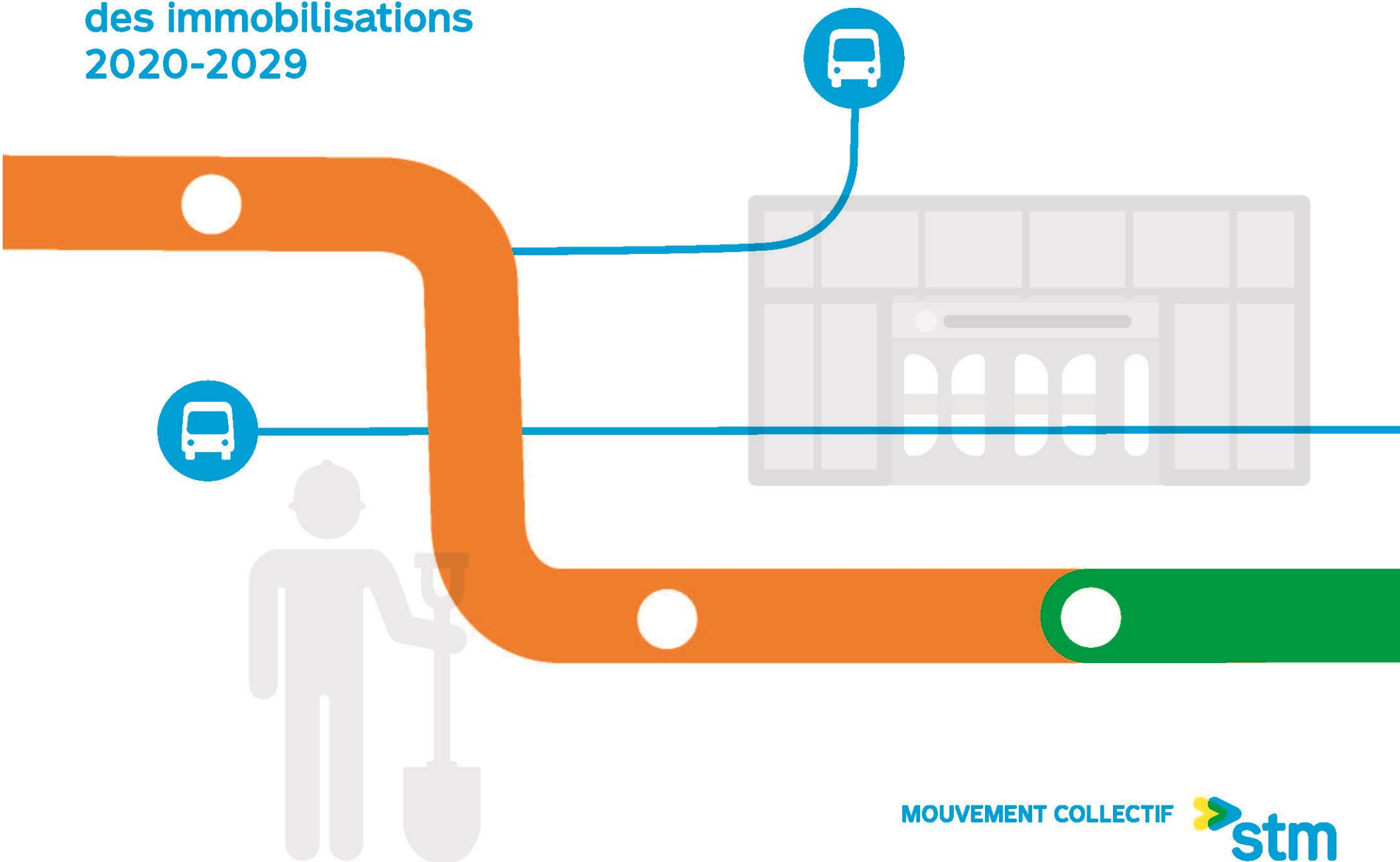


Programme des immobilisations 2020-2029



Remerciements

En tant que trésorière et directrice exécutive – Planification et finances, je tiens à remercier tous les employés qui ont contribué à l'élaboration de ce Programme décennal des immobilisations, notamment les responsables de projets, les promoteurs ainsi que tous les employés impliqués de près ou de loin dans la planification et la réalisation des projets, plus particulièrement toute l'équipe de la Direction – Finances.

Ce Programme des immobilisations 2020-2029 est une fois de plus le produit d'un travail rigoureux et professionnel, basé sur un processus bien établi.

C'est donc avec une grande fierté que je vous invite à le parcourir et le consulter régulièrement.

Bonne lecture!

A handwritten signature in black ink that reads "Linda Lebrun". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal flourish extending to the right.

Linda Lebrun, CPA, CA
Trésorière et directrice exécutive
Planification et finances

APPROUVÉ PAR

Le conseil d'administration
de la Société de transport de Montréal,
le 29 octobre 2019

PRÉPARÉ PAR

La direction Finances,
Direction exécutive - Planification et finances

Programme des immobilisations 2020·2029

Mot des dirigeants

La STM vit une période historique en termes de volume d'investissement. Au cours des 10 prochaines années, près de 17,8 G\$ seront investis en maintien d'actif et en développement, une excellente nouvelle pour nos clients. En développant ainsi l'offre et en s'assurant de la fiabilité de ses infrastructures, le transport collectif joue un rôle de premier plan dans la lutte au changement climatique en offrant de plus en plus d'alternatives à l'auto-solo.

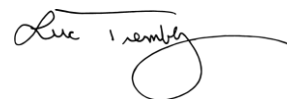
Plusieurs des projets déjà amorcés en 2019 se poursuivront ou se concrétiseront en 2020. Nous pouvons penser à la fin des travaux préliminaires qui permettront le lancement du prolongement de la ligne bleue, un projet attendu qui deviendra réalité en 2026. Un investissement de 582 M\$ permettra également d'ajouter 17 nouveaux trains AZUR qui seront destinés à la ligne verte. La STM accélère également la cadence des chantiers liés à l'accessibilité universelle. Seulement en 2020, la STM rendra accessible la station Vendôme ainsi que la station Berri-UQAM (ligne verte) et 14 chantiers seront actifs.

La STM s'est également donné l'objectif de maintenir ses infrastructures sans interrompre son service, ce qui pose un défi quotidien. Le budget destiné à maintenir nos actifs a plus que triplé en quelques années et la STM a l'intention de poursuivre en injectant plus de 1,5 G\$ annuellement. Ainsi, à chaque nuit, plus de 100 chantiers s'activent dans le métro. Il s'agit d'investissements nécessaires pour compenser pour le sous-investissement qui a marqué la fin du siècle dernier afin de nous permettre de léguer des infrastructures de qualité aux générations futures. Dès 2020, la société prévoit avoir réduit plus de 1 G\$ son déficit de maintien d'actifs depuis les 6 dernières années.

Ce Plan d'investissement est d'une ampleur historique. Nos employés, l'agglomération de Montréal et les gouvernements du Québec et du Canada sont au rendez-vous. Ceci est de très bon augure pour nos clients qui bénéficieront d'un réseau plus sécuritaire, fiable, fréquent et étendu.



Philippe Schnobb
Président du conseil d'administration



Luc Tremblay, CPA, CA
Directeur général

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 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 PI.

Les projets terminés en 2019 et avant sont exclus du présent document.

Finalement, une liste des sigles, acronymes et autres abréviations utilisés est présentée à la dernière page de ce document.

Table des matières

Gouvernance	7
Plan stratégique organisationnel 2025	10
Gestion de portefeuille de projets	16
Plan de maintien des actifs	21
Impact financier	27
Sommaire – projets	34
Réseau de bus	39
Réseau du métro	69
Transport adapté	101
Secteur administratif	106
Annexes	116
Index des sigles, acronymes et autres abréviations	127

Gouvernance

Gouvernance

Entreprise publique de transport collectif, la STM est au cœur du développement durable de la région de Montréal. À juste coût, elle met en œuvre, exploite et maintient un réseau performant et intégré qu'elle contribue à développer. Forte de l'engagement de ses employés et de ses partenaires, la STM assure à ses clients un service sécuritaire, fiable, rapide, convivial et accessible.

Depuis la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, la STM évolue dans un environnement organisationnel et financier différent. Elle est liée par une entente de service à l'ARTM pour l'exploitation des services sur son territoire et la réalisation de ses projets. La planification stratégique du développement du transport collectif, le financement des services et le cadre tarifaire relèvent dorénavant de l'ARTM.

La STM collabore également avec l'ARTM pour la planification des projets de développement métropolitains et réalise les projets pour les infrastructures et les équipements dont elle sera l'exploitante. À ce titre, elle réalise le projet service rapide par bus (SRB) Pie-IX, prépare le dossier d'affaires du prolongement de la ligne bleue et sera maître d'œuvre de sa réalisation.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Notre conseil d'administration est désigné par le conseil d'agglomération de Montréal parmi les membres du conseil municipal de la Ville de Montréal et des conseils des autres municipalités dont le territoire est compris dans l'agglomération. Il peut aussi désigner des membres indépendants. Par ailleurs, trois membres du conseil sont choisis parmi les résidents de l'agglomération, dont un client des services de transport adapté et deux clients des services de transport collectif. Cette dernière désignation doit notamment permettre de faire accéder au conseil au moins une personne âgée de moins de 35 ans lors de sa nomination.

C'est notre conseil d'administration qui exerce les fonctions et les pouvoirs de la STM et en détermine les grandes orientations. Il adopte notamment le Plan stratégique organisationnel (PSO). Il approuve annuellement le budget et le Programme des immobilisations (PI) et est formé de cinq élus municipaux et de trois représentants des clientèles, regroupant cinq femmes et cinq hommes. Le président, Philippe Schnobb, assume ses fonctions à temps plein.

COMITÉ DE DIRECTION

Composé du directeur général et de ses directeurs exécutifs, le Comité de direction détermine les orientations qui affectent la Société. Il alloue les ressources nécessaires à la réalisation de son PSO.

Le Comité de direction exerce un rôle de coordination et de suivi, notamment, par l'examen des rapports financiers, des plans d'action et des indicateurs de performance visant à améliorer l'expérience client.

Gouvernance

LES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Philippe Schnobb

Président

Représentant des clients du transport collectif

Craig Sauvé

Vice-Président

Conseiller de la Ville de Montréal, district de Saint-Henri-Est–Petite-Bourgogne–Pointe-Saint-Charles–Griffintown, Arrondissement du Sud-Ouest

Marie Plourde

Conseillère d'arrondissement, district du Mile End, Arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Francesco Miele

Conseiller de la Ville de Montréal, district Côte-de-Liesse Arrondissement de Saint-Laurent

Claudia Lacroix Perron

Représentante des clients du transport collectif (membre âgée de moins de 35 ans)

Laurence Parent

Représentante des clients du transport adapté

Georges Bourelle

Maire de Beaconsfield

Marie-Andrée Mauger

Conseillère d'arrondissement, district de Desmarchais-Crawford, Arrondissement de Verdun

Peter Trent

Membre indépendant

Catherine Morency

Membre indépendant

LES MEMBRES DU COMITÉ DE DIRECTION

Luc Tremblay

Directeur général

Linda Lebrun

Trésorière et Directrice exécutive
Planification et Finances

Michel Lafrance

Directeur exécutif

Expérience client et Activités commerciales

Luc Lamontagne

Directeur exécutif

Technologies de l'information et Innovation

Alain Brière

Directeur exécutif

Capital humain, Approvisionnement et Affaires juridiques

Marie-Claude Léonard

Directrice exécutive

Métro

Renée Amilcar

Directrice exécutive

Bus

Nancy Fréchette

Directrice exécutive

Planification, Entretien et Infrastructures

François Chamberland

Directeur exécutif

Ingénierie et Grands projets

Plan stratégique organisationnel 2025

Plan stratégique organisationnel 2025

Entreprise publique de transport collectif, la STM est au cœur du développement durable de la région de Montréal. À juste coût, elle met en œuvre, exploite et maintient un réseau performant et intégré qu'elle contribue à développer. Forte de l'engagement de ses employés et de ses partenaires, la STM assure à ses clients un service sécuritaire, fiable, rapide, convivial et accessible. Ce PSO repose sur une ambitieuse vision corporative, l'EXCELLENCE EN MOBILITÉ. Il est composé de 4 orientations stratégiques, 7 axes d'intervention et 16 objectifs suivis par 31 indicateurs et cibles.

