long terme afin de ne plus dépendre d'un système vieillissant tout en suivant une tendance mondiale chez les exploitants en optant pour une technologie plus récente.

Accessibilité universelle

Consacrant une somme autorisée de 0,2 G\$ sur les 10 prochaines années pour les phases 1 et 2 du programme Accessibilité, la STM vise à améliorer l'accessibilité physique de ses infrastructures, faciliter les déplacements verticaux, fidéliser davantage la clientèle et améliorer le service à la clientèle. Toutefois, seule la première phase a reçu l'autorisation de subventions par le MTMD jusqu'à présent. Le PI inclus également les phases additionnelles 3 et 4 pour un montant de 0,8 G\$. Toutefois, le financement de ces phases n'étant pas confirmé, aucun travail relatif à l'installation des ascenseurs ne pourra débuter.

Technologies

Avec la présence grandissante des composantes informatiques dans les systèmes opérationnels du métro, la STM poursuit son programme de rehaussement et d'entretien périodique technologique (PREP –TM phase 2) avec des investissements autorisés de 63,8 M\$ jusqu'à 2030 afin de soutenir efficacement les opérations du métro tant au niveau de la disponibilité, de la performance des technologies et de la qualité des processus de surveillance et de support.

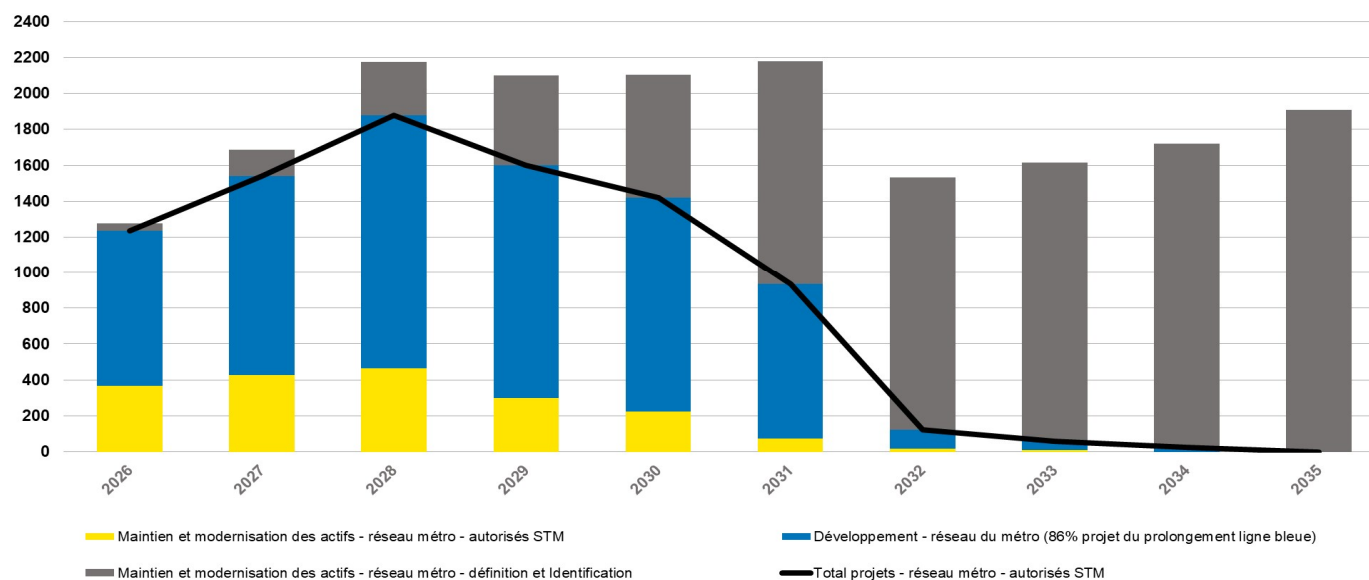
RÉSEAU DU MÉTRO

Sommaire (suite)

Le graphique ci-dessous présente la répartition de l'ensemble des investissements requis pour le réseau métro, au cours des dix prochaines années, incluant les projets autorisés, en définition et en identification. Le projet du prolongement de la ligne bleue est présenté séparément, considérant l'envergure des investissements.

Tel qu'illustré, les investissements autorisés, pour le maintien et la modernisation des actifs est en décroissance dès 2028 par rapport aux besoins en investissements. Avec les délais de confirmation des crédits PQI et des autorisations de subvention (pouvant atteindre 4 ans), l'impact est palpable pour les coûts de projets ainsi que pour l'élaboration des calendriers de réalisation dans un contexte de vieillissement des actifs.

Évolution des investissements du réseau métro (en millions de dollars)



RÉSEAU DU MÉTRO

Tableau des investissements – réseau du métro

Autorisés (en millions de dollars)		2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
MET-01	Prolongement de la ligne bleue	1 575,5	805,4	1 043,6	1 223,5	1 093,4	1 034,3	739,6	17,2	1,6	-	-	-	7 533,9	5 958,4
MET-02	Contrôle de trains - ligne bleue	128,7	45,2	53,4	93,6	104,9	125,8	-	-	-	-	-	-	551,6	422,9
	Réno-Systèmes - phase 3	534,4	0,2	5,2	7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	547,5	13,1
MET-03	Réno-Systèmes - phase 4	541,4	5,6	8,4	12,9	-	-	-	-	-	-	-	-	568,4	26,9
MET-04	Réno-Systèmes - phase 5	485,9	114,1	82,5	76,1	17,4	13,8	15,6	-	-	-	-	-	805,5	319,5
MET-05	Réno-Systèmes - phase 6	37,9	52,4	75,8	107,6	96,7	64,0	57,7	15,5	0,6	-	-	-	508,2	470,3
MET-06	Réno-Infrastructures - phase 3	424,2	36,1	19,9	20,0	3,5	2,0	-	-	-	-	-	-	505,7	81,5
MET-07	Réno-Infrastructures - phase 4	29,2	62,6	128,9	95,1	67,7	20,0	0,8	-	-	-	-	-	404,4	375,2
MET-08	Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 1	322,7	5,2	5,1	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	336,5	13,8
MET-09	Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 2	161,7	35,4	14,0	50,1	29,0	19,5	10,1	-	-	-	-	-	319,9	158,1
MET-10	Nouveau centre d'attache ment - secteur nord-ouest	51,4	7,9	8,6	2,3	2,0	2,0	-	-	-	-	-	-	74,3	22,8
MET-11	Postes abaisseurs – 25 kV/12kV	12,8	6,8	16,5	24,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	60,7	47,9
MET-12	Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro - phase 2 (PREP-TM2)	8,4	17,7	18,1	16,9	5,9	5,2	-	-	-	-	-	-	72,2	63,8
	Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 2	6,3	7,6	5,7	5,6	2,8	-	-	-	-	-	-	-	28,1	21,8
	Électrification des véhicules de travaux en tunnel	18,8	2,9	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,3	4,5
	Garage Côte-Vertu	497,5	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	2,7
	Agrandissement du centre d'attache ment Viau	58,5	1,1	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	60,5	2,0
	Acquisition des voitures de métro AZUR	1 752,1	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 756,3	4,2
	Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	534,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	534,6	0,6
	Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	237,3	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	238,7	1,4
	Capacité électrique du poste de district Legendre	40,5	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41,1	0,6
Total - autorisés		7 459,5	1 215,7	1 487,8	1 739,9	1 423,4	1 286,6	823,8	32,7	2,1	-	-	-	15 471,4	8 011,9

RÉSEAU DU MÉTRO

Tableau des investissements – réseau du métro (suite)

