

8 mai 2026

RENFORCER LE FONDS POUR LE TRANSPORT EN COMMUN DU CANADA

Mémoire présenté au Comité
permanent des finances

Consultations prébudgétaires en
prévision du budget 2026

Société de transport de Montréal (STM)

Toronto Transit Commission (TTC)

TransLink



Recommandations

La Société de transport de Montréal (STM), la Commission de transport de Toronto (TTC) et TransLink, les trois plus grands réseaux de transport collectif du Canada, proposent conjointement les recommandations suivantes au Comité permanent des finances concernant le budget 2026 :

1. Rétablir minimalement les 30 milliards \$ de financement sur 10 ans du Fonds pour le transport en commun du Canada (FTCC).
2. Accélérer et simplifier l'approbation du financement du FTCC pour les projets prêts à être réalisés.
3. Préserver la valeur et la continuité du FTCC en l'indexant à l'inflation annuelle et en veillant à ce que l'engagement annuel de 3 milliards \$ se concrétise en 2037 et au-delà.

Introduction

Le transport collectif est essentiel au bon fonctionnement de l'économie et pour réduire le coût de la vie. La STM, TTC et TransLink assurent la mobilité de millions de personnes dans les trois plus grandes villes du Canada. Ensemble, ils ont permis de :

- Réaliser plus d'un milliard de trajets en 2025.
- Offrir des services de mobilité abordables et accessibles à un canadien sur cinq.
- Soutenir la productivité dans trois régions qui génèrent près de 40 % du PIB national.
- Employer plus de 37 000 personnes directement, tout en appuyant la création d'emplois à l'échelle du Canada.

Le transport collectif est une infrastructure économique nationale essentielle. Les réseaux routiers urbains ne pourraient suffire à la demande si les réseaux de transport collectif ne pouvaient offrir les services dont la population dépend aujourd'hui. L'investissement fédéral permet aux réseaux de transport collectif de transporter efficacement les travailleuses et les travailleurs, de réduire les coûts de la vie comme ceux de la congestion routière et d'améliorer la productivité. Il soutient également des milliers d'emplois dans les secteurs de la construction, l'ingénierie, la fabrication et de l'exploitation, générant des rendements importants pour chaque dollar investi.

Le transport collectif joue également un rôle essentiel face à la crise du logement abordable. En travaillant ensemble, les gouvernements peuvent utiliser les investissements en transport collectif comme levier pour la construction de logements, favorisant ainsi des collectivités à forte densité tout en réduisant les coûts de transport des ménages, l'une des principaux postes dépenses de la population canadienne.

Le FTCC visait à fournir un financement prévisible et à long terme et à remédier à des décennies de sous-investissement chronique en transport collectif. La coupure de 5 milliards \$ au FTCC annoncée dans le budget 2025 risque d'aggraver le déficit d'investissement en infrastructure à un moment où il est essentiel d'investir dans la remise en état et l'extension des réseaux. Le financement du FTCC devant être versé en 2026, le prochain budget est une occasion pour le gouvernement de démontrer son leadership et consolider ce programme.

En renforçant son engagement pour le transport collectif, le gouvernement fédéral pourra simultanément stimuler la croissance économique et la prospérité nationale tout en réduisant le coût de la vie pour les ménages et soutenir l'atteinte des objectifs climatiques.

Faits en bref :

Un milliard de déplacements en transport collectif évitent de 250 000 à 350 000 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre, ce qui équivaut à retirer de la circulation de 75 000 à 100 000 voitures pendant un an.

Chaque milliard de dollars investi dans le transport collectif génère 5 milliards \$ de retombées économiques. (APTA, 2026)

La congestion routière dans les trois plus grandes économies urbaines du Canada (Toronto, Montréal et le Grand Vancouver) coûte maintenant plus de 50 milliards \$ par année.

Recommandation 1: Rétablir minimalement les 30 milliards \$ de financement sur 10 ans du Fonds pour le transport collectif du Canada (FTCC).

Depuis l'annonce du FTCC en 2021, le secteur du transport collectif a indiqué que l'enveloppe de 30 milliards \$ serait insuffisante pour remédier à des décennies de sous-investissement. Le FTCC est un programme important et attendu depuis longtemps. Il reste cependant encore beaucoup à faire pour que l'approche canadienne en transport collectif soit comparable à celle de la plupart des autres pays du G7.

