



Vers un financement permanent et durable du transport collectif au Canada Mémoire conjoint des trois plus grands réseaux de transport en commun du Canada pour le budget fédéral de 2024 : Société de transport de Montréal (STM), Commission de transport de Toronto (TTC) et TransLink

Introduction

Des infrastructures de transport collectif modernes et adéquatement financées sont indispensables à la croissance des villes et des régions, et à l'obtention d'avantages économiques, sociaux et environnementaux significatifs. Le transport collectif dans les trois plus grandes régions métropolitaines du Canada représente une infrastructure nationale critique qui assure un service essentiel et permet aux citoyens de ces villes de se déplacer, de travailler et de bien vivre. La réponse à certains des enjeux d'actualité les plus pressants à l'échelle nationale, notamment les changements climatiques, l'accessibilité du logement, l'intégration des immigrants et le besoin d'innover, passe par des systèmes de transport en commun dynamiques et efficaces.

Les investissements dans le transport collectif des plus grands centres urbains du Canada entraîneront des retombées sociales et économiques positives importantes. En 2022, la STM, la TTC et TransLink ont conjointement :

- généré environ 60 % de l'achalandage dans le transport en commun au Canada;
- assuré la mobilité au cœur des régions où vit un Canadien sur trois;
- servi d'assises aux économies régionales qui sont responsables de 40 % du PIB national canadien.

Tout indique que l'achalandage augmentera de manière considérable. Compte tenu des quelque 2,35 millions de nouveaux résidents attendus d'ici 2050 dans ces trois centres urbains uniquement, la croissance, l'urbanité de ces centres et des orientations politiques qui favorisent la création de communautés axées sur le transport collectif devraient susciter une hausse de ce mode de transport partagé. Si l'on veut profiter des avantages du transport en commun et assurer un avenir durable aux villes canadiennes, des investissements immédiats et soutenus sont indispensables pour exploiter les systèmes de transport collectif, maintenir les réseaux en bon état de marche et renforcer les capacités.

Les systèmes de transport collectif du Canada sont à la croisée des chemins. Les plus grands systèmes de transport multimodaux du pays sont confrontés à des défis sans précédent en raison de leur taille, du vieillissement de leurs infrastructures et de la croissance projetée. Pour relever ces défis, ils doivent pouvoir compter sur un modèle de financement prévisible et durable à long terme, et il est nécessaire d'agir maintenant. Chaque système fait face à des besoins de financement inédits, ce qui oblige tous les ordres de gouvernement à contribuer.

- À Montréal, le [Programme des immobilisations 2024-2033](#) de la STM prévoit des dépenses en capital totales de 26,8 milliards de dollars, dont 21 milliards pour les dix prochaines années. Il s'agit d'un plan d'investissement prudent qui se concentre sur la modernisation du réseau de la STM et de ses actifs en garantissant leur bon état de fonctionnement, en renouvelant le parc de voitures de métro vieillissantes, en améliorant

l'accès universel, en prolongeant la ligne bleue et en visant la carboneutralité pour son parc d'autobus. Dans ce plan de financement de 26,5 milliards de dollars au total, on constate actuellement un manque à gagner de 16,5 milliards. Ces investissements sont essentiels pour préserver et améliorer la sécurité et la fiabilité du métro.

- À Toronto, la TTC a besoin d'un investissement supplémentaire de 1,8 à 2,3 milliards de dollars par an au cours des 15 prochaines années de la part de tous les ordres de gouvernement. Ces fonds serviront à maintenir les actifs en bon état, à moderniser le métro, à rendre le parc d'autobus carboneutre pour atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre d'ici 2040 et à améliorer la capacité du réseau existant. Au total, le [plan d'immobilisations 2024-2038 de la TTC](#) prévoit 47,8 milliards de dollars, dont 35,5 milliards ne sont pas financés. Ce chiffre n'inclut pas les grands projets d'expansion.
- Dans la grande région métropolitaine de Vancouver, TransLink a besoin de fonds supplémentaires à injecter dans ses budgets d'immobilisations et d'exploitation pour mettre en œuvre son plan *Access for Everyone* (également appelé [Transport 2050 : 10-Year Priorities for TransLink](#)). Le plan d'expansion de TransLink pour les dix prochaines années prévoit plus de 20 milliards de dollars d'investissements au total et une augmentation d'environ 50 % des coûts d'exploitation annuels (1,2 milliard de dollars) après sa mise en œuvre complète.

