

Budget 2026 du Québec :

**Le choix
responsable:
investir en maintien
d'actifs pour protéger
les services de
transport collectif**

CONSULTATIONS
PRÉBUDGÉTAIRES
2026 - 2027



Sommaire

Au cœur d'un réseau qui permet 1,1 M de déplacements par jour, le métro de Montréal constitue le premier équipement de transport au Canada et constitue la colonne vertébrale du transport collectif québécois. Il soutient la productivité, réduit la congestion, structure le développement urbain et contribue directement à la performance économique du Québec.

Son état se détériore toutefois rapidement alors que 46 % de ses actifs sont désormais en mauvais ou en très mauvais état et que son déficit d'investissement en maintien d'actifs atteint maintenant 7 G\$. Les impacts de cette situation sont déjà tangibles : hausse des pannes, fermetures d'infrastructures pour travaux d'urgence et pression croissante sur les coûts d'entretien. Ces perturbations engendrent des pertes de temps pour les usagers, une diminution de la confiance envers le transport collectif et, ultimement, un risque de transfert vers l'automobile et d'augmentation de la congestion.

Alors que les investissements totaux du gouvernement en maintien d'actifs ont augmenté de 67 % depuis 2018, ceux consacrés au maintien d'actifs du transport collectif ont reculé de 21 %, ou de 47 % en valeur constante. Repousser des investissements en maintien d'actifs accroît les coûts de travaux ainsi que les coûts d'exploitation, en plus d'accroître les risques d'incidents majeurs.

Pour éviter la perte de contrôle vécue par d'autres réseaux, comme le cas de New York, la STM vise à stabiliser l'état des actifs du métro à partir de 2030. À cette fin, elle doit augmenter progressivement les investissements annuels en maintien d'actifs jusqu'à l'atteinte d'une cible de 669 M\$ en 2030, un niveau qui permettrait seulement d'éviter une dégradation accrue du déficit d'investissement. Cette stratégie permettrait d'ailleurs de soutenir chaque année plus de 3117 emplois et de générer près d'un demi-milliard en valeur ajoutée à l'économie.

La STM invite le gouvernement à s'approprier l'objectif de stabiliser l'état des actifs du métro à l'horizon 2030 pour protéger ainsi les services à la population et la contribution irremplaçable du métro à la vitalité de l'économie métropolitaine. À cette fin, le financement de la première phase du programme de modernisation des actifs du métro représente un premier pas important.

Dans un contexte de ressources limitées, la modernisation des processus administratifs pour réduire les délais permettrait également d'accélérer la réalisation des projets, de réduire les surcoûts inutiles et ainsi d'optimiser l'usage des fonds publics. Permettre l'accès au Fonds pour le transport du Canada représente une solution aussi incontournable qu'urgente pour augmenter les ressources disponibles. Enfin, la STM salue l'annonce du ministre des Transports et de la Mobilité durable qui vise à revoir les cibles d'électrification pour favoriser le maintien des services existants et permettre à nouveau l'acquisition des bus hybrides pour remplacer les parcs vieillissants.

Pour l'exercice budgétaire 2026-2027, la STM recommande donc au gouvernement du Québec :

1. De reconnaître et d'adhérer à l'objectif de stabiliser l'état des actifs du métro d'ici 2030;
2. De financer le programme de modernisation des actifs du métro de la STM (1,6 G\$ sur 10 ans);
3. De revoir, en collaboration avec les organismes partenaires de transport collectif (OPTC), les processus administratifs d'autorisation et de subventions des projets;
4. De permettre rapidement l'accès au *Fonds pour le transport en commun du Canada*.

Table des matières

SOMMAIRE	II
	IV
INTRODUCTION	1
Engagée envers l'efficiencia et la viabilité du transport collectif	1
LE CHOIX RESPONSABLE : INVESTIR POUR PRÉSERVER ET MODERNISER LE MÉTRO	2
Un réseau sans égal, irremplaçable	2
Des actifs en mauvais état, un déficit d'investissement de 7 G\$	2
Des impacts concrets et croissants sur le service	3
Des investissements gouvernementaux en maintien d'actifs qui reculent	3
Choisir la responsabilité : stabiliser l'état des actifs du métro à l'horizon 2030	5
DES SOLUTIONS DANS UN CONTEXTE FINANCIER COMPLEXE	7
Moderniser les processus de financement des projets pour améliorer l'efficacité de l'État	7
Permettre l'accès au Fonds pour le transport en commun du Canada	7
CONCLUSION : PRIORITÉ AU MAINTIEN D'ACTIFS	9
ANNEXE 1. « SUMMER OF HELL » : QUAND LE SOUS-ENTRETIEN DES ACTIFS SE TRANSFORME EN CRISE MAJEURE	10
ANNEXE 2. EXEMPLES D'ACTIFS EN MAUVAIS OU TRÈS MAUVAIS ÉTAT.	11
Station Fabre – Édicule Est	11
Station Place-des-Arts – Édicule Jeanne-Mance	11
Tunnel Saint-Laurent/Berri-UQAM	12
Station Snowdon – Quai supérieur	12