À eux seuls, nos trois réseaux ont des besoins combinés en **capitaux non financés de plus de 50 milliards \$ pour les dix prochaines années**. Ce montant comprend, sans s'y limiter :

- 21,3 milliards \$ – Besoins de base de la TTC (excluant les projets d'expansion)
- 12,9 milliards \$ – Besoins de base de la STM (excluant les projets d'expansion)
- 20 milliards \$ – TransLink (plan « Access for Everyone »)

Par exemple, le soutien financier actuel de 10 ans de 2,1 milliards \$ provenant du FTCC (Entente de base et Ententes pour les régions métropolitaines) reçu par TransLink couvre moins de 15 % des 13 à 15 milliards \$ requis pour les projets de la première phase du plan « Access for Everyone ». Le FTCC n'offre donc aucun financement pour les autres projets de ce plan prévus après 2027. ^[1] La TTC a entièrement engagé son financement de base de 1,16 milliard \$ au cours des dix prochaines années pour le remplacement prioritaire de ses trains. Bien que ces mesures aient un impact significatif et soient appréciées, il y a encore d'importants besoins d'investissement qui nécessitent du financement pour protéger les réseaux existants et répondre à la demande.

Le budget 2025 a coupé 5 milliards \$ (17 %) au FTCC, et introduit beaucoup d'incertitudes au sujet de ce programme, générant des reculs pour les réseaux de transport collectif du Canada qui disposent d'un vaste portefeuille de projets prêts à être lancés pour soutenir l'économie et les emplois locaux. Cette situation crée de l'incertitude pour les entreprises privées dans la chaîne d'approvisionnement nationale, qui dépendent des contrats de nos réseaux partout au Canada. Ceci entraîne aussi des reports ou des réductions d'investissements et d'embauche de leur part. Tous les partenaires du transport collectif se sont unis dans leurs efforts de défense des droits, notamment dans les mémoires présentés au projet de loi C-15 par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) et nos organismes.

La STM, TTC et TransLink demandent l'annulation de la réduction de 5 milliards \$ au FTCC et le rétablissement complet de son financement de 30 milliards \$ dédié au transport collectif.

[1] Transit Capital Investment Comparator Report. TransLink, November 2025

Recommandation 2: Accélérer et simplifier l'approbation du financement du FTCC pour les projets prêts à être réalisés.

La STM, TTC et TransLink recommandent au gouvernement fédéral d'accélérer l'approbation des projets dont l'approvisionnement et la construction sont prêts à commencer, tout en modernisant le cadre de financement afin d'appuyer la réalisation efficace et en temps opportun de ceux-ci. Des grands projets de transport collectif dans les plus grandes régions métropolitaines du Canada sont prêts à aller de l'avant, mais leur réalisation est freinée par la lourdeur administrative du financement. La complexité du programme risque de ralentir la réalisation des projets, de créer des retards et de faire augmenter les coûts. Le gouvernement fédéral peut démontrer sa volonté d'obtenir des résultats concrets et significatifs en :

- accélérant les procédures d'approbation pour que les projets aillent de l'avant plus rapidement et ainsi livrer les bénéfices attendus pour la mobilité, l'économie et le climat;
- réduisant les exigences administratives inutiles et en maintenant la souplesse en matière d'approvisionnement pour réaliser les projets à temps tout en maximisant la valeur pour le public;
- en misant sur un mode de financement éprouvé et qui offre une plus grande certitude, comme le volet de financement de base du FTCC, qui permet aux réseaux de planifier en toute confiance et de réaliser des projets plus efficacement.

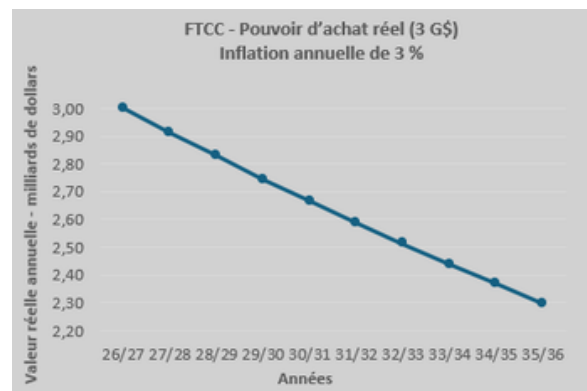
Grâce à cette approche, les investissements se traduiront par une livraison plus rapide, des rendements économiques plus élevés et des services améliorés pour la population. À cet égard, il faut rappeler que l'absence d'une entente intergouvernementale entre les gouvernements du Québec et du Canada empêche la STM et les autres organismes de transport collectif du Québec, d'accéder au financement dans le cadre du FTCC.



