Programme des immobilisations

2027-2036

MOUVEMENT COLLECTIF

stm

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 2026 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
19 novembre 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

Alors que l'année 2027 est à nos portes, le signal que nous avons lancé l'an dernier fait encore écho aujourd'hui. Le vieillissement de nos infrastructures demeure une source d'inquiétude, à laquelle s'ajoute un besoin de financement qui demeure important. Nos équipes mobilisent toute leur ingéniosité et leur expertise pour maintenir le réseau fonctionnel et continuer d'offrir un service sécuritaire à la population. Nous tenons à adresser nos remerciements les plus sincères à toutes nos équipes qui, au quotidien, portent ce réseau à bout de bras.

C'est dans ce contexte que la Société de transport de Montréal (STM) présente son Programme des immobilisations (PI) 2027-2036. Le message que nous souhaitons livrer cette année est sans équivoque : le maintien des actifs doit être la priorité de tout investissement consacré au réseau.

Pour la période 2027-2036, nos besoins en investissements totalisent 22,8 milliards de dollars, ce qui représente une variation de 1,4 G$ par rapport à l'exercice précédent. Cet écart n'est pas dû à un changement de nos besoins, mais plutôt à l'avancement du Projet ligne bleue et à une révision importante de la stratégie d'électrification du parc d'autobus, ce qui fait varier les besoins en investissements. D'ailleurs, de la somme totale, 16,6 G$ sont requis uniquement pour le maintien de nos actifs. Or, à ce jour, seulement 2,3 G$ de financement gouvernemental sont confirmés.

Le métro de Montréal est l'infrastructure de transport qui réalise le plus grand nombre de déplacements au pays. Il constitue la colonne vertébrale de la mobilité dans la région métropolitaine, alors que 62 % de l'ensemble des déplacements en transport collectif s'effectuent en utilisant ce mode, en tout ou en partie. Notre métro a célébré ses 60 ans en 2026. Le plus récent bilan de l'état des actifs indique que 46 % des actifs du métro sont en mauvais état. Nos trains MR-73 ont plus de 50 ans et sont parmi les plus vieux trains au monde à être toujours en service. Pour continuer à jouer son rôle central au quotidien, les infrastructures du métro doivent impérativement être entretenues et modernisées.

Le constat est le même pour notre réseau de transport en surface. Dès 2027, 40 % de notre parc de bus aura atteint ou dépassé l'âge de 16 ans. À l'horizon 2028, sans un ajustement stratégique de nos acquisitions de bus, la fiabilité du service sera affectée, tout comme les coûts d'entretien qui augmenteront, et la STM n'aura plus la quantité de bus requise pour livrer le service planifié à la population.

Notre capacité financière demeure tributaire des programmes gouvernementaux.

Devant l’ampleur du manque à gagner et de l’état de nos actifs, nous avons été contraints de faire des choix. Dans une décision pragmatique, nous ralentissons le rythme d’électrification de notre parc de bus. La nouvelle stratégie réoriente les investissements vers l’achat de véhicules hybrides. Ce virage transitoire garantit la fiabilité du service, tout en évitant des investissements projetés de 820 M$.



La flexibilité et la prévisibilité du financement sont indispensables pour pérenniser notre réseau.

Nous saluons l’engagement des élus, qui reconnaissent de plus en plus ouvertement l’importance d’investir dans le maintien de nos infrastructures. Cette reconnaissance doit maintenant se transformer en actions tangibles et concrètes. Nous appelons nos partenaires gouvernementaux à poursuivre les efforts de collaboration déjà entrepris pour améliorer les processus administratifs et assurer une véritable prévisibilité de notre financement.

/ Table des matières

01 /
STM en bref

03 /
Faits saillants

20 /
PI 2027-2036

Gestion et réalisation du portefeuille de projets 21
Gestion stratégique des actifs 29
Impact financier 33
Sommaire – Projets 40
Réseau de bus 43
Réseau du métro 54
Transport adapté 73
Secteur administratif 76

Annexes 79
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 universellement **31**

nombre de lignes

4 **71 km**

RÉSEAU BUS

véhicules

1 850

871 hybrides
34 électriques
718 réguliers diesels
219 articulés diesels
8 minibus

nombre de lignes

226

mesures préférentielles bus – MPB

38 % des déplacements ont bénéficié de voies réservées

54 % des déplacements ont bénéficié de feux prioritaires

RÉSEAU TRANSPORT ADAPTÉ

minibus

36

fournisseurs de taxis

6

nombre de déplacements en 2024

4,6 M

clients inscrits

38 773

La STM en bref

DONNÉES FINANCIÈRES

budget annuel

1,83 G$

besoin d'investissements sur 10 ans

22,8 G$

MAIN-D'ŒUVRE

nombre d'employés

10 500

44 %
minorités visibles et ethniques, autochtones et personnes en situation de handicap

22 %
femmes

ACHALANDAGE

nombre de déplacements – par jour ouvrable

1,1 M

nombre de déplacements – pour l'année 2025

293,9 M

/ Faits saillants

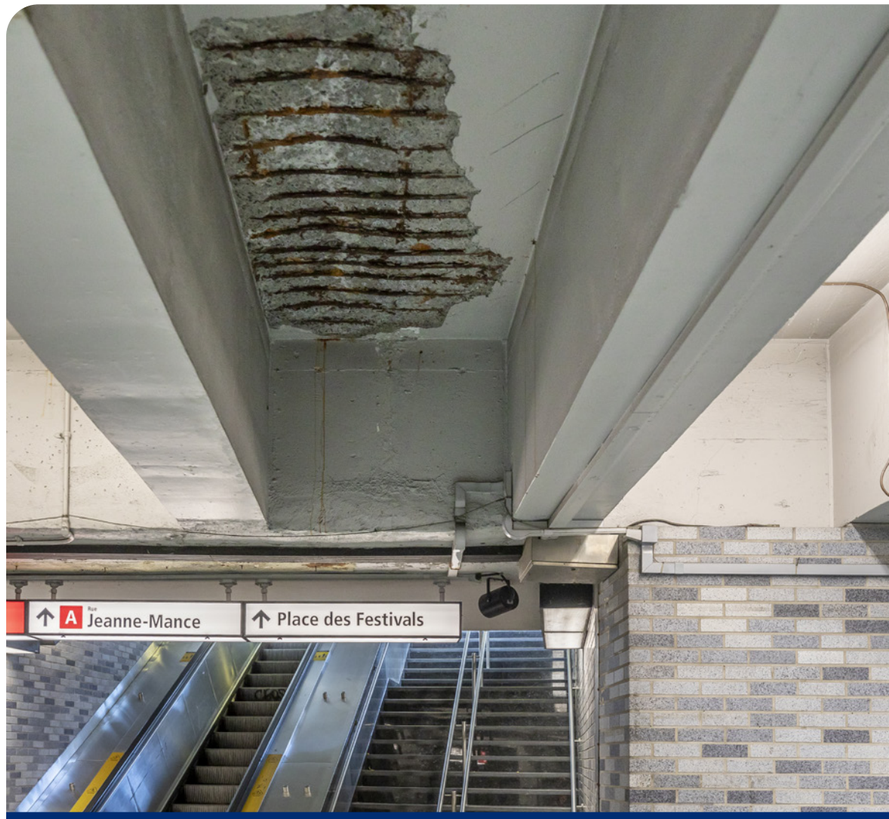
FAITS SAILLANTS

Des infrastructures et des actifs sous haute pression

Alors que notre métro a soufflé 60 bougies en 2026, la mise à jour des données sur l'état des infrastructures confirme la nécessité d'intervenir : les actifs du métro sont en mauvais état. Les plus récentes mises à jour indiquent que nous atteignons désormais la barre des 46 %. Concrètement, nous sommes passés de 28 stations considérées en mauvais ou très mauvais état à 35, ce qui représente plus de la moitié de l'ensemble de nos stations. Ce constat témoigne d'un réseau sous pression où de multiples composantes essentielles approchent ou dépassent leur fin de vie utile.

Ce vieillissement des infrastructures et des équipements engendre des coûts opérationnels d'entretien imprévisibles et coûteux qui auraient pu être investis ailleurs, comme dans l'offre de service.

Cette situation exige désormais un suivi constant, des interventions ciblées et une planification rigoureuse pour préserver la fiabilité du métro. Bien que nos équipes mobilisent quotidiennement tout leur savoir-faire pour maintenir le réseau fonctionnel et continuer d'offrir un service sécuritaire à la population, des interruptions de service comme des fermetures de stations ou de tronçons deviendront peu à peu inévitables.

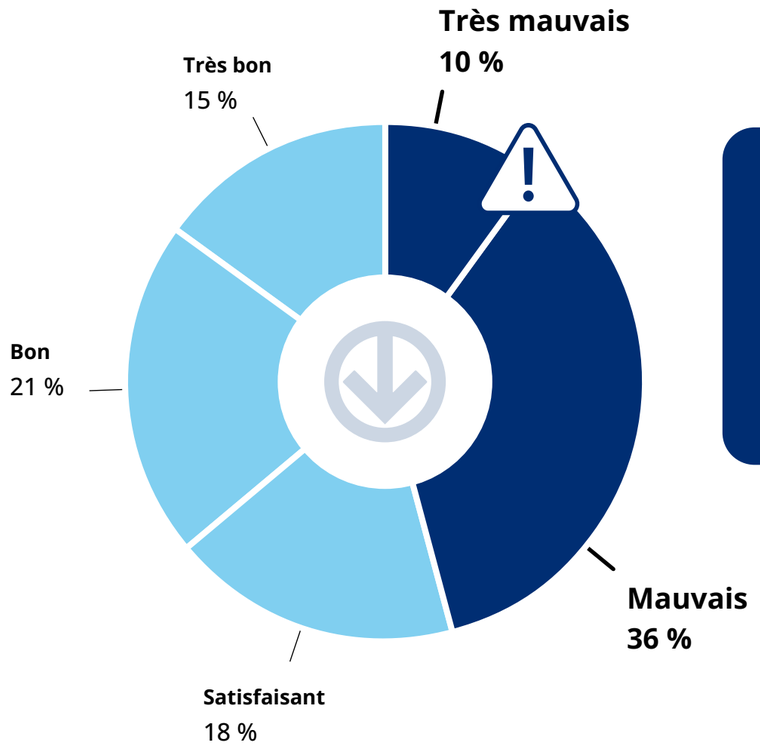


Des interruptions de service comme des fermetures de stations ou de tronçons deviendront peu à peu inévitables.

Des actifs métro en mauvais état

Il faut rappeler que notre démarche de connaissance approfondie de l'état de nos infrastructures continuera de progresser dans les prochaines années afin d'atteindre notre objectif d'avoir une connaissance de l'état de 75 % de l'ensemble de nos actifs d'ici fin 2027. Nous aurons ainsi un portrait plus exhaustif de notre réseau, que nous anticipons encore plus préoccupant.

État des actifs métro



46 %
des actifs métro sont en mauvais ou très mauvais état.

La dégradation de ces composantes critiques pourrait mettre à risque la continuité des opérations, avec des conséquences pouvant aller jusqu'à des fermetures complètes de tronçons du métro.

Par conséquent, un niveau insuffisant des investissements dans le maintien du réseau pourrait ainsi compromettre, à terme, la fiabilité des infrastructures.

Les actifs du métro qui sont en mauvais ou très mauvais état représentent :

51 %
des stations

60 %
des structures auxiliaires

36 %
des tunnels

36 %
du matériel roulant (MR-73)

Des actifs bus en fin de vie utile

Le constat est le même en surface. Dès 2027, 40 % du parc de bus aura atteint ou dépassé l'âge de 16 ans, ce qui correspond à la fin de leur vie utile. Exploiter des véhicules de cet âge pourrait avoir un impact sur la prestation de service et augmenter nos coûts d'entretien.

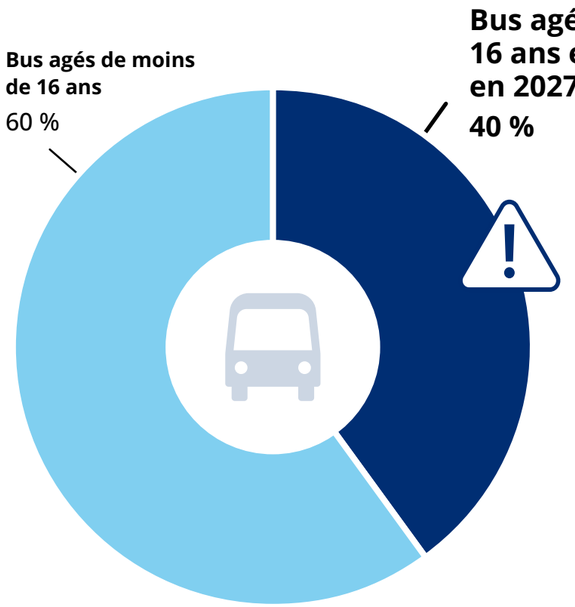
Un bus âgé est :

78 %
+ coûteux

34 %
- fiables

En effet, la nécessité de garder plus de bus immobiles pour l'entretien laisse moins de véhicules sur les routes et entraîne des annulations de passages pour notre clientèle.

Actifs des bus en fin de vie utile



40 %
des actifs bus arrivent en fin de vie utile.

FAITS SAILLANTS



Un virage pragmatique pour protéger le service de bus

Les conditions nécessaires, comme la disponibilité du financement des infrastructures, n’ont pu être réunies pour électrifier le réseau au rythme initialement prévu. En parallèle, la STM est confrontée au vieillissement de son parc de bus. Cette situation menace la capacité à livrer le service, augmente les coûts d’entretien et diminue la fiabilité des véhicules.

L’écart entre le financement disponible pour le maintien de nos actifs et les ambitions environnementales gouvernementales force la STM à prioriser ses investissements.

C’est pourquoi nous ralentissons le rythme de l’électrification du réseau de surface pour reprendre momentanément l’acquisition de bus hybrides.

Cette nouvelle approche responsable s’articulera en trois temps. De 2026 à 2028, la STM s’assurera d’abord de compléter les projets d’électrification déjà en cours. En 2029-2030, nous mettrons sur pause les projets liés à l’électrification afin de miser sur l’acquisition de bus hybrides. Puis, de 2031 à 2034, nous planifions reprendre prudemment un modèle d’approvisionnement mixte, combinant des bus hybrides et électriques.

L’impact financier de ce ralentissement à ce PI se traduira par l’ajout de 1,2 G$ pour l’acquisition de bus hybrides de 12 mètres, ainsi qu’une enveloppe de 400 millions de dollars pour le remplacement des bus articulés hybrides. Nous démarrons également un programme de prolongation de vie utile des bus déjà présents dans notre parc afin d’éviter les bris de service pendant ce virage. Le projet d’acquisition de bus 100 % électriques, au-delà de ceux déjà acquis, et la deuxième phase d’adaptation de plusieurs centres de transport sont donc reportés au-delà de l’envergure de ce Programme des immobilisations.

Le ralentissement de l’électrification et l’acquisition de bus hybrides constituent la solution la plus économique pour maintenir le service.

L’acquisition de bus hybrides évite des investissements projetés de 820 M$.

$$$



Ce choix pragmatique s’appuie également sur un constat : l’augmentation de l’offre de service et le transfert modal auraient un effet plus significatif sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) que l’électrification de nos véhicules[1]. Sans compter que les bénéfices concrets de l’expérience client sont semblables dans un déplacement en bus hybride ou électrique.

Ainsi, ce virage transitoire vise à protéger la fiabilité du service grâce à des véhicules moins onéreux, tout en évitant des investissements initialement projetés de 820 M$, nécessaires à l’adaptation de nos centres de transport, comparativement au scénario d’électrification complet.

Pour réaliser pleinement les bénéfices de cette approche, la STM continuera d’entretenir des discussions collaboratives et constructives pour obtenir les autorisations gouvernementales nécessaires et optimiser le financement disponible.

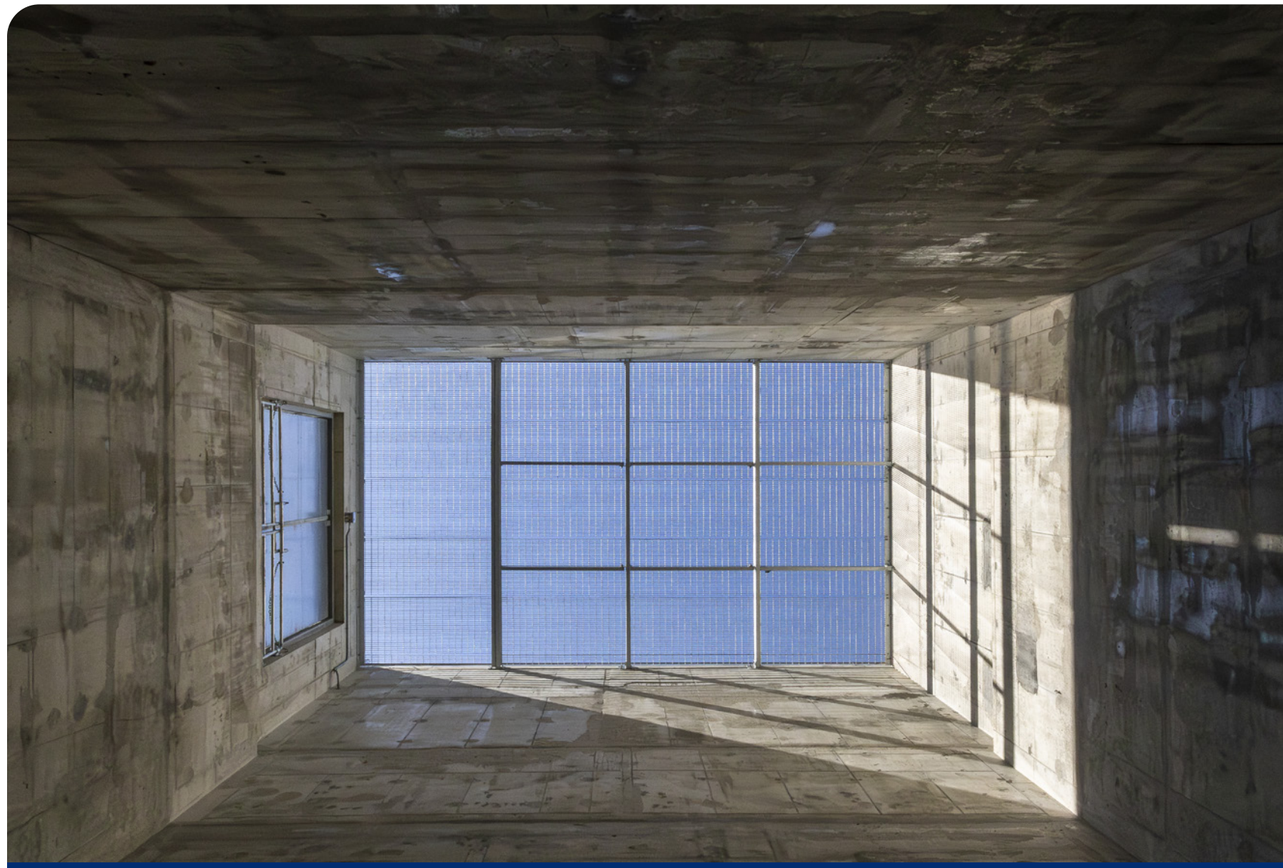
1. Étude sur l’électrification des transports au Québec : les autobus urbains, C. Morency, B. Milord, Avril 2023

FAITS SAILLANTS

Continuation de nos programmes de maintien d’actifs

La STM maintient également le cap sur la continuation de ses programmes réguliers de maintien d’actifs. À la suite de la bonification de l’enveloppe provenant de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL), ce PI prévoit une hausse de 294 M$ pour nos programmes Réno-Infrastructures phase 4 et Réno-Systèmes phase 6, qui visent la réfection en continu respectivement des infrastructures et des équipements fixes du réseau du métro.

Ainsi, plusieurs nouveaux projets verront le jour dans l’horizon du PI, comme la réfection des stations Jean-Talon et Parc, la réfection de postes de ventilation naturelle et mécanique ou encore la rénovation des appareils de la voie et attaches de rail.



Un poste de ventilation mécanique assure la ventilation du métro pour le confort, les travaux de nuit et les situations d’urgence.

L’état des actifs et du financement force une priorisation des projets du PI.

Au terme de ces phases, nos futurs besoins en maintien des actifs du métro sont présentés à travers le Programme de modernisation des actifs Métro, qui est en identification à ce PI.

Comme les projets de maintien d’actifs seront notre priorité au cours des prochaines années, des conditions de succès seront nécessaires pour soutenir la croissance et faciliter la réalisation des travaux dont, entre autres, une révision de nos méthodes de travail ainsi qu’un ajout de capacité par la construction d’un nouveau centre d’attachement. Les études complémentaires ont été terminées et la STM souhaite maintenant poursuivre avec l’élaboration d’un dossier d’opportunité permettant d’établir la solution à retenir.

