

Budget 2024 du Québec :

L'heure des choix pour le transport collectif

CONSULTATIONS
PRÉBUDGÉTAIRES
2024 - 2025



Tables des matières

Sommaire	3
La STM en bref	4
L'urgence de trouver des solutions au financement du transport collectif	5
La modernisation du réseau de la STM, un investissement qui rapporte	8
Conclusion	12

Sommaire

Le transport collectif engendre des bénéfices importants pour ses usagers, mais aussi pour les automobilistes, les entreprises et plus largement, l'ensemble de nos collectivités. L'industrie du transport collectif fait aujourd'hui face à des défis extrêmement importants qui interpellent l'ensemble des partenaires. La situation est préoccupante, et en tant que leader du domaine, la STM, qui a un devoir d'exemplarité, tient à être au cœur des solutions.

À ce titre, elle présente ce mémoire au gouvernement du Québec dans le cadre des consultations prébudgétaires 2024-2025, en vue de favoriser la mise en place de solutions pour assurer la viabilité et la relance du transport collectif.

La STM recommande au gouvernement du Québec :

- 1- Octroyer dès le budget 2024-2025 une aide transitoire de 421 M\$ pour préserver l'offre de service dans la région métropolitaine pour l'année 2025
- 2- Conclure les négociations du cadre financier sur cinq ans d'ici l'automne 2024 de manière à assurer la viabilité à long terme de l'offre de service.
- 3- Indexer les sources de revenus existantes, dont la taxe régionale sur l'essence et les droits d'immatriculation
- 4- Diversifier les sources de revenus du transport collectif par l'ajout de sources dédiées, inspirées notamment de l'écofiscalité.
- 5- Miser sur le financement innovant en levant les obstacles légaux à la génération de revenus au moyen du développement immobilier à proximité du transport collectif.
- 6- Financer la phase 4 du programme Réno-infrastructures et la phase 6 du programme Réno-systèmes afin de poursuivre les efforts de modernisation du réseau de la STM
- 7- Financer la phase 3 du programme Accessibilité du réseau du métro de Montréal
- 8- Financer le projet de remplacement des voitures MR-73 pour moderniser le service sur les lignes vertes et jaunes du métro

LA STM EN BREF

1,8 G\$

en budget d'exploitation

21,1 G\$

Investissements sur 10 ans

2,2 G\$

de valeur ajoutée à
l'économie québécoise

1 million

de déplacements par jour

30 500

clients inscrits
au transport adapté

9^e entreprise

au Québec



**4 lignes
de métro**

68 stations

111 trains



**224 lignes
de bus**

2 000 bus

86 minibus

9 intermédiaires de taxis



Électrification

7 recharges rapides (Nova)

30 recharges lentes (NF)

4 minibus (BYD)

1 minibus transport adapté

Métro 100 % électrique

L'urgence de trouver des solutions au financement du transport collectif

Le modèle de financement de la mobilité au Québec est en crise depuis de nombreuses années, comme en témoigne la tenue du chantier sur le financement de la mobilité durable de 2019. Cette crise affecte également le transport routier puisque que le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) sera épuisé en 2026¹.

L'essentiel de la crise résulte, d'une part, de la croissance de l'offre et des investissements, ainsi que du poids du service de la dette qui en a découlé au fil des années, et de l'autre part, de la stagnation des revenus, restés essentiellement les mêmes depuis 30 ans. Cette dynamique s'est accentuée ces dernières années avec des investissements soutenus dans des projets majeurs de développement (REM, SRB Pie-IX, prolongement de la ligne bleue, etc.) ou d'électrification sans que de nouveaux revenus y soient associés pour en financer l'exploitation, contrairement à d'autres endroits comme l'Ontario ou la Colombie-Britannique. La mise en service du REM, en particulier, représentera une pression financière récurrente et croissante d'au moins 200 M\$ dès 2025 sur le cadre financier métropolitain². Évidemment, le recul de l'achalandage provoqué par la pandémie est venu aggraver considérablement la situation. Les routes n'étant pas financées en fonction de leur utilisation, elles n'ont pas été affectées par une baisse de revenus ou des impacts d'une offre de service optimisée.