Les trois systèmes de transport en commun continueront également à devoir composer avec un modèle de financement contraignant, qui repose sur les titres de transport et l'impôt foncier, des sources de revenus qui n'évoluent pas au même rythme que l'économie. Ce modèle de financement a été mis à rude épreuve pendant la pandémie, où la diminution de l'achalandage a érodé les recettes aux bornes et aurait forcé les systèmes de transport en commun à procéder à des coupes importantes dans les services sans l'octroi de financement temporaire.

Pour fournir des services de classe mondiale, à la fois sûrs et fiables, et contribuer à des mandats politiques intersectoriels plus vastes, comme le logement, des changements fondamentaux sont nécessaires. Il presse d'améliorer les modes de financement actuels des plus grands systèmes de transport en commun canadiens et de faire des plans d'avenir. Un tel changement de paradigme nécessite un travail en collaboration ainsi qu'un leadership audacieux, qui suscite la transformation, à tous les ordres de gouvernement.

Les grands réseaux de transport collectif du Canada demandent au gouvernement fédéral de s'engager à faire un pas en avant en adoptant un modèle de financement durable pour le transport en commun. Le budget 2024 donne au gouvernement l'occasion de démontrer son soutien aux systèmes de transport en commun du Canada et de prendre des mesures essentielles pour établir un cadre de financement prévisible, stable et qui donne les moyens aux grands systèmes, tels que la STM, la TTC et TransLink, de planifier à long terme l'exploitation des réseaux, la préservation des actifs et l'expansion de l'infrastructure des systèmes. Par conséquent, nous demandons conjointement au gouvernement ce qui suit :

1. Devancer son engagement à fournir le financement promis au titre du nouveau Fonds permanent pour le transport en commun au début de 2024, au lieu de 2026, afin de faire

progresser les projets et programmes essentiels et d'appuyer la planification des investissements à long terme.

2. Doubler définitivement le Fonds pour le développement des collectivités du Canada (FDCC) à titre de source de financement prévisible et fiable pour répondre aux besoins des municipalités en infrastructures.
3. Établir un forum de discussion tripartite avec tous les ordres de gouvernement pour encadrer l'élaboration d'un modèle de financement durable et à long terme adapté au transport collectif, un modèle qui tiendrait compte de l'ensemble des coûts en capital et des frais d'exploitation nécessaires à la prestation de services de transport en commun de qualité supérieure.

Recommandations

- 1. Devancer son engagement à fournir le financement promis au titre du nouveau Fonds permanent pour le transport en commun au début de 2024, au lieu de 2026, afin de faire progresser les projets et programmes essentiels et d'appuyer la planification des investissements à long terme.**

La nécessité de devancer de deux ans l'octroi du financement accordé dans le cadre du nouveau programme du Fonds est une demande clé des plus grandes sociétés de transport en commun du Canada. Celle-ci faisait d'ailleurs partie des propositions prébudgétaires pour 2024 présentées au Comité permanent des finances de la Chambre des communes en juillet et en août 2023 par la STM, la TTC et TransLink. Cette demande a été reprise par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) ([lien](#)).

Le devancement de 2026 à 2024 des engagements financiers pris dans le cadre du programme du Fonds comblera une lacune présente dans les programmes fédéraux de financement des infrastructures. L'accès rapide au Fonds aidera nos sociétés de transport à répondre aux besoins prioritaires actuels et à planifier en fonction des exigences futures des systèmes. Un financement de la part de tous les gouvernements et partenaires du transport en commun est nécessaire pour relever les défis budgétaires et de mise en œuvre. Cela signifie qu'il faut financer non seulement les nouvelles infrastructures, mais aussi l'entretien des systèmes existants, en n'oubliant pas les coûts liés au cycle de vie (maintien en bon état de marche, réfection et modernisation).

L'échéancier de mise en œuvre actuel, fixé à 2026, crée un manque à gagner et laissera les sociétés encore plus à la traîne dans la résolution de problèmes cruciaux, notamment les retards dans le maintien en bon état des actifs. L'inclusion dans le programme d'un facteur d'indexation des coûts d'au moins 5 % par an permettrait à ce financement d'augmenter au même rythme que d'autres sources de revenus importantes. Elle serait aussi en phase avec les exigences grandissantes imposées aux systèmes de transport collectif par l'augmentation de la demande et la croissance économique.