Recommandation 3: Préserver la valeur et la continuité du FTCC en l'indexant à l'inflation et en veillant à ce que l'engagement annuel de 3 milliards de dollars se concrétise en 2037 et au-delà.

Étant établie en valeur nominale fixe, la valeur du FTCC s'érode chaque année. Depuis la création du FTCC en 2021, les pressions exercées sur la chaîne d'approvisionnement, les pénuries de main-d'œuvre et la hausse des coûts de construction ont considérablement réduit sa valeur réelle de plus de 30 %. ^[2] **Le FTCC devrait prévoir un facteur de progression annuelle automatique lié à l'inflation et aux coûts de construction.**

Sans indexation automatique, le pouvoir d'achat diminuera chaque année et aggravera le déficit d'investissement. Par exemple, une inflation annuelle de 3 % à partir de 2026 réduit la valeur réelle de 2,3 milliards \$ par année d'ici la dixième année, avec un manque à gagner cumulatif d'environ 3,7 milliards \$ au cours de la décennie. Cette érosion réduit la capacité d'investissement du FTCC. L'indexation aidera à maintenir sa valeur, à fournir de la certitude aux organismes de transport et au marché, et à atténuer les risques liés à l'approvisionnement et à la chaîne d'approvisionnement. Enfin, elle permet de préserver l'intention et l'impact du FTCC sans qu'il soit nécessaire d'obtenir un financement ponctuel pour compenser la baisse de ce pouvoir d'achat.



Le FTCC se voulait un programme de financement permanent et donc prévisible, s'étendant au-delà de la période initiale de 10 ans. Pour le budget 2026, les grands réseaux de transport collectif du Canada **recommandent la prolongation du FTCC en y ajoutant l'affectation annuelle de 3 milliards \$ au-delà de 2036**, pour faire en sorte que le FTCC devienne un véritable fonds permanent de transport collectif comme prévu.

Un investissement accru et soutenu est essentiel pour assurer la prévisibilité nécessaire tant pour les réseaux de transport collectif que pour le vaste écosystème d'entreprises privés qui en forment la chaîne d'approvisionnement. Cela soutient les efforts partagés des divers gouvernements en transport collectif. La prévisibilité du financement fédéral à long terme aide les partenaires gouvernementaux à établir leur budget et à planifier leurs investissements.

[2] Statistics Canada, Building construction price indexes, by type of building and division, Table: 18-10-0289-01.

La nécessité d'investissements soutenus

Nos réseaux sont prêts à réaliser des investissements majeurs qui créeront des dizaines de milliers d'emplois au Canada, soutiendront la construction de logements et aideront à réaliser les priorités du gouvernement fédéral.

Au cours des 10 à 15 prochaines années, la STM, la TTC et TransLink auront besoin d'investissements soutenus pour éviter les risques de bris de services, d'augmentation de la congestion et de pertes économiques.

Le métro de Montréal est aux prises avec un déficit d'investissement en maintien d'actifs de 7 milliards \$. C'est 46 % de ses actifs qui sont en mauvais état. Pour remédier à cette situation, le Programme des immobilisations 2026-2035 de la **STM** vise des investissements totalisant 35,3 milliards \$, dont 24,1 milliards sont prévus pour les 10 prochaines années. Il s'agit d'un plan prudent qui se concentre sur la modernisation du réseau de la STM et de ses actifs en garantissant leur bon état de fonctionnement, en remplaçant son matériel roulant vieux de 50 ans, en modernisant les installations connexes de maintenance et de remisage des trains, en améliorant son efficacité opérationnelle grâce à un nouveau système de contrôle des trains, en améliorant l'accessibilité universelle, en prolongeant la ligne Bleue et en visant la carboneutralité pour son parc d'autobus. Du montant total de 35,3 G\$, c'est plus de 22,6 milliards \$ de projets qui ne sont toujours pas financés pour préserver et améliorer le fonctionnement, la sécurité et la fiabilité des réseaux.