La STM en bref



ACHALANDAGE

Déplacements - par jour ouvrable

1,1 M

Déplacements - pour l'année 2024

314,6 M



DONNÉES FINANCIÈRES

Entreprise en importance
au Québec

7^e

Budget annuel

1,8 G\$

Investissements sur 10 ans

24,1 G\$



RÉSEAU MÉTRO

Lignes

4

Infrastructure de transport
au Canada

1^{re}



Le meilleur coût
par déplacement
de tous les modes transport
collectif (RCGT, 2024)



RÉSEAU BUS

Lignes

223

Véhicules

1 849



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



RÉSEAU TRANSPORT ADAPTÉ

Déplacements en 2024

4,1 M

Fournisseurs de taxis

8

Clients inscrits

36 000

Introduction

Engagée envers l'efficacité et la viabilité du transport collectif

Depuis plusieurs années, la Société de transport de Montréal (STM) multiplie les initiatives pour améliorer son efficacité et assurer une gestion responsable des fonds publics pour que chaque dollar se traduise en service pour la population. Son budget 2026 prévoit une croissance des dépenses d'exploitation limitée à seulement 0,7 %, rendue possible par 56,5 M\$ de réduction de ses dépenses récurrentes. La STM atteint ainsi 2 ans plus tôt que prévu son objectif d'optimiser ses dépenses récurrentes de 100 M\$, tout en préservant l'offre de service kilométrique. Elle poursuit l'amélioration de son efficacité par une révision de son organisation du travail, notamment dans le cadre des négociations des conventions collectives en cours avec l'objectif de dégager des gains d'efficacité structurants et durables, qui permettent de préserver les services à la population tout en restant compatibles avec la capacité de payer de ses partenaires.

Suivant l'autorisation du modèle robuste et responsable de valorisation immobilière dont la STM faisait la promotion depuis plusieurs années, des projets immobiliers pourront voir le jour sur les nouvelles stations à construire dans le cadre du prolongement de la ligne bleue. Cette initiative permettra notamment de financer le transport collectif, de bâtir plus de logements autour des pôles de transport collectif et de réduire les coûts nets de réalisation de projets d'infrastructure.

Malgré ces efforts soutenus, le maintien des services de transport collectif montréalais, et plus largement la vitalité de la métropole, sont menacés par la dégradation constante des actifs du métro, une situation qui dépasse la capacité d'action de la STM. Les grèves récentes de certains groupes d'employés ont permis de constater combien les services de transport collectif étaient vitaux. Alors que le métro réalise chaque jour environ 800 000 déplacements, dont 62 % de l'ensemble de déplacements en transport collectif de la région de Montréal, il nous appartient collectivement de traiter le métro comme l'actif stratégique et essentiel qu'il est.

Avec ce mémoire qu'elle présente au gouvernement du Québec dans le cadre des consultations prébudgétaires 2026-2027, la STM appelle ses partenaires à faire des choix structurants et responsables. Ils permettront de préserver le métro de Montréal, véritable colonne vertébrale de la mobilité dans la région métropolitaine et actif stratégique pour l'économie québécoise. Pleinement consciente des défis auxquels fait face le gouvernement du Québec, la STM s'inscrit résolument dans une approche responsable, fondée sur la rigueur financière, l'optimisation des ressources et la priorisation des investissements ayant le plus fort rendement.

Le choix responsable : investir pour préserver et moderniser le métro

Un réseau sans égal, irremplaçable

Chaque jour, près de 800 000 déplacements sont effectués dans le métro de Montréal, ce qui en fait le plus important équipement de transport au pays. Le métro joue un rôle irremplaçable dans la mobilité des travailleurs, des étudiants et des visiteurs, tout en soutenant directement la compétitivité économique de la métropole. Il s'agit également du mode de transport offrant le meilleur coût par déplacement, ce qui en fait un levier exceptionnel de performance pour les finances publiques.

La contribution du métro dépasse largement le simple déplacement des personnes. Il structure le développement urbain, réduit la congestion routière, facilite ainsi le transport des marchandises, diminue les émissions de gaz à effet de serre, de même qu'il soutient la productivité de l'économie montréalaise et québécoise. À ce titre, le métro représente un actif stratégique dont la valeur sociale et économique est sans égal.

Le métro de Montréal :

- 1^{er} équipement de transport au Canada avec 800 000 déplacements/jour.
- Utilisé dans 62 % de tous les déplacements en transport collectif de la région de Montréal, ou 50 % à l'échelle du Québec.
- De loin, le meilleur coût par déplacement de tous les services de transport collectif:
 - 1,48\$ par déplacement contre 8,30\$ pour les autres services de TC en moyennes (RCGT, 2024).

