

Mémoire prébudgétaire conjoint des trois grands réseaux de transport collectif du Canada

CONSULTATION EN VUE DU BUDGET FÉDÉRAL DE L'AUTOMNE 2025

Société de transport de Montréal (STM), Commission de transport de Toronto
(TTC) et TransLink



Mémoire prébudgétaire conjoint — Société de transport de Montréal (STM), Commission de transport de Toronto (TTC) et TransLink

28 août 2025

Sommaire

Plus que jamais, le Canada a besoin d'une économie forte et productive. Une économie forte exige des villes dynamiques dotées de réseaux de transport collectif résilients et efficaces pour attirer et retenir les meilleurs talents et stimuler la croissance économique. Le transport collectif soutient des dizaines de milliers d'emplois de qualité partout au pays, contribue à la productivité et aide les gens à trouver des emplois et à profiter d'une vie plus abordable. Avec une croissance de la population qui dépasse de loin la capacité de l'infrastructure, le transport collectif joue également un rôle essentiel pour permettre et accélérer la construction de logements abordables à forte densité.

La STM, la TTC et TransLink, les trois plus grands réseaux de transport collectif au Canada, desservent des régions métropolitaines qui génèrent près de 40 % du produit intérieur brut (PIB) du Canada. Investir en transport collectif représente une opportunité pour stimuler la productivité, soutenir les travailleurs et rendre la vie plus abordable grâce à un véritable pipeline de projets d'infrastructure qui contribueront à la construction d'un Canada plus fort.

Au cours des 10 à 15 prochaines années, la STM, la TTC et TransLink auront besoin d'investissements importants pour moderniser leurs systèmes et soutenir la croissance de la population et du nombre de passagers, entre autres. Ne pas investir met à risque le maintien des services existants, pourrait engendrer des pertes économiques, accroître la congestion et augmenter les coûts de la vie pour les ménages. Le Fonds pour le transport collectif du Canada (FTCC) vise à fournir un financement stable et à long terme pour les infrastructures de transport collectif, mais l'inflation et la hausse des coûts de construction ont considérablement réduit sa valeur réelle depuis sa création en 2021. Des actions sont nécessaires pour préserver la capacité d'investissement du FTCC, et contribuer à un modèle financier durable permettant au transport collectif de faire sa part pour relever les importants défis auxquels notre pays fait face.

Nos réseaux de transport collectif sont prêts et en mesure de réaliser des projets d'infrastructure qui contribuent à bâtir un Canada plus fort grâce à un FTCC actualisé qui débloque et accélère le financement. Le FTCC est la pierre angulaire de l'élaboration d'un modèle de financement à long terme pour le transport collectif.

Pour assurer l'avenir de nos réseaux de transport collectif, la STM, la TTC et TransLink font conjointement les recommandations suivantes au gouvernement fédéral.

1. **Doubler l'enveloppe de financement du programme du FTCC**, en mettant l'accent sur le volet « Financement de base », afin d'assurer la prévisibilité pour les organismes de transport collectif, de réduire l'accumulation des projets de maintien d'actifs à réaliser et d'aider à la planification des projets d'expansion.
2. **Accélérer et simplifier l'approbation des demandes du FTCC et l'exécution des ententes** afin d'appuyer la planification à long terme et de permettre aux projets et aux programmes essentiels de progresser.
3. **Enchâsser le FTCC dans la loi et indexer son budget** en fonction de l'inflation annuelle et des coûts de construction.

Un investissement crucial pour soutenir l'économie canadienne, améliorer la productivité et rendre la vie plus abordable

Conformément à deux des sept priorités énoncées dans la lettre de mandat du premier ministre, investir en transport collectif réduit les coûts pour la population canadienne et crée de nouveaux emplois, notamment dans les métiers spécialisés. Le transport collectif est aussi une infrastructure essentielle pour la construction de logements. La congestion routière pèse sur la qualité de vie des gens et réduit la productivité économique, particulièrement dans les trois plus grandes régions métropolitaines. Seulement dans la région du Grand Toronto et de Hamilton, le coût de la congestion est estimé à 45 milliards de dollars par année, ce qui équivaut à 6 % du PIB de la région, et on prévoit qu'il augmentera de trois à cinq fois, entraînant la perte de plus de 400 000 emplois d'ici 2044. Réduire la congestion routière permet aux entreprises canadiennes de réduire leurs coûts et d'avoir un meilleur accès aux travailleurs qualifiés, facilite l'accès aux emplois pour les travailleurs, diminue le temps perdu dans la circulation ainsi que les dépenses des ménages en transport privé.