L’état actuel de nos actifs et du financement nous force également à prioriser pour éviter des bris de service à court terme et ainsi repousser certains projets hors de la portée de notre PI. Nous croyons toujours fermement en l’importance de rendre notre réseau universellement accessible. Ainsi, la phase 3 de notre programme d’accessibilité du métro est toujours inscrite à ce PI, tandis que la phase 4 est reportée au-delà de 2036. C’est malheureusement la clientèle ayant des limitations fonctionnelles qui devra attendre plus longtemps avant de pouvoir utiliser notre réseau à son plein potentiel. Les chantiers en cours, comme ceux de la phase 2 à la station Berri-UQAM, se poursuivent. À ce jour, 31 stations sont dotées d’ascenseurs.

FAITS SAILLANTS

Début des études pour le remplacement de nos trains MR-73

Afin de préserver le cœur de son réseau, la STM donne le coup d'envoi à des chantiers stratégiques majeurs. Parmi ceux-ci figure le programme de remplacement des trains MR-73. Cette phase de démarrage a été marquée par l'inscription du projet au Plan québécois des infrastructures (PQI) par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) en 2025, suivie de l'adoption d'un règlement d'emprunt de 11,2 M$ par le conseil d'administration de la STM en 2026.

Dans le but de bien structurer ce chantier d'envergure, une entente de collaboration est en cours avec le MTMD et l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). Actuellement, trois mandats externes sont en déploiement pour produire la fiche d'avant-projet. Ces mandats permettront d'analyser le balisage, le marché, l'interopérabilité du système de contrôle, ainsi que les différents scénarios et modes de réalisation, avec les premiers livrables attendus d'ici la fin 2026.





Enfin, les études portant sur la sécurisation des quais ont été directement intégrées à ce vaste projet et débuteront d'ici la fin 2026.

D'ici à leur remplacement, une troisième phase du programme de prolongation de vie utile des trains MR-73 est autorisée à ce PI et une quatrième phase a été ajoutée, en identification, afin de préserver leur fiabilité.

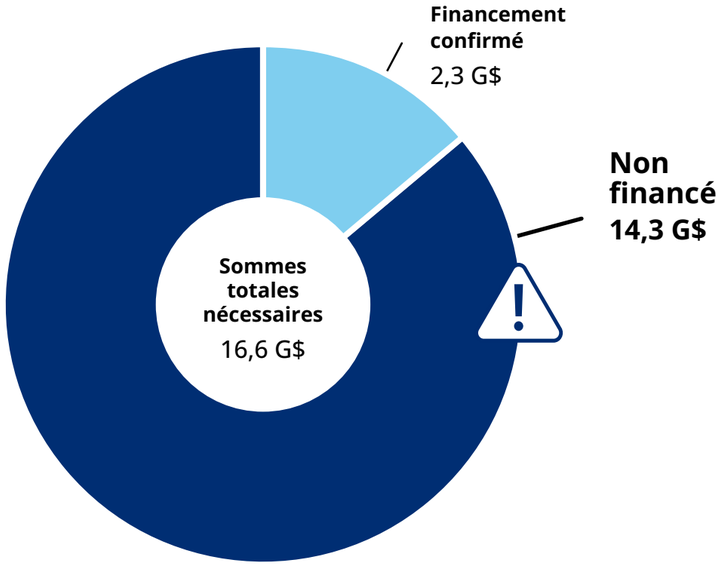
FAITS SAILLANTS

Des investissements majeurs requis, mais un financement insuffisant

Le Programme des immobilisations 2027-2036 évalue les besoins globaux de la STM à 22,8 G$ pour la prochaine décennie.

Plus que jamais, la priorité demeure le maintien des actifs : un secteur qui nécessite à lui seul des investissements de 16,6 G$. Face à ces besoins, le financement gouvernemental confirmé au maintien des actifs ne s’élève actuellement qu’à 2,3 G$.

Investissements nécessaires au maintien des actifs et au service

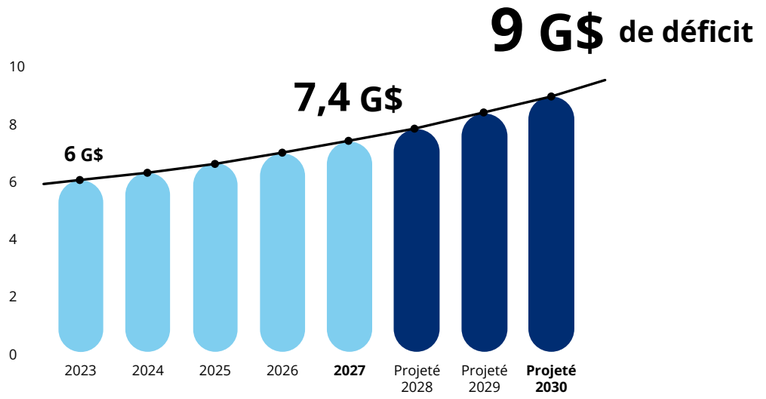


86 %
de nos besoins prioritaires ne sont pas financés.

Ce sous-financement engendre un déficit d'investissement qui s'alourdit d'année en année. Les besoins les plus pressants sont dans les tunnels, les stations et les systèmes du métro, où ce déficit se chiffre déjà à 7,4 G$ et risque de franchir la barre des 9 G$ d'ici 2030 si un changement de cap ne s'opère pas rapidement.

Déficit d'investissement en maintien d'actifs métro

EN MILLIARDS DE $



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

FAITS SAILLANTS

L’effet des délais d’autorisation administratifs sur nos projets

La réalisation de nos chantiers de maintien d’actifs nécessite une prévisibilité et une continuité du financement. Malheureusement, la complexité des processus administratifs actuels se traduit par de l’imprévisibilité, des délais et des coûts de financement accrus.

Le manque de flexibilité des programmes de subventions et les délais d’autorisation freinent la planification de la STM. Ces modalités ajoutent des délais sur la réalisation des chantiers, et des coûts de réalisation. Par ailleurs, l’obligation de dépenser les fonds accordés à l’intérieur de l’année même de leur attribution s’imbrique difficilement avec le véritable cycle de vie des projets majeurs, exposant la société à la perte de crédits nécessaires.

Cette situation résulte notamment des délais dans l’autorisation des crédits et de la publication tardive des nouveaux programmes d’aide financière.

La réalisation des projets de maintien des actifs requiert de la prévisibilité et la continuité du financement.



Il faut poursuivre les échanges pour assurer une cohérence entre la durée des projets et celle des programmes de financement.

Par ailleurs, les deux principaux canaux de financement de la STM ont des réalités temporelles qui diffèrent de celles de nos grands chantiers. D'une part, le programme de la SOFIL, qui combine des fonds fédéraux et provinciaux pour la réalisation de projets d'infrastructures d'organismes municipaux, n'offre qu'un horizon de planification de cinq ans, alors que la gestion pérenne d'infrastructures nécessite une visibilité sur une décennie complète. D'autre part, les nouvelles modalités du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) exigent la confirmation des crédits et l'autorisation formelle de la subvention avant que nos ingénieurs puissent entamer la préparation des plans et devis.

Face à ces défis, la STM étudie comment optimiser l'utilisation de ces leviers financiers et elle maintient des discussions constructives avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) afin de définir les conditions optimales pouvant répondre tant au cadre administratif qu'aux réalités de chacun. Par exemple, la STM continuera de plaider pour que ses programmes de maintien des actifs du métro et des bus, qui sont par nature continus, obtiennent le statut de projet majeur. La préparation de leurs plans et devis deviendrait ainsi admissible rétroactivement.

Un dialogue ouvert et des processus plus agiles avec les instances gouvernementales sont plus que jamais nécessaires pour offrir la flexibilité et la prévisibilité indispensables à l'avenir de la mobilité montréalaise.

FAITS SAILLANTS

La prévisibilité financière comme solution pérenne

La prévisibilité du financement sur un horizon de dix ans est nécessaire pour respecter le cycle de conception et de réalisation de nos projets d'infrastructures. C'est la clé pour inverser la tendance, résorber le déficit d'investissement et léguer un réseau performant aux générations futures.

La STM tient également à saluer les ententes conclues en juin 2026 entre le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral sur le Fonds pour le transport en commun du Canada (FTCC) et réitère l'importance de cibler les investissements en maintien des actifs dans le futur programme de subvention québécois qui découlera de ces ententes.

Nous tendons la main aux nouveaux élus afin que, collectivement, nous nous attaquions à l'enjeu du maintien des actifs avec des actions concrètes

Assurer la pérennité du réseau de la STM exige de repenser les mécanismes de financement.

/ Programme des immobilisations 2027-2036

/ Gestion et réalisation du portefeuille de projets

PSO 2030

Plusieurs projets structurants façonneront la ville de demain et des investissements massifs dans les installations sont nécessaires pour garantir la fiabilité, la sécurité et la qualité du service. En parallèle aux projets de développement, le maintien en bon état des infrastructures existantes demeure une priorité stratégique absolue pour garantir l'excellence du service. Des actifs en bon état constituent la fondation d'un service de transport collectif fiable, performant et sécuritaire. Enfin, fidèle à sa mission de mobilité durable, la STM s'est également engagée à adapter ses installations aux nouvelles réalités liées aux changements climatiques.

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 prioriser stratégiquement les projets, d'assurer leur alignement avec les objectifs des différents portefeuilles et d'autoriser leur financement en fonction des disponibilités budgétaires. Ce comité se compose 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;
- La disponibilité des ressources, l'engagement financier des différents paliers gouvernementaux et la capacité financière de la STM;
- 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.

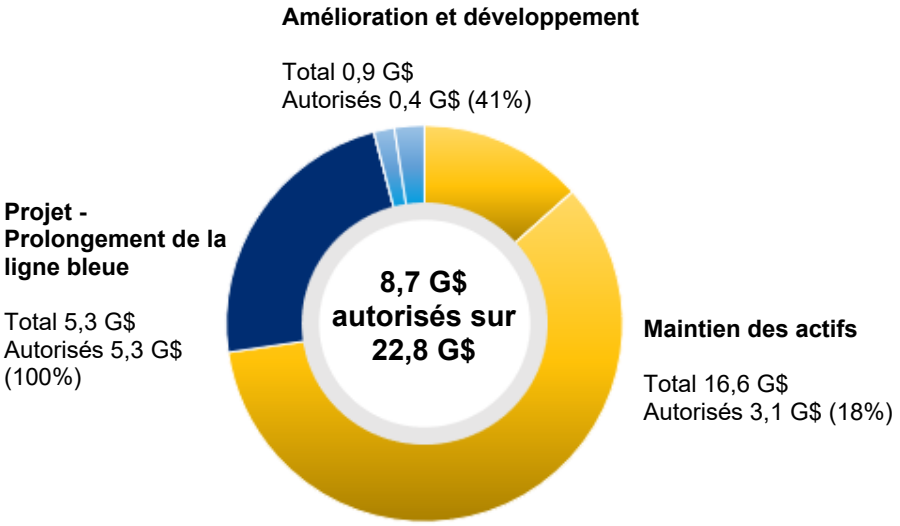
Bénéfices mesurés du portefeuille de projets

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'immobiles 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 investissements autorisés (8,7 G$) et totaux (22,8 G$) par catégorie sur 10 ans



Envergure des projets en transport collectif

Leader du transport collectif québécois, la STM se distingue par son savoir-faire unique en gestion de projets d'envergure.

En investissant environ 2 G$ chaque année, elle se hisse dans le top 10 des grands donneurs d'ouvrage publics de la province. Ce leadership s'appuie sur un bilan solide, marqué par 14 G$ investis et une quinzaine de réalisations majeures au cours des deux dernières décennies, une cadence qui se maintient aujourd'hui avec une centaine de projets en cours.

Forte de son expérience d'exploitant du réseau de transport collectif depuis plusieurs décennies, 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 un réseau qui dessert plus de la moitié de la population québécoise habitant la région métropolitaine.

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), alloue chaque année des enveloppes d'aide financière aux projets d'investissement de la Société via le Plan québécois des infrastructures (PQI). Cette enveloppe est établie sur 10 ans, mais les crédits sont confirmés annuellement pour l'année suivante. 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 :

- La nécessité de prioriser les nouveaux projets à l'intérieur des balises du PQI octroyées à la STM et établies à partir des ressources financières limitées du gouvernement;
- Les délais pour obtenir les autorisations de subventions;
- La publication tardive des modalités des programmes d'aide (PAGTC et SOFIL);
- L'incertitude des taux de subvention et des dépenses admissibles lors de mises à jour des modalités des programmes d'aide;
- De multiples formulaires à produire avant d'obtenir une autorisation de subvention menant à un premier versement de subvention;
- La lourdeur administrative liée aux nouvelles modalités du programme d'aide PAGTCP, notamment le dépôt d'une demande de subvention pour une période maximale de 12 mois, accompagné du dépôt d'un plan annuel d'investissements pour les projets de maintien des actifs métro.

À l'exception des projets prévus être subventionnés par la SOFIL, l'inscription au PQI est un prérequis pour présenter une demande de subvention au MTMD, et ce, en respect des enveloppes octroyées.

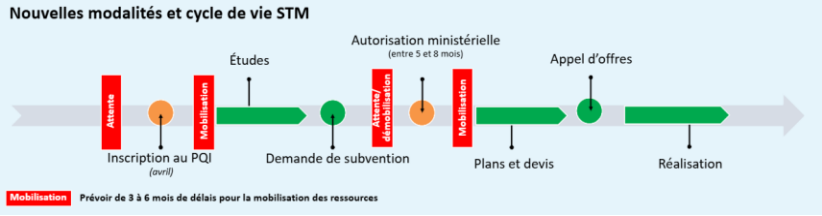
Au 30 septembre 2026, 66 demandes de subventions totalisant 3,1 G$ (pour 20 projets) sont en attente d'autorisation du MTMD, toutefois 26 ont été transmises depuis août 2026. La STM doit financer à court terme les dépenses encourues de ces projets dans l'attente des autorisations et des versements des subventions. Les plus récentes autorisations de subvention ont été reçues dans un délai supérieur à 2 ans et demi.

Les nouvelles modalités d'admissibilité des octrois de contrat impactent durement le rythme de réalisation des travaux

Les dépenses d'investissements présentées dans la phase « autorisés » au PI doivent respecter les balises du gouvernement provincial. Les dépenses en investissements autorisées pour l'année 2026-2027 sont limitées aux crédits de subvention confirmés par le MTMD, reçus en avril 2026. La hauteur de ces investissements respecte les balises communiquées par le MTMD. Les besoins réels d'investissements requis par la STM nécessaires pour freiner la détérioration du DMA sont largement supérieurs et représentent 560 millions $ en dollars constants de 2024, représentant 630 millions $ en dollars 2027.

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 des projets en démarrage. 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 balises annoncées à la STM au troisième trimestre.

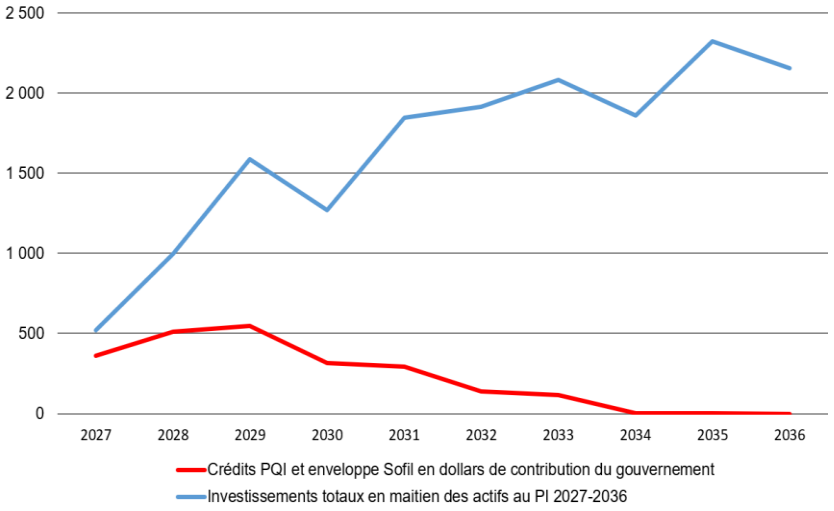
Tel qu'illustré au tableau ci-dessous, même si les crédits PQI sont confirmés pour un projet donné, aucun octroi de contrat ne peut être accordé avant l'autorisation ministérielle des demandes de subvention. Pour des projets d'envergure s'échelonnant sur plusieurs années, le calendrier de réalisation se voit retardé d'au moins 18 mois. Les équipes du ministère et de la STM travaillent conjointement à trouver des voies de passage, en respect des réalités de chacune des parties, pour accélérer la réalisation des projets.



De plus, plusieurs projets demeurent bloqués aux phases de définition et d'identification, en attente de leur inscription au PQI. Considérant les délais de confirmation annuelle des crédits PQI au printemps, les projets en phase de définition et identification ne peuvent envisager la réalisation de leurs 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 MR-73 et les infrastructures liées.

Les projets non-inscrits au PQI 2026-36 pourraient démarrer au plus tôt en 2027-28, si leur inscription est confirmée au printemps 2027 au PQI 2027-37. C'est seulement à la suite de l'inscription du projet au PQI, que la STM peut soumettre une demande de subvention et attendre son autorisation par le MTMD pour octroyer un premier contrat de réalisation. Entre-temps, la STM ne peut engager des sommes que pour les études de préfaisabilité et de faisabilité nécessaires à la production de la demande de subvention.

Écarts entre les besoins totaux en maintien des actifs et les financements confirmés (en subventions) ***(en millions)***



Projets autorisés par grande catégorie de portefeuille – maintien des actifs

Maintien des actifs *(en millions de dollars)*	**2026 et avant**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037 et après**	**Total Projet**	**Total PI 2027-2036**
ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX														
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1	175,0	34,1	75,7	-	-	133,2	137,2	141,4	-	-	-	-	696,6	**521,6**
PROLONGEMENT LIGNE BLEUE														
Contrôle de trains - ligne bleue	152,6	54,3	52,5	94,9	110,1	87,3	-	-	-	-	-	-	551,6	**399,0**
MAINTIEN ET MODERNISATION DES ACTIFS														
Réno-Systèmes - phase 4	549,2	1,6	4,6	9,8	2,7	2,4	1,3	10,4	-	-	-	-	582,0	**32,8**
Réno-Systèmes - phase 5	571,8	65,9	33,2	61,0	39,3	34,2	-	-	-	-	-	-	805,4	**233,7**
Réno-Systèmes - phase 6	76,2	95,7	147,2	129,9	76,4	84,4	55,0	57,3	1,9	0,7	-	-	724,7	**648,5**
Réno-Infrastructures - phase 3	445,0	14,7	9,0	25,6	11,5	-	-	-	-	-	-	-	505,7	**60,7**
Réno-Infrastructures - phase 4	53,2	78,4	156,9	184,8	113,9	58,1	-	-	-	-	-	-	645,3	**592,1**
TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE														
Programme de réfection des Infrastructures - phase 2 (PRI-SURFACE2)	64,3	11,1	39,7	33,6	15,5	20,0	7,7	-	-	-	-	-	191,7	**127,5**
Programme d'immobilisation maintien des infrastructures - BUS (PIMI-BUS)	2,6	4,8	3,2	3,5	4,4	-	-	-	-	-	-	-	18,4	**15,8**
AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO														
Nouveau centre d'attachement (anciennement CANO) - Études	52,4	6,3	9,4	6,6	-	-	-	-	-	-	-	-	74,6	**22,3**
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 2	12,0	9,9	5,6	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	28,1	**16,1**
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 3	-	5,1	5,4	4,2	4,1	4,0	-	-	-	-	-	-	22,8	**22,8**
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro - phase 2 (PREP-TM2)	13,8	10,3	12,2	12,3	8,2	9,1	-	-	-	-	-	-	65,8	**52,0**
Programme d'immobilisation maintien des infrastructures - MET (PIMI-MET)	3,2	8,1	5,8	5,6	4,9	-	-	-	-	-	-	-	27,6	**24,4**
AUTRES INFRASTRUCTURES BUS														
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - BUS (PREP-TB)	12,1	17,2	9,0	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	41,0	**28,8**
AUTRES PROJETS														
Postes abaisseurs – 25 kV/12kV (Lionel Groulx)	14,0	6,1	7,5	12,0	10,7	6,2	10,1	-	-	-	-	-	66,7	**52,7**
Postes abaisseurs – 25 kV/12kV (Dickson)	3,7	6,9	9,6	19,8	10,5	20,3	5,1	-	-	-	-	-	76,0	**72,2**
Prolongement de vie de bus diesel 12 mètres	1,7	6,0	6,2	6,2	4,0	0,1	-	-	-	-	-	-	24,1	**22,4**
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	621,1	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	624,2	**3,1**
Acquisition équipements de production - phase 2	7,8	1,6	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,2	**2,4**
SAP S/4 HANA	5,4	16,2	33,1	7,1	-	-	-	-	-	-	-	-	61,9	**56,5**
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 4 (PEPTI4)	27,3	15,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,8	**15,5**
Migration 2022 du progiciel Hastus	18,7	5,8	5,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,2	**11,6**
Programme entretien périodique & acquisition OPUS - phase 3 (PEPA3-OPUS)	2,8	2,5	3,7	2,0	3,6	-	-	-	-	-	-	-	14,6	**11,8**
Programme Gestion des risques techno et de sécurité – phase 4 (PGRTS 4) - Nouveau	0,7	2,1	3,1	3,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	11,1	**10,4**
Sous total des projets autorisés - Maintien des actifs	**2 886,5**	**483,2**	**639,0**	**625,5**	**421,6**	**459,4**	**216,4**	**209,0**	**1,9**	**0,7**	**-**	**-**	**5 943,3**	**3 056,7**