Des actifs en mauvais état, un déficit d'investissement de 7 G\$

Les infrastructures du métro sont âgées de 48 ans en moyenne et leur état est de plus en plus préoccupant. Selon l'inventaire le plus récent, c'est désormais 46 % des actifs du métro qui sont dans un état jugé mauvais ou très mauvais¹, dont 35 des 68 stations, 36 % des tunnels et 60 % des structures auxiliaires.

La dégradation du métro de Montréal est le résultat d'un sous-investissement structurel en maintien d'actifs. Le déficit d'investissement en maintien des principaux actifs du métro est estimé à 7 G\$ pour 2026². À moins d'un changement de tendance majeur, il devrait atteindre 9 G\$ d'ici 2030, soit une hausse de 50 % par rapport à 2023.

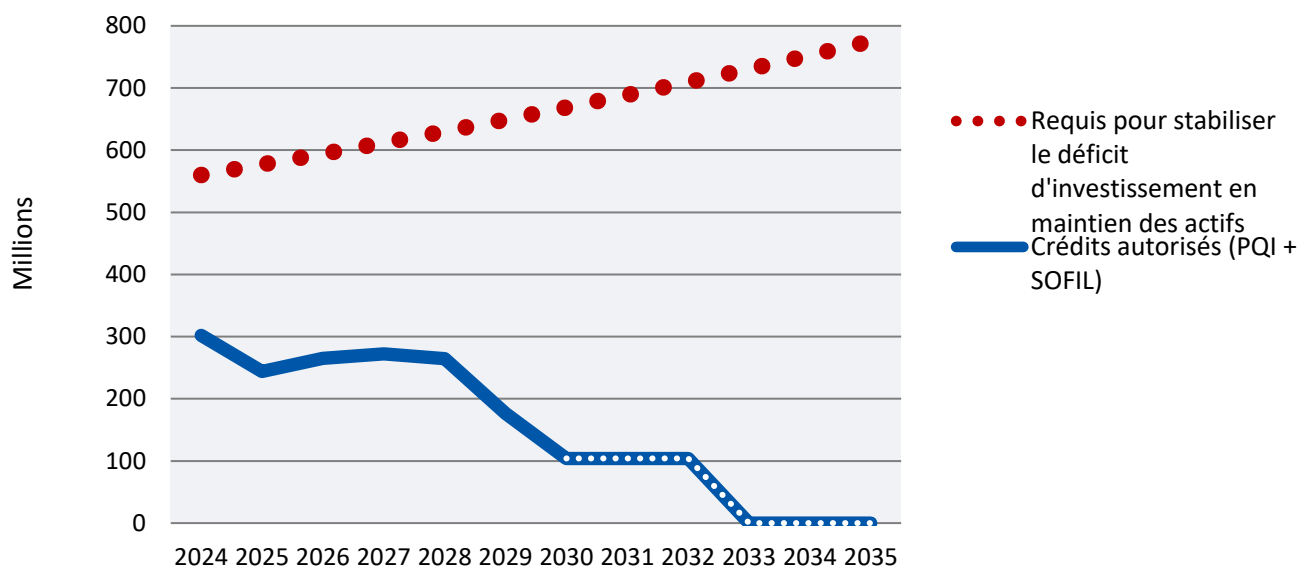
Pour éviter une dégradation accrue de l'état des actifs du métro, on estime qu'il faudrait investir de manière indexée et récurrente l'équivalent d'au moins 594 M\$ en 2026 (ou 560 M\$ en dollars constants de 2024 – **graphique 1**)³. Or, seulement 250 M\$ ont été investis en moyenne ces cinq dernières années et selon les crédits disponibles, on prévoit que seulement 216 M\$ par année seront investis au cours des cinq prochaines années. Chaque année, l'écart entre les investissements requis et les investissements réalisés ajoute au déficit d'investissement en maintien d'actifs.

¹ Par rapport à 2024, 46% représentent une hausse de 3 points de pourcentage. Ce chiffre est issu des données sur l'état des actifs de la STM pour l'année 2025. Ils seront publiés dans le Plan annuel de gestion des investissements publics en infrastructures 2026-2027 à paraître au printemps 2026.

² Cette valeur couvre les besoins d'investissements pour les stations, les tunnels et les systèmes du métro, mais pas ceux pour le matériel roulant, les ateliers et le contrôle de train. Le déficit d'investissement en maintien d'actif (DiMA) est un indicateur d'approximation du déficit de maintien d'actif (DMA). Il a été établi d'après un balisage international des niveaux d'investissements en maintien d'actifs réalisés en proportion de la valeur de remplacement par des réseaux comparables à celui de Montréal.