Non seulement le transport collectif aide des millions de personnes à se déplacer chaque jour, mais il soutient aussi des dizaines de milliers d'emplois chaque année, partout au pays. Les dépenses de fonctionnement et d'immobilisations de la STM ont soutenu 16 600 emplois en 2022. Le budget d'immobilisations et de fonctionnement de la TTC pour 2025 devrait générer 5 milliards de dollars en activité économique et créer 31 000 emplois à l'échelle nationale¹. Les réseaux de transport collectif utilisent des autobus et des trains construits par la population canadienne et pour la population canadienne. De nombreuses collectivités du Manitoba, de l'Ontario et du Québec dépendent d'emplois dans la fabrication de véhicules de transport collectif. Au cours des 10 prochaines années, la STM, la TTC et TransLink auront besoin d'au moins 5 000 nouveaux autobus et de plus de 200 trains, ce qui représente des milliards de dollars en activités économiques supplémentaires.

Un investissement payant

Les bénéfices de l'action : chaque dollar investi dans les services et l'infrastructure de la TTC génère 7 \$ en retombées économiques et sociales. Cela comprend des économies de temps de transport et une réduction des coûts de possession d'une voiture.

Les coûts de l'inaction : un rapport de 2024 pour TransLink dans le Grand Vancouver met en lumière qu'en l'absence d'investissements soutenus, la réduction des services de transport collectif entraînera une hausse du chômage et de la congestion ainsi qu'une baisse des salaires et du PIB.

Sources : E. Miller et coll., [Benefits of transit investment](#), janvier 2025. TransLink, [Report on Potential Transit Impacts](#), 2024.

Le transport collectif rend la vie plus abordable en réduisant leurs coûts de transport, la deuxième dépense en importance après le logement. Il facilite également l'accès à l'emploi et au logement, sans aggraver la congestion. Par exemple, dans la région métropolitaine de Vancouver, les investissements proposés dans le cadre du plan « Access for Everyone » permettront aux résidents d'avoir accès à près de 20 % d'emplois supplémentaires.

¹ E. Miller et coll., [Benefits of transit investments](#), janvier 2025.

Des infrastructures et des services essentiels pour créer des solutions de logement abordable sans congestion

La croissance démographique des dernières années, sans augmentation équivalente du nombre de logements, a entraîné une crise d'abordabilité et de disponibilité. Il est essentiel d'accélérer la construction de logements pour remédier à cette situation, mais, sans croissance proportionnelle de l'offre de transport collectif, cette construction accélérée risque de créer des problèmes de congestion massive qui nuiront à la qualité de vie et la productivité au Canada.

Depuis 2015, la population canadienne a augmenté de 17 %². À elle seule, la région métropolitaine de Vancouver a connu une croissance démographique de plus de 22 % au cours de la même période. Si la croissance de la population et du logement n'est pas accompagnée d'une croissance adéquate des infrastructures de transport collectif, le Canada sera confronté à une aggravation de la congestion routière, à une augmentation du coût de la vie et à une baisse de la productivité. Le transport collectif doit être considéré comme une infrastructure essentielle pour le logement : de nos jours, construire des habitations sans transport collectif serait comme construire des habitations sans avoir prévu les infrastructures de distribution en eau potable ou d'électricité nécessaires pour les alimenter.

Le transport collectif est également un catalyseur sans égal pour un développement urbain de qualité et abordable. Il engendre une offre accrue de logements dans des quartiers moins dépendants de l'automobile et avec une meilleure qualité de vie. À Montréal, le projet de prolongement de la ligne bleue doit engendrer la construction de 25 000 logements supplémentaires, dont 4 000 seront aménagés directement sur les nouvelles stations de métro et les propriétés connexes. À Toronto, le gouvernement provincial et l'administration municipale travaillent sur des projets d'aménagement axés sur le transport collectif et à accroître l'offre de logements près des transports en commun. Le gouvernement ontarien a récemment approuvé un plan d'augmentation de la densité autour de 120 sites de transport collectif à Toronto, ce qui permettra de construire 1,5 million de logements sur 25 ans. À Vancouver, une législation provinciale augmentera les constructions de plein droit près du transport collectif, avec plus de 100 000 unités prévues au cours de la prochaine décennie près des corridors de transport collectif rapide et d'autobus à haute fréquence. Cette augmentation du nombre de logements n'aurait pas été possible sans expansion importante du transport collectif rapide dans le Grand Vancouver.