Définition (en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Nouveau centre d'attachement - secteur nord-ouest – réalisation	-	-	-	-	13,1	50,0	80,8	161,6	161,6	90,9	10,1	-	567,9	567,9
Postes abaisseurs - 25 kV/12kV	-	2,6	22,5	72,6	26,9	5,3	57,3	57,3	57,3	57,3	57,3	-	416,3	416,3
Remplacement de voitures MR-73 - Opportunité	-	5,2	15,5	26,0	-	-	-	-	-	-	-	-	46,6	46,6
Remplacement train dépoussiéreur	0,3	3,7	14,3	14,9	3,2	-	-	-	-	-	-	-	36,4	36,1
Programme d'immobilisation maintien des infrastructures - MET (PIMI-MET) - Nouveau	-	5,2	4,7	4,7	4,7	4,1	-	-	-	-	-	-	23,3	23,3
Total - définition	0,3	16,7	57,0	118,1	47,8	59,3	138,1	218,8	218,8	148,2	67,4	-	1 090,5	1 090,2

Identification (en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035	
Programme de modernisation des actifs Métro - phase 1 (PMAM1)	-	20,5	82,2	123,1	253,3	257,0	256,9	205,6	257,0	187,9	-	1 643,4	1 643,4	
Programme de modernisation des actifs Métro - phase 2 (PMAM2)	-	-	-	51,3	154,1	242,1	205,5	229,8	221,0	236,3	205,4	97,9	1 643,4	1 545,5
Programme de modernisation des actifs Métro - phase 3 (PMAM3)	-	-	-	-	-	61,1	128,5	190,2	195,3	285,7	246,5	536,3	1 643,4	1 107,2
Programme de modernisation des actifs Métro - phase 4 (PMAM4)	-	-	-	-	-	-	-	70,0	56,1	43,3	249,4	1 224,7	1 643,4	418,7
Programme de modernisation des actifs Métro - phase 5 (PMAM5) - Nouveau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73,9	1 569,5	1 643,4	73,9
Contrôle de trains - phase 2 - Réalisation	-	-	-	-	20,8	18,7	310,3	318,2	391,6	468,6	583,6	1 897,9	4 009,7	2 111,8
Remplacement de voitures MR-73 - Réalisation	-	-	-	-	7,3	8,4	148,9	148,9	186,2	186,2	260,7	3 232,4	4 179,0	946,6
Complexe Beaugrand	-	-	-	-	8,5	11,6	11,9	9,2	9,4	75,5	116,1	735,4	977,7	242,3
Modifications arrière-gare et garage Angrignon	-	-	-	-	3,8	5,2	5,4	4,1	4,2	51,1	104,8	245,3	424,0	178,8
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 3	-	16,5	38,0	68,7	85,1	50,7	22,0	18,9	-	-	-	-	300,0	300,0
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 4	-	5,0	15,0	70,0	90,0	90,0	90,0	70,0	50,0	20,0	-	-	500,0	500,0
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro - phase 3 (PREP-TM3)	-	-	-	-	1,4	7,8	15,6	17,1	17,1	12,1	-	-	71,1	71,1
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 3	-	-	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	-	-	-	-	-	25,6	25,6
Ilot Voyageur	-	1,5	0,5	-	1,0	8,0	16,0	-	-	-	-	-	27,0	27,0
Études Portes palières	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-	5,0	5,0
Total - identification	-	43,5	140,7	318,2	630,4	765,7	1 216,2	1 282,0	1 387,9	1 571,7	1 840,4	9 539,4	18 736,3	9 196,9

Total - réseau du métro	7 459,8	1 275,9	1 685,5	2 176,2	2 101,6	2 111,6	2 178,1	1 533,5	1 608,9	1 719,9	1 907,8	9 539,4	35 298,1	18 299,0
-------------------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	----------	----------

* Les programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures sont regroupés pour former les programmes de modernisation des actifs métro (PMAM) pour les phases futures.

RÉSEAU DU MÉTRO

Fiche de projet

MET-01

Numéro de projet STM / RE / MTMD

201605_N / R-177 / 154-17-7994 / 154-17-7939 /
154-19-8044 / 154-19-8214 / 154-21-8080 / 339-2022

Crédits PQI*

Inscrit (7 028,3 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

-

Programmes d'aide

PAGTCP – 100 %, PAFFITC – 100 %,
PAGITC – 100 %

Catégorie de portefeuille

Amélioration et développement



Prolongement de la ligne bleue

Le projet de prolongement de la ligne bleue du métro vers l'Est s'inscrit pleinement dans les orientations du PSO 2025 et 2030 et vise à ajouter cinq stations sur environ six kilomètres de tunnel à l'est de la station Saint-Michel jusqu'à Anjou ainsi que deux terminus d'autobus (aux futures stations des secteurs Pie-IX et Anjou) et plusieurs infrastructures opérationnelles pour l'exploitation du nouveau tronçon (un garage souterrain, six nouvelles structures auxiliaires, trois infrastructures dédiées à des postes de redressement, un centre de services regroupant les équipes d'entretien des infrastructures en station, et un poste de district).

De plus, à la future station à l'axe du boulevard Pie-IX, un tunnel piétonnier permettra le raccordement au projet du service rapide par bus et, à la future station du secteur Anjou, un lien de transport actif permettra d'accéder de part et d'autre de l'autoroute 25.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Accroître la part modale en majorant son offre de service et en augmentant l'achalandage;
- Réduire les émissions de GES par kilomètre-passager.

(en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Investissement														
Capitalisable	1 570,7	803,4	1 041,9	1 221,3	1 090,8	1 031,2	736,0	14,8	-	-	-	-	7 510,0	5 939,3
Non Capitalisable	4,8	2,0	1,7	2,1	2,6	3,1	3,6	2,4	1,6	-	-	-	23,9	19,1
Total	1 575,5	805,4	1 043,6	1 223,5	1 093,4	1 034,3	739,6	17,2	1,6	-	-	-	7 534,0	5 958,4
Financement														
Gouvernement provincial	1 006,9	497,9	633,5	738,1	713,1	993,8	444,7	-	0,8	-	-	-	5 028,9	4 021,2
Gouvernement fédéral	446,6	299,2	402,1	468,5	356,2	-	-	-	0,2	-	-	-	1 972,8	1 526,1
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	6,2	291,2	14,8	-	-	-	-	312,2	312,2
ARTM	122,1	8,3	7,9	16,9	24,1	34,3	3,6	2,4	0,6	-	-	-	220,1	99,0
Total	1 575,5	805,4	1 043,6	1 223,5	1 093,4	1 034,3	739,6	17,2	1,6	-	-	-	7 534,0	5 958,4

Pourcentage de subvention

98 %

* Le montant de 7534,0 M\$ (avant intérêts sur dette long terme de 35,0 M\$, pour un total de 7 569,0 M\$) exclut l'investissement de 31,6 M\$ effectué par l'AMT pour élaborer le dossier d'opportunités (DO) déposé en 2016 lors de la phase de démarrage du projet (pour un coût total de 7 600,5 M\$). Une confirmation du coût total de projet a été reçue le 19 juillet lors de l'approbation du DA final par le Conseil des ministres du Québec. Le montant inscrit au PQI est en cours de révision et inclut les intérêts de 20,5M\$ sur la dette à long terme (part provinciale).

RÉSEAU DU MÉTRO

Fiche de projet

MET-02

Numéro de projet STM / RE / MTMD

201901_N / R-217 / 154-19-8053 / 154-19-8054

Crédits PQI*

Inscrit (500,2 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide

PAGTCP – 85 %, PAGITC – 90 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Contrôle de trains – ligne bleue

Le prolongement de la ligne bleue nécessite un système de contrôle de trains afin de permettre son exploitation. Les études exhaustives réalisées par la STM démontrent que le système en exploitation actuellement sur la ligne bleue ne peut être reconduit sur le tronçon prolongé. Le projet de contrôle de trains de la ligne bleue vise à remplacer le système actuel de contrôle de trains à cantons fixes par un système de type CBTC (« Communication Based Train Control » ou « contrôle des trains par communication radio »).

Ce projet de remplacement du système de contrôle de trains vise à :

- Répondre aux besoins d'exploitation du futur prolongement de la ligne bleue;
- Implanter un nouveau système de type CBTC sur la ligne bleue, à titre de projet pilote, et à profiter du retour d'expérience pour un éventuel déploiement du CBTC sur les autres lignes du réseau de métro;
- Assurer la viabilité du système de contrôle de trains du métro à long terme afin de ne plus dépendre d'un système vieillissant;
- Suivre la tendance mondiale chez les exploitants en optant pour une technologie plus récente.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Contribuer de façon significative à l'amélioration de l'expérience client;
- Offrir un service fiable en livrant l'offre de service promise;
- Maintenir un taux de livraison du service métro de 99,9 % en diminuant le risque du manque de pièces et, par le fait même, le nombre de pannes;
- Éviter un problème d'obsolescence sur le contrôle de trains de la ligne bleue.