³ Ce montant représente 1,4% de la valeur de remplacement des actifs, cible qui a été déterminée suivant un balisage international des niveaux d'investissement réalisé par des réseaux comparables à celui de la STM. Pour comparaison, c'est environ 2% de la valeur de remplacement qui serait déjà investi par le gouvernement en maintien d'actifs de son réseau routier.

Graphique 1. Investissements annuels en maintien d'actifs du métro



Des impacts concrets et croissants sur le service

Non seulement la dégradation de l'état des actifs est-elle visible dans les stations du métro, mais elle se traduit par une détérioration de la fiabilité du service et des impacts concrets sur les clients. Les interruptions de service liées aux équipements fixes ont ainsi augmenté de 267 % sur 10 ans. Des infrastructures doivent de plus en plus fréquemment être fermées au public pour que les équipes réalisent des travaux d'urgence, privant ainsi les clients de services : une portion de la [ligne verte en avril 2023](#), la [station Saint-Michel en octobre 2024](#), édicule [Jeanne-Mance de la station Place-Des-Arts d'avril](#) à septembre 2025, par exemple. Cette situation fait également pression sur le budget de la STM en raison de la hausse des coûts d'entretien qu'elle engendre.

Les impacts des interruptions de service du métro ne se limitent pas à un enjeu opérationnel. Elles engendrent des pertes de temps pour les usagers, des impacts sur la ponctualité au travail et à l'école, une diminution de la confiance envers le transport collectif et, ultimement, un risque de transfert vers l'automobile. Elles ont également un coût élevé pour la société, tant en matière de productivité que de congestion.

Des investissements gouvernementaux en maintien d'actifs qui reculent

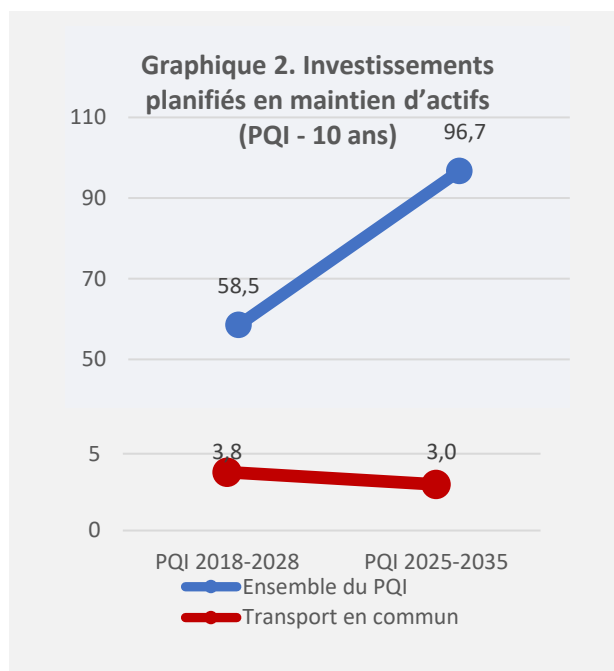
Le maintien d'actifs est une priorité pour le gouvernement du Québec qui y consacre environ 65 % de ses investissements par l'entremise du Plan québécois des infrastructures (PQI). Depuis 2018, les investissements en maintien d'actifs du PQI sont ainsi passés de 58,5 G\$ à 97 G\$ (+67%, **graphique 2**)⁴. Le transport collectif fait cependant figure d'exception, alors que, durant la même période, les sommes consacrées au maintien d'actifs du

⁴ Gouvernement du Québec, *Plan québécois des infrastructures 2018-2028* et [Plan québécois des infrastructures 2025-2035](#).

transport collectif ont plutôt reculé de 21 %, passant de 3,8 G\$ à 3 G\$. En tenant compte de l'inflation, il s'agit d'un recul de 47 % en valeur constante.

Ainsi, alors que le temps fait son œuvre et que les besoins d'investissements s'accroissent, les ressources disponibles reculent, accentuant d'autant le fossé qui devra tôt ou tard être comblé.

Reporter les investissements en maintien d'actifs comporte des coûts et des risques importants. Des travaux retardés sont ensuite plus coûteux tant en raison de l'inflation que de la dégradation accrue des actifs, menant à une cannibalisation des budgets disponibles, ce qui accentue d'autant le manque à gagner. La fiabilité et la disponibilité du service se détériorent, et peuvent mettre à mal la confiance du public envers le métro. Le cas du métro de New York et de ce qui a été nommé « Summer of Hell » démontre comment un sous-investissement prolongé peut conduire à une perte de contrôle sur l'état d'un réseau, à une multiplication des incidents majeurs et à une perte de confiance durable de la population (voir annexe).



Choisir la responsabilité : stabiliser l'état des actifs du métro à l'horizon 2030

Consciente de la situation budgétaire complexe de ses partenaires, la STM fait des choix et priorise ses besoins au strict nécessaire du maintien de ses actifs. Elle privilégie les projets urgents ou nécessaires pour préserver la sécurité ainsi que la disponibilité des services et repousse les autres. Elle optimise en revoyant ses façons de faire pour faire plus avec moins.