La STM a appuyé et collaboré pleinement à la démarche gouvernementale visant à établir un cadre financier sur cinq ans pour le transport collectif. Tous conviennent qu'il est crucial de sortir le transport collectif de l'incertitude financière et de lui donner les moyens nécessaires à son bon fonctionnement. La proposition initiale du cadre financier déposée par le gouvernement, en octobre dernier, aurait pour effet de faire augmenter la contribution financière attendue des municipalités de 930M\$ en 2023 à près de 1,6G\$ en 2028, soit une hausse de 71 % en cinq ans. Cette proposition sous-estime également de manière importante les dépenses d'exploitation, ce qui fait peser un risque financier supplémentaire sur les municipalités, de l'ordre de plusieurs centaines de millions de dollars. Dans les faits, c'est une double optimisation qui est demandée aux sociétés de transport. Ainsi, ce cadre financier ne nous paraît pas être la solution équilibrée attendue qui créera les conditions nécessaires à la viabilité et à la relance du transport collectif.

Consciente de la pression financière qu'exercent ses coûts sur ses partenaires, la STM est engagée pleinement à optimiser ses dépenses. Après des efforts de 18M\$ en 2022 et de 52M\$ en 2023 pour limiter les hausses budgétaires, elle entame un virage majeur en 2024 en délaissant les mesures non récurrentes au profit d'économies récurrentes qui auront une incidence à long terme. Afin de préserver les niveaux de service, le budget 2024 de la STM prévoit 85,6 M\$ de mesures pour réduire ses dépenses, équivalent à une réduction de 5 % de sa masse salariale non liée à l'offre de service. Il s'agit d'efforts colossaux qui impacteront la capacité de l'entreprise à maintenir la qualité de l'expérience globale des clients.

Résoudre le défi du financement de la mobilité durable exigera des contributions significatives de tous les partenaires. Reconnaisant sa responsabilité, et en écho aux cibles d'optimisation établies par le gouvernement,

¹ Le budget 2023 du gouvernement du Québec reconnaissait que le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) serait en « situation de déficit cumulé à partir de 2026-2027 », en raison de dépenses qui croissent plus rapidement que les revenus et donc que « des solutions à cet égard devraient être identifiées ». Le FORT finance les investissements en transport routier (70%) et collectif (30%). Il est essentiellement alimenté par les taxes sur l'essence et des droits d'immatriculation.

Finances Québec, *Un Québec engagé : Plan budgétaire (Budget 2023-2024)*, mars 2023, p. H.23.

² La subvention gouvernementale ne couvre que 60% des coûts facturés à l'ARTM. Aux couts directs s'ajoute un manque à gagner annuel de 200M\$ résultant de l'affectation des recettes tarifaires au REM.

la STM s'est engagée à générer 100 M\$ en économies récurrentes sur cinq ans, et ce, sans impacter l'offre de service, ce qui représente un engagement important.

Tout aussi incontournable que soit l'optimisation des dépenses, elle ne sera pas suffisante pour compenser les manques à gagner. L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) évalue à 561M\$ les besoins financiers non comblés pour 2025. De même, les leviers financiers dont disposent actuellement les municipalités ne sont en mesure d'absorber une hausse de 71% des contributions sur 5 ans. En somme, sans leviers de financement adéquats, le transport collectif québécois pourrait traverser une période de stagnation ou de dégradation qui entraînerait des reculs dans l'atteinte de nos objectifs de mobilité durable. La STM joint donc sa voix aux nombreux intervenants du domaine pour réclamer une aide financière de 421M\$ pour 2025, ainsi qu'une conclusion rapide aux négociations du cadre financier pour enfin offrir la prévisibilité nécessaire à l'écosystème du transport collectif. Sans ce cadre, la capacité à maintenir l'offre de service risque d'être mise en péril et le transport collectif ne pourra continuer à livrer tous les bénéfices attendus de lui. La STM craint le début d'un cycle difficile similaire au début des années 1990, lors de la réforme Ryan, où le gouvernement provincial s'était désengagé du financement du transport collectif. Ce désengagement avait mené à des coupures de service et une baisse généralisée de l'achalandage.

Au-delà du cadre financier, pour assurer que les ressources soient suffisantes et ainsi maintenir et même développer l'offre de service, il est impératif de mettre en place de nouveaux revenus pour le transport collectif. À ce titre, les solutions potentielles sont nombreuses. D'abord, les rares sources de revenus dédiés existantes dont bénéficie déjà l'ARTM – un droit d'immatriculation de 30\$ et une taxe régionale sur l'essence de 3 ¢/L - devraient être indexées pour mettre un terme à l'érosion constante de leur valeur (**voir encadré**). Nous voyons également ici une opportunité que le gouvernement pourrait saisir pour indexer sa propre taxe sur les carburants pour atténuer le manque à gagner du FORT.