Projets en définition et identification – maintien des actifs

Maintien des actifs *(en millions de dollars)*	**2026 et avant**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037 et après**	**Total Projet**	**Total PI 2027-2036**
Acquisition de bus 12 mètres hybrides - Nouveau	0,1	1,6	112,8	341,1	174,7	138,2	283,3	168,6	0,4	-	-	-	1 220,8	**1 220,7**
Postes abaisseurs – 25 kV/12kV (Providence)	2,1	4,1	5,5	5,6	41,9	39,3	39,3	39,3	39,3	39,3	80,4	-	336,1	**334,0**
Déménagement Terminus Newman	0,5	1,2	13,4	9,3	3,3	10,5	-	-	-	-	-	-	38,2	**37,7**
Remplacement train dépoussiéreur	0,3	1,9	12,2	13,0	6,8	-	-	-	-	-	-	-	34,1	**33,9**
Remplacement des véhicules de service routier	0,2	4,4	4,1	13,6	0,8	0,4	-	-	-	-	-	-	23,4	**23,2**
Remplacement des véhicules de service non-routier	0,1	1,8	1,7	5,7	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-	9,8	**9,8**
Réfection et installation d'abribus - Nouveaux modèles STM	0,4	0,1	1,6	2,1	2,2	2,2	2,3	2,4	2,5	2,5	2,6	9,9	30,8	**20,6**
Programme d'immobilisation pour les équipements de production (PIEP MET)	-	0,5	2,1	1,9	1,4	0,9	-	-	-	-	-	-	6,7	**6,7**
Programme d'immobilisation pour les équipements de production (PIEP BUS)	-	0,3	1,3	1,2	0,9	0,6	-	-	-	-	-	-	4,3	**4,3**
Programme MR-73 & CT – Analyse besoin de remplacement MR-73 & projets	2,1	7,1	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	**9,1**
Relocalisation activités support Place Bonaventure	0,6	2,7	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	**2,8**
Sous total des projets en définition - Maintien des actifs	**6,2**	**25,7**	**156,9**	**393,5**	**232,3**	**192,3**	**324,9**	**210,3**	**42,2**	**41,8**	**83,0**	**9,9**	**1 718,8**	**1 702,7**

Maintien des actifs *(en millions de dollars)*	**2026 et avant**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037 et après**	**Total Projet**	**Total PI 2027-2036**
Programme de modernisation des actifs Métro - phase 1 à 5 (PMAM)	-	4,3	19,7	144,9	373,7	530,0	615,4	697,2	712,7	934,7	807,6	3 625,2	8 465,4	**4 840,2**
Programme MR-73 & CT - Études & Opportunité	-	-	21,4	38,6	30,1	-	-	-	-	-	-	-	90,1	**90,1**
Programme MR-73 & CT – Projet Remplacement du contrôle des trains des lignes L1,L2,L4	-	-	-	20,8	18,7	310,3	318,2	391,6	468,6	583,6	583,6	1 314,4	4 009,7	**2 695,3**
Programme MR-73 & CT – Projet Remplacement des trains MR-73	-	-	-	10,0	19,7	148,9	148,9	172,2	186,2	260,7	260,7	2 971,7	4 179,0	**1 207,3**
Programme MR-73 & CT – Projet Modernisation Garage et Atelier Beaugrand	-	-	-	-	11,0	16,0	23,6	75,5	116,1	200,0	200,0	335,4	977,7	**642,3**
Programme MR-73 & CT – Projet mise à niveau des Infrastructures connexes	-	-	-	-	-	5,0	8,0	9,8	51,1	104,8	104,8	140,4	424,0	**283,6**
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 4 - Nouveau	-	-	-	-	-	-	5,1	5,4	4,2	4,1	4,0	-	22,8	**22,8**
Nouveau centre d'attachement (anciennement CANO) - Réalisation	-	-	-	-	19,4	43,4	82,4	164,8	164,8	92,7	8,2	-	575,7	**575,7**
Programme de réfection des infrastructures - phase 3 -4 (PRI-SURFACE)	-	2,3	22,3	66,1	88,4	88,8	84,7	63,5	29,6	33,8	42,3	357,7	879,6	**521,9**
Acquisition de bus hybrides et diesel 18 mètres - Nouveau	-	-	121,2	271,0	-	-	-	-	-	-	-	-	392,2	**392,2**
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Bus - phases 2-3 (PREP-TB)	-	0,3	0,6	3,5	21,5	20,0	21,0	20,0	20,0	20,0	20,0	-	146,9	**146,9**
Remplacement des véhicules de service routier phase 2	-	-	-	-	14,7	11,8	19,9	8,6	8,7	9,8	8,0	-	81,5	**81,5**
Remplacement des véhicules de service non-routier phase 2	-	-	-	-	0,8	0,6	1,9	1,4	2,6	3,4	1,0	-	11,6	**11,6**
Remplacement batteries bus électriques	-	-	-	-	-	-	15,8	18,2	23,2	7,4	-	-	64,6	**64,6**
Remplacement SAEIV (Système d'aide à l'exploitation et information voyageur) - Nouveau	-	1,5	3,0	3,0	1,5	-	-	-	-	-	-	-	9,0	**9,0**
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro - phases 3 et 4 (PREP-TM	-	-	-	-	-	2,0	8,0	15,0	7,0	8,0	15,0	5,0	60,0	**55,0**
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phases 5 à 7 (PEPTI)	-	0,5	11,8	9,8	11,6	13,1	14,2	14,1	14,1	14,1	15,3	40,0	158,5	**118,5**
Programme Entretien Périodique & Acquisition - phase 3 OPUS (PEPA4 OPUS)	-	-	-	0,4	0,8	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	-	-	10,6	**10,6**
Programme Gestion des risques techno et de sécurité – phase 5-6 (PGRTS 5-6) - Nouveau	-	-	-	-	1,0	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	-	22,0	**22,0**
Mise à niveau Accès - phase 2	-	0,3	3,0	2,5	2,0	-	-	-	-	-	-	-	7,8	**7,8**
Sous total des projets en identification - Maintien des actifs	**-**	**9,1**	**203,0**	**570,5**	**614,8**	**1 195,4**	**1 372,6**	**1 662,8**	**1 814,3**	**2 282,5**	**2 073,9**	**8 789,8**	**20 588,6**	**11 798,8**
Sous total des projets - Maintien des actifs	**2 892,7**	**518,0**	**998,9**	**1 589,5**	**1 268,6**	**1 847,0**	**1 913,9**	**2 082,1**	**1 858,3**	**2 325,0**	**2 156,8**	**8 799,7**	**28 250,7**	**16 558,3**

Projets autorisés par grande catégorie de portefeuille - amélioration et développement

Amélioration et développement *(en millions de dollars)*	**2026 et avant**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037 et après**	**Total Projet**	**Total PI 2027-2036**
PROLONGEMENT LIGNE BLEUE ET PROJETS CONNEXES														
Prolongement de la ligne bleue	2 245,8	904,3	879,8	749,8	1 436,7	1 305,5	12,0	-	-	-	-	-	7 533,9	**5 288,1**
ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX														
Programme d'électrification des CT - phase 1	151,7	48,3	22,3	8,8	11,9	41,7	35,2	30,9	-	-	-	-	350,7	**199,0**
Adaptations capacités techno. électrification - phase 1	16,1	3,7	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,6	**7,5**
RÉNO MÉTRO / ACCESSIBILITÉ MÉTRO														
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 2	184,5	14,5	41,9	48,2	34,2	-	-	-	-	-	-	-	323,3	**138,8**
MOUVEMENT BUS														
Programme mesures préférentielles pour bus	72,8	5,6	5,1	3,8	3,9	3,3	3,3	4,9	3,0	2,4	-	-	108,0	**35,2**
AUTRES PROJETS														
Centrale de répartition et de vigie des opérations (CRVO) - Nouveau	1,2	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,1	**1,9**
Sous total des projets autorisés - Amélioration et développement	**2 672,2**	**978,3**	**952,9**	**810,6**	**1 486,6**	**1 350,4**	**50,5**	**35,8**	**3,0**	**2,4**	**-**	**-**	**8 342,7**	**5 670,5**

Projets en définition et identification - amélioration et développement

Amélioration et développement *(en millions de dollars)*	**2026 et avant**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037 et après**	**Total Projet**	**Total PI 2027-2036**
Programme d'électrification des CT - phase 2	24,8	0,2	0,5	5,1	20,4	60,4	62,1	55,1	79,6	91,5	53,7	366,0	819,6	**428,8**
Sous total des projets en définition - amélioration et développement	**24,8**	**0,2**	**0,5**	**5,1**	**20,4**	**60,4**	**62,1**	**55,1**	**79,6**	**91,5**	**53,7**	**366,0**	**819,6**	**428,8**

Amélioration et développement *(en millions de dollars)*	**2026 et avant**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037 et après**	**Total Projet**	**Total PI 2027-2036**
Adaptations capacités techno. électrification - phase 2	-	-	-	4,0	9,0	9,0	9,0	9,0	-	-	-	-	40,0	**40,0**
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,8	317,3	337,1	**19,8**
Plan directeur des centres de transport	-	1,0	3,0	3,0	3,0	-	-	-	-	-	-	-	10,0	**10,0**
Études Portes Palières	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	**5,0**
Implantation de la stratégie BIM	-	0,5	2,5	3,2	6,4	11,2	8,0	3,2	-	-	-	-	35,0	**35,0**
Système intégré en gestion de projet (SIGP)	0,5	1,2	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	**5,6**
Feuille de route technologique RH – Talent (SIRH)	-	0,4	1,0	2,3	3,0	3,0	-	-	-	-	-	-	9,7	**9,7**
Sous total des projets en identification - Amélioration et développement	**0,5**	**3,1**	**10,8**	**12,5**	**21,4**	**23,2**	**17,0**	**12,2**	**-**	**-**	**24,8**	**317,3**	**442,8**	**125,1**
Sous total des projets - Amélioration et développement	**2 697,4**	**981,7**	**964,2**	**828,2**	**1 528,4**	**1 434,1**	**129,6**	**103,1**	**82,6**	**93,9**	**78,6**	**683,2**	**9 605,0**	**6 224,4**
Total des investissements	**5 590,2**	**1 499,7**	**1 963,1**	**2 417,8**	**2 797,0**	**3 281,1**	**2 043,5**	**2 185,2**	**1 940,9**	**2 418,9**	**2 235,4**	**9 482,9**	**37 855,7**	**22 782,6**

/ 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.

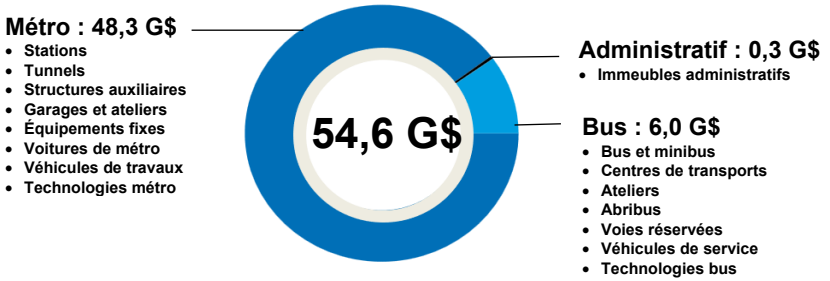
Amélioration de la connaissance des actifs

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 et amélioré, de prise 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 54,6 G$, en date du 31 décembre 2025, 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 m^2 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.

Valeur de remplacement (en milliards $)



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 :

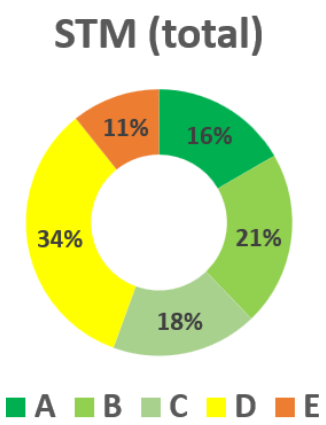
- A : Très bon;
- B : Bon;
- C : Satisfaisant;
- D : Mauvais;
- E : Très mauvais.

L'état des actifs soutient la priorisation des demandes d'inscription des projets au Plan Québécois des Infrastructures (PQI). De plus, 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).

Des actifs vieillissants

Globalement, 55 % des actifs de la STM sont actuellement considérés en bon état (A, B, C) et 45 % en mauvais état (D, E), en date du 31 décembre 2025.

États des actifs



Portrait par catégorie d'actifs

Réseau du métro

Les actifs du réseau du métro sont considérés en bon état à 54 % (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 MR-73;
- 49 % des stations;
- 36 % des tunnels;
- 60 % des structures auxiliaires;

Réseau de bus

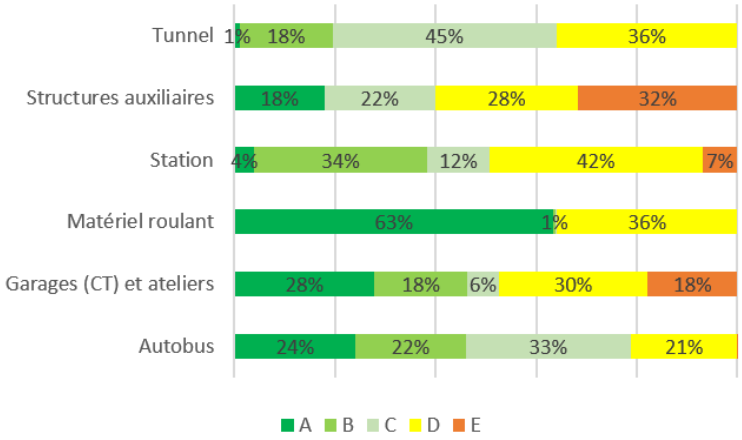
Les actifs du réseau de bus sont considérés en bon état à 62 %. Par contre, 36 % des garages se situent dans la catégorie « mauvais état ». Et bien que 33 % des bus soient considérés dans un état « satisfaisant », un basculement imminent est déjà identifié, vers la catégorie « mauvais état », pour un nombre significatif de bus. En 2027, 40 % des autobus atteindront 16 ans ou plus.

Un processus continu d'inspection des actifs

Le portrait présenté est basé sur un processus continu d'inspection des actifs. Au 31 décembre 2025, l'état de 13,8 % des actifs restait à être établi. Ces actifs concernent principalement des systèmes métro, notamment les équipements liés à l'alimentation électrique, à la ventilation, aux escaliers mécaniques ainsi qu'au contrôle de train.

Des efforts importants sont actuellement déployés afin de mettre en place une méthode permettant d'améliorer la connaissance de ces actifs. Il est important de noter que, bien que ces actifs soient entretenus par nos équipes, les informations disponibles à leur sujet demeurent incomplètes ou insuffisamment documentées.

La STM poursuit ses investissements afin d'atteindre un niveau de connaissance de 75 % de ses actifs d'ici 2027 et ainsi améliorer la qualité de l'information nécessaire à une gestion optimale du cycle de vie des infrastructures et équipements. Le portrait complet de l'état des systèmes métro devrait être complété d'ici 2030.



Répartition des actifs, selon la valeur et l'indice d'état gouvernemental

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 par le Secrétariat du Conseil du trésor (SCT) en 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 que le déficit d’investissement en maintien d’actif accumulé en 2027 est de 7,4 G$ pour les principaux actifs du métro (stations, tunnels et systèmes métro). Sur la base des sommes autorisés, ce déficit devrait atteindre 9,0 G$ d’ici 2030, à moins d’un changement de tendance.

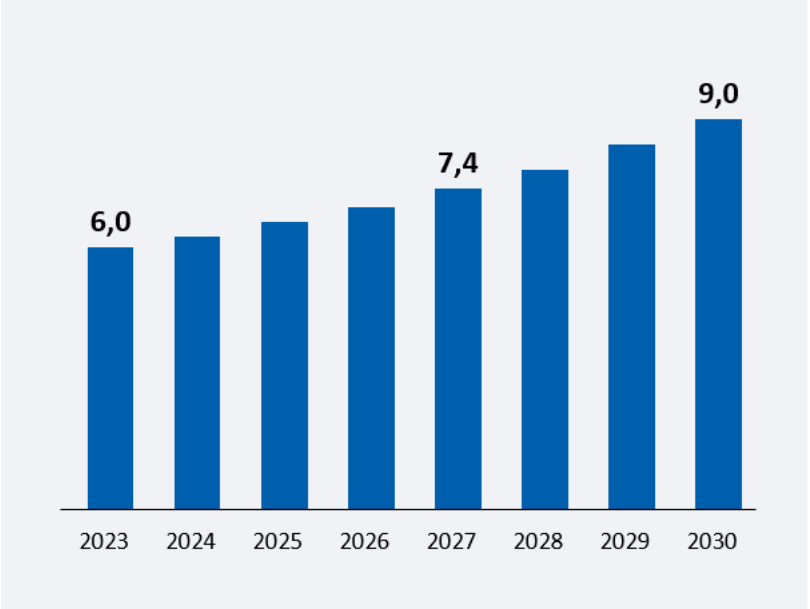
Il est évalué que des investissements de 560 millions $ en dollars constants de 2024, correspondant à 630 millions $ en dollars 2027, sont nécessaires pour éviter une dégradation additionnelle de l’état des actifs du réseau métro. Ces valeurs n’incluent pas le matériel roulant, les ateliers et le contrôle de train.

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 (DiMA en milliards $) *



* 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’actif réalisés en proportion de la valeur de remplacement par des réseaux comparables à celui de Montréal.

Le déficit d’investissement en maintien des actifs est cumulatif et tient compte des sommes confirmées au PITC et à la SOFIL.

/ Impact financier

Hypothèses

Afin de réaliser l'ensemble des investissements inscrits au PI 2027-2036, 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);
- Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL);
- 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'aide.

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.

.

Impact des investissements sur l’endettement à court terme

La Société dispose d’une marge de crédit auprès du Fonds de financement, permettant aux organismes publics de réaliser des emprunts, au taux d’emprunt du gouvernement du Québec, pour financer temporairement la portion des coûts des projets d’immobilisations inscrits au Plan québécois des infrastructures (PQI) ou prévus être subventionnés via le programme d’aide de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).

Au 30 septembre 2026, l’encours des emprunts temporaires auprès du Fonds de financement s’élevait à 837 M$ (1 246 M$ au 31 décembre 2025), incluant des intérêts capitalisés de 29 M$ (34 M$ au 31 décembre 2025). Il est à noter que les modalités du PAGTCP 2025-2028 prévoient que les frais financiers à court terme encourus dans l’attente du versement de l’aide financière deviendront non admissibles à une subvention gouvernementale à compter du 1er janvier 2027.

La Société contracte également des emprunts temporaires aux conditions de marché pour financer la portion des coûts qui ne sont pas admissibles aux programmes d’aide, ainsi que les coûts subventionnés par le gouvernement fédéral, dans l’attente de leur versement. Le programme de billets à court terme permet à la Société d’emprunter sur les marchés des capitaux jusqu’à concurrence de 1 000 M$ (1 000 M$ au 31 décembre 2025).

Au 30 septembre 2026, la valeur nominale de ces emprunts temporaires s’élevait à 100 M$ (305 M$ au 31 décembre 2025) et servait à financer essentiellement les dépenses cumulatives subventionnées par le gouvernement du Canada du projet du Prolongement de la ligne bleue, dans le cadre du programme d’aide PAGITC.

En date du 30 septembre 2026, la STM a soumis un total de 66 demandes d’aide financière en attente d’autorisation, totalisant 3 063 M$, alors que les dépenses cumulées s’élevaient à 187 M$. Au 31 décembre 2025, 56 demandes étaient en attente d’autorisation pour une aide financière totale de 6 568 M$, alors que les dépenses cumulées s’élevaient à 1 172 M$.