Adopté par la STM le 8 juin 2017 et approuvé par la Communauté métropolitaine de Montréal en 2018, le PSO 2025 est la feuille de route de l'évolution du transport collectif à Montréal. En effet, au cours des 10 prochaines années, la STM mettra en chantier des projets phares pour la mobilité des Montréalais pour une valeur de plus de 17,8 G\$ avec l'appui financier des gouvernements du Québec et du Canada et de l'agglomération de Montréal

L'actuel PSO 2025 couvre l'horizon 2016-2025 et doit faire l'objet d'une actualisation. Une démarche amorcée en juin 2019 vise à réviser les objectifs, les indicateurs et les cibles du PSO pour la période 2021 à 2030. Il est prévu que le PSO 2030 soit adopté à l'automne 2020.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	AXES	OBJECTIFS
Améliorer l'expérience client	Un service fiable	<ol style="list-style-type: none"> 1. Livrer l'offre de service promise 2. Améliorer la régularité du service et assurer un parcours client prévisible 3. Miser sur la qualité de service et augmenter le sentiment de sécurité 4. Poursuivre le déploiement de l'accessibilité universelle
	Des actifs en bon état	<ol style="list-style-type: none"> 5. Réduire le déficit de maintien des actifs 6. Améliorer la performance lors de la réalisation des investissements 7. Poursuivre l'électrification du réseau
	Une mobilité intégrée	<ol style="list-style-type: none"> 8. Bonifier le parcours client 9. Développer le réseau en favorisant la mobilité intégrée
Adapter l'organisation à l'évolution de la gouvernance	Un acteur clé de mobilité durable	<ol style="list-style-type: none"> 10. Renouveler l'organisation pour l'excellence de l'expérience client 11. Agir comme chef de file en mobilité et développement durables
Maîtriser les finances	Une culture d'excellence opérationnelle	<ol style="list-style-type: none"> 12. Maîtriser la gestion de l'entente de service 13. Améliorer l'efficacité des processus et la productivité
Attirer, développer et mobiliser les talents	Un employeur de choix	<ol style="list-style-type: none"> 14. Attirer et retenir les talents 15. Développer les compétences
	Des employés engagés	<ol style="list-style-type: none"> 16. Encourager l'implication et le leadership

Le PSO 2025 s'appuie sur des assises gouvernementales, dont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, sans oublier les engagements pris par Montréal, les gouvernements du Québec et du Canada, notamment en matière de réduction

des émissions de gaz à effet de serre. La STM collabore également à l'élaboration du Plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et à la réalisation du Plan d'action 2018-2023 de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec.

Plan stratégique organisationnel 2025

Le développement durable, l'accessibilité universelle et l'accès à l'égalité en emploi sont les trames de fond du PSO 2025, comme en témoignent le Plan de développement durable 2025, le Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020 ainsi que le Plan d'accès à l'égalité en emploi 2015-2020.

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2025

Acteur incontournable du développement durable, la STM a adopté en 2017 son troisième Plan de développement durable 2025 (PDD 2025) en lien avec le PSO 2025 et la politique corporative en matière de développement durable.

Non seulement la STM a mis le développement durable au cœur de sa mission et de ses activités depuis plus de 10 ans, elle a de surcroît consulté des parties prenantes internes et externes afin de prioriser ses enjeux environnementaux, sociaux et économiques. Articulé autour de ces derniers, le PDD 2025 présente les neuf chantiers suivants :

- CHANTIER 1** Décarboniser le transport collectif pour contribuer à la qualité de l'air et à la lutte contre les changements climatiques
- CHANTIER 2** Bâtir et opérer des bâtiments et infrastructures durables et résilients
- CHANTIER 3** Maintenir un positionnement d'employeur responsable
- CHANTIER 4** Réduire la consommation des ressources et la production de matières résiduelles
- CHANTIER 5** Prévenir et réduire la contamination de l'eau et des sols
- CHANTIER 6** Renforcer la démarche en approvisionnement responsable
- CHANTIER 7** Impliquer les parties prenantes externes et accroître les liens avec les collectivités locales
- CHANTIER 8** Accroître la contribution économique et sociale de la STM
- CHANTIER 9** Consolider la gouvernance de la STM en développement durable

PLAN DE DÉVELOPPEMENT D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE 2016-2020

Forte de sa politique d'accessibilité universelle adoptée en 2009, c'est un troisième Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020 que la STM a adopté en 2017.

Arrimé au PSO 2025, ce plan est le résultat d'une analyse des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles et de la consultation des parties prenantes internes et externes. Il repose également sur une évaluation concertée des niveaux de maturité des pratiques en accessibilité universelle de la STM. Il identifie des mesures et des cibles 2020 et 2025 pour chacun des neuf chantiers suivants :

- CHANTIER 1** Les besoins du client
- CHANTIER 2** Les véhicules, les infrastructures, les équipements et les correspondances
- CHANTIER 3** Le système de vente et perception
- CHANTIER 4** Les opérations et l'entretien
- CHANTIER 5** L'information et l'éducation à la clientèle
- CHANTIER 6** La formation des employés
- CHANTIER 7** Les orientations et les politiques
- CHANTIER 8** La mise en œuvre et l'évaluation des plans d'action
- CHANTIER 9** Le financement

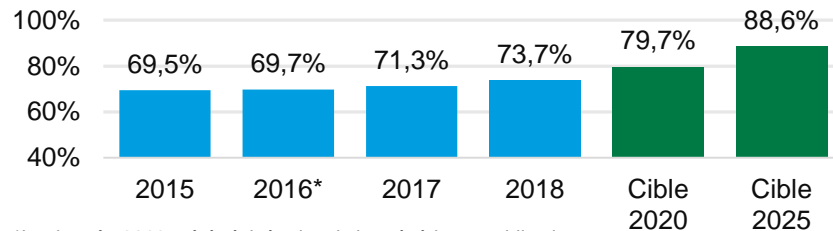
Plan stratégique organisationnel 2025

INVESTISSEMENTS RELATIFS À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

La STM est un acteur majeur de la lutte contre les changements climatiques. Pour chaque tonne de GES émise par ses activités, elle permet d'en éviter 20 dans la région de Montréal. Globalement, la STM et ses usagers contribuent à éviter l'émission de plus de 2,3 millions de tonnes de gaz à effet de serre par année. Les émissions de GES évitées par le transport collectif de la STM représentent l'équivalent de près de 15 % de l'effort de réduction à venir des GES au Québec selon sa cible de réduction pour 2030. Ces résultats viennent confirmer l'importance du transport collectif pour réduire les émissions des GES sur le territoire montréalais, mais également à l'échelle du Québec.

En plus de cette contribution régionale, la STM vise à être exemplaire en réduisant ses propres émissions de GES et en étant un leader en électromobilité. Grâce à son réseau de métro 100 % électrique et à un parc de bus hybrides en croissance, la STM affichait en 2018 un taux de déplacements ayant recours à l'électricité de 73,7 %.

Déplacements sur le réseau ayant recours à l'électricité



*La donnée 2016 a été révisée depuis la précédente publication.

Afin de contribuer aux objectifs de réduction de GES de Montréal, la STM vise à augmenter cette proportion à 88,6 % d'ici 2025, notamment grâce à l'intégration des voitures AZUR à la capacité de 8 % supérieure aux voitures actuelles et à l'ajout de trains.

Du côté du réseau de bus, la STM poursuivra ses efforts d'électrification. Les bus diesel en fin de vie seront remplacés par des bus hybrides ou électriques au plus tard en 2025, moment où la STM vise à n'acquiescer que des bus 100 % électriques. De plus, la société relèvera le défi de convertir tous ses centres de transport afin de pouvoir recharger la nouvelle génération de bus 100 % électriques. Ainsi, la STM vise un objectif zéro émission en 2040 pour ses bus. D'ici là, diverses mesures réduisent la consommation de carburant de ses véhicules. L'entreprise vise également l'électrification des minibus du transport adapté et des véhicules servant aux travaux en tunnel.

En bâtissant et opérant des bâtiments et infrastructures durables et résilients et en visant des certifications en développement durable reconnues (telles LEED, et Envision) pour ses bâtiments et grands projets d'infrastructures, la STM diminue également son empreinte carbone.

PRINCIPAUX PROJETS AUTORISÉS RELATIFS À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

- Acquisition des 71 trains AZUR
- Prolongement de la ligne bleue
- Acquisition de bus (hybrides) 12 mètres – phase 2
- Cité-Mobilité et acquisition bus électriques (Pie-IX)
- Centre de transport Bellechasse
- Centre de transport - Est de Montréal
- Agrandissement des 3 centres de transport
- Reconstruction du Complexe Crémazie
- Remplacement des véhicules de service - phase 2
- SRB Sauvé /Côte-Vertu
- Électrification des véhicules de travaux en tunnel
- Études pour le déploiement de la stratégie d'électrification
- Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques

Plan stratégique organisationnel 2025

INVESTISSEMENTS RELATIFS À L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Il y a 25 ans, la STM a pris le virage de l'accessibilité universelle. À ce jour, de nombreux investissements ont été réalisés afin de rendre plus accessible le réseau de bus et de métro. Conformément à sa politique d'accessibilité universelle, la STM vise à incorporer, dans l'exercice de ses activités quotidiennes, les moyens qui favorisent et qui encouragent l'accessibilité universelle dans tous les domaines de ses opérations, que ce soit dans ses infrastructures, ses véhicules ou tous autres équipements et installations ainsi que dans l'ensemble de ses services qu'elle offre à la population tout en respectant les ressources dont elle dispose.

Elle souhaite ainsi réduire les obstacles à l'utilisation des réseaux de bus et de métro pour tous les clients, y compris pour ceux ayant des limitations fonctionnelles, tout en continuant d'offrir un service de transport adapté de qualité. Par la mise en œuvre de l'accessibilité universelle des réseaux de bus et de métro, la STM favorise l'autonomie et contribue ainsi particulièrement à l'inclusion sociale des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Ainsi d'ici 2025, 41 stations de métro seront dotées d'ascenseurs et 100 % des bus seront munis de rampes avant. Compte tenu de la croissance du transport

adapté et du souhait de la clientèle ayant des limitations fonctionnelles d'utiliser davantage le réseau de bus et métro, la STM s'est également engagée dans son Plan de développement d'accessibilité universelle 2016-2020 à développer une stratégie d'éducation de la clientèle ayant des limitations fonctionnelles à l'utilisation du réseau régulier.

Cet engagement est dorénavant intégré dans la stratégie mobilité inclusive de la STM. Celle-ci vise à offrir une alternative supplémentaire de transport collectif aux clients ayant des limitations fonctionnelles, tout en maintenant le service de transport adapté pour la clientèle admise.

Avec la collaboration d'un comité de partenaires du milieu associatif, la STM a identifié les deux catégories de clientèles prioritaires pour une première phase d'un programme de formation à l'utilisation des réseaux réguliers bus et métro. Il s'agit de la clientèle ayant une déficience motrice et celle ayant une déficience intellectuelle légère à moyenne. Les contenus et la formule pour offrir cette formation sont basés sur le balisage des bonnes pratiques en Amérique du Nord et font l'objet d'un projet pilote en 2019.

PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS AUTORISÉS RELATIFS À L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

- Acquisition des 71 trains AZUR
- Programme d'accessibilité des stations de métro – phases 1 et 2
- Acquisition de bus 12 mètres – phase 2
- Réno-Systèmes – phases 3, 4 et 5
- Évolution solution billettique
- Évolution solution validation bus

Plan stratégique organisationnel 2025

ÉLABORATION ET ADOPTION DU PROGRAMME DES IMMOBILISATIONS

VOLET STRATÉGIQUE ET PLANIFICATION

La STM, qui est régie par la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, a l'obligation légale de produire annuellement son PI pour les dix exercices financiers subséquents, en conformité avec son propre PSO. Lorsque l'ARTM aura émis à son tour un Plan stratégique de développement du transport collectif, le PI de la STM devra également être produit en conformité avec ce dernier.

Le PSO 2025 de la STM guide l'élaboration du PI. En effet, à l'aide des orientations stratégiques et des cibles du PSO 2025 ainsi que des chantiers du Plan de développement durable 2025 et du Plan de développement

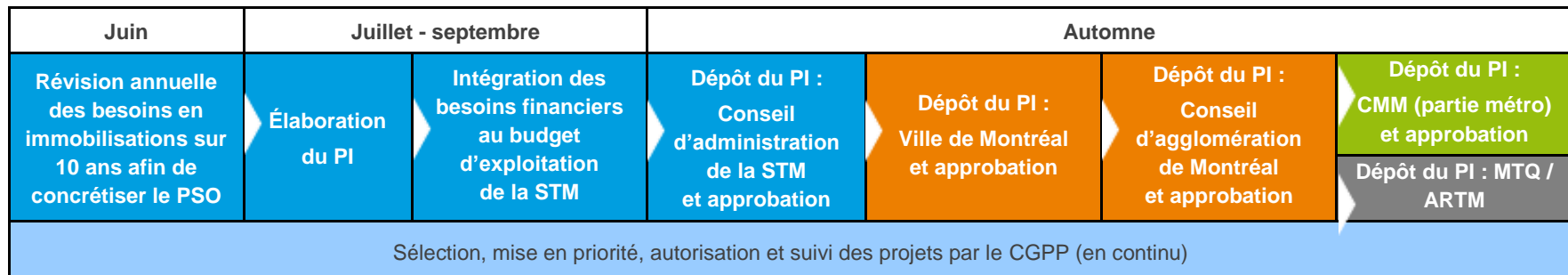
d'accessibilité universelle 2016-2020, la STM évalue ses besoins en investissements. Elle peut ainsi prévoir les projets pour maintenir et développer ses actifs et ses services, et ce, pour les 10 prochaines années. La STM revoit ainsi systématiquement, chaque année, l'ensemble des prévisions de réalisation de ses projets d'investissements. De là, une prévision des besoins et des sources de financement des différents projets est établie afin d'élaborer son PI.