Ensuite, de nouvelles sources dédiées, et notamment inspirées de l'écofiscalité (taxe kilométrique, taxe sur le stationnement, péage de congestion, etc.), devraient être mises en place pour diversifier les revenus et rendre plus robuste le cadre financier du transport collectif. Des exemples existent et le Québec gagnerait à s'en inspirer. Par exemple, à Vancouver, *Translink* bénéficie de l'apport d'une taxe sur le stationnement (4% de ses revenus), taxe sur l'électricité (1% de ses revenus) et de redevances sur le développement (2% des revenus).

Enfin, la STM propose de recourir à des mécanismes de financement innovant, soit de générer des revenus par le biais de codéveloppement immobilier à réaliser, par exemple, au-dessus des nouvelles stations du

L'érosion des sources de revenus dédiées au transport collectif dans la région métropolitaine

1. La *contribution des automobilistes au transport en commun* (CATC) est un droit d'immatriculation de 30\$ prélevé sur les territoires desservis par des sociétés de transport. Il a été mis en place en 1991 suivant le retrait du financement de l'exploitation du gouvernement du Québec. Depuis cette époque, l'inflation a réduit sa valeur de 50%. La CATC est distincte de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de 59\$ qui doit être prélevée par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) à partir de 2024.
2. La surtaxe sur l'essence a été instaurée à 1,5 ¢/litre en 1996 dans la région de Montréal suivant la création de l'Agence métropolitaine de transport. Elle n'a été ajustée qu'une fois en 2011 pour l'amener à 3 ¢/litre. Sous le poids conjugué de l'inflation et de la réduction de la consommation d'essence, ces revenus ont reculé de 31% depuis 2011. À Vancouver, par exemple, la taxe sur l'essence est de 18,5 ¢/litre et représente 21% du budget total en transport collectif.

Ensemble, ces deux sources génèrent environ 150 M\$ depuis 2011, mais leur contribution relative au financement du transport en commun a reculé de 8% à 5% au fil des années.

prolongement de la ligne bleue³. Cette pratique très répandue à l'international permettrait à la fois de générer des revenus pour le transport collectif, d'augmenter son achalandage et de contribuer à résoudre les enjeux d'abordabilité du logement. Le modèle de codéveloppement proposé par la STM ne présente aucun risque significatif pour la partie publique puisque le financement de projet immobilier ainsi que les risques liés à la construction seraient pris en charge par des promoteurs privés. Pour permettre la mise en œuvre de cette proposition qui fait consensus, le gouvernement devrait lever les obstacles légaux qui l'en empêchent.

Par ailleurs, la STM participera activement aux audits de performance des sociétés de transport lancées par le MTMD, notamment en raison de son engagement envers l'efficacité et l'amélioration continue. Cet exercice devrait permettre d'exposer les efforts considérables menés dans les dernières années pour contrôler les dépenses. Des données issues de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) révélaient d'ailleurs récemment que la STM présentait les coûts d'exploitation par kilomètre parcouru les plus faibles des grandes sociétés de transport au Canada⁴.

Recommandations

1. Octroyer dès le budget 2024-2025 une aide transitoire de 421 M\$ pour préserver l'offre de service dans la région métropolitaine pour l'année 2025.
2. Conclure les négociations du cadre financier sur 5 ans d'ici avril l'automne 2024 de manière à assurer la viabilité à long terme de l'offre de service.
3. Indexer les sources de revenus existantes, dont la taxe régionale sur l'essence et les droits d'immatriculation.
4. Diversifier les sources de revenus du transport collectif par l'ajout de sources dédiées et notamment inspirées de l'écofiscalité.
5. Miser sur le financement innovant en levant les obstacles légaux à la génération de revenus par le biais du développement immobilier autour du transport collectif.

³ STM, *Mémoire de la STM sur le projet de loi 22 – Loi concernant l'expropriation*, 18 septembre 2023.

⁴ <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2023-11-29/etude-sur-le-transport-collectif/le-reseau-de-montreal-est-moins-couteux-qu-ailleurs-replique-la-stm.php>

La modernisation du réseau de la STM, un investissement qui rapporte

Le réseau de la STM constitue la colonne vertébrale de la mobilité dans la région métropolitaine, ainsi que la fondation sur laquelle peuvent s'ériger tous les nouveaux projets de développement. Pour assurer que la mobilité durable se déploie sur des fondations solides, il est capital d'assurer la pérennité des services et équipements existants.