Les défis des réseaux de transport collectif du Canada

La STM, la TTC et Translink se heurtent à une multitude de défis en raison de la taille et du vieillissement de leurs infrastructures. Ces réseaux sont également confrontés à une demande croissante de services pour répondre à l'augmentation de la population. Ensemble, ils ont dépassé le milliard de déplacements en 2024 et ont connu une croissance de l'achalandage : 3,3 % pour TransLink, 6 % pour la TTC et 9,2 % pour la STM. Les besoins pour des services de transport collectif sécuritaires et fiables continueront d'augmenter. Des investissements importants sont nécessaires pour moderniser les réseaux, faire face à la hausse de l'achalandage et à son évolution démographique, et mettre en place des solutions pour gagner en efficacité et améliorer l'expérience client.

² Statistique Canada, Estimations de la population, 1^{er} juillet, selon la région métropolitaine de recensement et l'agglomération de recensement, tableau 17-10-0148- 01.

Les trois plus grands réseaux de transport collectif du Canada sont confrontés à d'importants problèmes de financement à moyen et long terme :

- Le réseau de métro de Montréal est aux prises avec un déficit de maintien reporté d'actifs de 6,6 milliards de dollars, et 40 % de ses infrastructures sont en mauvais état. Le [Programme des immobilisations 2025-2034](#) de la STM cherche à corriger cette situation et prévoit des dépenses en capital totales de 34,9 milliards de dollars, dont 25,8 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 pour garantir leur bon état de fonctionnement, en renouvelant le parc de voitures de métro vieillissantes, en améliorant l'accessibilité universelle, en prolongeant la ligne bleue et en visant la carboneutralité pour son parc d'autobus. Des 34,9 milliards d'investissements visés, 23,2 milliards de dollars ne sont toujours pas financés. Ces investissements sont essentiels pour préserver et améliorer la sécurité et la fiabilité des réseaux.
- Le [Plan d'investissement en immobilisations 2025-2039](#) de la TTC prévoit un total de 53,37 milliards de dollars de dépenses en capital sur 15 ans, dont 69 %, soit 36,98 milliards de dollars, restent à financer, notamment pour les projets de remise en état, pour la modernisation du parc de véhicules et des installations, et pour la transition vers des cibles de zéro émission. Le financement fédéral récent des rames de métro de remplacement de la ligne 2 au titre du volet « Financement de base » du FTCC a largement contribué à résorber une partie des retards pour les projets de remise en état, mais il reste encore beaucoup à faire pour que le réseau multimodal fonctionne de manière sûre et fiable, compte tenu du vieillissement des infrastructures.
- Le Plan régional intégré 2025 de TransLink prévoit plus de 10,5 milliards de dollars pour des projets à haute priorité, et 10,7 milliards de dollars supplémentaires pour des projets à priorité moyenne, nécessaires au cours des dix prochaines années. Aucun de ces projets n'est actuellement financé. Ce plan d'immobilisations permettra à TransLink de réaliser des projets d'expansion clés comme le doublement du service d'autobus au cours de la prochaine décennie, des services rapides par autobus (dont trois sont déjà à l'étape de la conception) et la télécabine de Burnaby Mountain. Le tout, en construisant l'infrastructure de soutien nécessaire à mesure que le nouveau matériel roulant et les nouveaux systèmes sont livrés. Ce plan prévoit également d'importants investissements dans l'infrastructure numérique et des investissements stratégiques dans le réseau routier afin de garantir la continuité de la circulation des marchandises dans la région métropolitaine de Vancouver et au-delà.

Si on tarde à investir, il pourrait devenir difficile, voire impossible, de maintenir les niveaux de service existants à la population. Le report de projets d'immobilisations essentiels pourrait entraîner une perte importante de productivité économique, une augmentation de la congestion et des coûts de transport pour les ménages, un ralentissement de la construction de logements et un accroissement de la pollution.

De l'autre côté, les importants investissements nécessaires pour maintenir et développer le transport collectif représentent un réel potentiel pour bâtir un Canada plus fort, soutenir son économie, ses travailleurs et sa productivité, tout en aidant à construire plus de logements et à rendre la vie plus abordable.