VOLET OPÉRATIONNEL ET ADOPTION

Le conseil d'administration de la STM doit adopter le PI avant de le soumettre à la Ville de Montréal pour approbation. Le conseil d'agglomération de Montréal doit lui aussi procéder à son approbation. Ces approbations se déroulent habituellement au cours de l'automne. Pour les projets concernant le métro, il est nécessaire d'obtenir une approbation auprès de la Communauté

métropolitaine de Montréal. La STM doit déposer son PI auprès du ministère des Transports du Québec (MTQ). Avec ce dépôt, la STM est en mesure de soumettre des projets au Plan québécois des infrastructures (PQI) du MTQ pour obtenir des crédits de subvention. Une copie du PI doit aussi être envoyée à l'ARTM.

Le schéma qui suit résume et intègre l'ensemble des grandes étapes qui sous-tendent l'élaboration et l'approbation du PI de la STM.



Gestion de portefeuille de projets

Gestion de portefeuille de projets

MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS

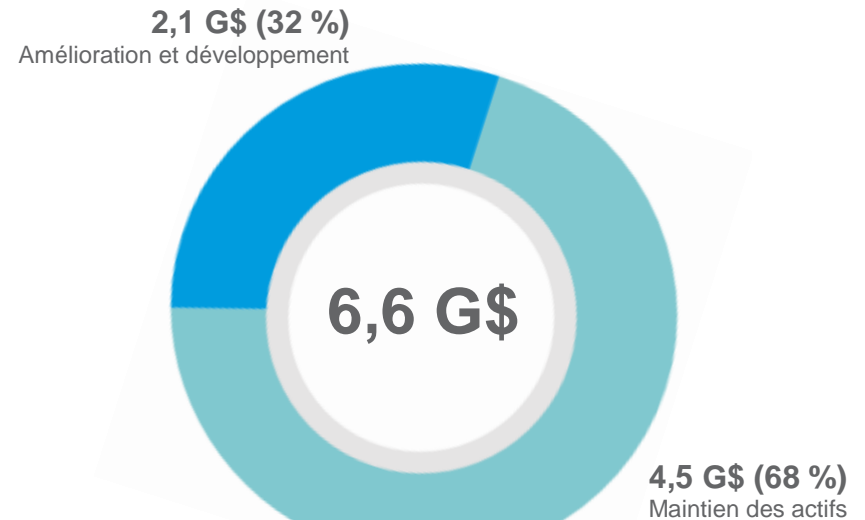
La gestion de portefeuille de projets a été créée en 2006 à la STM dans le but de faciliter la réalisation du Plan stratégique organisationnel (PSO) en fonction des ressources disponibles. Tous les projets inscrits au PI ont fait l'objet d'une présentation au comité de gestion de portefeuille de projets (CGPP).

En matière de gestion de portefeuille de projets, les principes suivants doivent s'appliquer :

- Les objectifs d'investissements du portefeuille sont établis par le PSO;
- Pour être inclus dans le portefeuille de projets, un projet doit générer des bénéfices ou permettre à la STM de se conformer à une loi ou à un règlement. Les enjeux liés au développement durable et à l'accessibilité universelle sont également considérés;
- Les investissements requis pour la réalisation d'un projet respectent les cibles établies relativement au service de dette.

Le portefeuille des projets actuellement autorisés se compose de 68 % d'initiatives visant le maintien des actifs et de 32 % touchant l'amélioration et le développement.

RÉPARTITION DES PROJETS AUTORISÉS PAR CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE



Gestion de portefeuille de projets

GOVERNANCE ET PROCESSUS

La gouvernance du portefeuille de projets de la STM est encadrée par le comité de gestion de portefeuille de projets (CGPP), composé de membres de la direction.

Les principales règles établies dans une politique de gestion approuvée en 2015 sont les suivantes :

- Tout projet du portefeuille doit être sous la responsabilité d'un gestionnaire de niveau directeur ou plus (Promoteur);
- Une charte de projet dûment signée doit être déposée au CGPP;
- Chaque projet doit être intégré dans la catégorie à laquelle il contribue le plus;
- Tout projet doit satisfaire les modalités définies par le CGPP pour assurer son passage d'une phase à l'autre du cycle de vie du projet;
- Tout projet inscrit dans le portefeuille doit être réalisé en fonction du budget autorisé et livrer les bénéfices dans les délais prévus. Tout promoteur qui ne prévoit pas atteindre cet objectif doit présenter une demande de modification de projet au CGPP.

Les critères suivants sont à la base du processus décisionnel d'approbation et d'évaluation tout au long du cycle de vie des projets :

- Les axes et objectifs du PSO 2025;
- Critères spécifiques à chacune des catégories;
- Disponibilité des ressources;
- Risques reliés à la réalisation des projets;
- Réalisation des bénéfices.

LES BÉNÉFICES MESURÉS DU PORTEFEUILLE DE PROJETS

De façon à livrer les bénéfices attendus, la contribution des projets du portefeuille est mesurée avant la réalisation du projet et après (cible à atteindre au moment où les livrables sont transférés et intégrés aux opérations).

À titre d'exemple, les indicateurs suivis sont :

- Le taux d'immobilité;
- La distance moyenne avant un bris;
- Les coûts d'exploitation;
- Le taux de ponctualité;
- Le temps de déplacement;
- Le déficit de maintien d'actifs;
- Le taux de disponibilité des systèmes.

Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDES CATÉGORIES DE PORTEFEUILLE MAINTIEN DES ACTIFS

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total	Total PI	
(en millions de dollars)	et avant												et après	Projet	2020-2029
Maintien des actifs															
Acquisition des voitures de métro AZUR	1 686,8	3,9	48,0	133,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1 872,5	185,7	
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	157,0	439,5	134,2	147,5	138,0	208,8	0,1	-	-	-	-	-	1 225,0	1 068,0	
Réno-Systèmes - phase 5	1,4	16,1	80,5	161,1	177,2	177,2	120,8	71,1	-	-	-	-	805,5	804,1	
Réno-Systèmes - phase 4	188,5	93,2	120,2	86,2	94,5	-	-	-	-	-	-	-	582,5	394,0	
Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	92,0	151,3	266,2	12,1	24,0	36,0	-	-	-	-	-	-	581,7	489,7	
Réno-Infrastructures - phase 3	0,6	12,1	51,1	93,1	103,5	102,7	81,3	48,4	11,1	-	-	-	504,0	503,4	
Réno-Systèmes - phase 3	452,8	23,6	23,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	47,2	
Réno-Infrastructures - phase 2	136,6	50,5	55,6	40,2	20,5	-	-	-	-	-	-	-	303,3	166,7	
Reconstruction du complexe Crémazie	164,2	38,8	38,5	21,4	-	-	-	-	-	-	-	-	262,9	98,7	
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	209,6	0,7	1,2	50,4	-	-	-	-	-	-	-	-	261,8	52,3	
Centre de transport Bellechasse	38,0	66,2	106,5	43,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	254,2	216,2	
Réno-Infrastructures - phase 1	229,5	2,9	7,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	239,6	10,1	
Station Berri-UQAM : réfection majeure - phase 1	91,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91,9	0,3	
Postes abaisseurs – 25 kV/12kV - phase 1	0,1	1,8	9,2	9,4	16,1	20,5	23,4	-	-	-	-	-	80,5	80,4	
Prolongation de la durée de vie des MR73	37,1	11,5	10,5	9,9	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	31,9	
Agrandissement du centre d'attache Viau	17,9	26,3	15,7	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	49,4	
Programme Rehaussement et Entretien Périodique Technologies - Métro (PREP-TM)	5,4	12,9	12,2	11,1	15,8	-	-	-	-	-	-	-	57,3	51,9	
Programme d'Entretien Majeur des Infrastructures (PEMI) - phase 1	17,6	14,6	22,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	36,8	
Capacité électrique du poste de district Legendre	25,8	9,9	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,2	19,4	
Rénovation de l'édifice du 2000 Berri	37,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37,2	0,2	
Programme d'Entretien Périodique des Technologies de l'Information (PEPTI) 2018	14,0	7,3	4,9	4,7	2,7	-	-	-	-	-	-	-	33,5	19,5	
Remplacement des véhicules de service - phase 2	9,9	12,3	4,7	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	29,2	19,3	
Programme de remplacement des équipements de levage	23,8	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	0,4	
Plan de maintien de la solution OPUS	17,2	4,6	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,9	6,7	
Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase 2	5,2	3,8	3,6	2,9	2,8	-	-	-	-	-	-	-	18,3	13,1	
Acquisition de minibus TA - phase 2	6,1	2,9	2,7	2,2	3,1	0,4	-	-	-	-	-	-	17,4	11,3	
Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques	4,9	10,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,7	10,8	
Électrification des véhicules de travaux en tunnel	3,5	7,6	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,4	11,9	
Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K	10,0	2,5	2,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	4,8	
Réfection de la toiture du centre de transport Saint-Denis	8,4	4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,1	4,7	
Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages	7,7	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,3	3,5	
Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien 2013-2019	6,3	2,0	2,3	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	11,2	4,9	
Acquisition équipements de production - phase 2	1,1	4,6	2,6	1,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	10,5	9,4	
Solution intégrée de systèmes horodateurs SAP	1,6	3,3	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,7	7,1	
Programme de réfection des équipements pétroliers et d'huiles usées	7,1	1,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,4	1,3	
Programme d'installation de dispositifs anti-refoulement (DAR) et tuyauterie pour compteurs d'eau	5,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	1,9	
Acquisition de bus 9 mètres	2,1	4,0	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	6,6	4,6	
Véhicules d'atelier - phase 1	0,4	4,2	0,4	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	5,5	
Solution Gestion des Apprentissages (SGA)	2,1	2,0	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	2,9	
Garage temporaire 380 Stinson	2,6	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	4,1	1,5	
Programme Gestion des Risques Technologiques et de Sécurité (GRTS)	1,6	1,1	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	2,2	
Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	0,3	1,0	1,5	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1	
Laveur de bogies et pièces métro	0,1	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,9	
Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	1,5	0,5	
Sous-total autorisés - Maintien des actifs	3 731,8	1 063,3	1 050,1	842,7	600,8	545,7	225,7	119,6	11,1	-	-	-	8 190,9	4 459,1	

Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDES CATÉGORIES DE PORTEFEUILLE AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total	Total PI	
(en millions de dollars)	et avant												et après	Projet	2020-2029
Amélioration et développement															
Prolongement de la ligne Bleue	20,5	53,3	373,6	50,9	2,6	140,8	-	187,7	-	-	-	-	829,3	808,8	
Garage Côte-Vertu	219,5	38,9	73,3	86,4	-	-	-	-	-	-	-	-	418,1	198,6	
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2	-	8,2	19,4	42,9	71,2	71,2	60,7	49,9	-	-	-	-	323,3	323,3	
Centre de transport - Est de Montréal	10,5	27,5	118,5	144,5	14,4	-	-	-	-	-	-	-	315,4	304,9	
Agrandissement de 3 centres de transport	53,7	113,4	42,2	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	165,7	
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	39,7	44,9	67,6	48,2	12,3	-	-	-	-	-	-	-	212,7	173,0	
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS	149,6	5,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,3	5,7	
Programme de mesures préférentielles pour bus	35,8	7,0	3,3	3,4	2,9	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	9,6	79,0	33,6	
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	31,3	11,7	32,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,6	44,3	
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	21,8	6,2	17,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	23,3	
EXTRA Connecte	18,1	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	6,1	
Évolution solution validation bus	12,1	5,3	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,3	6,2	
Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé /Côte-Vertu	6,3	4,1	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	9,6	
Cité-Mobilité	11,1	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1	1,0	
Employé numérique - phases 2 et 3	1,6	3,6	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,1	6,5	
100% SCAD	6,1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,5	0,4	
Acquisition matérielle - Vente et perception	4,4	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	0,6	
Sous-total autorisés - Amélioration et développement	642,3	337,9	756,8	386,4	103,3	214,8	63,5	240,4	2,8	2,8	2,8	9,6	2 763,4	2 111,5	
TOTAL - AUTORISÉS	4 374,1	1 401,2	1 806,9	1 229,1	704,1	760,5	289,2	359,9	13,9	2,8	2,8	9,6	10 954,3	6 570,6	
Total des projets en définition	6,4	60,8	694,7	768,3	743,6	732,8	739,0	701,5	-	-	-	-	4 447,1	4 440,7	
Total des projets en identification	1,7	33,4	59,1	160,7	167,7	289,7	898,8	1 437,4	1 575,7	1 420,2	741,4	3 405,7	10 191,4	6 784,0	
Total des investissements	4 382,2	1 495,3	2 560,8	2 158,1	1 615,4	1 783,0	1 927,0	2 498,8	1 589,6	1 423,0	744,2	3 415,4	25 592,8	17 795,2	