Le réseau de la STM doit être modernisé afin qu'il continue à jouer son rôle central et à livrer les bénéfices attendus. Cette modernisation participe à bâtir le transport collectif de demain : un transport collectif moderne, plus efficace, plus performant et plus innovant. Moderniser le réseau permet d'optimiser l'usage des actifs existants, d'augmenter la capacité de l'offre et d'améliorer l'attractivité du transport collectif sans avoir à construire de nouveaux équipements ou nouvelles infrastructures. À ce titre, il s'agit d'un investissement qui produit un rendement sans égal.

D'ici 2030, 93% des actifs de la STM auront atteint plus de 40 ans de vie utile. Le déficit de maintien d'actifs atteignait au moins 5,6 G\$ en 2022. Le vieillissement des actifs a déjà des impacts réels sur la fiabilité du service et l'expérience client, avec un accroissement des interruptions de service, des coûts d'exploitation plus élevés ainsi que des coûts de réfection encore plus importants. Des événements comme la suspension prolongée du service sur la ligne verte en raison de la découverte d'une fissure dans la voute du métro en avril 2023 sont appelés à se reproduire si les efforts de maintien d'actif ne sont pas rehaussés.

Les investissements globaux du gouvernement en transport collectif sont significatifs et grandissants. La STM reconnaît l'importance des sommes investies pour les projets de développement tels que le prolongement de la ligne bleue et l'électrification des transports. La réduction des sommes prévues pour le maintien d'actifs en transport collectif au Plan québécois des infrastructures (de 3,8 G\$ en 2018 à 2,8 G\$ en 2023) est toutefois une source de préoccupation pour la STM. Des projets importants de modernisation des actifs doivent actuellement être reportés, faute de disponibilité des crédits nécessaires⁵.

Maintenir les efforts d'investissements pour préserver et améliorer la fiabilité du métro

La STM modernise son réseau depuis 2010 à travers deux principaux programmes qui se réalisent par phases : Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures (**voir encadrés**).

Le report des investissements en modernisation peut avoir des impacts importants, que ce soit l'interruption de la continuité des travaux, la perte d'efficacité, d'expertise et de synergie dans les équipes, l'aggravation de l'état des actifs et la hausse des coûts de travaux et d'entretien. Les risques d'interruption de service s'accroissent aussi avec le vieillissement des actifs. Des événements comme la suspension prolongée du service sur la ligne verte en raison de la découverte d'une fissure dans la voute du métro en avril 2023 sont appelés à se reproduire si les efforts de maintien d'actif ne sont pas rehaussés.

⁵Pour plus de détails, le Programme des immobilisations de la STM 2024-2033 est disponible en ligne [ici](#).

La modernisation des actifs présente des opportunités importantes pour améliorer la fiabilité, la performance et la capacité de nos actifs. Ultimement, elle permet de déplacer davantage de gens et de les déplacer mieux avec les mêmes équipements. Inversement, les réseaux qui négligent l'entretien de leurs actifs peuvent payer un prix élevé. Après des années de sous-investissements en maintien de ses actifs, le réseau de transport collectif de New York a connu au cours des années 2010 une baisse généralisée de sa fiabilité, des hausses des interruptions de service ainsi que des déraillements de trains⁶. Ces événements ont conduit à une baisse de la confiance des usagers, un déclin de l'usage du transport collectif, et ils ont culminé avec une déclaration d'état d'urgence qui aura duré 5 ans.

La phase 4 du programme Réno-infrastructures (RI4) et la phase 6 du programme Réno-systèmes (RS6) n'ont pas été incluses au Plan québécois des infrastructures 2023-2033, créant une rupture préoccupante dans nos travaux de maintien des actifs. La portée initiale combinée de ces deux programmes avait pourtant été réduite de 1,8G\$ à 900 M\$. En raison des balises d'investissement toujours insuffisantes, la STM a de nouveau scindé en deux phases la portée de ces programmes pour faciliter leur acceptation et ainsi assurer une certaine reprise des efforts. Pour maintenir la position avantageuse du Québec en matière d'achalandage du transport collectif, il est cependant crucial d'assurer l'inclusion des phases complètes de RI4 et RS6 au Plan québécois des infrastructures 2024-2034.