(en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Investissement														
Capitalisable	126,5	44,6	52,7	92,5	103,7	123,5	-	-	-	-	-	-	543,4	416,9
Non Capitalisable	2,3	0,7	0,7	1,1	1,1	2,3	-	-	-	-	-	-	8,2	5,9
Total	128,7	45,2	53,4	93,6	104,9	125,8	-	-	-	-	-	-	551,6	422,9
Financement														
Gouvernement provincial	72,4	22,4	26,4	46,0	51,6	56,9	-	-	-	-	-	-	275,7	203,2
Gouvernement fédéral	39,3	17,5	20,7	36,8	41,2	47,9	-	-	-	-	-	-	203,5	164,1
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	16,9	5,3	6,2	10,9	12,1	21,0	-	-	-	-	-	-	72,5	55,5
Total	128,7	45,2	53,4	93,6	104,9	125,8	-	-	-	-	-	-	551,6	422,9
Pourcentage de subvention													87 %	

* Ce montant exclut les intérêts sur le financement long terme jusqu'à la mise en service du projet, estimé à 22,5 M\$. Le dossier d'affaires a été approuvé par le Conseil des ministres du Québec en 2022. Les crédits PQI incluent les intérêts sur la dette à long terme.

RÉSEAU DU MÉTRO

Fiche de projet

MET-04

Numéro de projet STM / RE / MTMD
290015_N / R-178 / 154-14-7173

Crédits PQI
Inscrit (666 M\$, contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide
PAGTCP – 85 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs



Réno-Systèmes – phase 5

À l'instar des actifs immobiliers, la plupart des équipements fixes dévolus à l'exploitation du métro ont atteint la fin de leur vie utile. Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 55 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements qui ont entre 15 ans (stations de Laval) et plus de 45 ans de service.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, tous les projets relatifs aux équipements fixes ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme, soit le programme Réno-Systèmes. Les remplacements visent à être effectués en minimisant le plus possible les perturbations sur les opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation. Les investissements sont utilisés comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM.

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 5 se veut en continuité avec la phase 4.

Cette phase du programme vise le remplacement des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Les catégories d'équipements ciblées sont les installations motorisées, les équipements de voie, les équipements d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation qui n'ont pas été remplacés ou remis à neuf dans les phases précédentes du même programme.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer le service à la clientèle grâce à une plus grande fiabilité du service de métro;
- Améliorer la maintenabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service);
- Assurer de façon planifiée la réfection ou le renouvellement des équipements du métro;
- Réduire le déficit de maintien des actifs.

<i>en millions de dollars)</i>	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Investissement														
Capitalisable	482,5	113,4	82,0	75,6	17,3	13,7	15,5	-	-	-	-	-	800,0	317,5
Non Capitalisable	3,4	0,7	0,5	0,5	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	5,5	2,0
Total	485,9	114,1	82,5	76,1	17,4	13,8	15,6	-	-	-	-	-	805,5	319,5
Financement														
Gouvernement provincial	403,1	95,4	69,2	61,6	14,7	11,7	9,2	-	-	-	-	-	664,8	261,7
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	82,9	18,8	13,3	14,5	2,8	2,2	6,4	-	-	-	-	-	140,7	57,8
Total	485,9	114,1	82,5	76,1	17,4	13,8	15,6	-	-	-	-	-	805,5	319,5

Pourcentage de subvention

83 %

84 %

RÉSEAU DU MÉTRO

Fiche de projet

MET-06

Numéro de projet STM / RE / MTMD
634373_N / R-194 / 154-14-7174 / 339-2022

Crédits PQI
Inscrit (422,5 M\$, contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL

-

Programme d'aide
PAGTCP - 85 %

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs



Réno-Infrastructures – phase 3

Les infrastructures du réseau du métro englobent les stations, le tunnel, les structures auxiliaires, les garages et ateliers et les bâtiments administratifs du réseau du métro. La réfection de ces actifs qui ont atteint leur fin de vie utile est essentielle au maintien d'un service sécuritaire et fiable.

Considérant les années de mise en service du réseau initial et des prolongements et le fait que la plupart des composantes de ces infrastructures aient une durée de vie utile de 25 ou 40 ans, de nombreux travaux de réfection doivent être réalisés afin d'en assurer l'intégrité et la pérennité. Les projets relatifs aux infrastructures ont été regroupés au sein du programme Réno-Infrastructures.

La troisième phase du programme vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile, tout en optimisant les investissements, en les utilisant comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM. Les interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle. Cette phase se veut être en continuité avec la phase précédente.

Les travaux de la phase 3 sont de nature similaire à ceux des phases précédentes et visent autant les stations, les structures auxiliaires, le tunnel que les garages et les ateliers.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Maintenir la fiabilité du service de métro;
- Améliorer le taux de satisfaction de la clientèle (information clientèle et accessibilité universelle);
- Assurer le sentiment de sécurité des clients;
- Assurer de façon planifiée la réfection des actifs;
- Assurer la mise aux normes en vigueur;
- Réduire le déficit de maintien des actifs.

(en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Investissement														
Capitalisable	420,6	35,9	19,8	19,9	3,5	1,5	-	-	-	-	-	-	501,2	80,6
Non Capitalisable	3,6	0,2	0,1	0,1	0,0	0,5	-	-	-	-	-	-	4,5	0,9
Total	424,2	36,1	19,9	20,0	3,5	2,0	-	-	-	-	-	-	505,7	81,5
Financement														
Gouvernement provincial	345,2	29,6	16,6	16,3	3,0	1,3	-	-	-	-	-	-	412,0	66,8
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	79,0	6,4	3,3	3,8	0,6	0,7	-	-	-	-	-	-	93,7	14,8
Total	424,2	36,1	19,9	20,0	3,5	2,0	-	-	-	-	-	-	505,7	81,5

Pourcentage de subvention

81 %

RÉSEAU DU MÉTRO

Fiche de projet

MET-07

Numéro de projet STM / RE / MTMD
634374_N / R-215 / 154-15-7351

Crédits PQI
Inscrit (231,6 M\$, contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL
Montant réservé (161,1 M\$ contributions provinciales, fédérales)

Programme d'aide
PAGTCP – 85%, SOFIL 5 – 90 %

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs



Réno-Infrastructures – phase 4

Les infrastructures du réseau du métro englobent les stations, le tunnel, les structures auxiliaires, les garages et ateliers et les bâtiments administratifs du réseau du métro. La réfection de ces actifs qui ont atteint leur fin de vie utile est essentielle au maintien d'un service sécuritaire et fiable.

Considérant les années de mise en service du réseau initial et des prolongements et le fait que la plupart des composantes de ces infrastructures aient une durée de vie utile de 25 ou 40 ans, de nombreux travaux de réfection doivent être réalisés afin d'en assurer l'intégrité et la pérennité. Les projets relatifs aux infrastructures ont été regroupés au sein du programme Réno-Infrastructures.

La quatrième phase du programme vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile, tout en optimisant les investissements, en les utilisant comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM. Les interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle. Cette phase se veut être en continuité avec la phase précédente.

Les travaux de la phase 4 sont de nature similaire à ceux des phases précédentes et visent autant les stations, les structures auxiliaires, le tunnel que les garages et les ateliers.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Maintenir la fiabilité du service de métro;
- Améliorer le taux de satisfaction de la clientèle (information clientèle et accessibilité universelle);
- Assurer le sentiment de sécurité des clients;
- Assurer de façon planifiée la réfection des actifs;
- Assurer la mise aux normes en vigueur;
- Réduire le déficit de maintien des actifs.