Le gouvernement fédéral a fait part de son intention de lier le financement du transport en commun à des plans de logement intégrés à l'échelle régionale ainsi qu'aux résultats obtenus afin d'inciter les provinces et les municipalités à augmenter leur offre en logements. En assurant un meilleur arrimage entre le transport collectif et les projets de logements, cette approche

permettra éventuellement de résoudre les problèmes d'abordabilité et de traiter beaucoup d'autres enjeux. Cela dit, elle ne devrait pas avoir pour effet de retarder le financement essentiel des réseaux de transport en commun.

Par exemple, certains projets et programmes prioritaires immédiats en cours de réalisation nécessitent l'accès à un financement fédéral de contrepartie dès 2024 afin de répondre aux besoins des plus grands centres urbains canadiens en matière de transport en commun.

- À Montréal, la STM a besoin de 2,9 milliards de dollars pour remplacer son parc de voitures MR-73, qui sont déjà parmi les plus vieilles au monde. Il faudra en outre un milliard de dollars supplémentaires pour adapter ou construire les installations nécessaires à l'entreposage et à la réparation de ces voitures, qui offriront une capacité accrue et une meilleure expérience aux usagers. La STM devra aussi déployer un nouveau système de contrôle des voitures sur les lignes verte, orange et jaune, qui permettra d'augmenter la fréquence et la fiabilité. Il s'agit d'un autre projet de grande envergure qui nécessitera un financement de quelque 3 milliards de dollars. Le programme Accessibilité qui vise à rendre le réseau de métro universellement accessible à tous les clients, y compris les aînés, les familles et les personnes handicapées, nécessite un investissement de 910 millions de dollars. Une somme de plus de 3,2 milliards de dollars pour maintenir les actifs en bon état est également nécessaire. Elle servira notamment à moderniser le réseau de métro afin d'en accroître la fiabilité, la performance et la capacité. L'acquisition de nouveaux bus électriques nécessitera 1,7 milliard de dollars au cours des dix prochaines années, tandis que plus d'un milliard de dollars seront investis dans l'adaptation des différents centres de transport servant à entretenir et recharger les nouveaux bus. À l'heure actuelle, le financement pour toutes ces initiatives manque à l'appel.
- À Toronto, la TTC a besoin d'un financement de contrepartie afin de procéder immédiatement à l'achat d'une nouvelle rame de métro, ce qui constitue une priorité absolue pour moderniser la ligne 2 et aller de l'avant avec le prolongement de la ligne 1. La TTC a besoin d'urgence de 55 nouvelles voitures (2,3 milliards de dollars) au minimum pour remplacer le parc existant sur la ligne 2, une ligne de métro qui transporte plus d'un demi-million d'usagers chaque jour et qui est appelée à se développer. Au début de 2024, un engagement fédéral équivalent de 758 millions de dollars est nécessaire en complément du financement municipal et provincial déjà consenti. En outre, d'autres voitures (25 pour un coût d'un milliard de dollars) ainsi qu'un garage pour l'entretien et l'entreposage des voitures (3,3 milliards de dollars) sont nécessaires pour la ligne 1 du métro. Cette dernière devra répondre à une demande accrue de 55 % d'ici 2040 en raison de l'augmentation de la population et de la construction de logements. L'acquisition de nouvelles voitures débouchera sur la conclusion de contrats, qui nécessiteront également des fonds de contrepartie de la part de tous les ordres de gouvernement. Le plan d'acquisition préparé par la TTC pour son parc de voitures vertes n'est pas non plus financé au-delà de 2025, une situation qui exige un accès rapide à de nouveaux apports financiers sans lesquels il sera impossible d'obtenir de fonds de contrepartie ni de respecter les objectifs climatiques nationaux en matière de gaz à effet de serre.