Recommandation :

6. Financer de la phase 4 du programme Réno-infrastructures et la phase 6 du programme Réno-systèmes afin de poursuivre les efforts de modernisation du réseau STM

Le programme Réno-Systèmes regroupe les projets relatifs aux équipements fixes du métro, comme les escaliers mécaniques, les équipements électriques, la ventilation, la voie et les systèmes de télécommunication et de contrôle de train. Ce programme améliore la fiabilité, la disponibilité et la sécurité des équipements fixes du métro, permettant ainsi la diminution des interruptions de service.

La phase 6 du programme inclut des travaux essentiels, tel que :

- Le remplacement de 32 escaliers mécaniques dans diverses stations de métro.
- La construction du poste de ventilation mécanique Sanguinet : Le poste de ventilation actuel a dépassé sa durée de vie utile et doit être remplacé afin d'augmenter la capacité de ventilation entre les stations Berri-UQAM et Saint-Laurent. Les postes de ventilation mécaniques servent à la ventilation confort pour la clientèle, à la ventilation d'urgence et à la ventilation lors des travaux de nuit.
- La réfection du poste d'épuisement Fullum : Un poste d'épuisement doit permettre d'évacuer les eaux de ruissellement et d'infiltration afin d'éviter toute inondation des tunnels, et ce, pour prévenir un arrêt de service du métro. La réfection du poste d'épuisement Fullum permettra de réduire le temps d'intervention sur le deuxième poste le plus sollicité du réseau du métro.

⁶ Alon Levy, "[The real reason New York City can't make the trains run on time](#)", VOX, 11 juillet 2017.

Brian M. Rosenthal, Emma G. Fitzsimmons et Michael LaForgia, "[How Politics and Bad Decisions Starved New York's Subways](#)", New York Times, Nov. 18, 2017.

Le programme Réno-infrastructures regroupe les projets relatifs aux infrastructures du métro : tunnels, stations, structures auxiliaires, garages de trains, ateliers d'entretien et système d'étanchéité. Le programme Réno-infrastructures améliore la fiabilité et l'état des infrastructures, permet la mise à jour de la signalétique dans le métro, et maintient la sécurité du réseau métro.

La phase 4 du programme inclut des travaux essentiels, tel que :

- Des travaux de réfection des infrastructures à l'édicule sud de la station Jean-Talon.
- Le remplacement de toitures et d'escaliers fixes dans diverses stations.
- L'installation de dispositif antirefoulement en interstation ainsi que la construction d'un nouveau poste d'épuisement à la station Berri-UQAM.
- Remplacement du système d'étanchéité du garage Henri-Bourassa et la poursuite de l'étanchéisation de la station Berri-UQAM afin d'améliorer la résilience de nos infrastructures face aux événements météo extrêmes associés aux changements climatiques, comme les précipitations abondantes.

Un métro modernisé et universellement accessible

L'équité d'accès aux services est une priorité pour la STM, d'autant plus que 22% de sa clientèle qui utilise les réseaux de bus et de métro déclare avoir une limitation fonctionnelle permanente. La STM est engagée à augmenter le nombre de stations de métro accessibles par ascenseurs. En complémentarité avec les efforts de mise en accessibilité du réseau de bus, l'installation des ascenseurs dans le métro vise à élargir la couverture du territoire montréalais desservi par un réseau intégré universellement accessible.

La STM, dans un souci de bonne gestion des fonds publics, a commencé l'installation d'ascenseurs dans les édicules les moins complexes afin de bâtir son expertise en la matière. Les sommes requises pour poursuivre la mise en accessibilité de nos stations deviendront de plus en plus importantes, puisque la complexité des travaux à réaliser augmentera. Le support du gouvernement est primordial pour continuer le financement de l'accessibilité universelle: la clientèle, particulièrement celle ayant des limitations fonctionnelles, disposera ainsi de diverses alternatives de transport collectif pour se déplacer, que ce soit en bus, en métro ou en transport adapté. Installer des ascenseurs dans le métro, c'est également faciliter les déplacements de l'ensemble de la clientèle.