(en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Investissement														
Capitalisable	29,0	62,2	128,1	94,4	67,3	19,8	0,7	-	-	-	-	-	401,7	372,6
Non Capitalisable	0,2	0,4	0,8	0,7	0,5	0,2	0,0	-	-	-	-	-	2,7	2,5
Total	29,2	62,6	128,9	95,1	67,7	20,0	0,8	-	-	-	-	-	404,4	375,2
Financement														
Gouvernement provincial	16,9	32,0	78,5	64,8	47,0	16,9	0,6	-	-	-	-	-	256,7	239,8
Gouvernement fédéral	6,0	22,4	33,0	16,4	10,5	-	-	-	-	-	-	-	88,3	82,3
Agglomération de Montréal	1,2	4,5	6,7	3,3	2,1	-	-	-	-	-	-	-	17,9	16,7
STM	5,1	3,7	10,7	10,6	8,1	3,1	0,1	-	-	-	-	-	41,5	36,4
Total	29,2	62,6	128,9	95,1	67,7	20,0	0,8	-	-	-	-	-	404,4	375,2

Pourcentage de subvention

85 %

RÉSEAU DU MÉTRO

Fiche de projet

MET-08

Numéro de projet STM / RE / MTQ

210100_N / R-168 / 154-16-7096 / 154-16-7656 / 339-2022

Crédits PQI

Inscrit (269,7 M\$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL

-

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAFFITC – 90%

Catégorie de portefeuille

Développement



Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1

Dans sa politique d'accessibilité universelle, la STM s'engage à incorporer « dans l'exercice de ses activités quotidiennes les moyens qui favorisent et encouragent l'accessibilité universelle dans tous les domaines de ses opérations, tout en respectant les ressources dont elle dispose ».

Dans ce contexte, la STM lançait en 2016 le programme Accessibilité métro. Ce programme permet d'accélérer le déploiement de l'accessibilité universelle du réseau du métro. La démarche est complexe puisque les infrastructures de la STM n'ont pas été conçues pour accueillir de tels équipements, sans compter l'objectif de minimiser les impacts sur le service du métro et de maintenir les stations ouvertes, dans la mesure du possible.

La première phase du programme rend accessibles les 12 stations suivantes en 2025 :

- Angrignon
- Atwater
- D'Iberville
- Jean-Drapeau
- Jean-Talon
- Jolicoeur
- McGill
- Outremont
- Place-des-Arts
- Place-Saint-Henri
- Préfontaine
- Villa-Maria

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer l'accessibilité physique des infrastructures de la STM;
- Faciliter les déplacements verticaux;
- Fidéliser davantage la clientèle;
- Améliorer le service à la clientèle

(en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Investissement														
Capitalisable	318,3	5,1	5,0	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	331,9	13,6
Non Capitalisable	4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	0,1
Total	322,7	5,2	5,1	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	336,5	13,8
Financement														
Gouvernement provincial	234,0	4,2	4,2	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	245,3	11,3
Gouvernement fédéral	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	85,5	1,0	0,9	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	87,9	2,4
Total	322,7	5,2	5,1	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	336,5	13,8

Pourcentage de subvention

74 %

RÉSEAU DU MÉTRO

Fiche de projet

MET-09

Numéro de projet STM / RE / MTMD

210200_N / R-195 / 154-17-7658 / 154-23-7396

Crédits PQI

Inscrit (148,8 M\$, contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL

Montant réservé (50,2 M\$ contributions provinciales, fédérales)

Programme d'aide

PAGTCP – 85 % ; SOFIL 4 – 95 % ; SOFIL 5 – 90%

Catégorie de portefeuille

Développement



Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2

Dans sa politique d'accessibilité universelle, la STM s'engage à incorporer « dans l'exercice de ses activités quotidiennes les moyens qui favorisent et encouragent l'accessibilité universelle dans tous les domaines de ses opérations, tout en respectant les ressources dont elle dispose ».

Dans ce contexte, la STM lançait en 2016 le programme Accessibilité métro. Ce programme permet d'accélérer le déploiement de l'accessibilité universelle du réseau du métro. La démarche est complexe puisque les infrastructures de la STM n'ont pas été conçues pour accueillir de tels équipements, sans compter l'objectif de minimiser les impacts sur le service du métro et de maintenir les stations ouvertes, dans la mesure du possible. Même si la phase 2 s'inscrit dans la continuité de la phase 1, les sommes requises pour poursuivre la mise en accessibilité de certaines stations seront plus importantes en raison de la complexité beaucoup plus élevée des travaux à réaliser.

La deuxième phase du programme prévoit rendre universellement accessibles 3 nouvelles stations:

- Pie-IX*
- Berri-UQAM – L4
- Édouard-Montpetit
- Longueuil

* station universellement accessible en 2024

À noter que cette liste pourrait être appelée à changer en fonction de contraintes spécifiques à certains sites.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer l'accessibilité physique des infrastructures de la STM;
- Faciliter les déplacements verticaux;
- Fidéliser davantage la clientèle;
- Améliorer le service à la clientèle.

(en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Investissement														
Capitalisable	149,3	35,0	13,7	49,6	28,5	19,2	10,0	-	-	-	-	-	305,3	156,0
Non Capitalisable	12,4	0,4	0,3	0,5	0,5	0,3	0,1	-	-	-	-	-	14,5	2,1
Total	161,7	35,4	14,0	50,1	29,0	19,5	10,1	-	-	-	-	-	319,9	158,1
Financement														
Gouvernement provincial	101,9	25,6	7,7	36,5	20,3	15,3	8,4	-	-	-	-	-	215,8	113,9
Gouvernement fédéral	30,6	4,9	4,8	6,7	4,8	1,1	-	-	-	-	-	-	53,0	22,4
Agglomération de Montréal	3,1	0,5	0,5	0,6	0,5	0,1	-	-	-	-	-	-	5,2	2,2
STM	26,2	4,4	1,0	6,2	3,5	3,0	1,7	-	-	-	-	-	45,9	19,7
Total	161,7	35,4	14,0	50,1	29,0	19,5	10,1	-	-	-	-	-	319,9	158,1

Pourcentage de subvention

84 %

61%

RÉSEAU DU MÉTRO

Fiche de projet

MET-11

Numéro de projet STM / RE / MTMD
201805_N / R-189 / 154-25-7105

Crédits PQI

Partiellement inscrit (46.6M\$, contributions provinciales, Lionel-Groulx uniquement)

Enveloppe SOFIL

Demande en préparation

Programmes d'aide

PAGTCP – 85 % - SOFIL 5 – 90%

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Postes abaisseurs – 25 kv/12kv

Depuis quelques années, Hydro-Québec a amorcé un virage afin de convertir tous ses postes de distribution de 12,5 kV à 25 kV. Cette conversion a un impact direct sur l'alimentation électrique de trois postes de district de la STM exploités à 12,5 kV, soit Lionel-Groulx, Dickson et Providence.

Les objectifs visés par Hydro-Québec par ce plan de conversion sont de répondre à la demande croissante en énergie électrique sur l'Île de Montréal sans ajouter de nouveaux postes de distribution (l'augmentation de la tension d'exploitation de 12,5 kV à 25 kV permet de doubler la puissance disponible), d'uniformiser le réseau de distribution sur l'ensemble du Québec et de réduire ses coûts d'exploitation. Selon la réglementation d'Hydro-Québec, le client doit assumer le coût des ajouts, des modifications et des remplacements requis à son installation, suite à un avis de conversion.

Le projet vise la construction et la mise aux normes du poste abaisseur de tension dans les secteurs de Lionel-Groulx, Dickson et Providence. Les coûts pour les secteurs Dickson et Providence seront ajoutés dans les prochaines années en fonction de l'avancement des études de faisabilité.

BÉNÉFICES

Il n'existe pas de bénéfice tangible à réaliser ce projet pour la STM, outre de se conformer à un règlement d'Hydro-Québec.