Le Plan d'investissement en immobilisations 2026-2040 de la **TTC** pour prévoit des besoins en capital de 53,99 milliards \$ sur 15 ans, dont 69 % ou 37,33 milliards \$ restent à financer. Le Plan accorde la priorité aux projets et aux initiatives relatives à la remise en état qui accroissent la capacité de répondre à la demande. Au cours des prochains 10 ans, les besoins en immobilisations non financés totalisent 21,31 milliards \$. Selon le modèle économique du Mobility Network de l'Université de Toronto, le budget et le plan d'immobilisations de 2026-2035 devraient générer 17 milliards \$ en produit intérieur brut, 41,3 milliards \$ en activité économique et près de 250 000 emplois. À lui seul, le budget d'immobilisations de 2026 devrait générer 4,3 milliards \$ en activité économique et près de 26 000 emplois au Canada. Un financement intergouvernemental est demandé dans le cadre du FTCC pour des trains de métro supplémentaires de la ligne 1 et des installations connexes de maintenance et de remisage des trains dont le coût combiné est estimé à plus de 4,6 milliards \$. Sans cet investissement, il n'est pas possible d'atteindre la cible de 100 secondes d'intervalle pour les trains du matin à l'ouverture du prolongement vers le nord de la ligne de métro Yonge prévue pour 2035, avec une augmentation prévue de 11 % de la demande de pointe, sans quoi la ligne sera surchargée et dans des conditions d'exploitation dangereuses. La TTC a également besoin de financement pour remplacer le matériel roulant vieillissant et soutenir la transition complète vers un parc de véhicules à zéro émission.