Plan de maintien des actifs

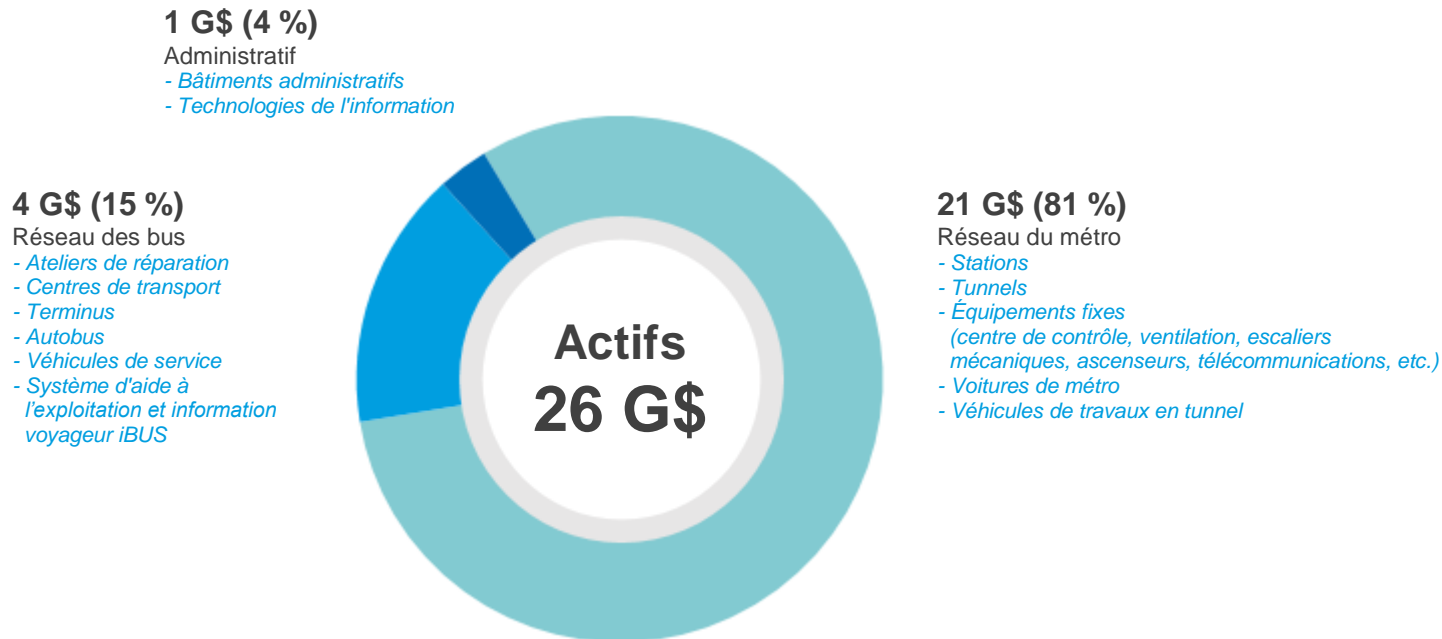
Plan de maintien des actifs

VALEUR DES ACTIFS

Après un travail structuré et rigoureux, la valeur de remplacement des actifs de la STM a été estimée en 2015 à 26 G\$. Ce montant correspond à la valeur à neuf de remplacement ou de reconstruction à l'identique des actifs actuels en tenant compte des normes et critères de conception d'aujourd'hui et en incluant

les taxes et les frais financiers. La valeur de remplacement des actifs de la STM et la méthode utilisée seront mises à jour en 2020. Maintenir en bon état un parc d'actifs d'une telle ampleur requiert des investissements conséquents. La valeur des actifs de la STM se répartit comme suit :

VALEUR DE REMPLACEMENT DES ACTIFS



Notons que le montant de la valeur des actifs sera révisé afin de tenir compte de l'acquisition et de la disposition d'actifs.

Plan de maintien des actifs

DÉFICIT DE MAINTIEN D'ACTIFS

En 2013, le gouvernement du Québec a adopté la *Loi sur les infrastructures publiques* qui établissait « des règles de gouvernance en matière de planification des investissements publics en infrastructures de même qu'en matière de gestion des infrastructures publiques¹ ». Bien que la STM n'y soit pas assujettie, nous nous sommes inspirés de cette loi et du *Guide d'élaboration et de mise en œuvre : Cadres de gestion des infrastructures publiques*² pour rédiger la définition de déficit de maintien d'actifs pour la STM. La méthode de calcul du déficit de maintien d'actifs fera l'objet d'une mise à jour à l'automne 2019.

Le schéma ci-contre met en évidence les quatre éléments qui constituent le maintien des actifs et identifie les autres types de besoins d'investissement (amélioration ou ajout d'actifs) ainsi que les différents besoins d'exploitation.

En bref, le déficit de maintien d'actifs représente le coût des travaux qui visent à rétablir l'état physique des actifs afin d'assurer la sécurité des personnes, de poursuivre leur utilisation aux fins auxquelles ils sont destinés, de réduire leur probabilité de défaillance ou de contrer leur vétusté physique. Les actifs inclus dans le déficit ont atteint un seuil de performance insuffisant ou posent un niveau de risque important.

Il est nécessaire de résorber le déficit de maintien d'actifs pour deux raisons : d'abord, pour pouvoir offrir un service à la clientèle de qualité et ensuite pour minimiser le coût d'entretien de nos actifs lorsque l'on tient compte de leur cycle de vie complet.

Les investissements en maintien des actifs servent à remplacer ou à mettre à niveau les infrastructures, le matériel roulant et les équipements afin que la STM puisse poursuivre sa mission en assurant des déplacements sécuritaires, fiables, rapides et confortables.

Le maintien des actifs parmi les types d'investissements et de dépenses

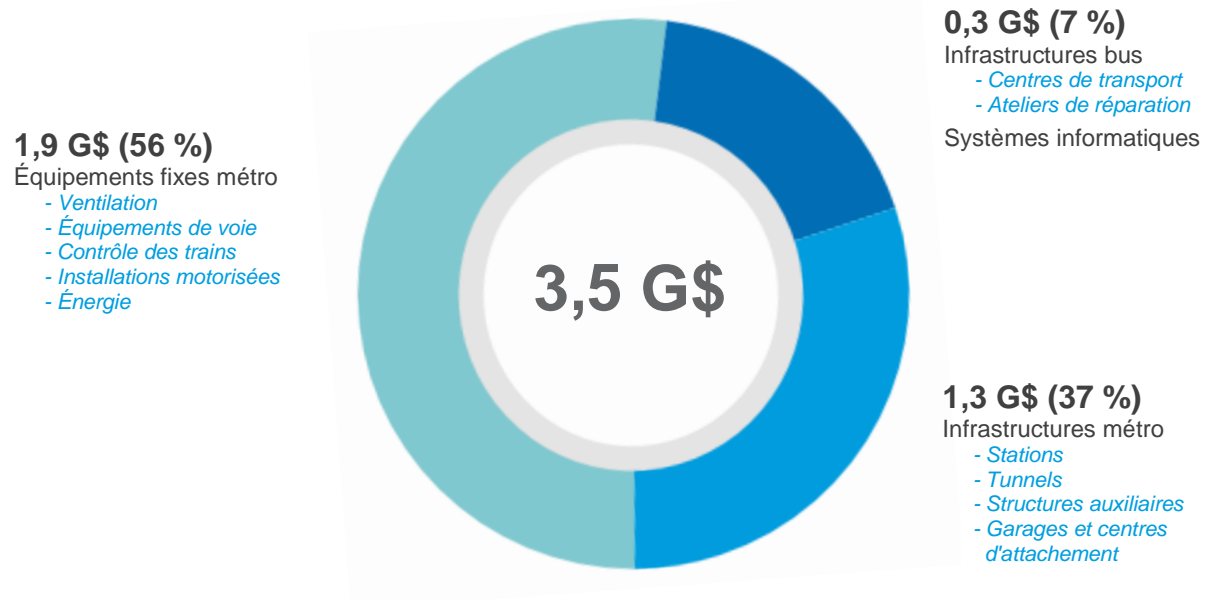


¹. Gouvernement du Québec. *Loi sur les infrastructures publiques*, RLRQ, c. I-8.3.

². Gouvernement du Québec, Secrétariat du Conseil du trésor (2014). *Guide d'élaboration et de mise en œuvre : Cadres de gestion des infrastructures publiques*.

Plan de maintien des actifs

DÉFICIT DE MAINTIEN D'ACTIFS (2018)



Ce diagramme circulaire illustre la composition du déficit de maintien d'actifs de la STM en 2018. Ainsi, les 3,5 G\$ de déficit se répartissent principalement dans 2 secteurs : les équipements fixes métro (1,9 G\$) et les infrastructures métro (1,3 G\$). Le reste étant un regroupement de toutes les autres catégories d'actifs : bus, technologies de l'information, matériel roulant et administratif (0,3 G\$).

Pour les équipements fixes, le déficit de maintien d'actifs est réparti principalement entre trois éléments : les installations motorisées (escaliers mécaniques et puits de ventilation naturelle), l'énergie (postes de district, postes de redressement, postes secondaires de distribution et câblage électrique) et la ventilation (postes de ventilation mécanique).

Pour ce qui est des infrastructures métro, les stations composent l'essentiel du déficit, suivies des tunnels. Pour les infrastructures bus, le déficit sera résorbé par la reconstruction du complexe Crémazie ainsi que par l'achèvement du programme d'entretien majeur des infrastructures.

Pour terminer, notons que le déficit associé au matériel roulant bus est nul et que le déficit dû aux technologies de l'information, au matériel roulant métro, aux télécommunications, à la réseautique et au contrôle des procédés est très faible.

Plan de maintien des actifs

ÉVOLUTION DU DÉFICIT DE MAINTIEN D'ACTIFS

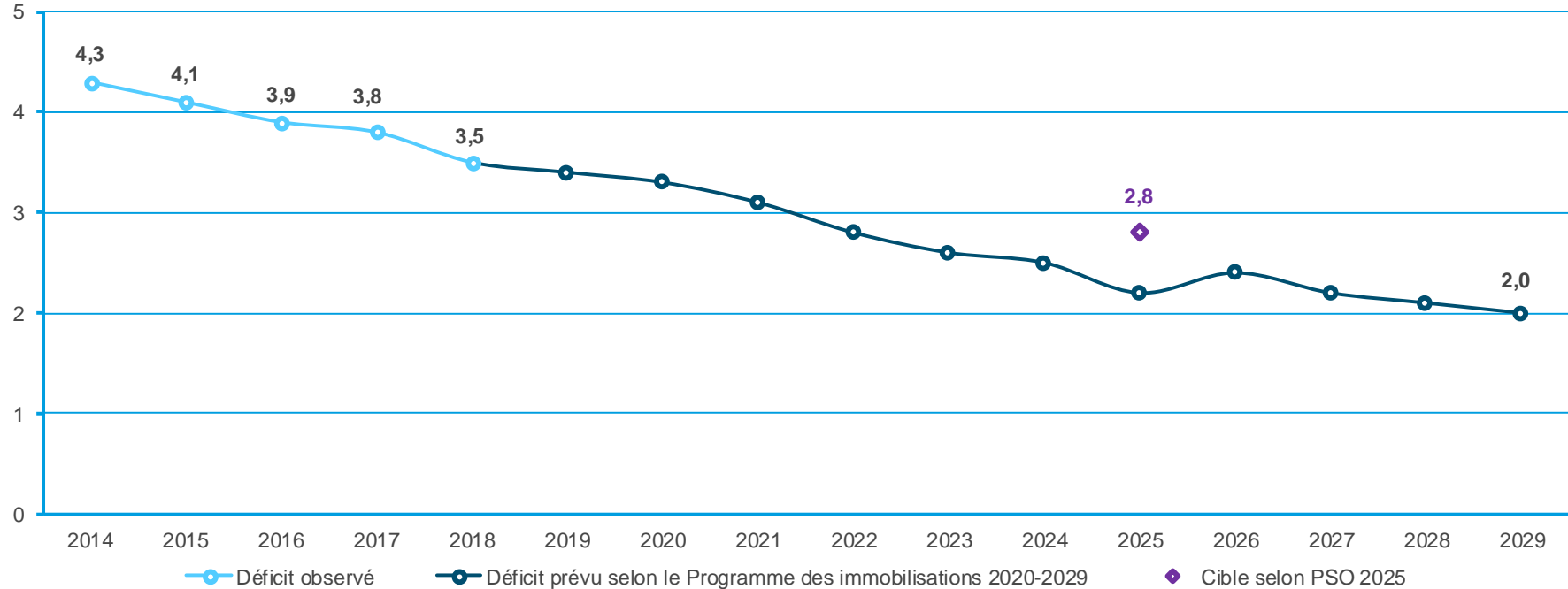
L'évolution du déficit de maintien d'actifs et l'indice de condition du parc sont des indicateurs de gestion qui aident à optimiser le portefeuille de projets et à soutenir la réalisation du PSO 2025 en mesurant les résultats des efforts consentis pour assurer la pérennité de notre parc d'actifs.

La courbe ci-dessous illustre l'évolution du déficit de maintien d'actifs par année en tenant compte des investissements prévus dans le présent PI. En 2014, le déficit de maintien d'actifs accumulé était de 4,3 G\$. Grâce à nos investissements, il a reculé à 3,5 G\$ en 2018, une diminution de plus de 800 M\$. Si l'on se fie à la planification actuelle, le défi demeure imposant

puisque nos besoins n'ont pas fini d'augmenter, notamment la réfection des édicules de la ligne bleue et les membranes d'étanchéité de plusieurs stations.

Malgré ces efforts, le Plan des investissements ne permet pas à lui seul d'atteindre la cible de 1 G\$ de déficit de maintien d'actifs en 2030. Pour y parvenir, la STM doit d'abord augmenter sa capacité de réaliser les projets dans le métro tout en maintenant le service aux clients. À moyen terme, elle doit également augmenter la cadence des investissements.