(en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Investissement														
Capitalisable	9,2	6,5	16,2	24,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	56,1	47,0
Non Capitalisable	3,6	0,3	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	0,9
Total	12,8	6,8	16,5	24,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	60,7	47,9
Financement														
Gouvernement provincial	5,4	3,6	7,8	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	26,8	21,4
Gouvernement fédéral	2,5	2,2	6,6	11,8	-	-	-	-	-	-	-	-	23,1	20,5
Agglomération de Montréal	0,5	0,4	1,3	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	4,2
STM	4,3	0,6	0,7	0,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	6,2	1,8
Total	12,8	6,8	16,5	24,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	60,7	47,9

Pourcentage de subvention

82 %

**/ Transport
adapté**

TRANSPORT ADAPTÉ

Sommaire

Le TA contribue à l'inclusion sociale, professionnelle et économique des personnes vivant avec des limitations ayant un impact significatif et persistant sur leur mobilité.

Investissements technologiques – expérience client

Via le projet Extra connecte, la STM investit, entre autres, dans le développement d'outils d'information en temps réel destinés à la clientèle permettant de bonifier la qualité de vie de ceux-ci.

Ce projet adresse également la désuétude de l'outil principal de réservation des déplacements du transport adapté, intègre le service de taxi collectif en temps réel via une plateforme centralisée, facilite l'utilisation des données du transport adapté et développe des outils destinés aux chefs d'opération sur le terrain.

Globalement, la réalisation de ce projet permet de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes au TA en temps réel.

Actifs au 31 décembre 2024*

87	Minibus
1	Centre de transport

* Ces actifs seront disposés en 2026.

La STM souhaite se positionner comme le partenaire de choix dans la gestion de l'offre de service TA pour la région métropolitaine (gestion des dossiers, réservations, centres d'appels à l'interne). Pour rester compétitif et attractif, la STM doit s'assurer de livrer un service à moindre coût.

C'est ainsi que 10 % des déplacements réalisés par minibus seront externalisés en 2026. Rappelons que 90 % des déplacements sont déjà réalisés par nos partenaires de l'industrie du taxi. Cette démarche nous permettra de concentrer nos efforts et d'offrir à notre clientèle un seul et même service de transport adapté plus performant.

TRANSPORT ADAPTÉ

Tableau des investissements – transport adapté

Autorisés (en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
EXTRA Connecte	21,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,5	0,5
Total - autorisés	21,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,5	0,5

Définition (en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Total Projet	Total PI 2026-2035
Relocalisation activités support Place Bonaventure	0,4	4,7	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	4,8
Total - définition	0,4	4,7	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	4,8

Identification (en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Total Projet	Total PI 2026-2035
Mise à niveau Accès - phase 2	-	0,5	3,0	2,5	2,0	-	-	-	-	-	-	-	8,0	8,0
Total - identification	-	0,5	3,0	2,5	2,0	-	-	-	-	-	-	-	8,0	8,0
Total - transport adapté	21,4	5,6	3,2	2,5	2,0	-	-	-	-	-	-	-	34,7	13,3

**/ Secteur
administratif**

SECTEUR ADMINISTRATIF

Tableau des investissements – administratif

Autorisés (en millions de dollars)		2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
ADM-01	Programme entretien périodique & acquisition OPUS - phase 2 (PEPA2-OPUS)	24,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,3	0,2
	Programme entretien périodique & acquisition OPUS - phase 3 (PEPA3-OPUS)	3,3	3,5	3,3	5,3	6,5	3,8	-	-	-	-	-	-	25,7	22,4
	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 4 (PEPTI4)	21,1	10,5	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34,4	13,4
	Migration 2022 du progiciel Hastus	18,1	5,9	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,1	12,0
	Programme de gestion des risques technologiques et de sécurité - phase 3 (GRTS3)	11,3	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1	0,8
Total - autorisés		77,9	20,8	12,3	5,3	6,5	3,8	-	-	-	-	-	-	126,7	48,8

Définition (en millions de dollars)		2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Mise à niveau SAP		1,6	10,7	15,9	13,2	12,1	12,5	-	-	-	-	-	-	66,0	64,4
Système intégré en gestion de projet (SIGP)		0,4	1,2	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,8	5,3
Total - définition		2,0	11,9	20,1	13,2	12,1	12,5	-	-	-	-	-	-	71,7	69,7

Identification (en millions de dollars)		2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 5 (PEPTI5)	-	-	10,0	13,0	12,0	12,0	7,0	-	-	-	-	-	54,0	54,0
	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 6 (PEPTI6)	-	-	-	-	-	-	6,0	13,0	13,0	13,0	13,0	-	58,0	58,0
	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 7 (PEPTI7)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	26,0	27,0	1,0
	Programme Entretien Périodique & Acquisition - phase 3 OPUS (PEPA4 OPUS) - Nouveau	-	-	-	-	-	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	-	-	25,0	25,0
	Solution intégrée de gestion de talents (SIGT) - Nouveau	-	-	0,4	1,0	2,3	3,0	3,0	-	-	-	-	-	9,7	9,7
	Implantation de la stratégie BIM - Nouveau	-	-	0,5	2,5	3,2	6,4	11,2	8,0	3,2	-	-	-	35,0	35,0
Total - identification		-	-	10,9	16,5	17,5	26,4	32,2	26,0	21,2	18,0	14,0	26,0	208,7	182,7
Total - administratif		79,9	32,7	43,3	34,9	36,1	42,7	32,2	26,0	21,2	18,0	14,0	26,0	407,1	301,2

SECTEUR ADMINISTRATIF

Fiche de projet

ADM-01

Numéro de projet STM / RE / MTMD

202401_N / à venir

Crédits PQI

-

Enveloppe SOFIL

A venir

Programme d'aide

A venir

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Programme d'entretien périodique et acquisition – phase 3 OPUS (PEPA3 OPUS)

Ce programme s'inscrit dans la continuité des efforts effectués dans le précédent programme PEPA2 OPUS. Malgré les efforts déployés dans le programme précédent, la désuétude logicielle et matérielle demeure un enjeu constant. En effet, la solution Opus a été déployée en 2008 et en conséquence, plusieurs composantes de la solution sont aujourd'hui âgées de plus de 13 ans. Suivant la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, l'ARTM est maintenant propriétaire du système central OPUS et a confié à la STM la responsabilité de le maintenir et de le faire évoluer.

Cette troisième phase du programme d'entretien périodique et d'acquisition OPUS (PEPA3 OPUS), composé de 19 projets, organisés en 5 familles de produits (Vente, Validation, Services techniques, Consoles centrales et surveillance, Outils employés, données et vérification), vise à assurer la pérennité de la solution OPUS pour les cinq prochaines années, en agissant sous deux angles d'intervention; soit l'obsolescence et la mise à niveau des équipements et la prévention des menaces de sécurité. De façon plus spécifique, les objectifs sont :

- Assurer aux exploitants des équipements fiables, disponibles et sécuritaires;
- Comblent le déficit technologique pour assurer la performance des systèmes et faciliter l'intégration aux technologies plus récentes;
- Assurer la compatibilité des équipements de validation avec le paiement ouvert par carte bancaire.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Maintenir le niveau actuel de disponibilité des équipements métro à 99,85 %;
- Éviter la perte de revenus qui serait la conséquence d'équipements défectueux;
- Minimiser les pannes majeures dues aux intrusions dans les systèmes informatiques;
- Maintenir les actifs OPUS en bon état et, en conséquence, éviter un déficit d'investissement;
- Améliorer l'efficacité opérationnelle et la productivité qui est possible grâce à l'implantation de nouvelles technologies.

(en millions de dollars)	2025 et avant	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036 et après	Total Projet	Total PI 2026-2035
Investissement														
Capitalisable	3,3	3,5	3,3	5,3	6,5	3,8	-	-	-	-	-	-	25,7	22,4
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0
Total	3,3	3,5	3,3	5,3	6,5	3,8	-	-	-	-	-	-	25,7	22,4
Financement														
Gouvernement provincial	0,8	0,3	0,6	1,6	1,3	-	-	-	-	-	-	-	4,6	3,8
Gouvernement fédéral	1,0	0,3	0,8	2,0	1,5	-	-	-	-	-	-	-	5,6	4,6
Agglomération de Montréal	0,1	-	0,1	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,4
STM	1,4	2,8	1,9	1,5	3,6	3,8	-	-	-	-	-	-	15,0	13,6
Total	3,3	3,5	3,3	5,3	6,5	3,8	-	-	-	-	-	-	25,7	22,4

POURCENTAGE DE SUBVENTION

40 %

/ Annexes

ANNEXE A

Principales pratiques de gestion – investissements des projets

L'implantation de pratiques de saine gestion financière est primordiale pour la Société. En effet, ces dernières servent de guide à la prise de décision et à la priorisation des initiatives s'inscrivant au portefeuille de projets.