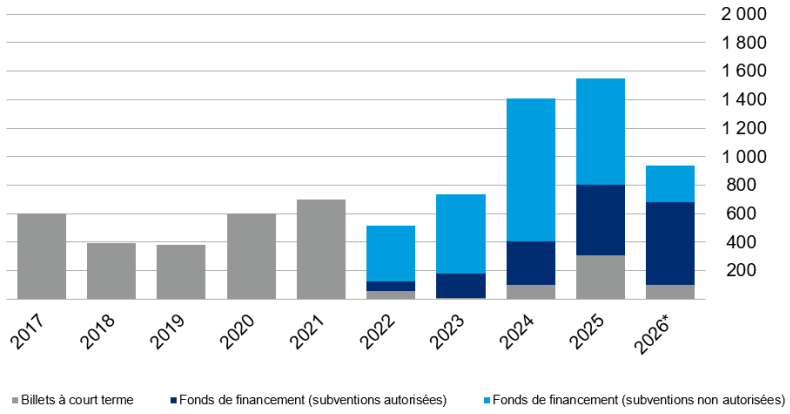
L’aide financière des demandes de subvention autorisées sous les programmes PAGTCP et SOFIL est versée selon un rapport d’avancement des travaux admissibles en date du 30 juin et 31 décembre de chaque année. Au 30 septembre 2026, le versement d’une aide financière de 74 M$ était attendu, relativement à l’avancement des travaux au 30 juin 2026 (210 M$ au 31 décembre 2025).

Le versement de l’aide financière PAGITC prévoit une facturation de la contribution fédérale et provinciale. À la suite de l’autorisation provinciale du projet du Prolongement de la ligne bleue le 27 juillet 2026, la Société a pu facturer et encaisser 408 M$ en contributions fédérales le 24 août 2026, et rembourser 246 M$ en contributions provinciales à la marge de crédit du Fonds de financement le 28 août 2026. Au 30 septembre 2026, une somme de 22 M$ demeure en attente de versement à la suite de la facturation du projet Contrôle de train (57 M$ au 31 décembre 2025).

En 2025, l'encours des emprunts auprès du Fonds de financement, incluant les intérêts capitalisables, a diminué de 63 M$ à la suite de remboursements totalisant 550 M$ versés par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, compensés en partie par de nouveaux emprunts totalisant 487 M$.

Au 30 septembre 2026, les projets dont la subvention était autorisée composaient 70 % (40 % au 31 décembre 2025) des emprunts temporaires auprès du Fonds de financement, alors que le financement des projets inscrits au PQI, mais dont la demande de subvention était en attente d'autorisation, s'élevait à 30 % (60 % au 31 décembre 2025).

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT À COURT TERME
(AU 30 SEPTEMBRE 2026 - EN MILLIONS DE DOLLARS)



(en millions de dollars)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026*
Fonds de financement (subventions autorisées)	-	-	-	-	-	71	167	306	495	583
Fonds de financement (subventions non autorisées)	-	-	-	-	-	392	558	1,002	750	255
Billets à court terme	604	391	380	600	700	55	10	100	305	100
Total	**604**	**391**	**380**	**600**	**700**	**518**	**735**	**1,409**	**1,551**	**937**

*Au 30 septembre 2026

Impact des investissements sur l'endettement à long terme

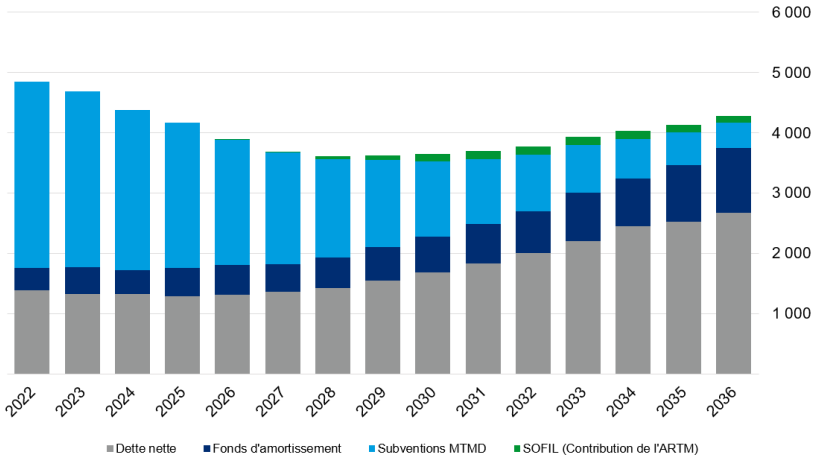
Historiquement, la majorité du financement des dépenses d'investissement capitalisables était réalisée par l'émission d'emprunts à long terme.

Du 31 décembre 2022 au 31 décembre 2026, la dette brute devrait diminuer de 1 000 M$, pour atteindre 3 886 M$. Pour les dix prochaines années, la dette brute devrait à l'inverse augmenter de 282 M$, soit un taux de croissance annuel moyen de 0,7 %.

Depuis l'exercice financier 2024-2025 du gouvernement du Québec, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) applique la norme comptable sur les paiements de transfert prévoyant qu'une subvention accordée pour un projet d'investissement soit comptabilisée à la dépense au rythme de la réalisation des travaux. Ce changement met 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 des emprunts subventionnés jusqu'à leur remboursement complet en 2043.

En collaboration avec la Ville de Montréal, il a été convenu, à partir de 2026, d'inclure aux besoins d'emprunt de la Société la contribution de l'Agglomération de Montréal au programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la SOFIL.

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT À LONG TERME
(EN MILLIONS DE DOLLARS)



Le montant de la dette nette en circulation totalisera 1 312 M$ (net des subventions et fonds d'amortissement) au 31 décembre 2026 et devrait atteindre 2 676 M$ en 2036, soit un taux de croissance annuel moyen de 10,4 %.

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 73,4 %, en diminution de 0,9 % comparativement à 2025. Il est prévu que le seuil critique de l'endettement sera légèrement dépassé en 2034, pour atteindre 100,8 % en 2036. Les ratios financiers excluent l'impact des emprunts additionnels visant le financement de la contribution de l'Agglomération de Montréal à la SOFIL, puisqu'ils étaient auparavant contractés par la Ville de Montréal.

L'insuffisance des balises octroyées à la STM au PQI pour le maintien des actifs l'a contrainte à proposer un scénario d'investissement alternatif en matière d'électrification et d'acquisition de bus. La Société souhaite acheter des autobus hybrides afin de garantir la continuité du service lors de la transition vers l'électrification de ses centres de transport. Or, les nouvelles modalités du PAGTCP 2025-2028 introduisent un plafond de 900 000$ par véhicule applicable à la subvention des autobus hybrides, réduisant le taux de subvention à près de 51 % du coût d'acquisition estimé à 1,6 M$ par véhicule.

La projection d'endettement présentée ci-haut ne reflète pas l'impact du plafond de subvention par véhicule. Il est clair que la STM et la Ville de Montréal ne peuvent assumer l'impact du plafond de subvention sans dépasser significativement le seuil critique de 100 % du ratio d'endettement. Le plafond de subvention génère un dépassement du seuil critique d'endettement à compter de 2034 pour atteindre 115,7 % en 2036, correspondant à une dette nette de 3 055 M$.

La STM poursuit le dialogue avec le gouvernement du Québec, l'ARTM et la Ville de Montréal afin de trouver une entente visant le financement des bus dans les prochaines années, afin de poursuivre le renouvellement de sa flotte d'autobus et assurer la livraison du service à sa clientèle.

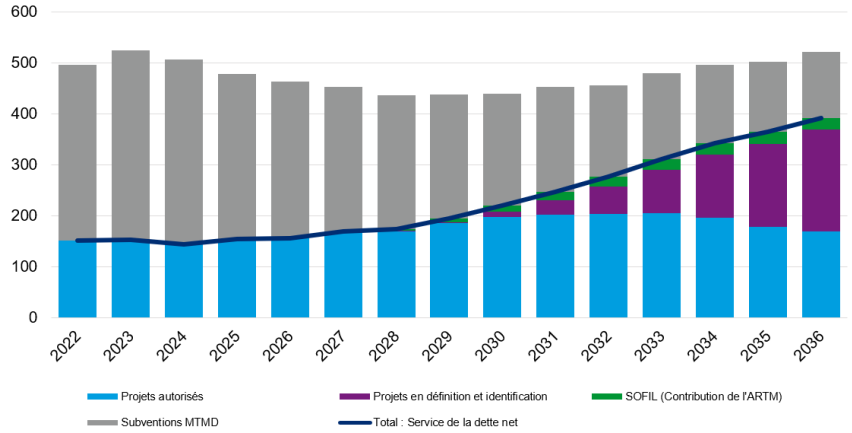
					Prévisions										
(en millions de dollars)	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**
Fonds d'amortissement[1]	371	440	398	475	493	463	508	562	585	656	695	801	795	942	1,070
Subventions MTMD	3,082	2,924	2,654	2,402	2,081	1,846	1,636	1,438	1,258	1,086	936	793	660	539	422
SOFIL (Contribution de l'ARTM)					3	18	41	77	115	128	131	130	128	119	110
Dette nette	1,396	1,328	1,325	1,288	1,312	1,365	1,425	1,550	1,691	1,829	2,009	2,210	2,447	2,529	2,676
Total	**4,849**	**4,692**	**4,377**	**4,166**	**3,886**	**3,675**	**3,569**	**3,550**	**3,534**	**3,571**	**3,641**	**3,804**	**3,902**	**4,009**	**4,168**

[1] *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 des investissements sur le service de la dette net

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE NET

(EN MILLIONS DE DOLLARS)



Le service de la dette net devrait atteindre 155,1 M$ en 2026 pour se situer à 391,6 M$ en 2036. Cette projection représente un taux de croissance annuel moyen de 15,3 % par rapport à 0,8 % pour la période de 2022 à 2026.

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 relatifs au financement de la contribution SOFIL de l'Agglomération de Montréal.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 69,3 % (pour la période de 2022 à 2026) à 43,9 % pour les 10 prochaines années, attribuable au remplacement des subventions sur service de dette par des subventions versées au comptant par le gouvernement provincial depuis avril 2024. Le service de la dette net devrait représenter 8,7 % des dépenses d'exploitation nettes en 2026 et 14,5 % en 2036, en respectant le seuil critique établi à 16 %. Cette projection ne reflète pas l'impact du plafond de subvention imposé sur l'acquisition de bus hybrides. Le plafond de subvention génèrera un dépassement du seuil critique du service de dette à compter de 2035 et atteindra 16,7 % en 2036, correspondant à un service de dette net de 448,1 M$.

					Prévisions										
(en millions de dollars)	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**
Projets autorisés															
Service de la dette brut	495.8	523.9	506.7	477.9	463.2	450.6	431.9	428.2	418.4	409.1	382.7	372.9	350.3	316.3	298.5
Subventions MTMD[1]	345.5	370.8	362.5	324.0	308.3	283.8	262.3	243.4	220.5	207.3	179.5	168.8	154.2	138.6	130.0
Service de la dette net	**150.4**	**153.1**	**144.2**	**153.9**	**154.9**	**166.8**	**169.7**	**184.8**	**197.9**	**201.9**	**203.2**	**204.1**	**196.1**	**177.7**	**168.5**
Projets en définition et identification															
Service de la dette brut	-	-	-	-	0.0	0.2	0.4	1.9	9.5	27.7	53.9	85.3	123.2	163.3	201.1
Subventions MTMD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Service de la dette net	**-**	**-**	**-**	**-**	**0.0**	**0.2**	**0.4**	**1.9**	**9.5**	**27.7**	**53.9**	**85.3**	**123.2**	**163.3**	**201.1**
Total															
Service de la dette brut	495.8	523.9	506.7	477.9	463.3	450.8	432.3	430.1	427.9	436.9	436.7	458.2	473.5	479.6	499.7
Subventions MTMD	345.5	370.8	362.5	324.0	308.3	283.8	262.3	243.4	220.5	207.3	179.5	168.8	154.2	138.6	130.0
SOFIL (Contribution de l'ARTM)	-	-	-	-	0.1	1.1	3.4	7.2	12.0	16.3	19.5	21.3	22.4	22.9	22.0
Total : Service de la dette net	**150.4**	**153.1**	**144.2**	**153.9**	**155.1**	**168.1**	**173.5**	**194.0**	**219.3**	**245.9**	**276.7**	**310.7**	**341.7**	**364.0**	**391.6**

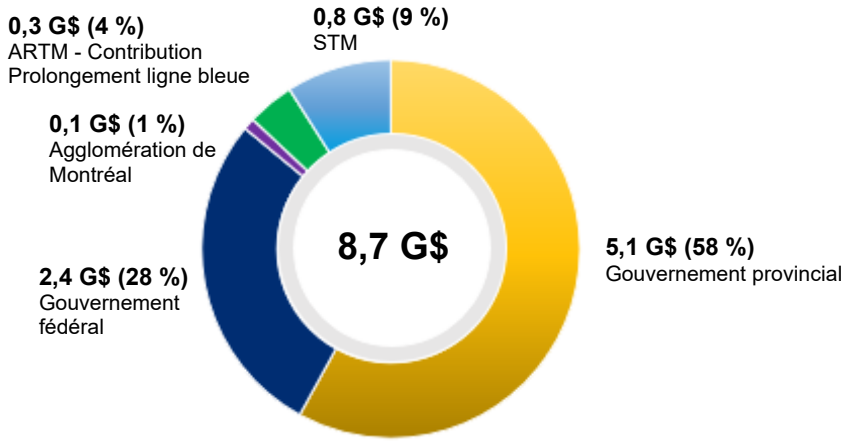
[1] *Subventions pour les projets autorisés (dette subventionnée émise avant le 1er avril 2024)*

Répartition des investissements par source de financement

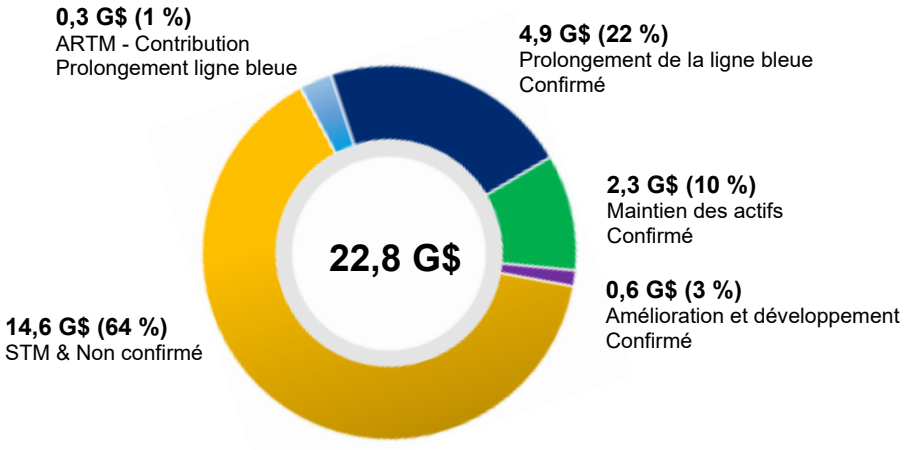
(en millions de dollars)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Total PI 2027-2036	Répartition % autorisés	Répartition % total
Projets autorisés													
Financement au comptant													
Non capitalisable													
Budget d'exploitation	15,6	13,3	12,9	15,7	15,2	1,6	1,0	0,0	0,2	-	**75,6**	**1%**	**0%**
Capitalisable													
Gouvernement provincial - subvention au comptant *	801,6	855,7	813,4	1 359,7	1 035,0	123,5	99,9	1,8	0,7	-	**5 091,4**	**58%**	**22%**
Gouvernement fédéral - subvention *	497,1	540,6	482,3	369,7	401,5	62,2	64,1	-	-	-	**2 417,5**	**28%**	**11%**
ARTM - contribution - prolongement de la ligne bleue	-	-	0,6	78,4	221,4	11,8	-	-	-	-	**312,2**	**4%**	**1%**
Sous-total	**1 314,3**	**1 409,6**	**1 309,2**	**1 823,5**	**1 673,2**	**199,1**	**165,0**	**1,9**	**0,9**	**-**	**7 896,7**	**90%**	**35%**
Financement sur emprunt													
Non subventionné	125,1	148,1	92,3	73,7	130,1	65,8	76,0	2,9	2,1	-	**716,1**	**8%**	**3%**
Agglomération de Montréal *	22,3	34,2	34,6	10,9	6,5	2,1	3,9	-	-	-	**114,5**	**1%**	**1%**
Sous-total	**147,3**	**182,3**	**126,9**	**84,7**	**136,7**	**67,8**	**79,8**	**2,9**	**2,1**	**-**	**830,6**	**10%**	**4%**
Total projets autorisés*	**1 461,6**	**1 591,9**	**1 436,1**	**1 908,2**	**1 809,8**	**266,9**	**244,9**	**4,8**	**3,1**	**-**	**8 727,2**	**100%**	**38%**
Total projets en opportunité													
Investissements projetés	38,1	371,3	981,7	888,8	1 471,3	1 776,6	1 940,4	1 936,1	2 415,8	2 235,4	**14 055,4**		**62%**
Besoins en financement total	**1 499,7**	**1 963,1**	**2 417,8**	**2 797,0**	**3 281,1**	**2 043,5**	**2 185,2**	**1 940,9**	**2 418,9**	**2 235,4**	**22 782,6**		**100%**

* inclus les subventions au comptant ainsi que la contribution au programme Sofil (programme administré par le MTMD).

Répartition par source de financement – projets autorisés



Besoins en financement total vs financement confirmé*



* Financement gouvernemental confirmé : crédits PQI confirmés. Enveloppe SOFIL réservée jusqu'en 2030.

/ Sommaire projets

Sommaire des investissements

L'ensemble des investissements au cours des 10 prochaines années se chiffrent à 22,8 G$. Dix-sept projets de grande envergure représentent 96 % des investissements autorisés de 8,7 G$. Le projet du Prolongement de la ligne bleue représente 61 % des investissements autorisés et 23 % des investissements totaux sur 10 ans.