Néanmoins, laisser le déficit d'investissement accélérer sa croissance fait courir un risque important de perte de contrôle sur l'état des actifs, ce qui pourrait conduire à des ruptures de service répétées pour la population. Pour éviter une telle situation, l'ambition de la STM est de *stabiliser* l'état des actifs du métro d'ici 2030. Concrètement, cela signifie d'augmenter progressivement les investissements annuels de 250 M\$ en 2025 à 670 M\$ en 2030, ce dernier montant correspondant au niveau d'investissements requis en 2030 pour éviter une dégradation des actifs (graphique 2).

L'atteinte de cette cible exigera un cycle continu de planification et de réalisation de travaux dans le cadre du programme de maintien d'actifs du métro (PMAM)⁵, ainsi qu'un engagement soutenu de tous les partenaires pour réunir les ressources et offrir la prévisibilité nécessaire à son atteinte.

Si la cible de 2030 peut apparaître ambitieuse quant aux ressources financières qu'elle exigera, rappelons qu'il ne s'agit pas de *résorber* le déficit d'investissement, mais bien seulement de le stabiliser pour éviter une perte de contrôle et protéger les services. Le maintien d'actifs signifie également des retombées économiques importantes ici au Québec.

La STM invite le gouvernement du Québec à reconnaître l'enjeu du maintien d'actifs du métro et à adhérer à la cible de 2030 pour stabiliser l'état de ses actifs. Cette reconnaissance pourrait permettre de mettre en œuvre un travail de collaboration entre la STM et le MTMD sur les différentes manières d'assurer l'atteinte de la cible. À titre de premier geste, la STM recommande d'inscrire la phase 1 du PMAM au PQI 2026-2036.

Recommandations :

1. **Reconnaître et adhérer à l'objectif de stabiliser l'état des actifs du métro d'ici 2030.**
2. **Financer le programme de modernisation des actifs du métro de la STM (1,6 G\$ sur 10 ans).**

Créer des emplois de qualité ici au Québec

Investir 560 M\$ (2024) en maintien d'actifs du métro pourrait soutenir ou générer :

- **3115 emplois ;**
- **444 M\$ en valeur ajoutée à l'économie québécoise;**
- **95,5 M\$ en recettes fiscales.**

Comparées à un projet d'immobilisation moyen du gouvernement du Québec, ces retombées représentent :

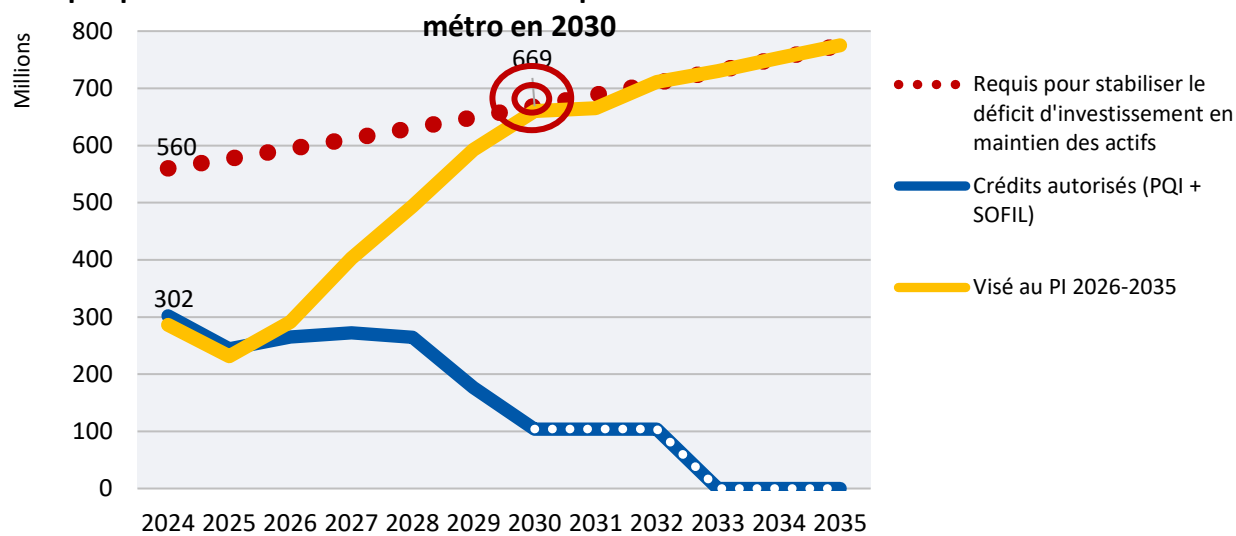
- **23 % plus d'emplois**
- **31 % plus de salaires**
- **25 % plus de valeur ajoutée à l'économie.**

Ces retombées supérieures s'expliquent par la complexité des projets qui exigent un apport important d'expertise dans des domaines comme le génie ou l'architecture, ainsi que par des importations moindres.