Vous trouverez ci-dessous la liste des principales pratiques de gestion présentement en vigueur.

1. Planification à long terme

La *Loi sur les sociétés de transport en commun* mentionne, à l'article 130.1, qu'une société doit adopter un PSO qui comporte :

- Une description de sa mission;
- Le contexte dans lequel la Société évolue et les principaux enjeux auxquels elle fait face;
- Les orientations stratégiques, les objectifs et les axes d'intervention retenus;
- Les résultats visés au terme de la période couverte par le plan;
- Les indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'atteinte des résultats.

2. Gestion de portefeuille de projets (PG 3.10)

3. Politique en matière de dépenses

3.1 Gestion des opérations de trésorerie (PC 3.07)

- a) La gestion de la dette (DS FIN 004)
- b) La gestion des placements (DS FIN 005)
- c) La gestion des risques financiers (DS FIN 006)

3.2 Saine gestion des dépenses

- a) Directive en matière de capitalisation – Immobilisations (DS FIN 001)
- b) Réduction des dépenses
- c) Optimisation des processus administratifs et décisionnels de l'organisation
- d) Exercice des pouvoirs du conseil d'administration et du directeur général, et la signature de certains actes, documents ou écrits de la Société de transport de Montréal (Règlement R-011)
- e) Délégation de pouvoirs d'autorisation de la direction générale (PG 1.02)
- f) Guide d'acquisition
- g) Plan de contrôle des projets d'investissement
- h) Guide de facturation interne des projets
- i) Règlement R-175 – Gestion contractuelle
- j) Contrôles internes financiers (PC 3.09 et DS FIN 007)
- k) Code d'éthique
- l) Amélioration du suivi de la performance dans tous les secteurs d'activité
- m) Suivi budgétaire et certification des crédits des activités d'exploitation et d'investissements (DS FIN 012)
- n) Directive sur l'octroi de contrats pour les projets en processus d'autorisation (règlement d'emprunt et/ou de subvention)

ANNEXE A

Principales pratiques de gestion – investissements des projets

- 4. Gestion des actifs (PC 1.22)**
- 5. Gestion intégrée des risques (PC 1.17)**
- 6. Gestion des ressources et actifs informationnels (PC 5.01)**
- 7. Promotion du développement durable (PC 1.13)**
- 8. Autres pratiques touchant la gestion financière**

Plusieurs politiques, directives ou guides, bien qu'ils ne traitent pas directement de la gestion financière, viennent encadrer la prise de décision au sein de la STM et contribuent à la saine gestion des ressources de l'entreprise et à l'atteinte de ses objectifs. Notons, entre autres, le Guide des meilleures pratiques en entretien des infrastructures et la politique sur la consultation publique – Réseau du Métro (PC 1.14).

De plus, une panoplie de politiques et de directives encadre le remboursement de dépenses, la gestion des ressources humaines, l'utilisation des biens de l'entreprise, la sécurité informatique et la gestion salariale.

ANNEXE B

Processus de financement d'un projet

Suivant le processus de priorisation des projets, lui-même aligné sur le PSO, ainsi que l'analyse de l'envergure des enveloppes de support financier des différents paliers gouvernementaux, le processus de financement des projets, décrit ci-dessous et illustré à la page suivante, débute lorsqu'un projet est autorisé au CGPP. En moyenne, il s'écoule une période d'un à trois ans entre la décision d'approuver un projet et le début des travaux en raison des différentes autorisations à obtenir auprès des paliers de gouvernance externes. Voici les étapes à franchir :

Volet règlement d'emprunt

Conformément à l'article 123 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun* (L.R.Q., c. S-30.01), une fois le règlement d'emprunt adopté par le conseil d'administration de la STM, celui-ci doit être approuvé par le conseil d'agglomération de Montréal et le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH). De plus, conformément à l'article 158.1, s'il s'agit d'un règlement d'emprunt concernant le réseau du métro dont le remboursement de la dette est supérieur à cinq ans, le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal doit l'approuver avant de le faire parvenir au MAMH.

Lorsque la STM a obtenu toutes les approbations des diverses instances, dont le délai d'obtention varie de trois à six mois selon la nature du projet, elle peut débiter la réalisation du projet d'investissement.

Volet subventions

La plupart des projets de la STM sont admissibles à des subventions aux immobilisations par l'entremise des programmes d'aide gouvernementale, dont les principaux sont le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* (PAGTCP), le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun* de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et le *Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif* (PAGITC).

Pour réaliser ses projets subventionnés, la STM soumet lesdits projets au MTMD qui les fait approuver par le Conseil du trésor, par l'entremise de son Plan québécois des infrastructures (PQI) qui inclut le Plan d'immobilisations en transport en commun (PITC). Lorsque le projet est inscrit au PITC, la Société peut soumettre une demande de subvention. Selon la nature du projet et du programme de subvention sélectionné, le délai d'obtention de cette autorisation est d'au minimum 12 mois. Certaines demandes ont toutefois été soumises avant 2021.

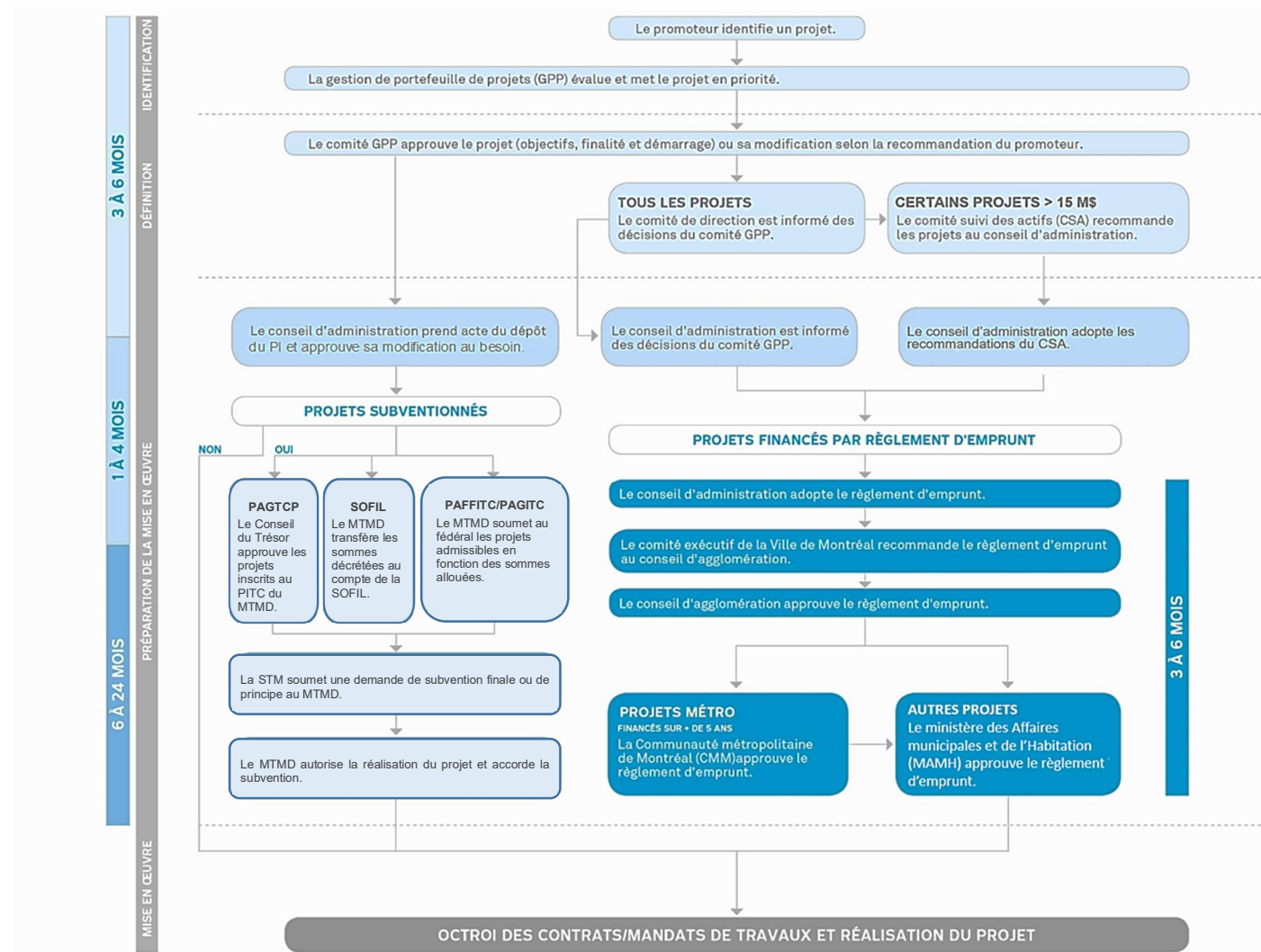
Malgré qu'une dépense est admissible à un programme d'aide, il n'est pas possible de produire une demande de subvention si le projet n'est pas inscrit au PQI autorisé par le Conseil du trésor ou inclus dans l'enveloppe SOFIL. Le PQI est limité par des balises d'investissement sur 10 ans pour l'ensemble des projets. Lorsque les balises de subventions sont atteintes, il n'est plus possible d'y inscrire de nouveau projet. Le même principe s'applique pour le programme SOFIL avec une enveloppe globale sur une période de 5 ans.