Actualiser le FTCC pour répondre au nouveau contexte

Le FTCC, annoncé en février 2021, était une étape importante vers un cadre plus durable pour le financement du transport collectif et une amélioration bien accueillie par rapport à un programme traditionnel de subventions à court terme. Il promettait un nouveau programme prévisible et stable permettant la planification à long terme pour exploiter, entretenir et développer les systèmes de transport. Toutefois, depuis sa création en 2021, l'inflation et surtout la hausse des coûts dans l'industrie de la construction ont réduit de près de 30 % la valeur réelle du budget de 3 milliards de dollars³. Des actions sont nécessaires pour préserver la capacité d'investissement du FTCC et aider le transport collectif à faire sa part pour relever les défis pressants du pays sur le plan de l'économie et de l'abordabilité. Enchâsser le FTCC dans la loi et prévoir une indexation annuelle de ses fonds en lien avec l'inflation et les coûts de construction aideront à maintenir la valeur du Fonds, à offrir une prévisibilité aux organismes de transport collectif et au marché, et à atténuer les risques liés à l'approvisionnement et à la chaîne logistique.

La conception du FTCC, dont la plus grande partie du financement est attribuée au volet d'« Ententes pour les régions métropolitaines », est complexe et n'est pas nécessairement adaptée aux besoins des différentes régions. Cette complexité ralentit considérablement l'utilisation des fonds et, par conséquent, les investissements indispensables dont les réseaux de transport ont besoin. Certains grands projets pourraient bientôt être confrontés à des décisions difficiles en raison de l'incertitude continue entourant les engagements financiers des gouvernements. Fin mars 2025, le gouvernement du Canada a annoncé qu'un financement de 1,5 milliard de dollars sur 10 ans avait été alloué à TransLink dans le cadre du volet « Ententes pour les régions métropolitaines ». Bien qu'appréciable, une telle contribution n'est pas à la hauteur des besoins financiers du plan « Access for Everyone », représentant seulement 15 % des investissements proposés pour les trois premières années seulement de ce plan, et moins de 7 % du plan décennal complet.

De l'autre côté, le volet de « Financement de base » du FTCC est fondé sur une méthode de répartition des fonds simple, éprouvée et largement acceptée. Plusieurs réseaux ont déjà annoncé les projets qui seront financés par ce volet du fonds. Par exemple, au cours des 10 prochaines années, la TTC utilisera ces fonds du volet « Financement de base » du FTCC pour acquérir 55 nouveaux trains de métro, pour maintenir ses actifs et pour remplacer ses bus.

Le FTCC a été créé pour offrir un financement stable et fiable pour construire de nouvelles infrastructures de transport collectif et entretenir les réseaux existants. Les projets prioritaires en cours de réalisation doivent bénéficier rapidement du financement fédéral afin de répondre aux besoins des plus grands centres urbains du Canada en matière de transport collectif. Pour assurer un soutien fédéral suffisant et prévisible, nos organismes recommandent que le gouvernement fédéral accélère le versement des fonds et qu'il double l'enveloppe de financement du FTCC, en mettant l'accent sur le volet « Financement de base » et sa formule reconnue (70 % usagers, 30 % population).

Le gouvernement fédéral doit aussi accélérer l'approbation des demandes existantes et l'exécution des ententes nécessaires pour soutenir la planification à long terme et l'avancement de projets essentiels. À cet égard, les discussions intergouvernementales entre Québec et Ottawa devraient être priorisées et accélérées pour assurer que les réseaux de transport collectif du Québec aient aussi accès au financement fédéral. Un financement accru, plus prévisible et disponible rapidement sera

³ Statistique Canada, Indices des prix de la construction de bâtiments, selon le type d'immeuble et la division, tableau : 18-10-0289- 01.

essentiel pour concrétiser la longue liste de projets de transport collectif en attente et ainsi réaliser les nombreuses retombées attendues.

La mise en place du FTCC est un point de départ important pour s'attaquer au sous-financement chronique des réseaux de transport collectif dans les plus grandes régions métropolitaines du Canada. Une longue liste de projets d'infrastructure de transport collectif, qui permettront de contribuer à bâtir un Canada fort, sont prêts à être lancés dès que le financement sera débloqué, augmenté et accéléré. Le nouveau gouvernement fédéral a l'occasion de démontrer son engagement soutenu envers un système de transport collectif de premier ordre, sécuritaire et fiable en actualisant le FTCC pour qu'il réponde aux défis actuels auxquels le pays est confronté.