Source : Abscisse Recherche, à partir du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec.

⁵ Le PMAM est un nouveau programme de maintien d'actifs succédant aux programmes Réno-Systèmes et Réno-Infras qui existent à la STM depuis 2005. Le PMAM phase 1 figure dans les demandes PITC de la STM.

Graphique 3. Les investissements annuels pour stabiliser l'état des actifs du



Des solutions dans un contexte financier complexe

La STM est consciente du contexte financier difficile qui touche l'ensemble des partenaires publics et reconnaît la nécessité de faire des choix. Dans cette optique, elle poursuit activement ses efforts de priorisation, repousse certains investissements non essentiels et revoit ses façons de faire afin de réduire les coûts de ses projets. Il reste cependant incontournable d'aller chercher de nouvelles sommes et à la fois de maximiser les retombées des fonds publics déjà disponibles. Plusieurs solutions sont envisageables.

Moderniser les processus de financement des projets pour améliorer l'efficacité de l'État

L'efficacité de l'État est un enjeu qui n'affecte pas seulement les citoyens ou les entreprises. Les sociétés de transport sont soumises à un grand nombre de processus et de contrôles visant l'autorisation et le financement de leurs projets. Or, on constate actuellement des délais extrêmement importants à toutes les étapes du cycle de vie des projets (voir encadré), auxquels s'ajoutent la complexité croissante et l'imprévisibilité des processus.

Les crédits sont octroyés sans égard aux cycles de vie des projets. Certains projets déjà en réalisation voient leurs crédits réduits et doivent ainsi interrompre des travaux. Une autre illustration de cette situation est l'urgent projet d'étude pour le remplacement des trains MR-73 : sur les 40 M\$ nécessaires aux études, 10 M\$ ont été saupoudrés de 2025 à 2027, tandis que la balance des sommes ne sera disponible qu'après 2030, avec 0 \$ en 2028 et en 2029.

Des exemples de délais excessifs

- Des crédits disponibles au PQI confirmés **6 mois** après le début de l'année financière
- Des programmes renouvelés après leur échéance : **jusqu'à 605 jours** en retard
- Des lettres d'autorisation de projets reçus **2 et 5 ans** après le dépôt de la demande
- Des subventions versées de **3 à 6 mois** après le dépôt des redditions de compte

Cette situation a des impacts directs sur la capacité de planifier et de réaliser des projets à partir des crédits disponibles. Elle entraîne également des reports, des augmentations de coûts et une hausse des coûts de financement à court terme qui cannibalisent les crédits disponibles ou qui ajoutent aux pressions budgétaires sur les sociétés de transport. La marge de crédit de la STM est ainsi passée de 600 M\$ en 2023 à 1,2 G\$ aujourd'hui en raison des divers délais, générant 110 M\$ en frais d'intérêt imputables aux projets, et 19 M\$ pour des subventions imputées au budget de la STM.

À la lumière de ces constats, une révision des processus apparaît incontournable pour en améliorer l'efficacité. Menée en collaboration avec les organismes publics de transport collectif, une telle révision permettrait de dégager des économies pour l'État, d'améliorer la prévisibilité des investissements ainsi que d'assurer la livraison des projets dans les délais et les budgets alloués. Elle contribuerait aussi directement à maximiser les retombées des fonds publics et à renforcer la capacité collective à livrer des projets structurants.

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

Alors que le nouveau fonds pour le transport en commun du Canada (FPTCC) doit entrer en vigueur officiellement au 1^{er} avril 2026, l'entente entre Québec et Ottawa pour donner accès aux fonds se fait toujours attendre. Plus de 5 G\$ de ce fonds ont déjà été octroyés aux réseaux de transport collectif dans le reste du Canada.

Grâce à ce fonds, les gouvernements du Canada et de l'Ontario annonçaient récemment l'octroi d'un contrat de 2,4 G\$ pour l'acquisition de 55 trains pour le métro de Toronto, destinés à remplacer des trains âgés de 30 ans. Les deux gouvernements ont chacun bonifié leur contribution de 758 M\$ à 950 M\$ pour accélérer le projet et maximiser ses retombées économiques au pays. Grâce à cet investissement des deux paliers, les nouvelles rames de métro seront assemblées en Ontario et désormais composées à 55 % de contenu canadien, créant ainsi plus de 900 emplois directs (dont 250 au Québec) et soutenant plus de 1 700 emplois à l'échelle nationale.