(en millions de dollars)	Nb Projets	2025 et avant	2026	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
1. PROLONGEMENT LIGNE BLEUE ET PROJETS CONNEXES	**2**	**1 663,8**	**734,6**	**2 398,4**	**958,6**	**932,3**	**844,7**	**1 546,8**	**1 392,8**	**12,0**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**8 085,5**	**5 687,2**
Prolongement de la ligne bleue		1 543,4	702,4	2 245,8	904,3	879,8	749,8	1 436,7	1 305,5	12,0	-	-	-	-	-	7 533,9	5 288,1
Contrôle de trains - ligne bleue		120,4	32,2	152,6	54,3	52,5	94,9	110,1	87,3	-	-	-	-	-	-	551,6	399,0
2. MAINTIEN DES ACTIFS / ACCESSIBILITÉ MÉTRO	**6**	**1 637,7**	**242,2**	**1 879,9**	**270,8**	**392,7**	**459,3**	**278,0**	**179,2**	**56,3**	**67,7**	**1,9**	**0,7**	**-**	**-**	**3 586,4**	**1 706,6**
Réno-Systèmes - phase 4		528,6	20,6	549,2	1,6	4,6	9,8	2,7	2,4	1,3	10,4	-	-	-	-	582,0	32,8
Réno-Systèmes - phase 5		471,6	100,2	571,8	65,9	33,2	61,0	39,3	34,2	-	-	-	-	-	-	805,4	233,7
Réno-Systèmes - phase 6		31,5	44,8	76,2	95,7	147,2	129,9	76,4	84,4	55,0	57,3	1,9	0,7	-	-	724,7	648,5
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 2		166,4	18,1	184,5	14,5	41,9	48,2	34,2	-	-	-	-	-	-	-	323,3	138,8
Réno-Infrastructures - phase 3		421,6	23,4	445,0	14,7	9,0	25,6	11,5	-	-	-	-	-	-	-	505,7	60,7
Réno-Infrastructures - phase 4		18,1	35,1	53,2	78,4	156,9	184,8	113,9	58,1	-	-	-	-	-	-	645,3	592,1
3. ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX	**3**	**149,2**	**193,6**	**342,8**	**86,1**	**101,8**	**8,8**	**11,9**	**174,8**	**172,4**	**172,3**	**-**	**-**	**-**	**-**	**1 070,9**	**728,0**
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1		16,0	159,0	175,0	34,1	75,7	-	-	133,2	137,2	141,4	-	-	-	-	696,6	521,6
Programme d'électrification des CT - phase 1		122,2	29,5	151,7	48,3	22,3	8,8	11,9	41,7	35,2	30,9	-	-	-	-	350,7	199,0
Adaptations capacités techno. électrification - phase 1		11,0	5,2	16,1	3,7	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,6	7,5
4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE	**1**	**59,4**	**4,9**	**64,3**	**11,1**	**39,7**	**33,6**	**15,5**	**20,0**	**7,7**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**191,7**	**127,5**
Programme de réfection des Infrastructures - phase 2 (PRI-SURFACE2)		59,4	4,9	64,3	11,1	39,7	33,6	15,5	20,0	7,7	-	-	-	-	-	191,7	127,5
5. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO	**3**	**9,1**	**16,6**	**25,7**	**25,3**	**23,2**	**17,1**	**12,3**	**13,1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**116,7**	**91,0**
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 2		3,4	8,6	12,0	9,9	5,6	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	28,1	16,1
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 3		-	-	-	5,1	5,4	4,2	4,1	4,0	-	-	-	-	-	-	22,8	22,8
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro - phase 2 (PREP-TM2)		5,8	8,0	13,8	10,3	12,2	12,3	8,2	9,1	-	-	-	-	-	-	65,8	52,0
6. AUTRES INFRASTRCUTURES BUS	**1**	**3,3**	**8,9**	**12,1**	**17,2**	**9,0**	**2,6**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**41,0**	**28,8**
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - BUS (PREP-TB)		3,3	8,9	12,1	17,2	9,0	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	41,0	28,8
7. MOUVEMENT BUS	**1**	**71,1**	**1,8**	**72,8**	**5,6**	**5,1**	**3,8**	**3,9**	**3,3**	**3,3**	**4,9**	**3,0**	**2,4**	**-**	**-**	**108,0**	**35,2**
Programme mesures préférentielles pour bus		71,1	1,8	72,8	5,6	5,1	3,8	3,9	3,3	3,3	4,9	3,0	2,4	-	-	108,0	35,2
Sous-total des principaux projets autorisés	**17**	**3 593,6**	**1 202,5**	**4 796,1**	**1 374,7**	**1 503,7**	**1 369,9**	**1 868,2**	**1 783,2**	**251,7**	**244,9**	**4,8**	**3,1**	**-**	**-**	**13 200,3**	**8 404,2**
Sous-total des autres projets autorisés	14	721,2	41,4	762,6	86,9	88,2	66,1	40,0	26,6	15,2	-	-	-	-	-	1 085,6	323,0
Total des projets autorisés	**31**	**4 314,8**	**1 243,9**	**5 558,7**	**1 461,6**	**1 591,9**	**1 436,1**	**1 908,2**	**1 809,8**	**266,9**	**244,9**	**4,8**	**3,1**	**-**	**-**	**14 285,9**	**8 727,2**
Total des projets en définition	12	13,7	17,3	31,0	25,9	157,4	398,6	252,6	252,7	387,0	265,3	121,8	133,4	136,7	375,9	2 538,4	2 131,5
Total des projets en identification	37	0,4	0,0	0,5	12,3	213,8	583,0	636,2	1 218,6	1 389,6	1 675,0	1 814,3	2 282,5	2 098,7	9 107,0	21 031,4	11 923,9
Total des investissements	**80**	**4 329,0**	**1 261,2**	**5 590,2**	**1 499,7**	**1 963,1**	**2 417,8**	**2 797,0**	**3 281,1**	**2 043,5**	**2 185,2**	**1 940,9**	**2 418,9**	**2 235,4**	**9 482,9**	**37 855,7**	**22 782,6**

Le maintien des actifs, toujours la priorité

Les investissements nécessaires au cours des 10 prochaines années totalisent près de 22,8 G$ comparativement à 24,1 G$ au précédent PI.

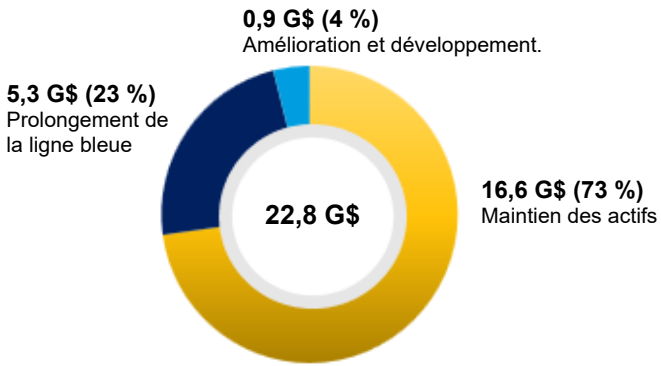
Pour offrir un service fiable et sécuritaire, notre réseau doit pouvoir compter sur des infrastructures en bon état. La STM investit massivement dans le maintien et la modernisation de ses infrastructures et doit impérativement continuer de le faire au cours des prochaines années.

C'est plus de 16,6 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 resserrements récents des contrôles des programmes d'aide financière freinent le rythme de démarrage des projets et impactent lourdement leur calendrier de réalisation. Cette année, la Société souhaite voir le MTMD inscrire quatre projets de maintien des actifs métro au PQI 2027-2037 :

- Programme de modernisation des actifs du métro (PMAM) – phase 1;
- Nouveau centre d'attachement (anciennement CANO) – réalisation;
- Postes abaisseurs – 25 kV/12kV (Providence réalisation et poste de district);
- Programme MR-73 & CT – Études & Opportunité.

Le ralentissement stratégique de l'électrification du réseau de bus ainsi que la révision de la stratégie d'acquisition des bus hybrides se traduisent par une réduction des investissements de 2,1 G$, passant de 4,9 G$ à 2,8 G$, incluant une réduction de 0,9 G$ (de 3,0 G$ à 2,1 G$) d'acquisition de bus pour le maintien de son parc et du service aux usagers.

Répartition des investissements totaux par catégories sur 10 ans

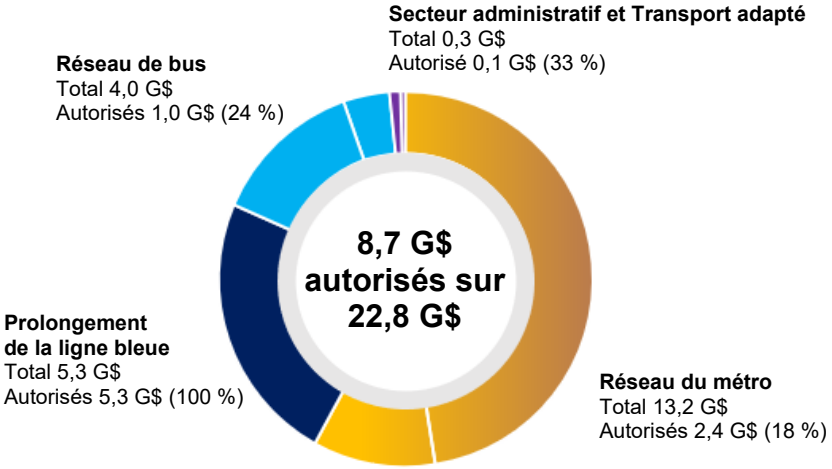


Les investissements pour le Prolongement de la ligne bleue, dont le dossier d'affaires fut approuvé en juillet 2024 par le Conseil des ministres du Québec, se chiffrent à près de 5,3 G$ sur 10 ans. Le projet de remplacement du système de contrôle de trains – ligne bleue s'élève à 0,4 G$ sur 10 ans.

Sommaire par secteur

À des fins de gestion interne et pour le financement de ses investissements, la STM présente les projets par type de dépense, regroupés sous quatre secteurs : réseau de bus, réseau du métro, transport adapté et secteur administratif.

Répartition des investissements autorisés (8,7 G$) et totaux (22,8G$) par catégorie sur 10 ans



/ Réseau de bus

Actifs bus au 31 décembre 2025

1 850	**Bus :** **718** réguliers diesels **871** hybrides **34** électriques **219** articulés diesels **8** minibus
226	**Lignes de bus :** **215** accessibles aux personnes à mobilité réduite : • **192** lignes de jour • **23** lignes de nuit
10	Centres de transport

La Société possède dix centres de transport (neuf 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	
Bellechasse	2025	

4	Terminus (hors station de métro)
8 647	Arrêts de bus
2 960	Abribus (**876** appartenant à la STM)
447	Véhicules routiers
251	Véhicules non routiers et équipements d'entretien de terrain

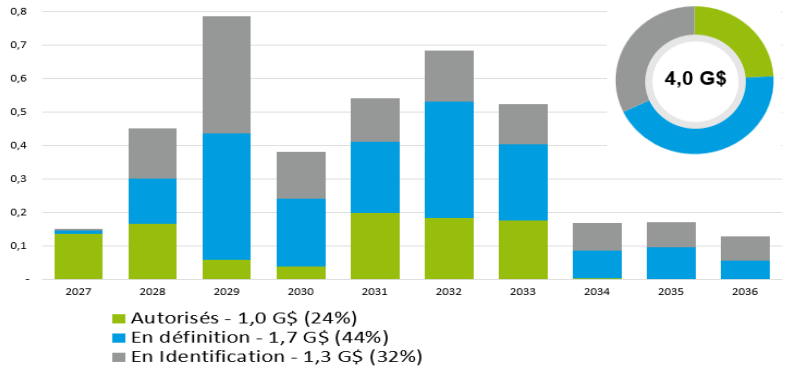
Équipements de vente et perception

2 295	Valideurs embarqués
2 495	Boîtes de perception bus
709	Terminaux de vente de titres (détaillants)

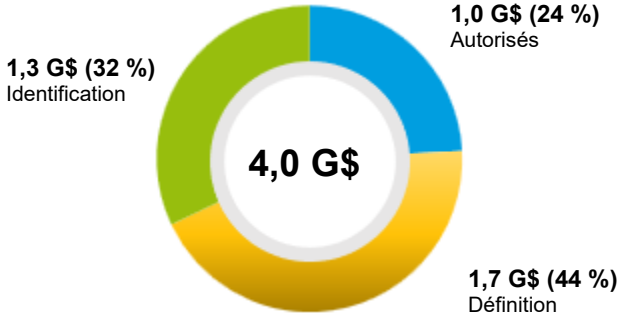
Sommaire

Le total des investissements autorisés au cours des 10 prochaines années, pour le réseau de bus, s'élève à 1,0 G$, en réduction de 1,5 G$ par rapport à l'an dernier. Les investissements totaux sur 10 ans se chiffrent à 4,0 G$.

Évolution des investissements par phase sur 10 ans (en millions de dollars)



Investissement du réseau de bus par phase sur 10 ans (en millions de dollars)



Électrification du réseau (fiche BUS-01)

L'électrification du transport collectif à la STM s'inscrit dans plusieurs grandes orientations gouvernementales. Le programme d'électrification des centres de transport vise à assurer un alignement optimal entre la stratégie de déploiement progressif des positions de recharge et la mise en service d'autobus électriques. Depuis 2016, des bus hybrides et électriques sont intégrés au réseau. La STM privilégie une approche graduelle afin de consolider les apprentissages, maîtriser les risques et adapter les infrastructures, en vue d'un déploiement progressif.

De plus, avec les besoins grandissants pour le maintien des actifs et considérant l'insuffisance des crédits confirmés au PQI par le gouvernement du Québec, la STM propose de revoir la stratégie d'électrification afin de minimiser l'ampleur des investissements requis des 10 prochaines années, assurer la fiabilité de sa flotte de bus, tout en poursuivant la transition énergétique de manière réaliste et économiquement soutenable.

La stratégie de la STM repose sur l'achat de bus hybrides, qui constitue une solution éprouvée, performante et offrant une fiabilité opérationnelle élevée. Cette stratégie génère une économie projetée du coût de projet de 820 M$ vs le scénario d'électrification avec des bus à 100 % électriques.

Acquisition – bus (fiche BUS-02)

Les quantités présentées au PI 2027-2036 s'alignent sur la nouvelle stratégie d'acquisition de bus hybrides. Les acquisitions prévues se chiffrent à 197 bus électriques 12 mètres (phase 1 autorisée) d'ici 2033 ainsi que des acquisitions additionnelles de 595 bus hybrides 12 mètres d'ici 2033.

Malgré les économies projetées pour l'ensemble des contributeurs, le MTMD a introduit, aux modalités du PAGTCP 2025-2028, de nouvelles règles d'admissibilité pour les bus hybrides, dont l'ajout d'un plafond de subvention par bus. Ces restrictions entraînent une hausse de près de 360 M$ de dépenses non-admissibles supplémentaires pour la STM. La STM poursuit le dialogue avec le gouvernement du Québec, l'ARTM et la Ville de Montréal afin de trouver une entente visant à rendre possible le renouvellement de sa flotte d'autobus.

Tableau des investissements – réseau de bus[1]

AUTORISÉS	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	Total	Total PI
(en millions de dollars)	et avant											et après	Projet	2027-2036
BUS-01 Programme d'électrification des CT - phase 1	151,7	48,3	22,3	8,8	11,9	41,7	35,2	30,9	-	-	-	-	**350,7**	**199,0**
BUS-02 Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1	175,0	34,1	75,7	-	-	133,2	137,2	141,4	-	-	-	-	**696,6**	**521,6**
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	621,1	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**624,2**	**3,1**
Adaptations capacités techno. électrification - phase 1	16,1	3,7	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**23,6**	**7,5**
BUS-03 Programme de réfection des Infrastructures - phase 2 (PRI-SURFACE2)	64,3	11,1	39,7	33,6	15,5	20,0	7,7	-	-	-	-	-	**191,7**	**127,5**
Programme d'immobilisation maintien des infrastructures - BUS (PIMI-BUS)	2,6	4,8	3,2	3,5	4,4	-	-	-	-	-	-	-	**18,4**	**15,8**
BUS-04 Programme mesures préférentielles pour bus	72,8	5,6	5,1	3,8	3,9	3,3	3,3	4,9	3,0	2,4	-	-	**108,0**	**35,2**
BUS-05 Programme rehaussement et entretien périodique technologies - BUS (PREP-TB)	12,1	17,2	9,0	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	**41,0**	**28,8**
BUS-06 Prolongement de vie de bus diesel 12 mètres	1,7	6,0	6,2	6,2	4,0	0,1	-	-	-	-	-	-	**24,1**	**22,4**
Acquisition équipements de production - phase 2	7,8	1,6	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**10,2**	**2,4**
TOTAL - AUTORISÉS	**1 125,2**	**135,4**	**165,7**	**58,6**	**39,5**	**198,2**	**183,4**	**177,2**	**3,0**	**2,4**	**-**	**-**	**2 088,5**	**963,2**

[1] 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;
- l'achat des véhicules de service, le maintien des actifs immobiliers liés à ce secteur;
- les dépenses relatives au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité de la clientèle et du personnel.

Tableau des investissements – réseau de bus (suite)

DÉFINITION *(en millions de dollars)*	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Acquisition de bus 12 mètres hybrides - Nouveau	0,1	1,6	112,8	341,1	174,7	138,2	283,3	168,6	0,4	-	-	-	**1 220,8**	**1 220,7**
Programme d'électrification des CT - phase 2	24,8	0,2	0,5	5,1	20,4	60,4	62,1	55,1	79,6	91,5	53,7	366,0	**819,6**	**428,8**
Déménagement Terminus Newman	0,5	1,2	13,4	9,3	3,3	10,5	-	-	-	-	-	-	**38,2**	**37,7**
Remplacement des véhicules de service routier	0,2	4,4	4,1	13,6	0,8	0,4	-	-	-	-	-	-	**23,4**	**23,2**
Remplacement des véhicules de service non-routier	0,1	1,8	1,7	5,7	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-	**9,8**	**9,8**
Réfection et installation d'abribus - Nouveaux modèles STM	0,4	0,1	1,6	2,1	2,2	2,2	2,3	2,4	2,5	2,5	2,6	9,9	**30,8**	**20,6**
Programme d'immobilisation pour les équipements de production (PIEP BUS)	-	0,3	1,3	1,2	0,9	0,6	-	-	-	-	-	-	**4,3**	**4,3**
TOTAL - DÉFINITION	**26,0**	**9,7**	**135,5**	**378,2**	**202,5**	**212,5**	**347,7**	**226,0**	**82,5**	**94,1**	**56,3**	**375,9**	**2 146,9**	**1 745,1**

IDENTIFICATION *(en millions de dollars)*	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Programme de réfection des infrastructures - phase 3 -4 (PRI-SURFACE)	-	2,3	22,3	66,1	88,4	88,8	84,7	63,5	29,6	33,8	42,3	357,7	**879,6**	**521,9**
Acquisition de bus hybrides et diesel 18 mètres - Nouveau	-	-	121,2	271,0	-	-	-	-	-	-	-	-	**392,2**	**392,2**
Adaptations capacités techno. électrification - phase 2	-	-	-	4,0	9,0	9,0	9,0	9,0	-	-	-	-	**40,0**	**40,0**
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Bus - phases 2-3 (PREP-TB)	-	0,3	0,6	3,5	21,5	20,0	21,0	20,0	20,0	20,0	20,0	-	**146,9**	**146,9**
Remplacement batteries bus électriques	-	-	-	-	-	-	15,8	18,2	23,2	7,4	-	-	**64,6**	**64,6**
Remplacement des véhicules de service routier phase 2	-	-	-	-	14,7	11,8	19,9	8,6	8,7	9,8	8,0	-	**81,5**	**81,5**
Remplacement des véhicules de service non-routier phase 2	-	-	-	-	0,8	0,6	1,9	1,4	2,6	3,4	1,0	-	**11,6**	**11,6**
Plan directeur des centres de transport	-	1,0	3,0	3,0	3,0	-	-	-	-	-	-	-	**10,0**	**10,0**
Remplacement SAEIV (Système d'aide à l'exploitation et information voyageur) - Nouveau	-	1,5	3,0	3,0	1,5	-	-	-	-	-	-	-	**9,0**	**9,0**
TOTAL - IDENTIFICATION	**-**	**5,1**	**150,1**	**350,6**	**139,0**	**130,2**	**152,3**	**120,7**	**84,1**	**74,4**	**71,3**	**357,7**	**1 635,3**	**1 277,6**

TOTAL - RÉSEAU DE BUS	**1 151,2**	**150,2**	**451,2**	**787,4**	**381,0**	**540,9**	**683,4**	**524,0**	**169,6**	**170,8**	**127,6**	**733,6**	**5 870,7**	**3 986,0**

Fiche de projet

BUS-01

Numéro de projet STM / RE / MTMD
201927_N / R-205 / 154-20-7014 / 154-24-7315 / 154-26-7007 / 154-23-7556

Crédits PQI
Inscrit (178,4 M$ contributions provinciales, fédérales)

Enveloppes SOFIL
Montant réservé (86,7 M$ contributions provinciales, fédérales)

Programmes d'aide
SOFIL 4 – 95 % , SOFIL 5 – 85 %, PAGTCP – 85 % - FTCZE – 50 %

Catégorie de portefeuille
Développement

Programme d'électrification des centres de transport – phase 1

Depuis 2025, la STM a entrepris 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. 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.

Le programme d'électrification des CT 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, 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.