En résumé, il est recommandé que le gouvernement fédéral adopte les mesures suivantes :

1. **Doubler l'enveloppe de financement du programme du FTCC**, en mettant l'accent sur le volet « Financement de base », afin d'assurer la prévisibilité pour les organismes de transport collectif, de réduire l'accumulation des projets de maintien d'actifs à réaliser et d'aider à la planification des projets d'expansion.
2. **Accélérer et simplifier la négociation et l'exécution des ententes nécessaires, de même que l'approbation des demandes du FTCC**, afin d'appuyer la planification à long terme et de permettre aux projets essentiels de progresser.
3. **Enchâsser le FTCC dans la loi et indexer son budget** en fonction de l'inflation annuelle et des coûts de construction.

Annexe 1 — Exemples de projets particuliers nécessitant un soutien financier

Les projets et programmes prioritaires en cours de réalisation doivent pouvoir bénéficier rapidement des engagements fédéraux en matière de financement de contrepartie en 2025, afin de répondre aux besoins des plus grands centres urbains du Canada en matière de transport collectif.

À Montréal, la STM a besoin de 4,2 milliards de dollars pour remplacer son parc de voitures MR-73 qui sont parmi les plus vieilles au monde avec leurs 50 ans d'âge. Il faudra en outre 1,4 milliard de dollars supplémentaires pour les installations nécessaires au remisage et à l'entretien de ces nouvelles voitures, qui offriront une capacité accrue et une meilleure expérience à la clientèle. Un nouveau système de contrôle des trains, qui permettra d'augmenter la fréquence et la fiabilité, doit être déployé sur les lignes Verte, Orange et Jaune, ce qui représente un autre projet majeur qui nécessitera un financement d'environ 4 milliards de dollars. Le programme Accessibilité qui vise à rendre le réseau de métro universellement accessible à tous les clients, y compris les personnes âgées, les familles et les personnes à mobilité réduite, nécessite 800 millions de dollars. Une somme de plus de 7,3 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 préserver et d'en accroître la fiabilité, la performance et la capacité. Toutes ces initiatives restent à ce jour en attente de financement.

À Toronto, compte tenu de l'importante partie sans financement du plan d'investissement, la TTC a pour l'instant donné la priorité à certains projets clés. Un financement intergouvernemental de contrepartie dans le cadre du volet « Ententes pour les régions métropolitaines » du FTCC est nécessaire pour des trains supplémentaires (1,13 milliard de dollars) afin de répondre à une demande accrue le long du corridor de la ligne 1 (Yonge-University). En outre, de nouvelles installations de remisage et d'entretien des trains seront nécessaires pour accueillir le parc grandissant de la ligne 1, pour un coût estimé à 3,78 milliards de dollars. Ces investissements soutiendront l'expansion du réseau régional intégré, avec les avantages économiques et de qualité de vie qui en découlent. De plus, le plan relatif au parc de véhicules de la TTC exige des investissements continus dans des véhicules conventionnels et des véhicules Wheel-Trans afin de remplacer le parc vieillissant, de soutenir la transition vers un parc de véhicules à zéro émission et d'atteindre les cibles de carboneutralité d'ici 2040.

Dans le Grand Vancouver, TransLink cherche à faire avancer une grande partie du plan « Access for Everyone », qui couvre une période de dix ans. Les trois premières années de ce plan, qui nécessite un soutien financier à compter de 2026 pour respecter le calendrier, comprennent les projets d'immobilisations suivants, qui sont prêts à démarrer pour appuyer l'expansion du service proposé et répondre aux besoins des résidents et des entreprises de la région :

- 175 nouveaux autobus, 110 nouvelles voitures SkyTrain et un SeaBus pour soutenir la prochaine phase d'expansion des autobus, pour rester sur la bonne voie et doubler le service sur 10 ans, à compter de 2027 (en plus de l'expansion approuvée en 2024 et 2025) ;
- les trois premières (sur les neuf proposées dans le plan « Access for Everyone ») lignes de transport collectif rapide par autobus reliant des zones à forte croissance comme Langley, Surrey, Burnaby et la rive nord ;
- la modernisation et l'agrandissement des garages d'autobus pour appuyer les augmentations du service établies dans le plan « Access for Everyone » ;
- la télécabine de Burnaby Mountain ;
- des améliorations aux stations, des infrastructures favorisant la vitesse et la fiabilité des autobus et le projet de Golden Ears Way ;