Or, au même moment, alors que les trains MR-73 de la STM ont déjà 50 ans et sont 11 fois moins fiables que les voitures AZUR, le financement gouvernemental pour moderniser le matériel roulant du métro de Montréal n'est pas encore confirmé. Leur remplacement est un projet urgent qui fait consensus. L'acquisition de nouveaux trains doit cependant être arrimée avec le remplacement du contrôle de train sur les lignes vertes, orange et jaune du métro, ainsi qu'avec la reconstruction des ateliers et garages qui accueilleront les nouveaux trains. Ensemble, ces trois projets aussi majeurs qu'inévitables constituent un véritable méga programme de modernisation du métro devant permettre d'améliorer sa fiabilité et de bonifier sa capacité de jusqu'à 37%, ainsi qu'en ouvrant la porte à son automatisation et à l'installation de porte-palières.

Dans un contexte international complexe, ce programme de grande ampleur représente également une opportunité de développement économique à saisir. L'octroi récent du contrat pour le métro de Toronto dans le cadre de la politique « Achetez canadien » démontre comment un tel projet peut être un levier formidable de création d'emplois au Québec et au Canada.

Considérant l'ampleur et l'urgence des besoins, il est crucial que les gouvernements du Québec et du Canada s'entendent rapidement pour que les sociétés de transport du Québec aient également accès à ces sommes afin qu'un projet tel que le remplacement des MR-73 puisse être accéléré.

Revoir le rythme de l'électrification, prioriser le maintien des services

La STM salue la décision gouvernementale récente de revoir les cibles de l'électrification des bus et de rétablir les subventions à l'acquisition des bus hybrides. Le rythme précédemment imposé exigeait des investissements très importants à court terme, entraînait des coûts élevés et aurait, dans certains cas, mis à risque la capacité à maintenir un service de qualité à la population. Le parc de bus de la STM vieillit très rapidement : en 2027, plus de 40% des bus auront dépassé leur durée de vie utile. Il sera ainsi important d'autoriser rapidement le lancement des appels d'offres nécessaires afin de sécuriser les livraisons de véhicules hybrides dès 2028.

Une approche plus graduelle, où les subventions à l'acquisition de bus hybrides sont rétablies, permettra de décaler les investissements dans le temps, de libérer des crédits à court terme, de maintenir la qualité du service et d'éviter la dégradation prématurée du parc. Cette approche préservera également la capacité des sociétés de transport à contribuer aux objectifs climatiques à moyen et à long terme, sans compromettre les services à la population.

Recommandations :

3. Revoir les processus administratifs d'autorisation et de subventions des projets en collaboration avec les OPTC.

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

Conclusion : priorité au maintien d'actifs

La STM remercie le ministère des Finances de lui offrir l'opportunité de contribuer aux consultations prébudgétaires 2026-2027. La situation économique actuelle du Québec reste complexe. Très sensible à ce contexte, la STM soumet donc encore une fois au gouvernement du Québec une priorité unique pour le budget 2026-2027 : le maintien de ses actifs.

La STM invite le gouvernement à s'approprier l'objectif de stabiliser l'état des actifs du métro à l'horizon 2030 pour protéger ainsi les services à la population et la contribution irremplaçable du métro à la vitalité de l'économie métropolitaine. À cette fin, le financement de la première phase du programme de modernisation des actifs du métro représente un premier pas important. Dans un contexte de ressources limitées, la modernisation des processus administratifs permettrait aussi d'accélérer la réalisation des projets, de réduire les surcoûts inutiles et ainsi d'optimiser l'usage des fonds publics. L'accès au Fonds pour le transport en commun du Canada représente une solution aussi incontournable qu'urgente pour augmenter les ressources disponibles. Enfin, la STM salue la révision des cibles d'électrification pour favoriser le maintien des services existants et permettre à nouveau l'acquisition des bus hybrides qui remplaceront les parcs vieillissants.

Annexe 1. « Summer of Hell » : quand le sous-entretien des actifs se transforme en crise majeure

L'expression « Summer of Hell » a été utilisée par les médias et les dirigeants politiques pour désigner l'été 2017 à New York, quand son système de métro a connu une crise majeure de performance et de fiabilité.

Après des décennies de sous-investissements⁶, le réseau new-yorkais montre de 2012 à 2016 de nombreux signes de dégradation. La ponctualité des trains atteint un creux historique de 65 % en 2016, sans égal à travers le monde. L'achalandage du métro commence à diminuer, 5 ans avant la pandémie.