Le programme d'électrification des CT vise principalement la transformation des centres de transport de façon partielle et progressive, le tout enligné avec le plan de livraisons des bus électriques, permettant ainsi de les recevoir et les exploiter. Elle inclut notamment les études, l'ingénierie, l'approvisionnement en équipements électriques (chargeurs, PHT/PSD), les travaux d'installation des chargeurs et autres équipements, les travaux reliés à la mise à niveau de 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)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	149,3	47,8	21,4	6,3	9,9	41,5	35,0	30,9	-	-	-	-	342,1	192,8
Non Capitalisable	2,4	0,5	0,8	2,5	2,0	0,2	0,2	-	-	-	-	-	8,6	6,2
Total	**151,7**	**48,3**	**22,3**	**8,8**	**11,9**	**41,7**	**35,2**	**30,9**	**-**	**-**	**-**	**-**	**350,7**	**199,0**
Financement														
Gouvernement provincial	51,7	18,1	5,7	1,8	4,2	17,6	14,9	8,8	-	-	-	-	122,9	71,2
Gouvernement fédéral	54,0	20,8	6,8	2,1	4,8	20,4	17,2	10,2	-	-	-	-	136,4	82,4
Agglomération de Montréal	8,7	0,1	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,7	1,0
STM	37,3	9,2	8,9	4,8	2,8	3,7	3,2	11,9	-	-	-	-	81,8	44,4
Total	**151,7**	**48,3**	**22,3**	**8,8**	**11,9**	**41,7**	**35,2**	**30,9**	**-**	**-**	**-**	**-**	**350,7**	**199,0**
Pourcentage de subvention													**74 %**	

Fiche de projet
BUS-02

Numéro de projet STM / RE / MTMD
500605_N / R-211 / 154-19-7177 / 154-22-7551 / 154-23-7613 / 154-25-7577 / 154-23-7668

Crédits PQI
Inscrit (1 G$, contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL
Montant réservé (846 K$ contributions provinciales, fédérales)

Programmes d'aide
PAGITC - 95 %, SOFIL 5 – 90 %, PAGTCP – 95 %, PAGTCP 85 %, PAGTCP 50 %

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	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total
Remplacement	100	15	32	0	0	50	50	50	297
Total	**100**	**15**	**32**	**0**	**0**	**50**	**50**	**50**	**297**

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)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	171,1	32,8	74,4	-	-	133,2	137,2	141,4	-	-	-	-	690,0	518,9
Non Capitalisable	4,0	1,3	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,6	2,6
Total	**175,0**	**34,1**	**75,7**	**-**	**-**	**133,2**	**137,2**	**141,4**	**-**	**-**	**-**	**-**	**696,6**	**521,6**
Financement														
Gouvernement provincial	84,3	15,2	33,6	-	-	53,8	53,8	53,8	-	-	-	-	294,4	210,1
Gouvernement fédéral	59,5	9,1	21,3	-	-	34,8	34,8	34,8	-	-	-	-	194,3	134,8
Agglomération de Montréal	0,1	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,0
STM	31,2	9,8	20,8	-	-	44,6	48,6	52,8	-	-	-	-	207,8	176,6
Total	**175,0**	**34,1**	**75,7**	**-**	**-**	**133,2**	**137,2**	**141,4**	**-**	**-**	**-**	**-**	**696,6**	**521,6**
Pourcentage de subvention													**70 %**	

Fiche de projet

BUS-03

Numéro de projet STM / RE / MTMD
603087_N / R-200 / 154-17-7653

Crédits PQI
Inscrit (98,8 M$ contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL
Montant réservé (59,0 M$ contributions provinciales, fédérales)

Programmes d'aide
PAGTCP – 85 %, SOFIL 5 – 85 %

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Programme de réfection des infrastructures (PRI Surface) – phase 2

Ce projet constitue la deuxième phase du programme de réfection des infrastructures afin de prendre en charge l'entretien des infrastructures qui n'étaient pas visées par les autres programmes existants. La deuxième phase est d'une durée de cinq ans.

Les principaux éléments d'infrastructures touchés sont :

- Les toitures;
- L'enveloppe de plusieurs bâtiments;
- Les portes de garage et coupe-feux;
- Les systèmes de chauffage, de ventilation et d'air climatisé;
- L'éclairage, la distribution électrique et les génératrices;
- Les équipements de production liés à l'infrastructure;
- Les dalles et les pavages intérieurs et extérieurs;
- La mise aux normes de locaux techniques;
- Les équipements pétroliers et d'huiles usées;
- Les dispositifs anti-refoulement;
- Les équipements de levage et de sécurité.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à **:**

- Assurer la livraison du service dans un environnement sécuritaire pour les clients et les employés;
- Optimiser les investissements en intervenant au moment opportun durant le cycle de vie des infrastructures, et ainsi produire un effet de levier pour améliorer les performances opérationnelles et financières de la STM;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Assurer la conformité aux lois et normes en vigueur.

(en millions de dollars)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	64,1	11,0	39,3	33,3	15,3	19,8	7,6	-	-	-	-	-	190,3	126,2
Non Capitalisable	0,2	0,1	0,4	0,3	0,2	0,2	0,1	-	-	-	-	-	1,4	1,3
Total	**64,3**	**11,1**	**39,7**	**33,6**	**15,5**	**20,0**	**7,7**	-	-	-	-	-	**191,7**	**127,5**
Financement														
Gouvernement provincial	51,8	6,3	17,5	14,5	12,9	16,7	5,3	-	-	-	-	-	125,1	73,3
Gouvernement fédéral	0,6	2,9	15,7	13,6	-	-	-	-	-	-	-	-	32,9	32,3
Agglomération de Montréal	0,2	0,9	5,0	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	10,4	10,2
STM	11,7	0,9	1,4	1,1	2,6	3,3	2,4	-	-	-	-	-	23,3	11,7
Total	**64,3**	**11,1**	**39,7**	**33,6**	**15,5**	**20,0**	**7,7**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**191,7**	**127,5**
Pourcentage de subvention													**82 %**	

Fiche de projet
BUS-04

Numéro de projet STM / RE / MTMD
350001_N / CA-113 – R-015
/ 154-00-1169 /154-13-0306/ 154-24-7522/ 154-26-7344/
154-26-7316

Crédits PQI
Inscrit (80,3 M$ contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL
-

Programmes d'aide
PAGTCP – 25 %, 75 % et 100 %

Catégorie de portefeuille
Développement

Programme de mesures préférentielles pour bus

Ce programme consiste à implanter des mesures préférentielles bus (MPB) et des SRB légers sur l'île de Montréal afin d'offrir aux Montréalais, un service de transport collectif performant, rapide et ponctuel. Pour la clientèle, cela s'exprime par des gains de temps de parcours, une régularité et une ponctualité des horaires ainsi que par l'offre d'un service concurrentiel par rapport à l'automobile. Pour la STM, le programme MPB permet également de générer des économies en récupérant les réductions de temps de parcours pour offrir le même niveau de service à moindre coût.

Il existe principalement trois types de mesures :

- Voies réservées et voies d'évitement : Elles permettent aux bus de circuler sur une voie, ou une section de la voie, qui leur est exclusive.
- Feux prioritaires en temps fixes ou en temps réel : Permettent une priorité de départ et/ou de modifier les feux de circulation pour prioriser les bus et ainsi obtenir des gains de temps.
- Service rapide par bus (SRB) léger: Couloir de bus avec des infrastructures dédiées, avec, entre autres, des voies réservées toute la journée, des feux prioritaires en temps réel, des stations aménagées, une haute fréquence de passage, etc. Les SRB légers visent une amélioration rapide du service sans investissements majeurs.

À l'heure de la transition écologique, c'est une responsabilité de garantir des options de déplacements plus vertes et efficaces.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Réduire les écarts dans les temps de parcours pour la clientèle;
- Optimiser les temps de parcours pour la clientèle pour ainsi offrir un avantage concurrentiel à l'automobile;
- Offrir un service fiable, ponctuel et prévisible à la clientèle;
- Améliorer l'expérience client;
- Générer des économies d'exploitation en permettant de récupérer les gains de temps;
- Réduire les émissions de GES.

(en millions de dollars)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	72,2	5,6	5,1	3,8	3,9	3,3	3,3	4,9	3,0	2,4	-	-	107,4	35,2
Non Capitalisable	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	-
Total	**72,8**	**5,6**	**5,1**	**3,8**	**3,9**	**3,3**	**3,3**	**4,9**	**3,0**	**2,4**	**-**	**-**	**108,0**	**35,2**
Financement														
Gouvernement provincial	49,2	0,9	0,7	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	0,2	-	-	53,6	4,4
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	23,6	4,7	4,3	3,3	3,4	2,9	2,9	4,5	2,6	2,2	-	-	54,5	30,8
Total	**72,8**	**5,6**	**5,1**	**3,8**	**3,9**	**3,3**	**3,3**	**4,9**	**3,0**	**2,4**	**-**	**-**	**108,0**	**35,2**
Pourcentage de subvention													**50 %**	

Fiche de projet

BUS-05

Numéro de projet STM / RE / MTMD
201921_N / R-220 / à venir

Crédits PQI
-

Enveloppe SOFIL
Montant réservé (14,2 M$ contributions provinciales, fédérales)

Programme d'aide
SOFIL 5 – 90 %

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Programme de rehaussement et entretien périodique technologies - BUS (PREP-TB)

Le Programme de Rehaussement et d'Entretien Périodique - Technologies Bus (PREP-TB) est nécessaire pour : assurer la pérennité des actifs informatiques Bus, assurer l'atteinte des objectifs d'affaires et des niveaux de services attendus, réduire les enjeux opérationnels et permettre une intégration de nouveaux besoins reliés à d'autres projets, tel que l'électrification. Des bilans de santé ont été réalisés pour l'ensemble des systèmes technologiques Bus en plus d'un audit de vérification sur le système de radiocommunications. Ces activités ont permis d'identifier les risques opérationnels de chacun de ces systèmes et l'ensemble des initiatives qui sont requises pour adresser la désuétude matérielle et logicielle. L'écosystème iBus, partie importante de la portée du PREP-TB, a été déclaré comme système critique par le Comité GRAI en 2021.

Plusieurs dizaines d'initiatives ont été identifiées dans la portée du programme et elles sont regroupées dans 6 catégories : radiocommunications; Infrastructure technologique (serveurs, réseau, téléphonie, etc.); bureautique; applicatif; sécurité et surveillance, équipements embarqués / terrain.

BÉNÉFICES

Vise à améliorer l'agilité d'adaptation aux nouveaux besoins d'affaires et à faciliter l'atteinte des objectifs du PSO 2030, tels :

- S'adapter à l'implantation de nouvelles technologies et aux nouveaux besoins d'affaires en modernisant les actifs et en consolidant les fondations technologiques;
- Améliorer la performance et l'efficacité des activités de maintenance préventive et corrective (réduction du temps nécessaire pour diagnostiquer/réparer, disponibilité des pièces de rechange et support des fournisseurs);
- Réduire de manière significative les temps en mode dégradé ou en redondance, principalement pour le Centre opérationnel principal (COP);
- Réduire le déficit de maintien des actifs et améliorer la fiabilité et la performance des différents systèmes;
- Maintenir les niveaux de satisfaction du service à la clientèle.

(en millions de dollars)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	11,3	17,0	8,8	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	39,7	28,4
Non Capitalisable	0,8	0,2	0,2	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	0,4
Total	**12,1**	**17,2**	**9,0**	**2,6**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**41,0**	**28,8**
Financement														
Gouvernement provincial	1,9	4,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,3	4,4
Gouvernement fédéral	2,4	5,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,9	5,5
Agglomération de Montréal	0,5	1,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	1,1
STM	7,4	6,7	8,5	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	25,2	17,8
Total	**12,1**	**17,2**	**9,0**	**2,6**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**41,0**	**28,8**
Pourcentage de subvention													**35 %**	

Fiche de projet
BUS-06

Numéro de projet STM / RE / MTMD
202314_N / R-229 / à venir

Crédits PQI
-

Enveloppe SOFIL
Montant réservé (10,6 M$ contributions provinciales, fédérales)

Programmes d'aide
SOFIL 5 – 50 %

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Prolongation de vie utile de bus diesel 12 mètres (PPVU)

La STM doit maintenir un service de mobilité fiable et sécuritaire tout en assurant la disponibilité de son parc d'autobus jusqu'à leur remplacement. Le programme de prolongation de vie utile (PPVU) vise à maintenir en service jusqu'à 673 autobus diesel grâce à des interventions ciblées prévues entre 2027 et 2031. Ces interventions permettront de prolonger la durée de vie des véhicules et de préserver leur fiabilité, notamment par le remplacement de composants majeurs, tels que les moteurs, les transmissions et les différentiels, sans s'y limiter.

La mise en œuvre du PPVU est essentielle pour maintenir un niveau de fiabilité adéquat à moindre coût, en limitant les risques d'incidents en service et en maîtrisant les coûts d'exploitation.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à **:**

- Atteindre et maintenir un MDBF (moyenne de bon fonctionnement) à 4000 km;
- Assurer l'offre de service à la clientèle avec du matériel roulant et des équipements de meilleure fiabilité;
- Prolonger la durée de vie du matériel roulant vieillissant.

(en millions de dollars)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	1,7	5,9	6,1	6,2	3,9	0,1	-	-	-	-	-	-	23,9	22,2
Non Capitalisable	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Total	**1,7**	**6,0**	**6,2**	**6,2**	**4,0**	**0,1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**24,1**	**22,4**
Financement														
Gouvernement provincial	0,4	1,5	1,5	1,6	1,7	-	-	-	-	-	-	-	6,6	6,3
Gouvernement fédéral	0,3	1,2	1,2	1,3	1,4	-	-	-	-	-	-	-	5,3	5,0
Agglomération de Montréal	0,6	2,7	2,7	2,8	0,3	-	-	-	-	-	-	-	9,2	8,6
STM	0,5	0,7	0,7	0,6	0,5	0,1	-	-	-	-	-	-	3,0	2,5
Total	**1,7**	**6,0**	**6,2**	**6,2**	**4,0**	**0,1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**24,1**	**22,4**
Pourcentage de subvention													**50 %**	

/ Réseau du métro

Actifs métro au 31 décembre 2025

4	Lignes de métro – **71** km de tunnels
68	Stations – **133** édicules
999	**Voitures de métro :** • **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
82	Ascenseurs répartis dans **30** stations complètement accessibles
92	Postes de ventilation mécanique (**150** ventilateurs)
155	Puits de ventilation naturelle
536	Pompes
7	Postes de district
70	Postes de redressement
221	Postes secondaires de distribution
337	Km de rails, pistes de roulement et barres de guidage
460	**Câblage :** • **322** km de câblage 12 / 25 kVca • **138** km de câblage 750 Vcc
43	Locotracteurs et draisines
97	Véhicules de travaux spécialisés (plateformes, lorries, nacelles, etc.)

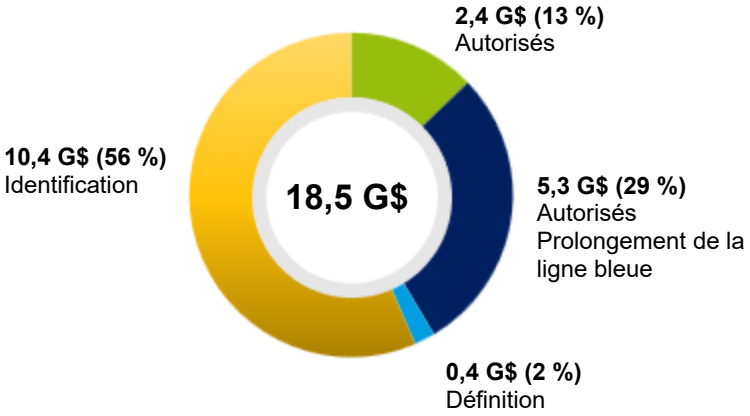
Équipements de vente et perception

610	Portillons à vantaux et tourniquets d'entrée ou de sortie
233	Distributrices automatiques de titres
119	Systèmes intégrés de vente de titres en loge (agents de stations)
101	Centre de services

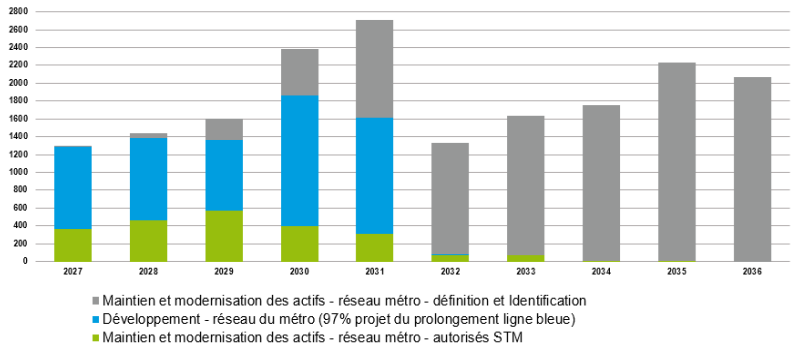
Sommaire

Les investissements totaux sont de 18,5 G$, dont 7,7 G$ autorisés pour les installations du réseau du métro, sur 10 ans. Le projet du prolongement de la ligne bleue (PLB), incluant le projet Contrôle de trains de la ligne bleue, représente 74 % du total des projets autorisés de 7,7 G$.

Investissement du réseau métro par phase sur 10 ans (en millions de dollars)



Évolution des investissements du réseau du métro sur 10 ans (en millions de dollars)

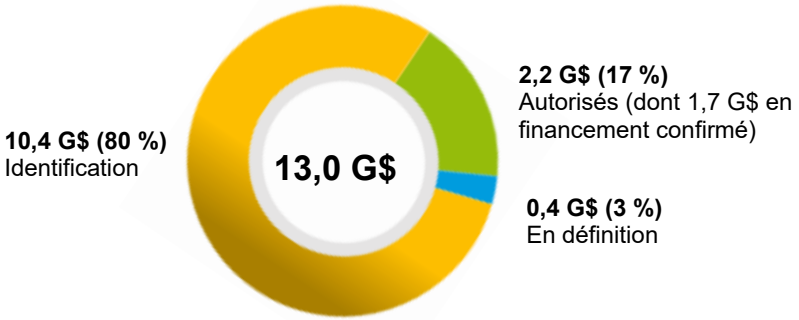


Programmes de maintien et de modernisation des actifs

La STM doit poursuivre ses investissements dans ses différentes infrastructures, notamment via ses programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures qui visent à injecter près de 1,6 G$ en investissements autorisés sur 10 ans, dont 1,0 G$ au cours des trois prochaines années.

La moitié du réseau du métro ayant été mis en service il y a plus de 55 ans, des besoins d'investissement supplémentaires sont également inclus au PI pour les prochaines phases, nommées « Programmes de modernisation des actifs métro (PMAM) » totalisent 4,8 G$ (dont 1,1 G$ pour les 5 prochaines années). Leur inscription au PQI n'est pas confirmée. Afin de maintenir la qualité du service et éviter une détérioration du déficit de maintien des actifs du métro, il est impératif que le gouvernement du Québec confirme l'inscription de la phase 1 du programme de modernisation des actifs Métro au PQI 2027-2037.

Investissement en maintien des actifs par phase sur 10 ans (en millions de dollars)



Sommaire (suite)

Programme MR-73 & CT (projet en définition)

Les 360 voitures MR-73, mises en service à partir de 1976, sont parmi les plus vieilles au monde et doivent être remplacées par des trains modernes. Des investissements sont également requis pour les infrastructures afférentes.

Le programme MR-73 & CT inclut les projets suivants pour 4,9 G$ sur 10 ans :

- Études & Opportunité;
- Projet Remplacement du contrôle des trains des lignes L1, L2, L4;
- Projet Remplacement des trains MR-73;
- Projet Modernisation Garage et Atelier Beaugrand;
- Projet de mise à niveau des Infrastructures connexes.

En 2025, le MTMD a confirmé l'assujettissement du projet à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique du Secrétariat du Conseil du Trésor du Québec. En 2026, l'équipe projet a soumis au MTMD un plan de travail de la phase de démarrage. L'échéancier visé permettra de soumettre la Fiche d'Avant-Projet en 2028. Le MTDM n'a pas encore autorisé la phase démarrage, mais donne son aval à utiliser le plan de travail proposé comme référence au projet. Aucun crédit n'est confirmé au PQI 2026-2036 après 2030.

En parallèle, afin d'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 (phases 2 et 3).

Prolongement de la ligne bleue (fiches MET-01-02)

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 (fiche MET-08)

Consacrant une somme autorisée de 0,1 G$ sur les cinq prochaines années pour finaliser la phase 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.

Réno-Systèmes (fiches MET-03-04-05)

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.

Technologies (fiche MET-11)

La STM poursuit son programme de rehaussement et d'entretien périodique technologique (PREP – TM phase 2) avec des investissements autorisés de 52,0 M$ jusqu'à 2031 afin de soutenir efficacement les opérations du métro tant au niveau de la disponibilité et de la performance des technologies que de la qualité des processus de surveillance et de support.