- la construction d'un nouveau centre d'exploitation et d'entretien pour appuyer le SkyTrain de Surrey-Langley et l'expansion du service à l'échelle du réseau ;
- l'achèvement des travaux de planification et de conception pour les futurs grands projets définis dans le plan « Access for Everyone », y compris l'étude sur le transport collectif rapide de la baie Burrard sur la rive nord et le prolongement du SkyTrain jusqu'à l'Université de la Colombie-Britannique.

Bien que le plan d'investissement 2025 de TransLink propose d'avancer rapidement sur certains investissements, la majeure partie du plan « Access for Everyone » est en attente de financement, y compris la mise en place d'un service rapide par bus.

Annexe 2 — Quelques données importantes sur la STM, la TTC et TransLink

	TTC/Toronto	STM/Montréal	TransLink/Vancouver	Total
Achalandage annuel 2024 (fournies par l'organisme)	420 millions environ	390 millions environ	241 millions environ	1 051 millions
Achalandage annuel (2023)	396,3 millions	357,2 millions	231,6 millions	985,1 millions
Déplacements liés CUTA Fact Book 2023	22,5 % du Canada 53 % de l'Ontario 68 % de la région du Grand Toronto et Hamilton	20,3 % du Canada 76 % du Québec 86 % du Grand Montréal	13,1 % du Canada 81 % de la Colombie-Britannique	56 % du Canada 1 760,9 millions
Population directement desservie	3,27 millions (Ville de Toronto)	1,94 million (Ville de Montréal)	3,10 millions (Grand Vancouver)	8,31 millions
Régions métropolitaines de recensement en 2024	Région du Grand Toronto : 7,10 millions (17 % du Canada)	Région métropolitaine de Montréal : 4,1 million (11 % du Canada)	Grand Vancouver : 3,10 millions (7 % du Canada)	Personnes qui résident dans les zones géographiques desservies par TTC, STM et TransLink
PIB (aux prix de base) par région métropolitaine de recensement Statistique Canada, 2021 % du chiffre absolu total	RMR de Toronto exprimée en % du PIB national : 20 % 474 milliards de dollars 52 % du PIB de l'Ontario	RMR de Montréal exprimée en % du PIB national : 10,7 % 254 milliards de dollars 54 % du PIB du Québec	RMR de Vancouver exprimée en % du PIB national : 7,7 % 183 milliards de dollars 55 % du PIB de la Colombie-Britannique	RMR de Toronto, Montréal et Vancouver exprimées en % du PIB national : 38,5 % 911 milliards de dollars
Croissance démographique projetée	Ville de Toronto : De 3,03 millions (2021) à 3,7 millions d'ici 2051. Une augmentation projetée de 50 % dans la région du Grand Toronto et de Hamilton pour atteindre 11,2 millions d'habitants en 2051.	Ville de Montréal : De 2,02 millions à 2,67 millions d'ici 2041. Grand Montréal, de 4,1 millions à 4,6 millions d'ici 2041.	Grand Vancouver : De 2,9 millions à 4,2 millions d'ici 2050.	
Besoins en immobilisations non financés	Selon son programme d'immobilisations, les besoins de base de la TTC sont les suivants : 17,95 milliards de dollars sur 10 ans (2025-2034) 36,98 milliards de dollars sur 15 ans (2025-2039) Cela n'inclut pas les projets d'expansion.	Selon son programme d'immobilisations, les besoins de base de la STM sont les suivants : 10,7 milliards de dollars en maintien d'actif sur 10 ans (2024-2033) 23,2 milliards de dollars au total (2025-2040) Cela n'inclut pas les projets d'expansion.	Le plan « Access for Everyone » de TransLink prévoit un financement de plus de 20 milliards de dollars sur 10 ans.	

Sources :

- Recueil de données 2023 de l'ACTU
- Statistique Canada, [Produit intérieur brut \(PIB\) aux prix de base, par région métropolitaine de recensement \(RMR\) \(x 1 000 000\), tableau 36-10-0468-01](https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3610046801&request_locale=fr),
https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=3610046801&request_locale=fr.
- https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1710015501&request_locale=fr