DÉFICIT DE MAINTIEN D'ACTIFS (EN MILLIARDS DE DOLLARS)



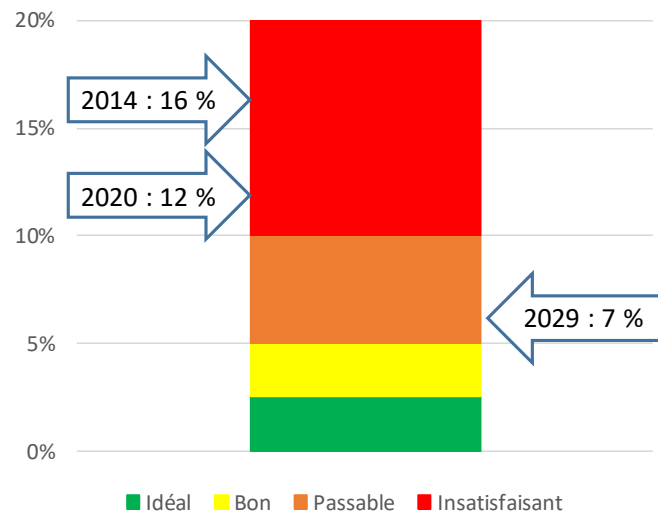
Plan de maintien des actifs

INDICE DE CONDITION DU PARC (IPC)

L'indice de condition du parc (IPC) permet de mesurer en pourcentage le ratio du déficit de maintien d'actifs par rapport à la valeur de remplacement des actifs.

$$\text{ICP} = \frac{\text{Déficit de maintien d'actifs}}{\text{Valeur de remplacement des actifs}}$$

Depuis 2014, tous les efforts et les investissements pour réduire le déficit de maintien des actifs vont permettre, d'ici 2020, d'améliorer l'indice de condition du parc de 4%. Cette réduction va ramener cette indice à proximité de la zone « passable – entre 5 % et 10 % ». Selon la dernière prévision, ce ratio devrait atteindre 7 % en 2029.

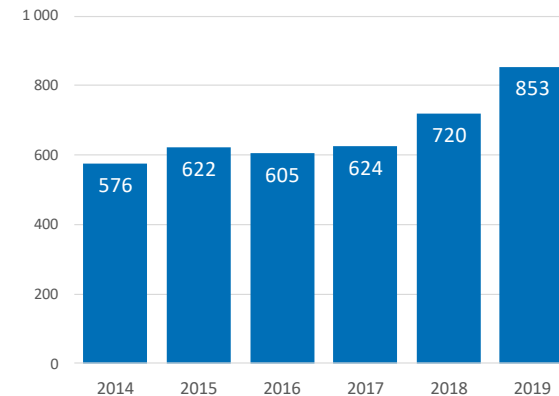


Le PSO 2025 identifie les actions pour réduire le déficit de maintien d'actifs : amélioration de la connaissance des actifs, priorisation des investissements, augmentation de la cadence et de la capacité de réalisation des projets et le raffinement de la stratégie d'intervention à long terme. Le Plan de gestion et maintien des actifs de la STM est en cours de rédaction. Il viendra encadrer la mise en œuvre de ces actions.

Le maintien à jour de la connaissance de l'état des actifs permet d'évaluer précisément l'année requise pour les interventions à réaliser. Ainsi, un actif qui se dégrade plus vite que prévu sera remplacé de façon anticipée, tandis qu'un actif dont le bon état perdure fera l'objet d'une surveillance pour s'assurer que sa performance demeure satisfaisante au fil du temps.

La priorisation des investissements à réaliser est essentielle pour tenir compte des nombreuses contraintes techniques, humaines et géographiques auxquelles la STM peut faire face, mais aussi des opportunités qui se présentent à elle, comme la mise en accessibilité d'une station de métro.

Depuis 2014, la croissance des investissements a un impact direct sur le nombre d'effectifs temps plein (ETP) aux projets.



En plus d'accélérer considérablement ses investissements en maintien des actifs par rapport aux années précédentes, certains des projets de la STM permettront d'augmenter sa capacité de réalisation. À titre d'exemples, les centres d'attache Viau et nord-ouest qui permettront de déployer davantage de véhicules de travaux dans les tunnels du métro.

Finalement, une stratégie d'intervention à long terme est essentielle pour mieux définir la portée des interventions requises et effectuer les meilleurs choix de maintien des actifs. Par exemple, plutôt que de remplacer un actif vieillissant par un actif neuf, il est possible d'opter pour une réfection majeure afin d'en prolonger la durée de vie.

Impact financier

Impact financier

HYPOTHÈSES

Afin de réaliser l'ensemble des investissements inscrits au PI 2020-2029, la STM compte sur l'appui financier des gouvernements du Québec, du Canada, de l'agglomération de Montréal et d'autres organismes par le versement de subventions provenant de programmes d'aides gouvernementales.

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)
- Fonds Chantier Canada (FCC)
- Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC)
- Entente bilatérale intégrée (EBI)

L'annexe D fournie de plus amples informations sur ces différents programmes.

La STM a récemment amorcé des discussions avec Hydro-Québec afin de bénéficier d'un support financier additionnel dans le déploiement de la stratégie d'électrification du transport collectif.

Considérant la multitude des programmes disponibles incluant des modalités propres à chacun quant à l'admissibilité des dépenses, au taux de subvention et des types de versements (comptant ou financement), un choix judicieux est essentiel afin de maximiser les subventions.

Certains programmes d'aides et/ou phases subséquentes tel que EBI et SOFIL 4 sont en cours d'approbation par les différentes instances gouvernementales. Afin de compléter son PI, la STM se doit donc d'émettre des hypothèses concernant l'établissement de l'enveloppe budgétaire.

Les montants sont :

- SOFIL 4 : 825 M\$ d'investissement au taux de 85 % = 700 M\$¹
- SOFIL 5 : 940 M\$ d'investissement au taux de 85 % = 800 M\$¹
- FCC : contribution au comptant maximal de 149,7 M\$
- PAFFITC : intègre la liste finale autorisée des projets soumis
- EBI : une somme de 1,5 G\$ de la contribution fédérale annoncée est intégrée²

Les deux projets identifiés pour le moment avec cette subvention sont :

- Prolongement de la ligne bleue (PLB)
 - Acquisition des 17 nouveaux trains AZUR
- Hydro-Québec : Contribution au comptant à 100 % pour les projets d'électrification des centres de transport (CT)³

¹ Chiffres officiels non encore disponibles auprès du MTQ

² En attente des modalités

³ Entente non conclue à ce jour

Impact financier

IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR L'ENDETTEMENT

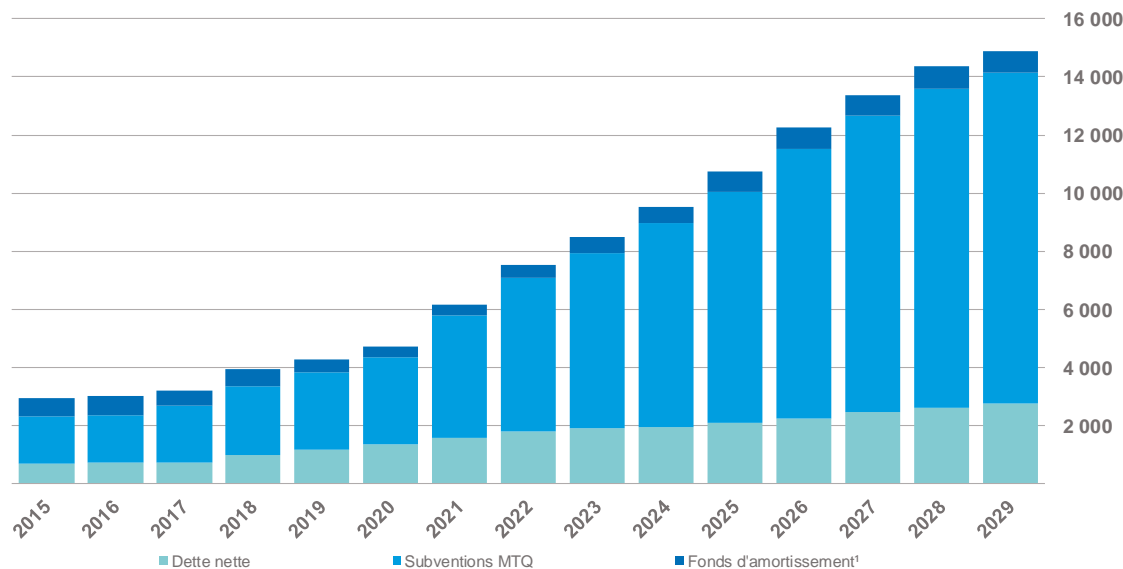
Le financement de la majorité des dépenses capitalisables se fait par émission de dette.

Du 31 décembre 2015 au 31 décembre 2019, la dette brute devrait s'accroître de 1,3 G\$, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 11,4 %. Pour les dix prochaines années, elle augmentera de 10,6 G\$, soit un taux de croissance annuel moyen de 24,9 %.

Cette augmentation est atténuée par le financement au comptant de certains projets provenant des programmes de subventions fédéral, provincial et municipal.

Selon les prévisions, le montant de la dette nette en circulation totalisera 1,2 G\$ (après subventions et fonds d'amortissement) au 31 décembre 2019 pour atteindre 2,7 G\$ au 31 décembre 2029, soit un taux de croissance annuel moyen de 13,3 %.

ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT (EN MILLIONS DE DOLLARS)



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. La Société vise à maintenir la dette nette entre 50 % et 75 % des revenus annuels nets, alors que le seuil critique est établi à 100 %. En 2020, ce ratio devrait se situer à 86 %, en croissance de 5,5 % comparativement à celui prévu pour 2019, sous la limite supérieure de 100 %.

(En millions de dollars)	Prévisions														
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Fonds d'amortissement¹	607	663	521	609	436	350	360	436	558	588	686	723	712	776	730
Subventions MTQ	1 630	1 631	1 959	2 373	2 660	3 008	4 215	5 280	6 041	6 996	7 960	9 268	10 209	10 995	11 413
Dette nette	693	721	732	973	1 176	1 343	1 578	1 797	1 900	1 954	2 084	2 254	2 454	2 614	2 743
Total	2 930	3 014	3 213	3 955	4 271	4 701	6 154	7 513	8 499	9 539	10 730	12 245	13 374	14 385	14 886

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 financier

IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR LE SERVICE DE LA DETTE NET

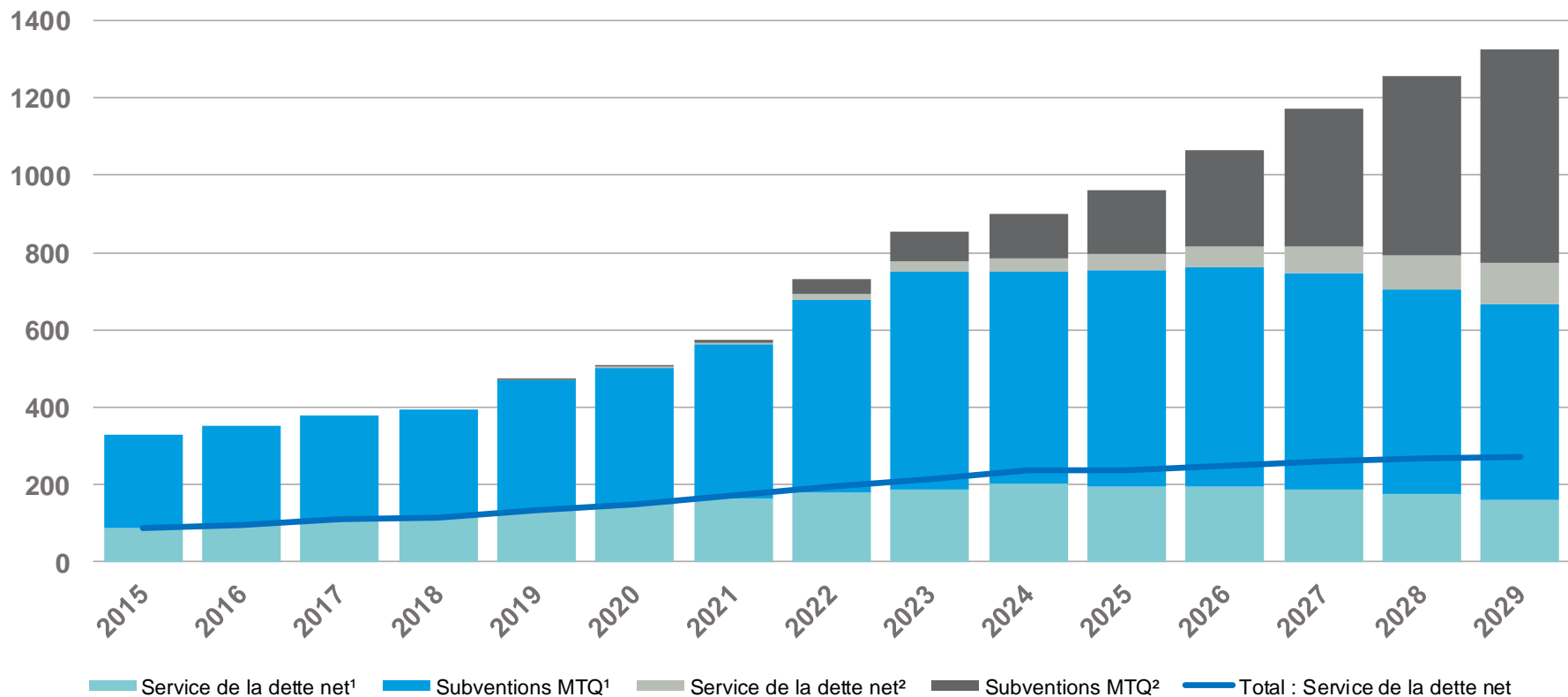
Le service de la dette net devrait se situer à 134,1 M\$ en 2019 pour atteindre 270,7 M\$ en 2029. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 10,2 % par rapport à 13,8 % pour la période de 2015 à 2019.