- Dans la grande région métropolitaine de Vancouver, le Mayors' Council on Regional Transportation de TransLink demande au gouvernement fédéral d'investir dans trois nouveaux projets de bus rapides, qui devraient être achevés d'ici 2027. Les estimations initiales des coûts pour ces projets sont de 250 à 300 millions de dollars chacun. L'expansion du parc de bus de TransLink et de ses ateliers d'entretien connexes exigera en outre davantage de financement. Le Mayors' Council implore également le gouvernement de mettre à sa disposition d'ici la mi-2024 de nouvelles sommes provenant du Fonds permanent pour le transport en commun. Ces sommes serviront à la mise en œuvre immédiate de la première phase du plan *Access for Everyone* afin d'atténuer le problème des voitures et bus bondés. Elles faciliteront aussi l'expansion des services prévue au cours des prochaines années par l'entremise d'investissements visant à grossir le parc d'autobus d'ici 2027 afin d'ajouter des véhicules en période de pointe et de mettre en œuvre le projet des bus rapides (375 millions de dollars). Les sommes serviront également à augmenter la capacité des garages d'autobus (1,4 milliard de dollars), à investir dans des projets de transport actif et de sécurité routière (70 millions de dollars), et à amorcer la phase préparatoire aux bus rapides de Golden Ears Way et le projet de circulation des marchandises (120 millions de dollars). Compte tenu des délais d'approvisionnement et de planification des investissements, il faut prendre des engagements d'urgence pour assurer l'expansion du réseau et bonifier les services qui n'arrivent déjà pas à suivre la croissance de la demande.

Le Fonds permanent pour le transport en commun est une avancée bienvenue vers un financement stable à long terme du transport collectif, mais il est peu probable qu'il réponde entièrement aux besoins d'investissement des trois plus grands systèmes du Canada, sans compter les besoins des autres systèmes de transport collectif dans tout le pays. L'intention de rendre le programme permanent est une amélioration significative par rapport aux programmes de financement à court terme qui créent des contraintes nuisant à la planification efficace des investissements à long terme. Le devancement de deux ans de la date de début des engagements au titre de ce programme constituera une étape importante pour donner plus de certitude aux sociétés de transport en commun dans la préparation de leurs programmes d'immobilisations.

2. Doubler définitivement le Fonds pour le développement des collectivités du Canada (FDCC) à titre de source de financement prévisible et fiable pour répondre aux besoins des municipalités en infrastructures.

Le Fonds pour le développement des collectivités du Canada (anciennement appelé le Fonds de la taxe sur l'essence) offre aux administrations municipales une source de financement fiable, directe et importante pour le transport collectif. En tant qu'étape importante menant à un modèle de financement durable, le fait de pouvoir s'appuyer sur un programme de financement qui a fait ses preuves constitue un moyen concret de soutenir les infrastructures essentielles et le transport collectif plus particulièrement. Le doublement permanent du FDCC, qui a été doublé en 2019, 2021 et 2022, et l'augmentation de son indexation annuelle à 3,5 % pour mieux prendre en compte l'inflation des coûts de construction concourent au maintien des apports importants que peut avoir ce Fonds.

Le modèle conceptuel prévisible et flexible du FDCC offre une certaine marge de manœuvre aux municipalités dans l'allocation des fonds en fonction des besoins prioritaires du programme



d'immobilisations. Cette autonomie leur permet aussi de gérer efficacement les interdépendances au sein du portefeuille d'investissements et d'améliorer la planification à long terme. C'est pourquoi le FDCC a été cité par de nombreuses sociétés de transport, dont TransLink, la STM et la TTC, comme modèle à suivre en vue de l'élaboration du nouveau Fonds permanent pour le transport en commun.

3. Établir un forum de discussion tripartite avec tous les ordres de gouvernement pour encadrer l'élaboration d'un modèle de financement durable et à long terme adapté au transport collectif, un modèle qui tiendrait compte de l'ensemble des coûts en capital et des frais d'exploitation nécessaires à la prestation de services de transport en commun de qualité supérieure.

Les parties prenantes et les autorités municipales expriment depuis longtemps la nécessité d'assurer la viabilité financière des sociétés de transport en commun, ce qui exige un travail en partenariat avec tous les ordres de gouvernement. La création d'un forum pour faire progresser la collaboration tripartite et l'élaboration d'un cadre qui englobe l'ensemble des besoins des systèmes de transport collectif du Canada (budgets d'immobilisations et d'exploitation) est nécessaire et serait accueillie favorablement par la STM, la TTC et TransLink.

Pendant trop longtemps, les discussions ont porté uniquement sur l'expansion du réseau sans tenir compte de la pression exercée par l'obligation de maintenir l'infrastructure dont nous disposons déjà en bon état de marche. On omet les coûts d'exploitation dans les plans d'expansion, ce qui entraîne de nouvelles pressions financières sur les systèmes qui tentent de maintenir les niveaux de service existants. Les grands réseaux de transport collectif du Canada se sont donc retrouvés dans une position où ils devaient défendre leurs intérêts auprès de plusieurs ordres de gouvernement, une démarche qui a débouché jusqu'à maintenant sur des solutions fragmentaires, temporaires et non viables. L'accent mis sur un modèle de financement durable à long terme pour le transport collectif s'appuierait sur l'approche du gouvernement fédéral visant à promouvoir des sources de financement plus prévisibles dans le cadre du Fonds permanent pour le transport en commun et du programme existant du FDCC.