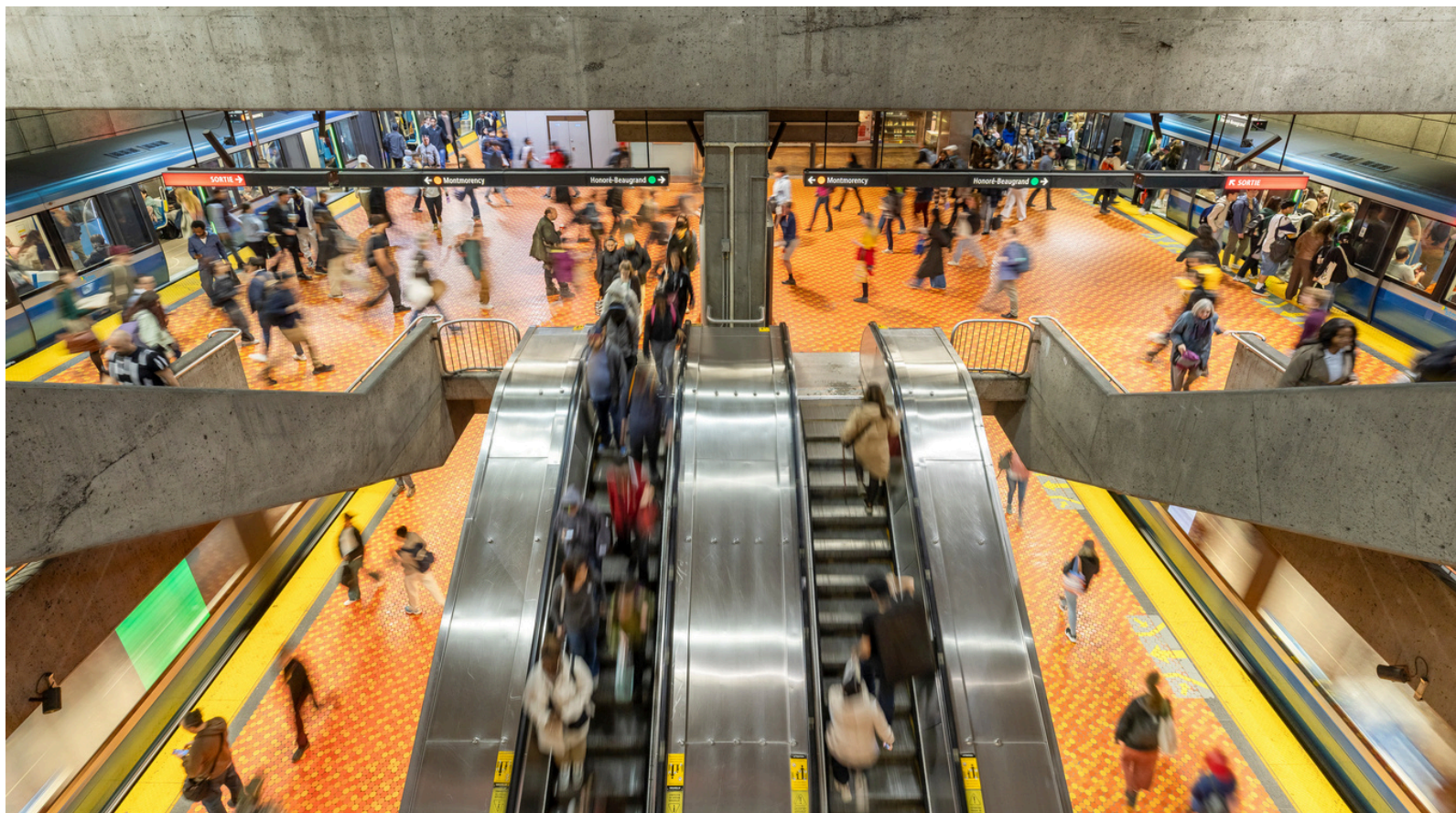
TransLink a élaboré son plan d'immobilisations de 10 ans, la première phase du Programme « Access for Everyone », qui prévoit des investissements de 13,3 milliards \$ pour l'expansion et la modernisation du réseau de la région. Cela comprend l'expansion du parc de véhicules (175 nouveaux autobus, 110 voitures SkyTrain et un SeaBus), la livraison du premier réseau rapide par autobus de la région, des mises à niveau des garages et des gares d'autobus, la télécabine de Burnaby Mountain, un nouveau centre d'exploitation du SkyTrain, et la planification de futurs projets comme le prolongement du SkyTrain jusqu'à l'Université de la Colombie-Britannique. Bien que les récents engagements du gouvernement fédéral dans le cadre de l'Entente de base et des Ententes pour les régions métropolitaines totalisent 2,19 milliards \$, l'affectation d'environ 2,1 milliards \$ sur 10 ans du FTCC ne représente que 15 % du plan complet. Il s'agit d'une diminution par rapport au financement fédéral de 4,1 milliards \$ octroyé entre 2016 et 2024, ce qui crée un déficit de financement important qui risque de retarder des projets essentiels à mesure que les besoins en matière de transport collectif du Grand Vancouver continuent de croître.



En conclusion

Le transport collectif est au cœur des priorités nationales, notamment l'accès au marché du travail, le logement et le développement urbain, la réduction des émissions, l'allégement de la congestion routière et l'abordabilité. Le gouvernement fédéral a l'occasion d'être un bâtisseur de la nation grâce à des investissements soutenus dans le transport collectif qui améliorent les possibilités économiques, la productivité et la qualité de vie.

Le Fonds pour le transport en commun du Canada constitue une avancée transformatrice vers un financement permanent et prévisible, mais le fait de ne pas le préserver ni l'améliorer risque d'entraîner des bris de service, des retards dans les projets, une hausse des coûts, un ralentissement de la croissance du logement, et une perte de production économique. Grâce à la mise en œuvre des recommandations du budget 2026, le gouvernement fédéral peut renforcer son leadership et maximiser les avantages des investissements dans le transport collectif pour la population canadienne et l'économie nationale.





À propos

La STM exploite, entretient et développe un réseau intégré de métro et d'autobus comprenant quatre lignes qui desservent 68 stations et couvrent 71 kilomètres de tunnels souterrains à Montréal.

La TTC, un organisme de la ville de Toronto, est le plus grand réseau de transport collectif au Canada. Son réseau d'autobus, de véhicules Wheel-Trans, de tramway et de métro se trouve à moins de 5 minutes de marche pour 90 % de la population et des emplois de Toronto.

TransLink est responsable de la planification, du financement et de la gestion des modes et des services de transport dans la région métropolitaine de Vancouver, reliant la région par autobus, train et traversier.