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 %.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 71,4 % (pour la période de 2015 à 2019) à 75,9 % pour les 10 prochaines années.

Le service de la dette net devrait représenter 9,2 % des dépenses d'exploitation nettes en 2019. Pour 2020, ce ratio devrait se situer à 9,5 % en croissance de 0,3 % comparativement à celui prévu pour 2019, sous la limite supérieure de 16 %.

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE NET (EN MILLIONS DE DOLLARS)



Impact financier

ÉVOLUTION DU SERVICE DE LA DETTE NET

(En millions de dollars)	2015	2016	2017	2018	Prévisions										
					2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Projets autorisés															
Service de la dette brut ¹	327,6	353,7	378,2	395,8	471,4	503,4	561,2	679,3	750,6	750,3	754,3	764,0	746,0	703,4	666,7
Subventions MTQ ¹	241,2	257,2	266,8	280,6	337,3	355,7	396,2	500,0	562,1	548,8	557,8	567,3	557,1	525,6	504,5
Service de la dette net¹	86,3	96,6	111,5	115,2	134,1	147,8	165,0	179,3	188,5	201,5	196,5	196,7	188,9	177,8	162,2
Projets en définition et identification															
Service de la dette brut ²	-	-	-	-	-	0,9	13,0	53,1	102,2	148,9	206,2	299,0	426,0	551,5	659,9
Subventions MTQ ²	-	-	-	-	-	0,3	6,9	38,0	75,4	114,4	163,9	246,8	356,2	461,7	551,4
Service de la dette net²	-	-	-	-	-	0,6	6,1	15,0	26,8	34,5	42,3	52,2	69,9	89,9	108,5
Total															
Service de la dette brut	327,6	353,7	378,2	395,8	471,4	504,4	574,2	732,4	852,8	899,1	960,5	1 063,0	1 172,1	1 254,9	1 326,6
Subventions MTQ	241,2	257,2	266,8	280,6	337,3	356,0	403,1	538,0	637,5	663,2	721,7	814,2	913,2	987,3	1 055,9
Total : Service de la dette net	86,3	96,6	111,5	115,2	134,1	148,4	171,1	194,3	215,3	236,0	238,8	248,8	258,8	267,6	270,7

¹ Les montants pour les projets autorisés

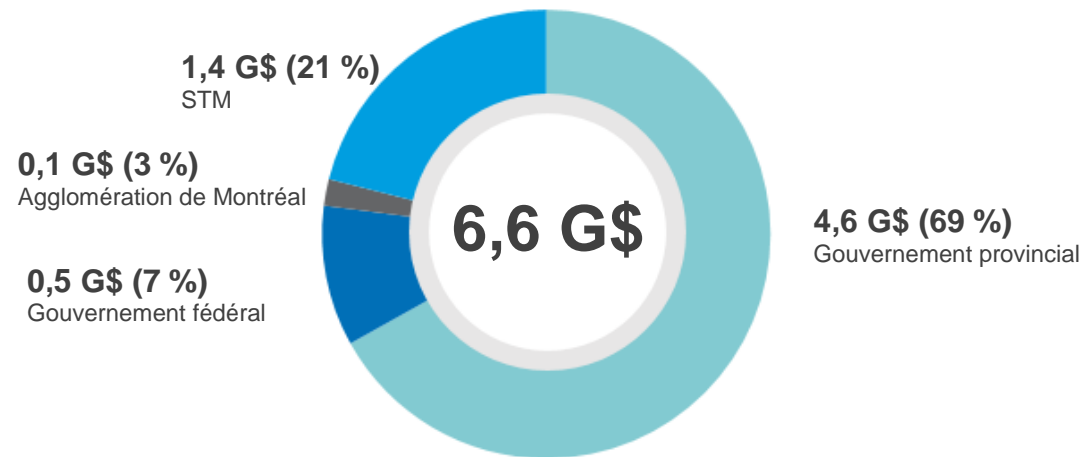
² Les montants pour les projets en définition et identification

Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT

<i>(en millions de dollars)</i>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Total PI	%
											2020-2029	2020-2029
Subventions de nos partenaires												
Gouvernement provincial	812,7	1 292,5	866,1	454,1	553,9	209,9	313,0	8,9	1,5	1,4	4 514,1	69 %
Gouvernement fédéral	275,3	165,9	22,1	10,7	14,2	-	-	-	-	-	488,1	7 %
Agglomération de Montréal	81,3	38,0	5,0	0,5	0,3	-	-	-	-	-	125,1	2 %
Sous-total	1 169,3	1 496,4	893,1	465,3	568,4	209,9	313,0	8,9	1,5	1,4	5 127,3	79 %
Financement de la STM												
Dépenses d'exploitation	18,2	26,5	21,7	13,9	5,7	2,3	1,3	0,6	-	-	90,1	1 %
Sur emprunt	213,6	284,0	314,3	224,8	186,5	77,1	45,6	4,5	1,4	1,4	1 353,2	20 %
Sous-total	231,9	310,5	335,9	238,7	192,1	79,4	46,9	5,1	1,4	1,4	1 443,3	21 %
Total	1 401,2	1 806,9	1 229,1	704,1	760,5	289,2	359,9	13,9	2,8	2,8	6 570,6	100 %

RÉPARTITION DU FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE



Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR TYPE DE DÉPENSES PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT

<i>(en millions de dollars)</i>	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030 et +	Total PI 2020-2029
Financement au comptant													
Non capitalisable													
Budget d'exploitation	14,1	20,9	20,4	12,8	5,7	2,3	1,3	0,6	-	-	-	-	78,0
Capitalisable													
Budget d'exploitation	4,1	5,6	1,3	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1
Gouvernement provincial - subvention au comptant	108,6	41,3	10,9	1,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	162,5
Gouvernement fédéral - subvention au comptant	275,3	165,9	22,1	10,7	14,2	-	-	-	-	-	-	-	488,1
Agglomération de Montréal - subvention au comptant	81,3	38,0	5,0	0,5	0,3	-	-	-	-	-	-	-	125,1
Sous-total	483,5	271,7	59,6	26,2	20,7	2,3	1,3	0,6	-	0,0	-	-	865,8
Financement sur emprunt													
Non subventionné	213,6	284,0	314,3	224,8	186,5	77,1	45,6	4,5	1,4	1,4	2,4	2,4	1 353,2
Subventionné	704,1	1 251,3	855,2	453,0	553,3	209,9	313,0	8,9	1,5	1,4	7,2	7,2	4 351,6
Sous-total	917,7	1 535,3	1 169,5	677,8	739,8	287,0	358,6	13,3	2,8	2,8	9,6	9,6	5 704,8
Financement total	1 401,2	1 806,9	1 229,1	704,1	760,5	289,2	359,9	13,9	2,8	2,8	9,6	9,6	6 570,6

SOMMAIRE – PROJETS

Sommaire – projets

Voici le tableau sommaire des investissements au cours des dix prochaines années. Parmi ceux-ci, 30 projets de grande envergure totalisent 97 % des investissements déjà autorisés.

SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

(en millions de dollars)

	Nb Projets	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
1. ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR	3	1 988,4	155,9	315,4	196,3	24,0	36,0	-	-	-	-	-	-	2 716,0	727,6
Acquisition des voitures de métro AZUR		1 686,8	3,9	48,0	133,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1 872,5	185,7
Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels		92,0	151,3	266,2	12,1	24,0	36,0	-	-	-	-	-	-	581,7	489,7
Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR		209,6	0,7	1,2	50,4	-	-	-	-	-	-	-	-	261,8	52,3
2. RÉNO MÉTRO	8	1 049,0	251,4	425,3	471,6	479,2	351,1	262,8	169,5	11,1	-	-	-	3 470,9	2 421,9
Réno-Systèmes - phase 3		452,8	23,6	23,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	47,2
Réno-Systèmes - phase 4		188,5	93,2	120,2	86,2	94,5	-	-	-	-	-	-	-	582,5	394,0
Réno-Systèmes - phase 5		1,4	16,1	80,5	161,1	177,2	177,2	120,8	71,1	-	-	-	-	805,5	804,1
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1		39,7	44,9	67,6	48,2	12,3	-	-	-	-	-	-	-	212,7	173,0
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2		-	8,2	19,4	42,9	71,2	71,2	60,7	49,9	-	-	-	-	323,3	323,3
Réno-Infrastructures - phase 1		229,5	2,9	7,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	239,6	10,1
Réno-Infrastructures - phase 2		136,6	50,5	55,6	40,2	20,5	-	-	-	-	-	-	-	303,3	166,7
Réno-Infrastructures - phase 3		0,6	12,1	51,1	93,1	103,5	102,7	81,3	48,4	11,1	-	-	-	504,0	503,4
3. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO	7	322,3	150,8	511,7	175,0	34,5	161,2	23,4	187,7	-	-	-	-	1 566,5	1 244,2
Garage Côte-Vertu		219,5	38,9	73,3	86,4	-	-	-	-	-	-	-	-	418,1	198,6
Prolongement de la ligne Bleue		20,5	53,3	373,6	50,9	2,6	140,8	-	187,7	-	-	-	-	829,3	808,8
Postes abaisseurs - 25 kV/12kV - phase 1		0,1	1,8	9,2	9,4	16,1	20,5	23,4	-	-	-	-	-	80,5	80,4
Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme (note 1)		21,8	6,2	17,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	23,3
Programme Rehaussement et Entretien Périodique Technologies - Métro (PREP-TM)		5,4	12,9	12,2	11,1	15,8	-	-	-	-	-	-	-	57,3	51,9
Prolongation de la durée de vie des MR73		37,1	11,5	10,5	9,9	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	31,9
Agrandissement du centre d'attache Viavi		17,9	26,3	15,7	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	49,4
4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE	9	519,0	291,1	363,7	222,8	17,3	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	9,6	1 440,5	911,9
Centre de transport - Est de Montréal		10,5	27,5	118,5	144,5	14,4	-	-	-	-	-	-	-	315,4	304,9
Reconstruction du complexe Crémazie		164,2	38,8	38,5	21,4	-	-	-	-	-	-	-	-	262,9	38,7
Centre de transport Bellechasse		38,0	66,2	106,5	43,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	254,2	216,2
Agrandissement de 3 centres de transport		53,7	113,4	42,2	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	165,7
Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS		149,6	5,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,3	5,7
Programme de mesures préférentielles pour bus		35,8	7,0	3,3	3,4	2,9	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	9,6	79,0	33,6
Vision chaîne d'approvisionnement et RDA		31,3	11,7	32,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,6	44,3
Programme d'Entretien Majeur des Infrastructures (PEMI) - phase 1		17,6	14,6	22,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	36,8
EXTRA Connecté		18,1	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	6,1
5. ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU (MATÉRIEL ROULANT)	3	171,6	448,1	138,4	147,5	138,0	208,8	0,1	-	-	-	-	-	1 252,5	1 080,8
Acquisition de bus 12 mètres - phase 2		157,0	439,5	134,2	147,5	138,0	208,8	0,1	-	-	-	-	-	1 225,0	1 068,0
Électrification des véhicules de travaux en tunnel		3,5	7,6	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,4	11,9
Cité-Mobilité		11,1	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1	1,0
Sous-total des principaux projets autorisés	30	4 050,4	1 297,3	1 754,4	1 213,1	693,0	760,0	289,1	359,9	13,9	2,8	2,8	9,6	10 446,5	6 386,5
Sous-total des autres projets autorisés	31	323,8	103,9	52,5	15,9	11,1	0,5	0,1	-	-	-	-	-	507,8	184,1
Total des projets autorisés	61	4 374,1	1 401,2	1 806,9	1 229,1	704,1	760,5	289,2	359,9	13,9	2,8	2,8	9,6	10 954,3	6 570,6
Total des projets en définition	15	6,4	60,8	694,7	768,3	743,6	732,8	739,0	701,5	-	-	-	-	4 447,1	4 440,7
Total des projets en identification	25	1,7	33,4	59,1	160,7	167,7	289,7	898,8	1 437,4	1 575,7	1 420,2	741,4	3 405,7	10 191,4	6 784,0
Total des investissements	101	4 382,2	1 495,3	2 560,8	2 158,1	1 615,4	1 783,0	1 927,0	2 498,8	1 589,6	1 423,0	744,2	3 415,4	25 592,8	17 795,2

Note 1 : Représente la quote-part de la STM (40,9 %) du total du projet estimé à 110,3 M\$.