Volet financement

Finalement, une fois le pouvoir d'emprunt accordé par le MAMH et l'autorisation de subvention obtenue, la STM finance ses projets d'investissement par des émissions de dette auprès de la Ville de Montréal et reçoit les subventions au comptant des différents paliers de gouvernement selon l'avancement des projets.

ANNEXE C

Processus d'approbation d'un projet



ANNEXE D

Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun

Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP)

Le PAGTCP existe depuis la fin des années 70. Au fil du temps, il a été modifié et bonifié par l'ajout de catégories de dépenses admissibles. Les subventions accordées dans le cadre de ce programme sont historiquement versées au remboursement du service de la dette, mais depuis le 1^{er} avril 2024, les versements qui n'auront pas été financés seront versés au comptant.

Spécifications du programme

Le PAGTCP date des années 70; toutefois, c'est le décret 1420-93 du 6 octobre 1993 qui confirme son adoption. Il a ensuite été modifié par les décrets 1099-94 du 13 juillet 1994, 1568-96 du 11 décembre 1996, 1299-98 du 7 octobre 1998, 988-98 du 21 juillet 1998, 426-99 du 14 avril 1999, 1152-2002 du 25 septembre 2002, 148-2007 du 14 février 2007, 982-2008 et 983-2008 du 8 octobre 2008, 1005-2013 du 25 septembre 2013, 789-2015 du 2 septembre 2015 et 751-2017 du 4 juillet 2017. En 2022, une nouvelle version du PAGTCP a été adoptée pour la période d'avril 2022 à mars 2024 puis remplacé par les modalités d'application du PAGTCP 2024-2025 en vigueur jusqu'au 31 mars 2025. Les modalités d'application du PAGTCP 2025-2028 sont attendus d'ici la fin de l'année 2025.

ANNEXE D

Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun

Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP) (suite)

Partenaire financier	Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec																
Définition du programme	Ce programme vise une contribution gouvernementale axée sur les priorités d'investissement suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - Maintien des actifs; - Électrification des transports collectifs; - Augmentation de l'offre de services; - Améliorer l'attractivité; - Favoriser l'intermodalité; - Améliorer l'accessibilité. 																
Type de remboursement	Paiement au service de la dette et au comptant à partir du 1 ^{er} avril 2024.																
Période visée par le programme	1 avril 2024 au 31 mars 2025 ¹																
Admissibilité et % de subvention	<table> <tr> <th>ACTIFS ADMISSIBLES</th><th>TAUX</th></tr> <tr> <td>Autobus :</td><td></td></tr> <tr> <td>À propulsion électrique</td><td>95 %</td></tr> <tr> <td>Réparations pour prolonger la durée de vie utile</td><td>50 %</td></tr> <tr> <td>Véhicule de service :</td><td></td></tr> <tr> <td>À propulsion électrique</td><td>85 %</td></tr> <tr> <td>Diesel ou hybride (absence de marché électrique)</td><td>50 %</td></tr> <tr> <td>Biens présentant un caractère technologique</td><td>75 %</td></tr> </table>	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX	Autobus :		À propulsion électrique	95 %	Réparations pour prolonger la durée de vie utile	50 %	Véhicule de service :		À propulsion électrique	85 %	Diesel ou hybride (absence de marché électrique)	50 %	Biens présentant un caractère technologique	75 %
ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX																
Autobus :																	
À propulsion électrique	95 %																
Réparations pour prolonger la durée de vie utile	50 %																
Véhicule de service :																	
À propulsion électrique	85 %																
Diesel ou hybride (absence de marché électrique)	50 %																
Biens présentant un caractère technologique	75 %																

Mesures préférentielles pour les autobus :	
Service rapide par bus (SRB)	100 %
Autres	75 %
Stationnement d'incitation, terminus, aire d'attente, garage et centre d'entretien :	
Projet de développement des actifs	75 %
Projet de maintien ou d'amélioration des actifs	85 %
Projet d'électrification (terminus, aire d'attente, garage et centre d'entretien)	85 %
Centre administratif	75 %
Abribus, support à vélos, vélo stations et infrastructure de transport actif	75 %
Réseau de métro, de train de banlieue ou tout autre système de transport terrestre guidé (matériel roulant, équipement et infrastructure)	
Projet de maintien ou d'amélioration des actifs	85 %
Projet de développement des actifs ou d'électrification d'une ligne de train de banlieue	100 %
Améliorations favorisant l'accessibilité des clientèles à mobilité réduite aux services réguliers existants de transport collectif	85 %

Les modalités d'application du PAGTCP 2025-2028 sont attendus d'ici la fin de l'année 2025. Les taux indiqués correspondent aux modalités d'application du PAGTCP 2024-2025.

ANNEXE D

Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun

Société de financement des infrastructures locales du Québec 2025-2029 (SOFIL 5)

Ce programme, qui fait suite au volet 4, a été mis en place par les deux paliers gouvernementaux. La contribution du gouvernement du Canada de 594,9 M\$ est issue du Fonds pour le développement des collectivités du Canada (anciennement le Fonds de la taxe sur l'essence), tandis que la part du gouvernement du Québec de 742,8 M\$ est financée par une partie des revenus des droits d'immatriculation sur les véhicules automobiles à forte cylindrée et par une partie des revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre. Le montant disponible pour les sociétés de transport en commun et pour exo est réparti en proportion de l'achalandage constaté pour l'année 2023. L'enveloppe octroyée à la STM, confirmée le 26 novembre 2025, s'élève à 914 965 766\$.