Tableau des investissements – réseau du métro[2]

AUTORISÉS *(en millions de dollars)*		2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
MET-01	Prolongement de la ligne bleue	2 245,8	904,3	879,8	749,8	1 436,7	1 305,5	12,0	-	-	-	-	-	**7 533,9**	**5 288,1**
MET-02	Contrôle de trains - ligne bleue	152,6	54,3	52,5	94,9	110,1	87,3	-	-	-	-	-	-	**551,6**	**399,0**
MET-03	Réno-Systèmes - phase 4	549,2	1,6	4,6	9,8	2,7	2,4	1,3	10,4	-	-	-	-	**582,0**	**32,8**
MET-04	Réno-Systèmes - phase 5	571,8	65,9	33,2	61,0	39,3	34,2	-	-	-	-	-	-	**805,4**	**233,7**
MET-05	Réno-Systèmes - phase 6	76,2	95,7	147,2	129,9	76,4	84,4	55,0	57,3	1,9	0,7	-	-	**724,7**	**648,5**
MET-06	Réno-Infrastructures - phase 3	445,0	14,7	9,0	25,6	11,5	-	-	-	-	-	-	-	**505,7**	**60,7**
MET-07	Réno-Infrastructures - phase 4	53,2	78,4	156,9	184,8	113,9	58,1	-	-	-	-	-	-	**645,3**	**592,1**
MET-08	Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 2	184,5	14,5	41,9	48,2	34,2	-	-	-	-	-	-	-	**323,3**	**138,8**
MET-09	Postes abaisseurs – 25 kV/12kV (Lionel Groulx)	14,0	6,1	7,5	12,0	10,7	6,2	10,1	-	-	-	-	-	**66,7**	**52,7**
MET-09	Postes abaisseurs – 25 kV/12kV (Dickson)	3,7	6,9	9,6	19,8	10,5	20,3	5,1	-	-	-	-	-	**76,0**	**72,2**
MET-10	Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro - phase 2 (PREP-TM2)	13,8	10,3	12,2	12,3	8,2	9,1	-	-	-	-	-	-	**65,8**	**52,0**
MET-11	Programme d'immobilisation maintien des infrastructures - MET (PIMI-MET)	3,2	8,1	5,8	5,6	4,9	-	-	-	-	-	-	-	**27,6**	**24,4**
	Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 2	12,0	9,9	5,6	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	**28,1**	**16,1**
MET-12	Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 3	-	5,1	5,4	4,2	4,1	4,0	-	-	-	-	-	-	**22,8**	**22,8**
MET-13	Nouveau centre d'attachement (anciennement CANO) - Études	52,4	6,3	9,4	6,6	-	-	-	-	-	-	-	-	**74,6**	**22,3**
	Centrale de répartition et de vigie des opérations (CRVO) - Nouveau	1,2	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**3,1**	**1,9**
TOTAL - AUTORISÉS		**4 378,6**	**1 284,0**	**1 380,5**	**1 365,1**	**1 863,2**	**1 611,6**	**83,5**	**67,7**	**1,9**	**0,7**	**-**	**-**	**12 036,8**	**7 658,2**

[2] 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.

Tableau des investissements – réseau du métro (suite)

DÉFINITION *(en millions de dollars)*	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Postes abaisseurs – 25 kV/12kV (Providence)	2,1	4,1	5,5	5,6	41,9	39,3	39,3	39,3	39,3	39,3	80,4	-	**336,1**	**334,0**
Remplacement train dépoussiéreur	0,3	1,9	12,2	13,0	6,8	-	-	-	-	-	-	-	**34,1**	**33,9**
Programme MR-73 & CT – Analyse besoin de remplacement MR-73 & projets	2,1	7,1	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**11,2**	**9,1**
Programme d'immobilisation pour les équipements de production (PIEP MET)	-	0,5	2,1	1,9	1,4	0,9	-	-	-	-	-	-	**6,7**	**6,7**
TOTAL - DÉFINITION	**4,4**	**13,6**	**21,8**	**20,4**	**50,1**	**40,2**	**39,3**	**39,3**	**39,3**	**39,3**	**80,4**	**-**	**388,0**	**383,6**

IDENTIFICATION *(en millions de dollars)*	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033		2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Programme de modernisation des actifs Métro - phase 1 à 5 (PMAM)	-	4,3	19,7	144,9	373,7	530,0	615,4	697,2	712,7	934,7	807,6	3 625,2	**8 465,4**	**4 840,2**
Programme MR-73 & CT - Études & Opportunité	-	-	21,4	38,6	30,1	-	-	-	-	-	-	-	**90,1**	**90,1**
Programme MR-73 & CT – Projet Remplacement du contrôle des trains des lignes L1,L2,L4	-	-	-	20,8	18,7	310,3	318,2	391,6	468,6	583,6	583,6	1 314,4	**4 009,7**	**2 695,3**
Programme MR-73 & CT – Projet Remplacement des trains MR-73	-	-	-	10,0	19,7	148,9	148,9	172,2	186,2	260,7	260,7	2 971,7	**4 179,0**	**1 207,3**
Programme MR-73 & CT – Projet Modernisation Garage et Atelier Beaugrand	-	-	-	-	11,0	16,0	23,6	75,5	116,1	200,0	200,0	335,4	**977,7**	**642,3**
Programme MR-73 & CT – Projet mise à niveau des Infrastructures connexes	-	-	-	-	-	5,0	8,0	9,8	51,1	104,8	104,8	140,4	**424,0**	**283,6**
Nouveau centre d'attachement (anciennement CANO) - Réalisation	-	-	-	-	19,4	43,4	82,4	164,8	164,8	92,7	8,2	-	**575,7**	**575,7**
Prolongation de la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 - phase 4 - Nouveau	-	-	-	-	-	-	5,1	5,4	4,2	4,1	4,0	-	**22,8**	**22,8**
Études Portes Palières	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	**5,0**	**5,0**
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,8	317,3	**337,1**	**19,8**
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro - phases 3 et 4 (PREP-TM)	-	-	-	-	-	2,0	8,0	15,0	7,0	8,0	15,0	5,0	**60,0**	**55,0**
TOTAL - IDENTIFICATION	**-**	**4,3**	**41,1**	**214,3**	**472,5**	**1 055,7**	**1 209,7**	**1 531,6**	**1 710,7**	**2 188,6**	**2 008,6**	**8 709,4**	**19 146,5**	**10 437,1**

TOTAL - RÉSEAU DU MÉTRO	**4 383,0**	**1 301,9**	**1 443,4**	**1 599,8**	**2 385,8**	**2 707,5**	**1 332,5**	**1 638,6**	**1 751,8**	**2 228,6**	**2 089,0**	**8 709,4**	**31 571,3**	**18 478,9**

Fiche de projet
MET-01

Numéro de projet STM / RE / MTMD
201605_N / R-177 / 154-17-7994 / 154-17-7939 /154-19-8214/ 154-25-7558 / 339-2022

Crédits PQI*
Inscrit (7 028,3 M$ contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL
-

Programmes d'aide
PAGTCP – 100 %, PAFFITC – 100 %,
PAGITC – 100 %, Décret – 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)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	2 240,9	903,3	878,8	748,8	1 428,7	1 297,6	12,0	-	-	-	-	-	7 510,0	5 269,1
Non Capitalisable	5,0	1,0	1,0	1,0	8,0	7,9	-	-	-	-	-	-	23,9	19,0
Total	**2 245,8**	**904,3**	**879,8**	**749,8**	**1 436,7**	**1 305,5**	**12,0**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**7 533,9**	**5 288,1**
Financement														
Gouvernement provincial	1 395,4	547,6	521,4	452,2	1 073,8	763,3	0,2	-	-	-	-	-	4 753,9	3 358,5
Gouvernement fédéral	707,6	349,7	346,7	291,7	276,6	281,5	-	-	-	-	-	-	2 253,8	1 546,2
Agglomération de Montréal	-	-	-	0,6	78,4	221,4	11,8	-	-	-	-	-	312,2	312,2
STM	142,8	7,0	11,7	5,3	8,0	39,3	-	-	-	-	-	-	214,1	71,3
Total	**2 245,8**	**904,3**	**879,8**	**749,8**	**1 436,7**	**1 305,5**	**12,0**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**7 533,9**	**5 288,1**
Pourcentage de subvention													**93 %**	

** Le montant de 7533,9 M$ (avant intérêts sur dette long terme de 35,0 M$, pour un total de 7 568,9 M$) 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).*

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)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	150,5	54,0	52,0	93,1	108,3	85,5	-	-	-	-	-	-	543,4	392,9
Non Capitalisable	2,0	0,3	0,4	1,8	1,8	1,8	-	-	-	-	-	-	8,2	6,2
Total	**152,6**	**54,3**	**52,5**	**94,9**	**110,1**	**87,3**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**551,6**	**399,0**
Financement														
Gouvernement provincial	83,0	27,3	26,2	46,8	54,3	42,1	-	-	-	-	-	-	279,7	196,6
Gouvernement fédéral	50,9	20,9	20,3	36,0	41,9	32,4	-	-	-	-	-	-	202,3	151,5
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	18,6	6,1	6,0	12,2	13,9	12,9	-	-	-	-	-	-	69,6	51,0
Total	**152,6**	**54,3**	**52,5**	**94,9**	**110,1**	**87,3**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**551,6**	**399,0**
Pourcentage de subvention													**87 %**	

Fiche de projet
MET-03

Numéro de projet STM / RE / MTMD
850025_N / R-149 / 154-14-7107 / 154-16-7652 / 339-2022

Crédits PQI
Inscrit (425,4 M$ contributions provinciales, fédérales)

Enveloppe SOFIL
-

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %, PAFFITC – 90 %

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Réno-Systèmes – phase 4

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 3 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 4 se veut en continuité avec la phase 3.

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;
- Améliorer l'accessibilité universelle.

(en millions de dollars)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	535,9	1,6	4,6	9,8	2,7	2,4	1,3	10,4	-	-	-	-	568,7	32,8
Non Capitalisable	13,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,3	-
Total	**549,2**	**1,6**	**4,6**	**9,8**	**2,7**	**2,4**	**1,3**	**10,4**	**-**	**-**	**-**	**-**	**582,0**	**32,8**
Financement														
Gouvernement provincial	359,0	1,0	2,9	7,0	1,9	1,7	1,0	7,4	-	-	-	-	381,9	22,9
Gouvernement fédéral	31,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,0	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	159,2	0,6	1,7	2,8	0,8	0,7	0,3	3,0	-	-	-	-	169,1	9,9
Total	**549,2**	**1,6**	**4,6**	**9,8**	**2,7**	**2,4**	**1,3**	**10,4**	**-**	**-**	**-**	**-**	**582,0**	**32,8**
Pourcentage de subvention													**71 %**	

Fiche de projet
MET-04

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

Crédits PQI
Inscrit (666,0 M$ contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL
-

Programme d'aide
PAGTCP – 85 %

Catégorie de portefeuille
Maintien 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.

(en millions de dollars)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	565,9	65,0	33,2	61,0	39,3	34,2	-	-	-	-	-	-	798,7	232,8
Non Capitalisable	5,8	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,7	0,9
Total	**571,8**	**65,9**	**33,2**	**61,0**	**39,3**	**34,2**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**805,4**	**233,7**
Financement														
Gouvernement provincial	469,0	53,3	27,2	49,9	32,2	28,1	-	-	-	-	-	-	659,8	190,8
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	102,7	12,7	6,0	11,0	7,1	6,2	-	-	-	-	-	-	145,6	42,9
Total	**571,8**	**65,9**	**33,2**	**61,0**	**39,3**	**34,2**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**805,4**	**233,7**
Pourcentage de subvention													**82 %**	

Fiche de projet
MET-05

Numéro de projet STM / RE / MTMD
290016_N / R-216 / 154-15-7350

Crédits PQI
Inscrit (258,4 M$ contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL
Montant réservé (354,5 M$ contributions provinciales, fédérales)

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

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Réno-Systèmes – phase 6

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 3 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 6 se veut en continuité avec la phase 5.

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.

(en millions de dollars)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	74,9	93,7	144,1	127,3	74,8	82,7	53,9	56,3	1,8	0,5	-	-	710,0	635,1
Non Capitalisable	1,3	2,0	3,0	2,7	1,6	1,7	1,1	1,0	0,0	0,2	-	-	14,7	13,4
Total	**76,2**	**95,7**	**147,2**	**129,9**	**76,4**	**84,4**	**55,0**	**57,3**	**1,9**	**0,7**	**-**	**-**	**724,7**	**648,5**
Financement														
Gouvernement provincial	45,0	53,2	87,2	74,9	52,4	58,5	44,8	35,5	1,5	0,4	-	-	453,4	408,5
Gouvernement fédéral	20,1	28,2	37,3	36,0	10,6	12,3	-	13,1	-	-	-	-	157,7	137,5
Agglomération de Montréal	5,0	7,0	9,3	9,0	2,6	3,1	-	3,3	-	-	-	-	39,4	34,4
STM	6,1	7,2	13,4	10,0	10,7	10,5	10,2	5,4	0,3	0,3	-	-	74,2	68,1
Total	**76,2**	**95,7**	**147,2**	**129,9**	**76,4**	**84,4**	**55,0**	**57,3**	**1,9**	**0,7**	**-**	**-**	**724,7**	**648,5**
Pourcentage de subvention													**84 %**	

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)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	438,0	14,5	8,9	25,3	11,3	-	-	-	-	-	-	-	498,0	60,0
Non Capitalisable	7,0	0,2	0,1	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	7,7	0,7
Total	**445,0**	**14,7**	**9,0**	**25,6**	**11,5**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**505,7**	**60,7**
Financement														
Gouvernement provincial	360,6	11,9	7,1	21,1	9,6	-	-	-	-	-	-	-	410,4	49,8
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	84,5	2,8	1,8	4,5	1,8	-	-	-	-	-	-	-	95,4	10,9
Total	**445,0**	**14,7**	**9,0**	**25,6**	**11,5**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**505,7**	**60,7**
Pourcentage de subvention													**81 %**	

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 (316,6 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 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)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	52,3	78,0	156,2	183,9	113,4	56,3	-	-	-	-	-	-	640,0	587,7
Non Capitalisable	0,9	0,4	0,8	0,9	0,6	1,8	-	-	-	-	-	-	5,3	4,4
Total	**53,2**	**78,4**	**156,9**	**184,8**	**113,9**	**58,1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**645,3**	**592,1**
Financement														
Gouvernement provincial	31,4	41,4	91,1	112,2	84,5	46,8	-	-	-	-	-	-	407,5	376,1
Gouvernement fédéral	11,8	24,0	45,7	48,0	11,3	-	-	-	-	-	-	-	140,8	129,0
Agglomération de Montréal	2,9	6,0	11,4	12,0	2,8	-	-	-	-	-	-	-	35,2	32,2
STM	7,1	7,0	8,7	12,6	15,2	11,2	-	-	-	-	-	-	61,8	54,7
Total	**53,2**	**78,4**	**156,9**	**184,8**	**113,9**	**58,1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**645,3**	**592,1**
Pourcentage de subvention													**85 %**	

Fiche de projet
MET-08

Numéro de projet STM / RE / MTMD
210200_N / R-195 / 154-17-7658 / 154-23-7396

Crédits PQI
Inscrit (169,9 M$ contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL
Montant réservé (111,0 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 2026*

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)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	171,8	14,3	41,3	47,6	33,8	-	-	-	-	-	-	-	308,8	137,0
Non Capitalisable	12,7	0,2	0,6	0,6	0,5	-	-	-	-	-	-	-	14,5	1,9
Total	**184,5**	**14,5**	**41,9**	**48,2**	**34,2**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**323,3**	**138,8**
Financement														
Gouvernement provincial	116,6	6,6	29,0	29,8	25,9	-	-	-	-	-	-	-	207,9	91,3
Gouvernement fédéral	34,0	4,9	6,5	11,5	2,9	-	-	-	-	-	-	-	59,9	25,8
Agglomération de Montréal	3,9	1,0	1,3	2,3	0,6	-	-	-	-	-	-	-	9,0	5,1
STM	29,9	2,1	5,1	4,6	4,9	-	-	-	-	-	-	-	46,5	16,6
Total	**184,5**	**14,5**	**41,9**	**48,2**	**34,2**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**323,3**	**138,8**
Pourcentage de subvention													**83 %**	

Fiche de projet
MET-09

Numéro de projet STM / RE / MTMD
201805_N / R-189 / 154-25-7105
201805-1_N / R-189 / 154-26-7230

Crédits PQI
Partiellement inscrit (4,5 M$ contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL
Montant réservé (116,6 M$ contributions provinciales, fédérales)
Programmes d'aide
PAGTCP – 85 % - SOFIL 5 – 90 %

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Postes abaisseurs – 25 kv/12kv (Lionel Groulx, Dickson)

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 le secteur 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)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	14,3	12,8	16,9	31,3	20,9	26,1	15,0	-	-	-	-	-	137,3	123,1
Non Capitalisable	3,5	0,2	0,3	0,4	0,3	0,4	0,2	-	-	-	-	-	5,4	1,9
Total	**17,8**	**13,1**	**17,2**	**31,7**	**21,2**	**26,5**	**15,2**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**142,7**	**124,9**
Financement														
Gouvernement provincial	8,5	5,5	6,7	12,5	8,4	10,6	6,0	-	-	-	-	-	58,2	49,7
Gouvernement fédéral	3,7	5,9	8,4	15,6	10,4	12,9	7,5	-	-	-	-	-	64,5	60,8
Agglomération de Montréal	0,7	1,2	1,7	3,1	2,1	2,6	1,5	-	-	-	-	-	12,9	12,1
STM	4,9	0,5	0,4	0,4	0,3	0,4	0,2	-	-	-	-	-	7,1	2,2
Total	**17,8**	**13,1**	**17,2**	**31,7**	**21,2**	**26,5**	**15,2**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**142,7**	**124,9**
Pourcentage de subvention													**86 %**	

Fiche de projet
MET-10

Numéro de projet STM / RE / MTMD
202010_N / Non applicable

Crédits PQI
-

Enveloppe SOFIL
-

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Programme de rehaussement et entretien périodique technologies - métro phase 2 (PREP-TM2)

Le Programme de Rehaussement et Entretien Périodique - Technologies Métro (PREP-TM2) fait suite au PREP-TM1, lancé en 2019 et dont la vocation est d'assurer la pérennité des actifs informatiques du métro. Il s'agit donc de la continuité des efforts afin d'adresser les priorités grandissantes en matière de désuétude & de rehaussement des actifs technologiques métro et continuer de soutenir l'exploitation du métro en collaboration avec nos clients et partenaires.

La deuxième phase du programme PREP-TM2 vise à maintenir le taux de disponibilité du métro et des systèmes qui la composent à 99.972 %. Dans cette optique, les axes d'intervention priorisés pour les 5 prochaines années sont principalement du domaine des logiciels, des systèmes périphériques et de support de la commande centralisée, la réseautique et les serveurs.

Plus spécifiquement, les objectifs du programme sont les suivants :
- Sécuriser la continuité des opérations métro;
- Mettre à jour les versions logiciels et moderniser les équipements technologiques, renforçant ainsi la protection des actifs Métro;
- Assurer un temps moyen de réparations pour rencontrer les cibles STM de niveau de service et du kilométrage parcouru;
- Se doter d'une stratégie de priorisation et d'intervention plus efficace axée sur le court, moyen et long terme en élaborant des feuilles de route des systèmes du métro permettant un meilleur arrimage avec les grands projets;
- Livrer les dépendances requises aux grands programmes, soit du centre de contrôle de relève (CCR) et du prolongement de la ligne bleue (PLB).

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :
- Améliorer la livraison du service;
- Livrer les projets pour transformer le service et moderniser nos actifs;
- Innover et viser l'efficience et la performance.

(en millions de dollars)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	12,5	10,0	12,0	12,0	8,0	8,0	-	-	-	-	-	-	62,5	50,0
Non Capitalisable	1,3	0,3	0,2	0,3	0,2	1,1	-	-	-	-	-	-	3,3	2,0
Total	**13,8**	**10,3**	**12,2**	**12,3**	**8,2**	**9,1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**65,8**	**52,0**
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	13,8	10,3	12,2	12,3	8,2	9,1	-	-	-	-	-	-	65,8	52,0
Total	**13,8**	**10,3**	**12,2**	**12,3**	**8,2**	**9,1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**65,8**	**52,0**
Pourcentage de subvention													**0 %**	

Fiche de projet
MET-11

Numéro de projet STM / RE / MTMD
250001-1_N / R-222 / à venir

Crédits PQI
-

Enveloppe SOFIL
Montant réservé (21,9 M$ contributions provinciales, fédérales)

Programme d'aide
SOFIL 5 – 90 %

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Programme d'immobilisation pour le maintien des infrastructures Métro (PIMI Métro)

La STM gère un parc d'actifs vaste et varié, du réseau du métro. Ce parc, en constante évolution et vieillissant, exige un entretien accru pour assurer sa pérennité et sa sécurité.

L'équipe de Connaissance des actifs (CDA) effectue une vigie constante de l'état des infrastructures sous sa responsabilité par le biais d'inspection. Ses recommandations permettent de prioriser les interventions appropriées, assurant une gestion proactive et efficace de l'ensemble du parc du réseau métro. Les inspections et d'autres travaux apportent de nouvelles informations sur l'état des actifs, sur une base continue.

Ainsi, le programme PIMI phase 1 vise à offrir un cadre flexible et prévisible pour réaliser des travaux de remplacements ou de réfection partielles sur les infrastructures métro et systèmes connexes, assurant ainsi une gestion optimale des urgences et des risques. Ce programme pour le maintien des actifs est réparti sur 5 années, soit de 2026 à 2030.

De façon spécifique, le projet consiste en des interventions capitalisables visant à corriger des infrastructures et équipements déficients regroupés en catégorie, portant notamment sur des éléments architecturaux, les structures et travaux civils, les systèmes mécaniques et les systèmes électroniques

BÉNÉFICES

Ce projet vise à **:**

- Assurer la livraison du service dans un environnement sécuritaire pour les clients et les employés;
- Prolonger la durée de vie des infrastructures, en attente de projet de réfection majeur, afin de minimiser les impacts sur la clientèle et les opérations;
- Assurer la conformité aux lois et normes en vigueur.