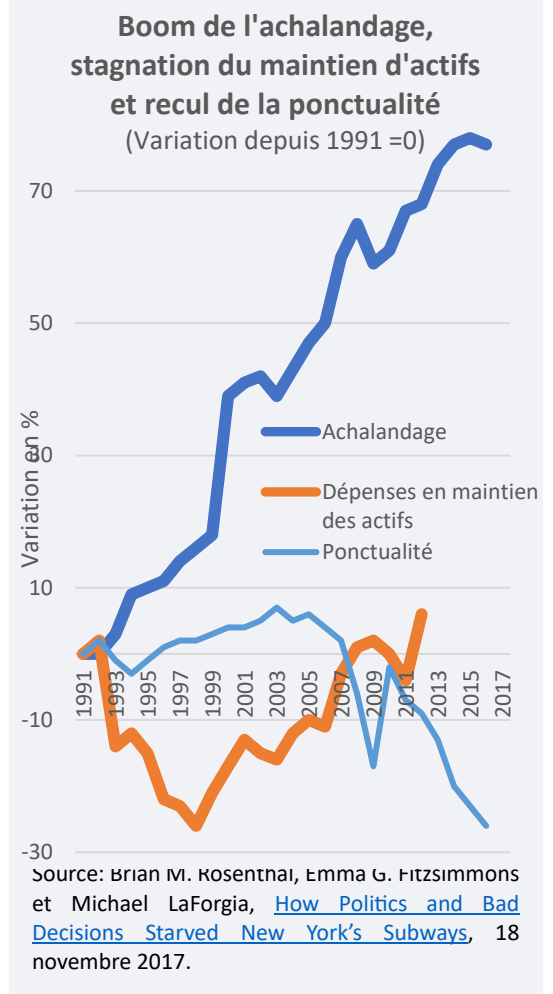
Au printemps 2017, la crise devient visible : les incidents (bris d'équipements, pannes, trains immobilisés en tunnels, quais qui débordent) se multiplient. On parle déjà d'un système en « état de défaillance ».

Début juin, la succession d'incidents majeurs s'accélère. En pleine canicule, des clients sont prisonniers durant 45 minutes d'un train [immobilisé en tunnel sans lumière ni climatisation](#). [Les autorités reconnaissent un système en crise](#). Les trois quarts des lignes de métro sont touchés par des retards chroniques, avec plusieurs lignes en retard, plus de 50 % du temps.

Le 27 juin, le déraillement d'un train fait 34 blessés, dont 6 doivent être hospitalisés. Le gouverneur de l'État de New York décrète alors l'état d'urgence. Un plan de 50 milliards \$ est mobilisé en urgence seulement pour stabiliser le système qui devra faire l'objet de nombreuses interruptions de services pour réaliser les travaux.

L'état d'urgence sera renouvelé 49 fois, jusqu'en juin 2021. L'Autorité métropolitaine des transports (MTA) a adopté en 2020 un plan d'investissement de 55 G\$ sur 5 ans et un plan détaillé des besoins d'investissements sur 20 ans. La ponctualité des trains est depuis revenue autour de 80 %.

Cette crise a depuis amené l'État de New York à implanter un système de tarification de la congestion routière pour financer les besoins en maintien d'actifs. Ce système aura permis de [générer 550 M\\$ en revenus nets pour MTA en 2025](#), de réduire le trafic de 11 %, d'augmenter la vitesse de circulation de 4,5 % tout en réduisant de 9 % le nombre de victimes de la route.



⁶ Oliver Niu, [The Decades-Old Roots of New York's Subway Crisis](#), Columbia Political Review, 9 juillet 2020. Brian M. Rosenthal, Emma G. Fitzsimmons et Michael LaForgia, [How Politics and Bad Decisions Starved New York's Subways](#), 18 novembre 2017.

Annexe 2. Exemples d'actifs en mauvais ou très mauvais état.

Station Fabre – Édicule Est

Indice d'état : E

- Dalle, poutre d'escalier mécanique et murs endommagés depuis de nombreuses années.
- Présence de vérin sous la dalle et la poutre d'escalier mécanique. Éclatement avec armature apparente corrodée au plafond et sur le mur. Réduction importante de la capacité structurale.
- Risque de fermeture de l'édicule et d'arrêt de l'escalier.



Station Place-des-Arts – Édicule Jeanne-Mance

Indice d'état : D

- Fermeture de l'accès Jeanne-Mance en raison de la dalle endommagée durant l'été 2025.
- Sécurisation temporaire pour permettre la réouverture.
- Façade endommagée.
- Membrane souterraine à remplacer.



Tunnel Saint-Laurent/Berri-UQAM

Indice d'état : D

- Délamination du béton de la voûte du tunnel.
- A causé un arrêt de service de plusieurs heures en 2023.
- Retrait du béton lousse risquant de tomber et ajout de grillage de protection.
- L'intervention doit se faire en excavant depuis la rue, ce qui augmente considérablement les coûts de réparation.
- Travaux seront réalisés dans le cadre du projet intégré Berri (2026).



Station Snowdon – Quai supérieur

Cote F1

- Présence de vérins sous l'escalier.
- Fissure importante le long de l'escalier fixe.
- Suivi avec fissuromètres.
- Éclatement du plancher (dalle structurale).
- Réduction importante de la capacité structurale.