Spécifications du programme

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral Gouvernement provincial Agglomération de Montréal						
Définition du programme	Le programme vise l'amélioration, le maintien et le développement des immobilisations des organismes publics de transport en commun, des municipalités et des municipalités régionales de comté qui offrent un service de transport en commun sur leur territoire en les soutenant financièrement.						
Type de remboursement	Paiement au comptant						
Période visée par le programme	Le programme est en vigueur du 1er avril 2025 au 31 mars 2029. Les dépenses engagées pour la réalisation des projets sont admissibles à partir du 1er avril 2024. Toutefois, la réalisation des projets doit être achevée au plus tard le 31 mars 2030						
Admissibilité et % de subvention	<table> <tr> <th>ACTIFS ADMISSIBLES</th><th>TAUX</th></tr> <tr> <td>Autobus, minibus et véhicule de service à propulsion entièrement électrique</td><td>90 %</td></tr> <tr> <td>Autobus non électrique</td><td>0 %</td></tr> </table>	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX	Autobus, minibus et véhicule de service à propulsion entièrement électrique	90 %	Autobus non électrique	0 %
ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX						
Autobus, minibus et véhicule de service à propulsion entièrement électrique	90 %						
Autobus non électrique	0 %						

Minibus non électrique	50 %
Véhicule de service hybride rechargeable	80 %
Véhicule de service hybride ou à moteur thermique	25 %
Remplacement de batterie ou de modules de batteries - autobus électrique ou hybride	50 %
Réparation pour prolonger la durée de vie utile des autobus électriques ou hybrides	90 %
Réparation pour prolonger la durée de vie utile des autobus thermique	50 %
Terrain	0 %
Système ou application nécessaire à l'exploitation des réseaux	90 %
Mise à niveau, amélioration ou ajout de fonctionnalités pour un système ou application nécessaire à l'exploitation des réseaux	50 %
Service rapide par bus (SRB) en site propre (nouvelle voie routière)	95 %
Mesure préférentielle pour les autobus en site propre (nouvelle voie routière)	85 %
Mesure préférentielle pour les autobus qui n'est pas en site propre	25 %
Stationnement d'incitation	90 %
Terminus et aire d'attente ou de recharge	90 %
Garage et centre d'entretien	85 %
Abribus	90 %
Réseau de métro, de train de banlieue ou de tout autre système de transport terrestre guidé	90 %
Projet d'amélioration favorisant l'accessibilité des clientèles à mobilité réduite aux services réguliers existants de transport en commun	90 %

Programme adopté par le décret 1137-2025 le 3 septembre 2025

ANNEXE D

Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun

Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGITC)

Le 17 avril 2018, le gouvernement du Québec a dévoilé la Politique de mobilité durable – 2030 (PMD), dont le but est d'améliorer la qualité de vie de tous les Québécoises et Québécois en visant, notamment, l'amélioration du transport des personnes au Québec. Le PAGITC est conçu pour contribuer à l'atteinte des objectifs de la PMD.

Il permettra également au gouvernement du Québec d'assurer la mise en œuvre du volet transport en commun de l'Entente bilatérale intégrée (EBI) Canada-Québec relative au programme d'infrastructure Investir dans le Canada ainsi que de verser sa contribution et celle du gouvernement du Canada aux projets qui seront retenus dans le cadre de ce volet. L'EBI, approuvée par le décret numéro 680-2018 du 1^{er} juin 2018, a été signée par le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada le 6 juin 2018. Selon l'entente signée entre les deux gouvernements, une somme est réservée pour la STM en crédits fédéraux selon une répartition basée sur l'achalandage.

Les modalités du programme d'aide ont été rendues disponibles en septembre 2020. Le programme est en vigueur depuis le 18 août 2020, et ce, jusqu'à la date de fin de l'EBI, fixée au 31 mars 2028. Les modalités du programme ont été modifiées le 19 mars 2024 afin d'y refléter la nouvelle norme au comptant relative au paiement de l'aide financière et une prolongation du programme jusqu'au 31 mars 2034. Toutefois, les projets doivent être achevés de manière substantielle au plus tard le 31 octobre 2033.

Spécifications du programme

Partenaire financier	Gouvernement fédéral Gouvernement provincial	40 % (développement) ou 50 % (maintien) 60 %, 55 %, 50 % ou 40 % selon le projet
Définition du programme	Le Programme d'aide financière de l'Entente bilatérale intégrée, relative au Programme d'infrastructure Investir dans le Canada volet transport en commun, vise la réalisation de projets d'immobilisations pour la remise en état et le développement de nouveaux réseaux de transport en commun qui transformeront la façon dont les Canadiens vivent, se déplacent et travaillent.	

Type de remboursement	Paiement au comptant pour le fédéral
-----------------------	--------------------------------------

Paiement sur service de dette pour le provincial et comptant depuis le 1 ^{er} avril 2022		
Période visée par le programme	Du 18 août 2020 au 31 octobre 2033	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	100 % des dépenses admissibles pour l'aménagement ou le développement de systèmes de transport terrestre guidé (métro, trains de banlieue, etc.), comprenant l'ajout de nouvelles lignes ou le prolongement des systèmes existants. Les coûts de ces projets concernent les infrastructures, les équipements et le matériel roulant;	
	100 % des dépenses admissibles pour l'aménagement ou le prolongement de systèmes rapides par bus (SRB). Les coûts de ces projets concernent les infrastructures et les équipements, mais excluent les dépenses associées au matériel roulant, lesquelles sont remboursées à un taux maximum de 90 %, ou à un taux maximum de 95 % s'il s'agit de bus entièrement électriques;	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	100 % des dépenses admissibles pour l'aménagement de mesures préférentielles pour bus. Les dépenses admissibles du projet ne doivent pas excéder 12 000 000 \$ et la réalisation du projet doit être terminée avant le 31 décembre 2022. Les coûts de ces projets concernent les infrastructures et les équipements;	
	95 % des dépenses admissibles pour l'acquisition de véhicules de service entièrement électriques nécessaires à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté;	
	95 % des dépenses admissibles pour l'acquisition de toutes catégories de bus entièrement électriques nécessaires à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté;	
	95 % des dépenses d'immobilisation additionnelles requises dans les garages, les centres d'entretien, les terminus et les aires d'attente découlant de l'acquisition de véhicules de service ou de bus entièrement électriques;	
	95 % des dépenses admissibles pour les projets visant des modifications aux terminus, aux stationnements d'incitation, aux stations, aux gares et aux voitures de métro ou de train en vue d'améliorer l'accès des clientèles à mobilité réduite au réseau courant de transport en commun;	
	90 % des dépenses admissibles pour tous les autres projets admissibles au programme.	

/ Index des sigles, acronymes et autres abréviations

Index des sigles, acronymes et autres abréviations

ACTU	Association canadienne du transport urbain
AMT	Agence métropolitaine de transport
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CA	Centre d'attachement
CBTC	« Communication Based Train Control » ou « contrôle des trains par communication radio »
CGPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DMA	Déficit d'investissements en maintien des actifs
DS FIN	Directive sectorielle Finances
EBI	Entente bilatérale intégrée
EXO	Regroupement des services de trains, bus et de TA desservant la région métropolitaine de Montréal
FCC	Fonds Chantiers Canada
GES	Gaz à effet de serre
HASTUS	Horaire et Assignment pour Système de Transport Urbain et Semi-Urbain
ISO	International Organization for Standardization
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MPB	Mesures préférentielles pour bus
MR-73	Matériel roulant 1973
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
NCA	Niveau de connaissance des actifs
PAFFITC	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun

PAGI	Plan Annuel de Gestion des Investissements publics en infrastructures
PAGITC	Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PAO	Programme Amélioration OPUS
PC	Politique corporative
PEPA	Programme d'entretien périodique et acquisition
PEPTI	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information
PG	Politique générale
PI	Programme des immobilisations
PITC	Plan d'immobilisations en transport en commun
PMD	Politique de mobilité durable
PQI	Plan québécois des infrastructures
PREP-TB	Programme de rehaussement et entretien périodique technologique bus
PREP-TM	Programme de rehaussement et entretien périodique technologique métro
PRI	Programme de réfection des infrastructures
PSO	Plan stratégique organisationnel
RDA	Réseau des autobus
RE	Règlement d'emprunt
SAP	Systems, Applications, and Products for data processing / Progiciel de gestion Intégrée
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
SRB	Service rapide par bus
STM	Société de transport de Montréal
TA	Transport adapté

**Publié par la Société
de transport de Montréal**

Direction exécutive Finances,
approvisionnement, affaires juridiques
et métropolitaines

Direction Finances et performance financière
800, rue De La Gauchetière Ouest
Bureau 9260
Montréal (Québec) H5A 1J6

stm.info