Sommaire – projets

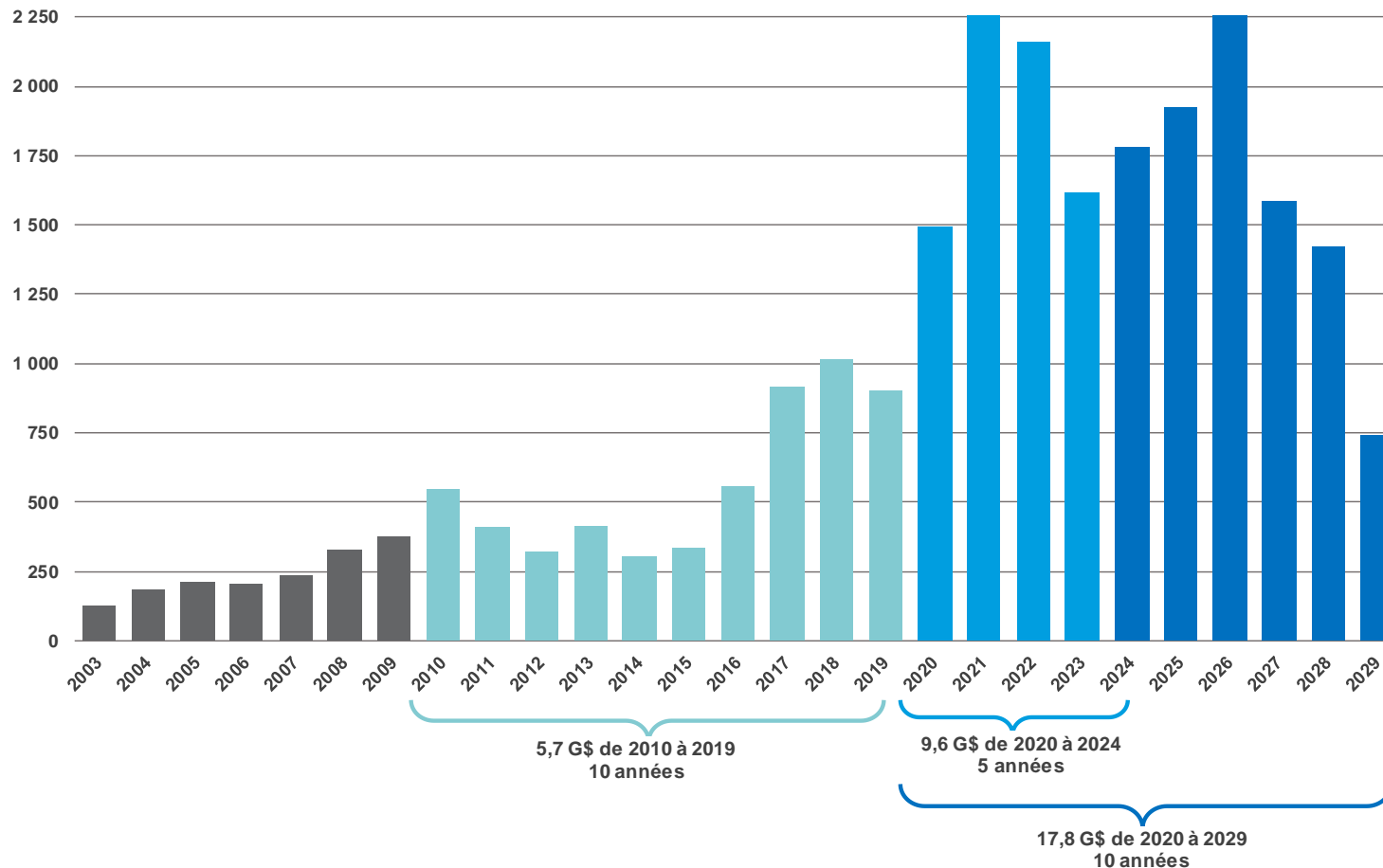
Les investissements prévus au cours des dix prochaines années totalisent près de 18 G\$. À titre comparatif, le précédent PI affichait des investissements de l'ordre de 15 G\$.

Le rythme des investissements poursuit sa croissance de façon significative comme le démontre le graphique ci-dessous. Forte de cette tendance, la STM investira plus d'argent dans le maintien et le développement de ses infrastructures au cours des cinq prochaines années qu'elle ne l'a fait au cours des dix dernières.

Les années 2020 et 2021 devraient être deux années consécutives records avec des investissements prévus totaux de près de 4 G\$. L'acquisition des 17 nouveaux trains AZUR, la réalisation du prolongement de la ligne bleue, la stratégie d'acquisition des 300 bus combinée à l'augmentation du niveau des investissements dans les programmes Réno Métro expliquent en grande partie cette progression.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS GLOBAUX POUR LES ANNÉES 2003 – 2029

(en millions de dollars)



Sommaire – projets

SOMMAIRE PAR SECTEUR

À des fins de gestion interne et pour le financement de ses investissements, la STM présente les projets autorisés par type de dépense, c'est-à-dire capitalisables et non capitalisables par secteur. Les secteurs à la STM sont :

Réseau de bus

Ce secteur comprend les achats de bus (incluant les bus articulés), le maintien 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. Il inclut aussi l'achat des véhicules de service, le maintien des actifs immobiliers liés à ce secteur, et finalement, les dépenses relatives au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité de la clientèle et du personnel.

Plus de 2,1 G\$ sont déjà autorisés pour des investissements dans le secteur du réseau des bus au cours des dix prochaines années. Dans le but d'améliorer l'expérience client, la STM pourra investir, entre 2019 et 2024, dans l'achat de 989 bus 12 mètres climatisés, y compris 465 pour ajouter du service (dont 165 bus qui sont en option au contrat). Ces données sont directement en lien avec les orientations prises dans le PSO 2025. De plus, d'autres projets d'acquisition de bus hybrides et électriques, non encore approuvés, sont prévus au PI 2020-2029 en phase d'identification. Ces investissements sont notamment liés à l'annonce effectuée par la STM quant à l'accélération de la stratégie d'électrification du réseau de surface.

Avec l'ajout de 300 nouveaux bus graduellement à compter de 2019, des modifications et de nouvelles infrastructures sont nécessaires pour les accueillir. Ces stratégies d'acquisition et d'électrification des bus nécessitent des investissements majeurs en infrastructure :

- Accélérer la construction du centre de transport Bellechasse (fiche BUS-05)

Ce projet vise à remplacer l'actuel centre de transport Saint-Denis construit en 1958 et qui est en fin de vie utile, pour permettre à la STM de mieux répondre à ses besoins opérationnels actuels et futurs dans l'optique d'améliorer le service offert à ses clients. Le nouveau centre de transport, qui sera mis en service en 2022, pourra accueillir 250 bus.

- Agrandir trois centres de transport existants (fiche BUS-06)

Cette solution vise à agrandir les centres Anjou, Legendre et Saint-Laurent afin d'atteindre une capacité supplémentaire totale de 160 bus. Ce projet a l'avantage de permettre les agrandissements sans déménager les activités d'exploitation et d'entretien pendant les travaux, et d'ainsi, limiter l'impact sur le service à la clientèle. Une livraison progressive est prévue à partir de 2020.
- Devancer la construction d'un centre de transport (fiche BUS-02)

Cette solution vise la construction d'un nouveau centre de transport dans l'est de Montréal pouvant accueillir 250 bus équivalents qui pourront être entièrement électriques. Sa mise en service est prévue en 2023, alors qu'elle était initialement prévue d'ici 2025, selon le PSO 2025.

Deux projets avaient été autorisés afin de maintenir les opérations pendant la réalisation des projets visant à intégrer et exploiter l'acquisition des 300 nouveaux bus :

- Garage temporaire 380 Stinson (fiche BUS-25)

Le projet Garage temporaire 380 Stinson visant à obtenir une cinquantaine d'espaces de stationnement est maintenant complété.
- Réfection de la toiture du centre de transport Saint-Denis (fiche BUS-16)

Le projet de réfection de la toiture du centre de transport Saint-Denis sera complété d'ici la fin de l'année 2019 permettant le maintien des activités en toute sécurité jusqu'à ce que le centre de transport Bellechasse soit en opération.

Sommaire – projets

SOMMAIRE PAR SECTEUR

Réseau du métro

Ce secteur regroupe 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 ainsi que le maintien des actifs immobiliers et des infrastructures. De plus, des investissements liés au respect des normes environnementales et à l'amélioration des installations pour préserver la sécurité de la clientèle et du personnel font partie des actions de la STM.

Les investissements autorisés au Réseau du métro représentent, quant à eux, un montant de 4,4 G\$ au cours des dix prochaines années. La majorité des projets visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer l'expérience client.

Les principaux projets sont l'acquisition des 17 nouveaux trains AZUR, Réno-Systèmes (phases 3, 4 et 5), le garage Côte-Vertu, le prolongement de la ligne bleue, Réno-Infrastructures (phases 1, 2 et 3), le prolongement de la durée de vie des voitures de métro MR-73, l'édicule et le lien piétonnier à la station Vendôme ainsi que l'agrandissement du centre d'attachement Viau.

À ces projets viennent s'ajouter d'autres projets majeurs, dont le Programme d'accessibilité des stations de métro – phases 1 et 2, qui vise à rendre universelle l'accessibilité aux stations de métro de Montréal afin de faciliter les déplacements verticaux, à fidéliser davantage les clients et à améliorer le service à la clientèle. Dans son PSO 2025, la STM prévoit rendre 41 stations accessibles d'ici 2025.

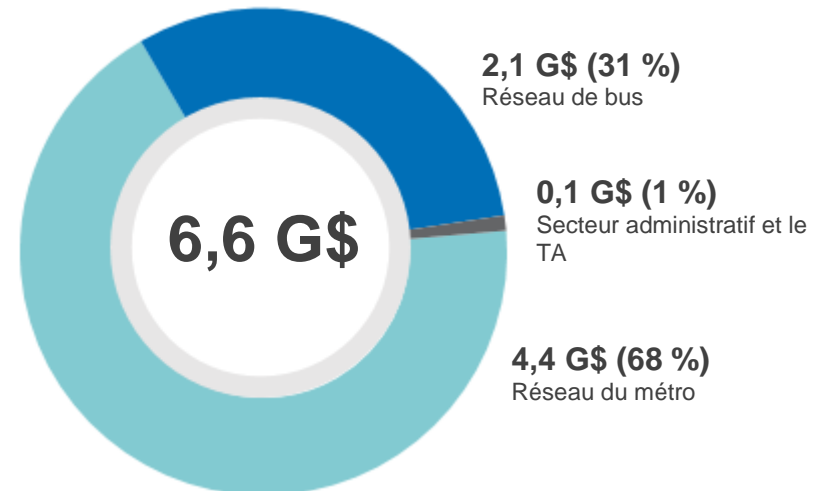
Transport adapté

Ce secteur comprend les projets dont le but est d'offrir à la clientèle à mobilité réduite des services de transport adapté (TA). On retrouve l'achat de minibus et le projet EXTRA Connecte qui permettra de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes du TA en temps réel pour un montant de 24 M\$.

Secteur administratif

Cette section inclut des projets qui ne peuvent être rattachés spécifiquement aux trois autres secteurs. Une somme de près de 59 M\$ est autorisée afin d'investir au cours des dix prochaines années dans différents projets de maintien technologiques, tel le plan de maintien et d'acquisition d'équipements OPUS.

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR SECTEUR PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT



Réseau de bus

Réseau de bus

ACTIFS BUS AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2019

1 807	Bus :
	1 194 standards (12 mètres)
	353 hybrides (12 mètres)
	3 électriques Cité Mobilité (12 mètres)
257 articulés (18 mètres)	
16	Minibus
225	Lignes de bus :
	214 accessibles aux personnes à mobilité réduite : ➤ 191 lignes de jour ➤ 23 lignes de nuit
	11 services par minibus urbains
8	Centres de transport

La Société possède des centres de transport (huit pour les autobus et un pour le TA). De plus, le complexe Crémazie a comme vocation l'entretien majeur des bus.