(en millions de dollars)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	3,2	8,1	5,8	5,6	4,9	-	-	-	-	-	-	-	27,5	24,3
Non Capitalisable	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	**3,2**	**8,1**	**5,8**	**5,6**	**4,9**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**27,6**	**24,4**
Financement														
Gouvernement provincial	1,2	3,0	2,1	2,1	2,1	-	-	-	-	-	-	-	10,5	9,3
Gouvernement fédéral	0,9	2,4	1,7	1,7	1,7	-	-	-	-	-	-	-	8,4	7,5
Agglomération de Montréal	0,2	0,6	0,4	0,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	2,1	1,9
STM	0,9	2,1	1,5	1,4	0,7	-	-	-	-	-	-	-	6,6	5,7
Total	**3,2**	**8,1**	**5,8**	**5,6**	**4,9**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**27,6**	**24,4**
Pourcentage de subvention													**69 %**	

Fiche de projet
MET-12

Numéro de projet STM / RE / MTMD
685080_N / R-228 / à venir

Crédits PQI
-

Enveloppe SOFIL
Montant réservé (15,8 M$ contributions provinciales, fédérales)

Programme d'aide
SOFIL 5 – 90 %

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Prolongation de la durée de vie des MR-73 Phase 3 (PPVU)

Le MR-73 a atteint 50 ans de vie utile en 2026. Compte tenu de la fiabilité de la plupart des équipements du matériel MR-73, de ses faibles coûts d'entretien et de l'expérience acquise aux phases antérieures, la prolongation de la durée de vie de ces voitures de métro jusqu'à minimalement 60 ans représente une solution optimale et économique.

Les travaux de cette phase seront réalisés sur une durée de 5 ans (2027 à 2031), comprenant des interventions ponctuelles sur des systèmes, sous-systèmes et composants ainsi que des études complémentaires d'ingénierie. Ce projet représente la troisième phase du programme, en continuité de la phase 2.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :
- Assurer l'offre de service à la clientèle avec du matériel roulant et des équipements de meilleure fiabilité;
- Prolonger la durée de vie du matériel roulant vieillissant.

(en millions de dollars)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	-	5,1	5,4	4,1	4,1	4,0	-	-	-	-	-	-	22,7	22,7
Non Capitalisable	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	**-**	**5,1**	**5,4**	**4,2**	**4,1**	**4,0**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**22,8**	**22,8**
Financement														
Gouvernement provincial	-	2,1	2,3	1,5	1,5	1,5	-	-	-	-	-	-	8,8	8,8
Gouvernement fédéral	-	1,7	1,8	1,2	1,2	1,2	-	-	-	-	-	-	7,0	7,0
Agglomération de Montréal	-	0,4	0,5	0,3	0,3	0,3	-	-	-	-	-	-	1,8	1,8
STM	-	0,9	0,9	1,2	1,2	1,0	-	-	-	-	-	-	5,3	5,3
Total	**-**	**5,1**	**5,4**	**4,2**	**4,1**	**4,0**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**22,8**	**22,8**
Pourcentage de subvention													**69 %**	

Fiche de projet
MET-13

Numéro de projet STM / RE / MTMD
EEF.14.00.04_N / R-214 / 154-15-7352

Crédits PQI
Inscrit (73,6 M$ contributions provinciales)

Enveloppe SOFIL
-

Programme d'aide
PAGTCP – 100 %

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Nouveau centre d'attachement (anciennement CANO) - Études

Le réseau du métro actuel comporte 68 stations et 71 kilomètres de voies doubles pour lesquels la STM doit procéder à des travaux d'entretien courant, de maintien d'actif et de développement. La STM dispose de trois centres d'attachement (CA) où les matériaux et équipements peuvent être chargés sur des trains de travaux afin de les acheminer jusqu'au lieu des travaux. Un CA lourd (Youville), en surface, accueille les gros équipements et matériaux, tandis que deux CA légers souterrains permettent d'acheminer des plus petits matériaux vers le réseau. Ces CA permettent d'injecter des composantes diverses dans le réseau, en plus de garer, charger et entretenir des véhicules de travaux. Les CA existants font partie d'un réseau utilisé à pleine capacité, ce qui pénalise le déploiement optimal des véhicules travaux et des mises en chantiers. Les travaux de nuit étant directement conditionnés par le temps de travail résultant du déploiement des trains de travaux, la STM prévoit la construction d'un nouveau CA dans le réseau du métro.

Le projet permettra de soutenir la croissance des programmes de maintien des actifs, de bonifier l'offre de service en matière d'entretien, mais aussi de garantir une répartition plus rapide des véhicules de travaux sur le réseau durant la nuit, améliorant l'efficience opérationnelle. Aussi, ce projet permettra de diminuer la dépendance des autres CA envers celui de Youville en offrant de la robustesse. La STM a complété les études complémentaires sur le besoin associé à cette solution et souhaite maintenant poursuivre avec l'élaboration d'un dossier d'opportunité permettant d'établir la solution à retenir. La STM est en attente d'autorisation pour démarrer ce dossier d'opportunité.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Augmenter le temps de travail dont disposent les travailleurs effectuant les travaux en tunnel, et ce, pour l'ensemble des convois déployés sur le réseau lors d'une nuit de travail;
- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Ajouter de la souplesse opérationnelle et renforcer la capacité d'intervention en travaux avec l'ajout d'un point d'injection de matériel lourd

(en millions de dollars)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	34,1	6,2	9,2	6,6	-	-	-	-	-	-	-	-	56,1	22,0
Non Capitalisable	18,3	0,1	0,2	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	18,6	0,3
Total	**52,4**	**6,3**	**9,4**	**6,6**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**74,6**	**22,3**
Financement														
Gouvernement provincial	33,8	5,2	7,9	6,4	-	-	-	-	-	-	-	-	53,4	19,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	18,6	1,1	1,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	21,3	2,7
Total	**52,4**	**6,3**	**9,4**	**6,6**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**74,6**	**22,3**
Pourcentage de subvention													**71 %**	

/ Transport adapté

Sommaire

ACTIFS AU 31 DÉCEMBRE 2025*

36	Minibus
1	Centre de transport

* Ces actifs sont disposés en 2026.

Le transport adapté (TA) possède la mission d'assurer un service de transport collectif adapté fiable, sécuritaire, ponctuel et courtois qui contribue à l'inclusion sociale, professionnelle et économique des personnes avec limitations ayant un impact significatif et persistant sur leur mobilité. Ce service assure plus de 4 millions de déplacements par année pour un bassin de plus de 40 000 clients.

L'ARTM a amorcé, au cours des dernières années, plusieurs chantiers structurants de mutualisation des services métropolitains, dont celui du transport adapté, qui se matérialise désormais officiellement. Les travaux menés depuis plus de deux ans ont notamment permis de simuler des gains opérationnels et financiers pouvant découler d'un meilleur jumelage des déplacements entre les territoires actuellement desservis par les différentes sociétés de transport, notamment la STL, le RTL et Exo.

Ce projet adresse principalement la désuétude de la plateforme technologique qui soutient les principales activités opérationnelles du transport adapté, des navettes OR par taxi et du taxi collectif, notamment :

- La réservation;
- La planification des tournées;
- La livraison du service, la gestion du temps réel et de la salle de contrôle;
- Le service à la clientèle et l'admission;
- La facturation et tarification;
- La géomatique et le calcul des temps de parcours;
- Les paramètres contractuels des intermédiaires de taxis;
- Les notifications à la clientèle.

Globalement, la réalisation de ce projet permettra de maintenir et d'optimiser les performances de la plateforme technologique.

Tableau des investissements – transport adapté

AUTORISÉS *(en millions de dollars)*	**2026 et avant**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037 et après**	**Total Projet**	**Total PI 2027-2036**
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL - AUTORISÉS	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

DÉFINITION *(en millions de dollars)*	**2026 et avant**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**Total Projet**	**Total PI 2027-2036**
Relocalisation activités support Place Bonaventure	0,6	2,7	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**3,4**	**2,8**
TOTAL - DÉFINITION	**0,6**	**2,7**	**0,2**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**3,4**	**2,8**

IDENTIFICATION *(en millions de dollars)*	**2026 et avant**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**Total Projet**	**Total PI 2027-2036**
Mise à niveau Accès - phase 2	-	0,3	3,0	2,5	2,0	-	-	-	-	-	-	-	**7,8**	**7,8**
TOTAL - IDENTIFICATION	**-**	**0,3**	**3,0**	**2,5**	**2,0**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	7,8	7,8

TOTAL - TRANSPORT ADAPTÉ	**0,6**	**2,9**	**3,2**	**2,5**	**2,0**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**11,2**	**10,6**

/ Secteur administratif

Tableau des investissements – administratif [3]

AUTORISÉS *(en millions de dollars)*	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
ADM-01 SAP S/4 HANA	5,4	16,2	33,1	7,1	-	-	-	-	-	-	-	-	**61,9**	**56,5**
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phase 4 (PEPTI4)	27,3	15,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**42,8**	**15,5**
Migration 2022 du progiciel Hastus	18,7	5,8	5,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**30,2**	**11,6**
Programme entretien périodique & acquisition OPUS - phase 3 (PEPA3-OPUS)	2,8	2,5	3,7	2,0	3,6	-	-	-	-	-	-	-	**14,6**	**11,8**
Programme Gestion des risques techno et de sécurité – phase 4 (PGRTS 4) - Nouveau	0,7	2,1	3,1	3,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	**11,1**	**10,4**
TOTAL - AUTORISÉS	**54,9**	**42,2**	**45,7**	**12,4**	**5,5**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**160,7**	**105,8**

DÉFINITION *(en millions de dollars)*	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**-**
TOTAL - DÉFINITION	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

IDENTIFICATION *(en millions de dollars)*	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - phases 5 à 7 (PEPTI)	-	0,5	11,8	9,8	11,6	13,1	14,2	14,1	14,1	14,1	15,3	40,0	**158,5**	**118,5**
Programme Gestion des risques techno et de sécurité – phase 5-6 (PGRTS 5-6) - Nouveau	-	-	-	-	1,0	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	-	**22,0**	**22,0**
Programme Entretien Périodique & Acquisition - phase 3 OPUS (PEPA4 OPUS)	-	-	-	0,4	0,8	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	-	-	**10,6**	**10,6**
Implantation de la stratégie BIM	-	0,5	2,5	3,2	6,4	11,2	8,0	3,2	-	-	-	-	**35,0**	**35,0**
Feuille de route technologique RH – Talent (SIRH)	-	0,4	1,0	2,3	3,0	3,0	-	-	-	-	-	-	**9,7**	**9,7**
Système intégré en gestion de projet (SIGP)	0,5	1,2	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**6,0**	**5,6**
TOTAL - IDENTIFICATION	**0,5**	**2,6**	**19,6**	**15,7**	**22,7**	**32,7**	**27,6**	**22,7**	**19,5**	**19,5**	**18,8**	**40,0**	**241,8**	**201,4**

TOTAL - ADMINISTRATIF	**55,4**	**44,8**	**65,3**	**28,1**	**28,2**	**32,7**	**27,6**	**22,7**	**19,5**	**19,5**	**18,8**	**40,0**	**402,5**	**307,2**

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

SECTEUR ADMINISTRATIF

Fiche de projet
ADM-01

Numéro de projet STM / RE / MTMD
530873_N / Non applicable

Crédits PQI
-

Enveloppe SOFIL
-

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

SAP S/4 HANA

Le système SAP ECC, constitue le cœur des opérations administratives de la STM. Sa migration vers SAP S/4HANA infonuagique permet d'assurer la continuité, la sécurité et la conformité des opérations.

Le projet vise donc une migration contrôlée, en conservant les processus actuels pour limiter les risques et les impacts, tout en modernisant la plateforme et la gouvernance des accès, sans transformation fonctionnelle majeure à ce stade.

Au-delà d'une mise à niveau technologique, cette migration constitue une décision structurante qui protège les opérations actuelles tout en créant les conditions nécessaires à l'évolution future de l'organisation, notamment par le renforcement de la gouvernance des accès et de la cybersécurité.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Assurer la continuité des opérations;
- Éliminer la désuétude technologique;
- Assurer la continuité des opérations;
- Réduire la désuétude technologique;
- Maintenir la stabilité fonctionnelle;
- Renforcer la gouvernance des accès et la cybersécurité.

(en millions de dollars)	2026 et avant	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037 et après	Total Projet	Total PI 2027-2036
Investissement														
Capitalisable	3,4	15,6	30,6	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-	55,7	52,3
Non Capitalisable	2,0	0,7	2,6	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	6,2	4,2
Total	**5,4**	**16,2**	**33,1**	**7,1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**61,9**	**56,5**
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	5,4	16,2	33,1	7,1	-	-	-	-	-	-	-	-	61,9	56,5
Total	**5,4**	**16,2**	**33,1**	**7,1**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**61,9**	**56,5**
Pourcentage de subvention													**0 %**	

/ 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)

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

3.2 Saine gestion des dépenses

- Directive en matière de capitalisation – Immobilisations (DS FIN 001)
- 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)
- Délégation de pouvoirs d'autorisation de la direction générale (PG 1.02)
- Plan de contrôle des projets d'investissement
- Guide de facturation interne des projets
- Règlement R-175 – Gestion contractuelle
- Contrôles internes financiers (PC 3.09 et DS FIN 007)
- Code d'éthique
- Suivi budgétaire et certification des crédits des activités d'exploitation et d'investissements (DS FIN 012)
- Directive sur l'octroi de contrats pour les projets en processus d'autorisation (règlement d'emprunt et/ou de subvention)

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 débuter 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 en 2021.

Malgré qu’une dépense soit 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 maximisées, il n’est plus possible d’y inscrire de nouveau projet. Le même principe s’applique pour le programme SOFIL avec une enveloppe globale octroyée sur une période de 5 ans.

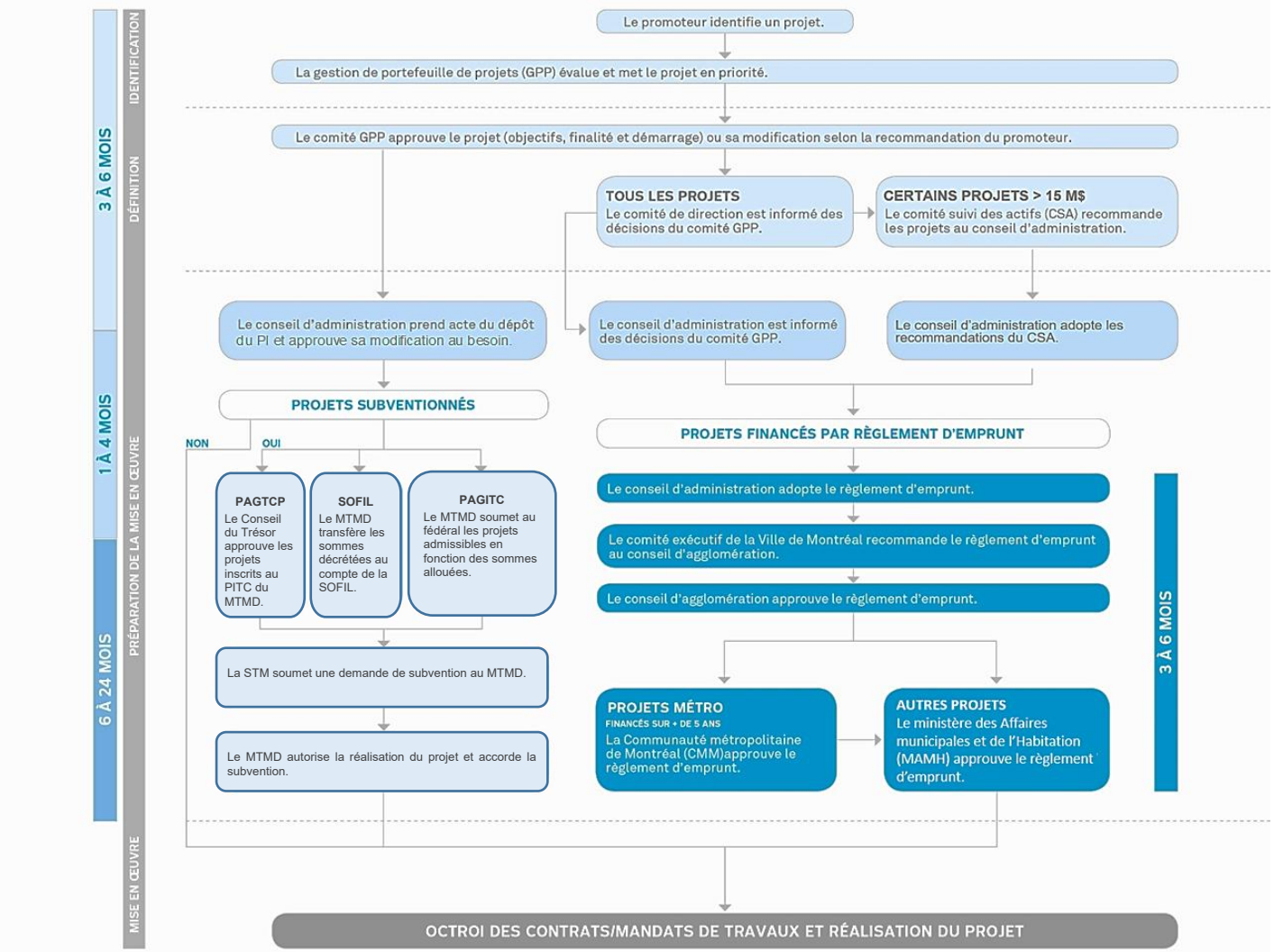
Volet financement

Finalement, une fois le pouvoir d’emprunt accordé par le MAMH, la STM finance temporairement la portion des coûts des projets d’immobilisations inscrits au PQI ou prévus être subventionnés par la SOFIL par l’entremise d’une marge de crédit auprès du Fonds de financement. Une fois l’autorisation de subvention obtenue, la STM reçoit les subventions au comptant des différents paliers de gouvernement selon l'avancement des projets.

La portion des coûts non subventionnés ou subventionnés par le gouvernement fédéral est financée temporairement par l’émission de billets à court terme sur les marchés des capitaux, pour ensuite être financée à long terme auprès de la Ville de Montréal.

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 1er avril 2024, les versements qui n’ont pas été financés sont 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 remplacée par les modalités d’application du PAGTCP 2024-2025 en vigueur jusqu’au 31 mars 2025. De nouvelles modalités d’application pour le PAGTCP 2025-2028 ont été publiées en avril 2026.

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 : - 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 1er avril 2024.	
Période visée par le programme	1er avril 2026 au 31 mars 2028[4]	
Admissibilité et % de subvention	**ACTIFS ADMISSIBLES**	**TAUX**
	Autobus :	
	À propulsion électrique	90 %
	Hybride	90 %
	Projet de remplacement de batterie	50 %
	Réparations pour prolonger la durée de vie utile	50 %
	Minibus accessible électrique	85 %
	Minibus accessible autre	50 %
	Véhicule de service :	
	À propulsion électrique	85 %
	Hybride rechargeable	75 %
	À essence ou diesel	25 %
	Système ou application nécessaire à l’exploitation des réseaux	75 %
	Mesures préférentielles pour les autobus :	
	Service rapide par bus (SRB)	95 %
	Maintien ou amélioration actifs existants (SRB)	85 %
	MPB en site propre[5]	75 %
	MPB autres	25 %
	Stationnement d’incitation, terminus, aire d’attente	75 %
	Garage et centre d’entretien[6]	75 %
	Abribus, support à vélos, vélostation et autre 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	85 %
	Projet de développement	95 %
	Améliorations favorisant l’accessibilité des clientèles à mobilité réduite	85 %
	Projet d’étude d’opportunité	50 %

[4] *La réalisation des projets autorisés pendant la durée du programme peut se prolonger au-delà de cette date.*

[5] *Un projet en site propre doit viser l’aménagement d’une nouvelle voie de circulation réservée uniquement au transport collectif. L’ajout de cette nouvelle voie ne doit pas avoir pour effet de réduire la capacité de la route sur laquelle l’aménagement est réalisé.*

[6] *Dans le cas où le projet est lié à l’électrification des réseaux et également financé dans le cadre d’un programme du gouvernement du Canada, le taux d’aide est augmenté à 85 %.*

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 658,2 M$ est issue du Fonds pour bâtir des collectivités fortes – volet communautaire (anciennement le Fonds pour le développement des collectivités du Canada), tandis que la part du gouvernement du Québec de 921,4 M$ est financée par une partie des revenus des droits d’acquisition et d’immatriculation additionnels 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	**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 thermiques	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 nécessaires 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 1er 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 1er 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 Assignation 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

Dépôt légal,
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2026