Le nouveau Fonds permanent fédéral, qui mettra à la disposition des sociétés de transport en commun du pays 3 milliards de dollars par an de financement prévisible pour les immobilisations, est reconnu comme un pas important dans la bonne direction. Toutefois, il ne sera probablement pas suffisant pour répondre à l'ensemble des besoins en immobilisations des trois plus grands systèmes du Canada, et ce, sans oublier tous les autres systèmes de transport collectif du pays et l'intention de construire de nouveaux réseaux de transport en commun rapide. Par exemple, rien qu'à Toronto, quelque 1,8 à 2,3 milliards de dollars par an sont nécessaires au cours des 15 prochaines années pour répondre aux besoins en immobilisations du système de base de la TTC. Ce chiffre ne prend pas en compte les grands projets d'expansion souhaités par la ville (lignes en bordure de l'eau, système léger sur rails du quartier Eglinton East, etc.). Compte tenu du plan *Access for Everyone* établi par TransLink et des besoins de la STM pour maintenir ses actifs en bon état de marche, le Fonds s'inscrira comme un élément clé du financement durable du transport collectif sans pour autant offrir une solution complète au problème.



Les projets de prolongement des infrastructures de transport en commun et le désir de lancer de nouveaux services pour la population en croissance font du financement du transport collectif un point d'achoppement important pour les villes qui ne disposent pas de suffisamment de sources de revenus diversifiées afin de répondre aux besoins. La pandémie a permis de révéler la forte dépendance du transport collectif aux recettes générées par la vente des titres de transport, une vulnérabilité qui aurait entraîné d'importantes coupures de services, n'eût été le financement temporaire consenti par le fédéral et les provinces.

Depuis le début de la pandémie, les systèmes de transport en commun optimisent leurs dépenses pour réduire les coûts tout en préservant les services aux usagers. Par exemple, en 2024, la STM réduira ses dépenses récurrentes de 85 millions de dollars tout en maintenant le service (environ 5 % de son budget de 1,8 milliard de dollars). Elle s'est aussi engagée à réduire ses coûts d'exploitation récurrents de 100 millions de dollars supplémentaires au cours des cinq prochaines années, et ce, sans diminuer le niveau de service. Il s'agit là d'efforts importants et inédits. Or, cette réduction des coûts ne suffira pas à elle seule à résoudre les problèmes de financement fondamentaux auxquels les réseaux de transport collectif sont actuellement confrontés.

Il est impératif que nous commençons dès maintenant à établir des sources de financement durables pour appuyer l'exploitation des systèmes de transport en commun et l'expansion future des services. Un certain nombre de facteurs rendent ce changement nécessaire :

- Les recettes de la taxe sur les carburants devraient continuer à diminuer en raison de la mise en service de véhicules carboneutres.
- Les sources régressives comme l'impôt foncier ne sont pas des sources de financement équitables et exercent une pression indue sur le coût de la vie.
- Les usagers du transport collectif ne peuvent encaisser de trop grandes augmentations tarifaires, surtout si l'on tient compte de la nécessité de faire de ce type de transport une solution attrayante pour remplacer la voiture et de la question de l'abordabilité qui demeure un enjeu important dans les grandes villes du Canada.

Pendant ce temps, les embouteillages ne cessent d'augmenter, coûtant des milliards à l'économie canadienne chaque année, causant de la pollution et nuisant à la qualité de vie des Canadiens. Il est donc essentiel de trouver des sources de financement durables pour maintenir les services de transport en commun, notamment en raison de la croissance démographique record dans nos villes attribuable à la politique fédérale d'immigration. La population de la grande région de Vancouver devrait passer de 2,57 millions à 3,8 millions d'habitants d'ici 2050. Celle de Toronto, de 3,03 millions d'habitants en 2021 à 3,65 millions en 2051. Enfin, celle de la grande région de Montréal devrait croître d'un demi-million de personnes pour atteindre 4,6 millions en 2046.

Alors que nous cherchons collectivement à augmenter le nombre de logements offerts à proximité des pôles de transport collectif et à attirer de nouveaux clients vers ces pôles, la nécessité d'une approche intégrée pour accroître la capacité des réseaux et le nombre d'usagers exigera un examen global du financement du transport collectif. Le service (financement du fonctionnement), la modernisation de nos infrastructures (maintien en bon état de marche) et les projets d'expansion doivent aller de pair.