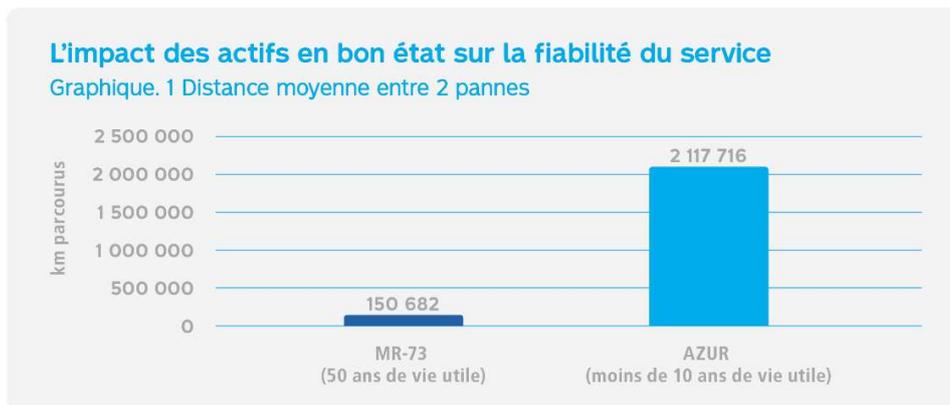
La STM est en voie d'avoir 30 stations accessibles en 2025, grâce notamment au programme Accessibilité phase 1 et phase 2. Les prochaines phases du programme sont nécessaires afin d'avoir 41 stations accessibles sur 68 d'ici 2030. Les équipes de la STM sont en train de finaliser la demande pour le financement de la phase 3 et prévoient la déposer au MTMD à l'hiver 2024. Le gouvernement du Québec doit être au rendez-vous dans les prochaines années pour financer l'accessibilité du réseau du métro.

Recommandation :

7. Financer la phase 3 du programme accessibilité du réseau de métro de Montréal

Des lignes verte et jaune modernisées grâce à de nouveaux trains

En 2036, les 40 trains MR-73 atteindront leur fin de vie utile après avoir été en service durant plus de 60 ans. Elles seront à ce moment les voitures les plus vieilles au monde et devront être remplacées, autant sur la ligne verte que jaune. Leur âge avancé se traduit déjà par une perte importante de fiabilité du service : les trains MR-73 sont présentement 14 fois moins fiables que les voitures AZUR (**voir graphique 1**).



L'expérience du projet des trains AZUR démontre la complexité d'un tel projet, qui dépasse la seule acquisition de matériel roulant. Le remplacement des MR-73 constitue un projet d'envergure et complexe qui exige une longue planification et qui comporte plusieurs projets. Il prévoit l'acquisition de 40 trains pour remplacer les 360 voitures MR-73 et de quelque 24 trains additionnels pour augmenter la flotte et répondre à la croissance anticipée des besoins sur l'ensemble du réseau. Le projet exige également la construction d'un nouveau complexe Beaugrand et la modification de l'arrière-gare et du garage Angrignon. Ces deux interventions en bout de ligne verte sont essentielles pour assurer le déploiement et l'entretien des nouveaux trains. Le projet doit également être arrimé à la mise en service d'un nouveau contrôle de trains sur toutes les lignes, exceptée la bleue où le projet débutera dès 2024.

Le remplacement des trains MR-73 est un véritable projet de modernisation du métro. Les nouveaux trains offriront une plus grande capacité, ainsi qu'un meilleur confort pour les clients. Surtout, combinés aux possibilités d'un nouveau contrôle de train et à une révision des modes opératoires, ils permettront d'offrir un service plus fréquent en période de pointe. Cette augmentation de la fréquence se traduira en une augmentation importante de la capacité de la ligne verte, lui donnant ainsi les moyens de répondre à la croissance de la demande pour des décennies à venir, notamment dans le cadre de la mise en service éventuelle d'un projet structurant dans l'Est de Montréal.

Étant donné la complexité d'un tel projet, les études nécessaires aux projets de modernisation de la ligne verte devraient être lancées sans attendre et s'inscrire au Plan québécois des infrastructures 2024-2034.

Recommandation :

8. Financer le projet de remplacement des trains MR-73 pour moderniser le service métro sur les lignes vertes et jaunes

Conclusion

La STM souhaite remercier le ministère des Finances pour cette opportunité de participer à l'élaboration du budget 2024-2025. Comme en fait état ce mémoire, elle est engagée dans la relance et la croissance du transport collectif et souhaite contribuer à la mise en place de solutions porteuses. La STM est la 9^e entreprise en importance au Québec. Avec des fournisseurs dans pratiquement toutes les régions, et ses dépenses à 98% effectués ici, l'impact des retombées se fait sentir à l'échelle de tout le Québec, et rejaillit sur l'ensemble des collectivités des différents secteurs. Nous réitérons notre vif intérêt à participer et à contribuer aux discussions, aux réflexions et à toute activité visant à améliorer et à moderniser l'industrie du transport collectif. Les défis du financement de la mobilité durable sont tels qu'ils exigeront des efforts supplémentaires de toutes les parties prenantes, et la STM entend certainement y apporter sa contribution.