Conclusion

Les trois plus grands réseaux de transport en commun du Canada ont un impact significatif sur les résultats environnementaux, sociaux et économiques qu'obtiennent nos plus grandes villes et sur les assises économiques du pays, offrant des avantages dont profitent bon nombre de gens au-delà des utilisateurs directs du système¹. Les contraintes budgétaires et la dépendance non viable aux recettes issues de la vente de titres signifient que les sociétés de transport sont confrontées à des incertitudes quant à leur capacité à fournir des services de transport en commun de qualité à leurs villes et régions métropolitaines. Elles ne peuvent pas faire face à ces défis seules. Une discussion tripartite sur une stratégie financière à long terme pour le transport collectif s'impose afin de desservir les espaces habitables des grands centres urbains du Canada.

Bien que cette présentation ait mis en évidence certaines contraintes importantes en matière de coûts, le financement du transport collectif est un investissement dans l'avenir du Canada et constitue la solution aux enjeux non négligeables que sont l'abordabilité, l'accès au logement et aux services, ainsi que les changements climatiques. La STM, la TTC et TransLink seraient heureuses, aux côtés de leurs homologues des autres sociétés de transport, de pouvoir faire avancer ce débat crucial et elles demandent que les recommandations formulées soient prises en considération.

¹ ACTU (2019). [The Economic Impact of Transit Investments in Canada](#).

Annexe : Quelques données importantes sur la STM, la TTC et TransLink

	TTC/Toronto	STM/Montréal	Translink/Vancouver	Total
Achalandage annuel (2022) Déplacements liés Source : <i>Fact book 2022</i> de l'ACTU	318,7 M	293,9 M	192,2 M	804,9 M
	23 % du Canada 55 % de l'Ontario 70 % du Grand Toronto	21 % du Canada 72 % du Québec 86 % du grand Montréal	13,8 % du Canada 80 % de la Colombie-Britannique	58 % du Canada 1 388,9 M
Population directement desservie Régions métropolitaines de recensement (RMR) en 2022 dans les régions concernées	3,03 M (Ville de Toronto) Grand Toronto : 6,47 M (17 % du Canada)	2,025 M (Ville de Montréal) Grand Montréal : 4,4 M (11 % du Canada)	2,9 M (Grand Vancouver) Metro Vancouver : 2,9 M (7 % du Canada)	7,95 M Personnes qui résident dans les zones géographiques desservies par la TTC, la STM et TransLink
PIB (aux prix de base) par région métropolitaine de recensement StatCan, 2020 % du chiffre absolu total ²	RMR de Toronto exprimée en % du PIB national : 20,6 % 431 G\$ 53 % du PIB de l'Ontario	RMR de Montréal exprimée en % du PIB national : 10,9 % 229 G\$ 54 % du PIB du Québec	RMR de Vancouver exprimée en % du PIB national : 7,8 % 164 G\$ 57 % du PIB de la Colombie-Britannique	RMR de Toronto, Montréal et Vancouver exprimées en % du PIB national : 39,5 % 824 G\$ Canada : 2 083 G\$
Croissance démographique projetée	Ville de Toronto : De 3,03 M (2021) à 3,65 M d'ici 2051	De 2,02 M à 2,67 M De 4,1 M à 4,6 M d'ici 2041 (Grand Montréal)	Grand Vancouver : de 2,9 M à 3,8 M en 2050	
Besoins en immobilisations non financés	Conformément à son programme d'immobilisations, les besoins de la TTC pour ses systèmes de base sont les suivants : 18 G\$ sur 10 ans (2024-2033) 35,5 G\$ sur 15 ans (2024-2038) Cela n'inclut pas les projets d'expansion.	Conformément à son programme d'immobilisations, les besoins de base de la STM sont les suivants : 10 G\$ sur 10 ans (2024-2033) 16 G\$ sur 15 ans (2024-2038) Cela n'inclut pas les projets d'expansion.	Le plan <i>Access for Everyone</i> de TransLink prévoit un financement de plus de 20 G\$ sur 10 ans.	

² Statistique Canada. [Tableau 36-10-0468-01 Produit intérieur brut \(PIB\) aux prix de base, par région métropolitaine de recensement \(RMR\) \(x 1 000 000\)](#)