Centre de transport	Année de construction / Rénovations majeures	Année d'agrandissement
Mont-Royal	1928	1937
Complexe Crémazie	1948	1956
Frontenac	1956 / 2012	1958
Saint-Michel	1956 / 1993	
Saint-Denis	1958	1970
Legendre	1973	2011
Anjou	1982	
Saint-Laurent	1984	
LaSalle	1995	
Stinson	2014	

4	Terminus (hors station de métro)
8 953	Arrêts de bus
3 135	Abribus (902 appartenant à la STM)
449	Véhicules routiers
172	Véhicules non routiers et équipements d'entretien de terrain
16	Remorques
17	Laveurs de bus
195	Positions de vérins

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

1 927	Boîtes de perception bus
625	Terminaux de vente de titres (détaillants)

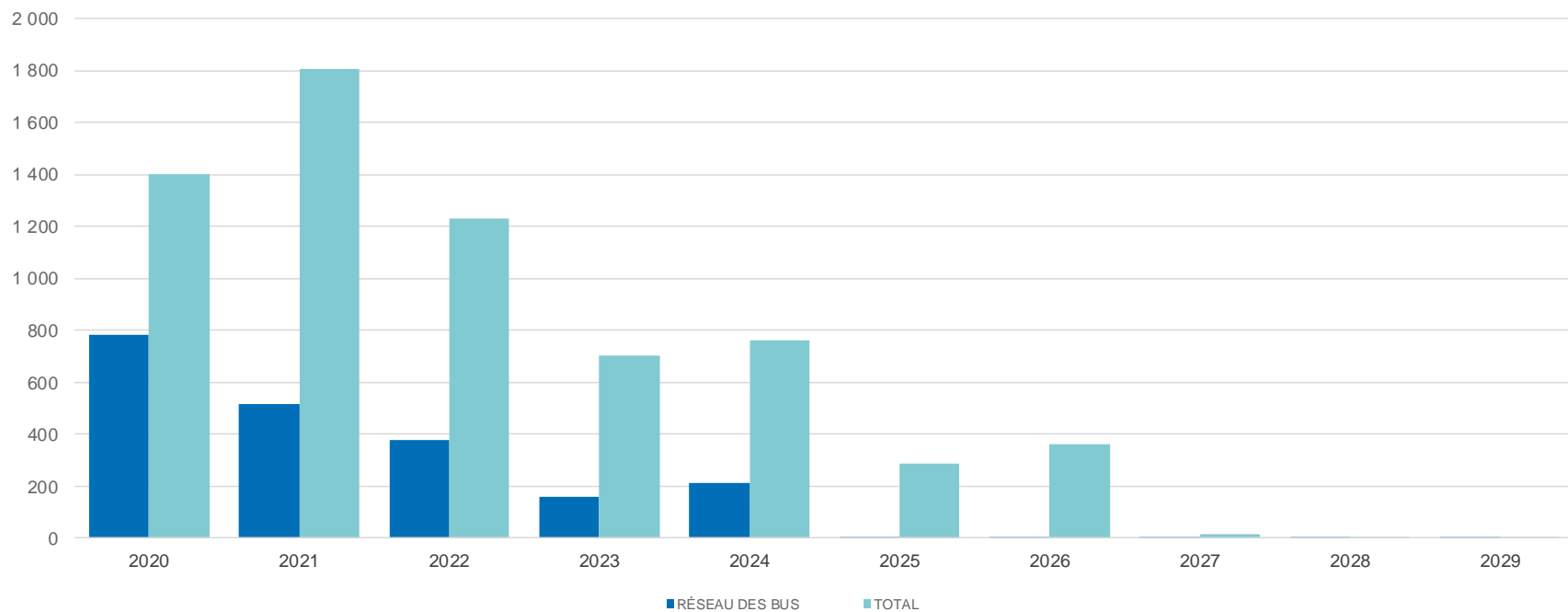
Réseau de bus

SOMMAIRE

Les investissements actuellement autorisés au cours des dix prochaines années s'élèvent à près de 2,1 G\$. De ce montant, 43 % (1,1 G\$) servira au remplacement et à l'ajout de bus 12 mètres climatisés visant l'amélioration de l'expérience client. Plus de 800 M\$ seront consacrés aux projets d'infrastructures, notamment pour les deux nouveaux centres de transport

(Bellechasse et un dans l'est de Montréal), les agrandissements de trois centres de transport, à l'adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques, à la phase 1 du Programme d'entretien majeur des infrastructures (PEMI) ainsi que la reconstruction du complexe Crémazie.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS DU RÉSEAU DES BUS PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX (en millions de dollars)



Réseau de bus

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DE BUS

AUTORISÉS		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2020-2029
BUS-01	Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	157,0	439,5	134,2	147,5	138,0	208,8	0,1	-	-	-	-	-	1 225,0	1 068,0
BUS-02	Centre de transport - Est de Montréal	10,5	27,5	118,5	144,5	14,4	-	-	-	-	-	-	-	315,4	304,9
BUS-03	Reconstruction du complexe Crémazie	164,2	38,8	38,5	21,4	-	-	-	-	-	-	-	-	262,9	98,7
BUS-04	Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien 2013-2019	6,3	2,0	2,3	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	11,2	4,9
BUS-05	Centre de transport Bellechasse	38,0	66,2	106,5	43,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	254,2	216,2
BUS-06	Agrandissement de 3 centres de transport	53,7	113,4	42,2	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	165,7
BUS-07	Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS	149,6	5,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,3	5,7
BUS-08	Programme de mesures préférentielles pour bus	35,8	7,0	3,3	3,4	2,9	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	9,6	79,0	33,6
BUS-09	Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	31,3	11,7	32,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,6	44,3
BUS-10	Programme d'Entretien Majeur des Infrastructures (PEM) - phase 1	17,6	14,6	22,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	36,8
BUS-11	Remplacement des véhicules de service - phase 2	9,9	12,3	4,7	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	29,2	19,3
BUS-12	Programme de remplacement des équipements de lavage	23,8	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	0,4
BUS-13	Évolution solution validation bus	12,1	5,3	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,3	6,2
BUS-14	Service Rapide par Bus (SRB) - SauvÉ /Côte-Vertu	6,3	4,1	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	9,6
BUS-15	Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques Nouveau	4,9	10,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,7	10,8
BUS-16	Réfection de la toiture du centre de transport Saint-Denis	8,4	4,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,1	4,7
BUS-17	Cité-Mobilité	11,1	1,0	-	-	-	-	-	-	1,0	-	-	-	12,1	1,0
BUS-18	Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages	7,7	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,3	3,5
BUS-19	Acquisition équipements de production - phase 2	1,1	4,6	2,6	1,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	10,5	9,4
BUS-20	Programme de réfection des équipements pétroliers et d'huiles usées	7,1	1,1	0,2	-	-	-	-	-	1,1	-	-	-	8,4	1,3
BUS-21	Programme d'installation de dispositifs anti-refoulement (DAR) et tuyauterie pour compteurs d'eau	5,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	1,9
BUS-22	Acquisition de bus 9 mètres	2,1	4,0	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	6,6	4,6
BUS-23	100% SCAD	6,1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,5	0,4
BUS-24	Véhicules d'atelier - phase 1 Nouveau	0,4	4,2	0,4	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	5,5
BUS-25	Garage temporaire 380 Stinson	2,6	-	-	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	4,1	1,5
TOTAL - AUTORISÉS		773,2	784,4	514,9	375,7	157,8	211,6	3,0	2,8	2,8	2,8	2,8	9,6	2 841,4	2 058,6

Réseau de bus

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DE BUS (SUITE)

DÉFINITION <i>(en millions de dollars)</i>	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Programme d'Entretien Majeur des Infrastructures (PEM) - phase 2	0,5	14,1	14,1	14,1	14,1	14,1	14,1	-	-	-	-	-	85,0	84,5
Acquisition bus articulés électriques (Pe-IX)	0,1	0,5	4,5	58,2	1,2	0,8	1,0	-	-	-	-	-	66,3	66,2
TOTAL - DÉFINITION	0,6	14,6	18,5	72,3	15,3	14,9	15,1	-	-	-	-	-	151,3	150,7
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 3	-	-	-	-	-	-	433,5	545,3	602,8	582,5	93,7	-	2 257,9	2 257,9
Déploiement stratégie d'électrification	1,0	5,0	7,5	107,5	105,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	200,0	1 026,0	825,0
Acquisition de bus électriques 18 mètres - phase 2	-	-	-	-	-	-	-	310,4	276,5	163,7	-	-	750,6	750,6
Programme d'Entretien Majeur des Infrastructures (PEM) - phase 3	-	-	-	-	-	-	-	14,2	14,2	14,2	14,2	28,3	85,0	56,7
Véhicules de service - phase 3	-	-	-	4,9	4,7	9,8	8,6	8,7	-	-	-	-	36,6	36,6
Équipements de recharge - CT Bellechasse	-	20,0	25,0	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	65,0	65,0
Réfection et installation d'abribus - Nouveaux modèles STM	-	-	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	5,0	14,0	9,0
TOTAL - IDENTIFICATION	1,0	25,0	33,5	133,4	110,7	110,8	543,1	979,6	994,5	861,3	208,9	233,3	4 235,1	4 000,8
TOTAL - RÉSEAU DE BUS	774,7	824,0	566,9	581,3	283,7	337,3	561,2	982,5	997,3	864,2	211,7	243,0	7 227,8	6 210,1

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-01

Numéro de projet STM / RE / MTQ

5002099 / R-174 / 154-17-7932/ 154-17-7933
154-12-1114/154-16-7109/154-15-1030/ 154-18-7887
154-17-7931

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant et Dette, SOFIL 4 Dette, PAFFITC,
PAGTCP 50 % et 60 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Acquisition de bus 12 mètres – phase 2

Le projet prévoit, pour la période de 2019 à 2024, l'acquisition de 963 bus 12 mètres.

- 524 bus hybrides ou électriques pour du remplacement de bus en fin de vie utile;
- 405 bus hybrides ou électriques en ajout au parc;
- 30 bus électriques à recharge garage en ajout au parc;
- 4 bus électriques à recharge rapide en ajout au parc.

L'acquisition de bus à ajouter au parc existant permettra de faire face aux aléas des travaux internes et externes, de revoir et d'adapter l'offre de service bus tout en palliant aux imprévus. Ceci aura comme conséquence d'améliorer la régularité, la ponctualité et la fluidité du service bus.

Ces autobus seront munis d'un système hybride ou électrique, 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 et de deux places dédiées pour les personnes en fauteuil roulant.

Le projet comportera aussi un volet intégration des autobus tant au niveau de l'entretien qu'à celui de l'exploitation.

Acquisition de bus 12 mètres – phase 2	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Remplacement	99	109	54	80	56	100	498
Ajout	31	269	51*	32*	44*	38*	465
Total	130	378	105	112	100	138	963
Remplacement – Projet bus 12 mètres 2012-2017	51	-	-	-	-	-	51
Total	181	378	105	112	100	138	1014

* En option

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- Le maintien du parc en bon état (âge moyen autour de 8 ans);
- L'amélioration du service (taux de livraison, régularité et prévisibilité);
- La réduction des émissions de GES;
- L'approfondissement de nos connaissances et l'acquisition d'une expérience en électrification du transport.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	155,0	434,0	131,9	145,1	135,7	205,9	0,1	-	-	-	-	-	1 207,7	1 052,7
Non capitalisable	2,0	5,5	2,3	2,3	2,3	2,9	-	-	-	-	-	-	17,3	15,4
Total	157,0	439,5	134,2	147,5	138,0	208,8	0,1	-	-	-	-	-	1 225,0	1 068,0
Financement														
Gouvernement provincial	63,6	255,0	109,8	87,6	82,4	124,5	-	-	-	-	-	-	722,9	659,3
Gouvernement fédéral	71,5	110,2	-	-	-	0,8	-	-	-	-	-	-	182,5	111,0
Agglomération de Montréal	3,6	57,2	18,8	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	79,8	76,2
STM	18,3	17,0	5,6	59,8	55,6	83,3	0,1	-	-	-	-	-	239,8	221,5
Total	157,0	439,5	134,2	147,5	138,0	208,8	0,1	-	-	-	-	-	1 225,0	1 068,0

POURCENTAGE DE SUBVENTION

80 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-02

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201808 / R-183 / 154-45-7353

Programme d'aide
PAGTCP – 87 %

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Centre de transport – Est de Montréal

Afin de permettre d'intégrer et d'exploiter 300 nouveaux bus à partir de 2020 dans le réseau de la STM, des modifications et ajouts d'infrastructures sont nécessaires considérant qu'à l'exception du garage Stinson, tous les autres centres de transport sont utilisés à pleine capacité. Le projet Centre de transport - Est de Montréal s'inscrit parmi les actions permettant de mener à bien cet objectif.

Le devancement de la construction d'un nouveau centre de transport pour l'est de Montréal est requis en complément à la stratégie de gestion des espaces de remisage. Il permettra à la STM d'entreprendre l'électrification du parc d'autobus ainsi que la reprise de la croissance du parc de véhicules.

Le projet consiste à construire un nouveau centre de transport pouvant accueillir 250 autobus équivalents à propulsion hybride et électrique ainsi qu'à aménager un stationnement de 300 cases. Le projet prévoit les aires intérieures et extérieures de remisage des autobus, de circulation ainsi que les accès au site. Les baies multifonctions requises pour l'entretien des autobus, les entrepôts, les espaces extérieurs pour les réservoirs et les livraisons, les salles mécaniques et électriques ainsi que les espaces administratifs requis pour l'exploitation d'un centre de transport sont également prévus. Finalement, le projet vise une certification LEED Or (Leadership in Energy and Environmental Design).

BÉNÉFICES

- Offrir un service bonifié en permettant l'intégration et l'entretien de 300 bus supplémentaires;
- Permettre l'électrification du réseau Bus.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	10,4	27,3	118,0	141,5	13,7	-	-	-	-	-	-	-	310,9	300,5
Non capitalisable	0,1	0,2	0,5	3,0	0,7	-	-	-	-	-	-	-	4,5	4,4
Total	10,5	27,5	118,5	144,5	14,4	-	-	-	-	-	-	-	315,4	304,9
Financement														
Gouvernement provincial	8,9	23,4	101,1	120,6	11,7	-	-	-	-	-	-	-	265,6	256,8
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,6	4,1	17,4	23,9	2,7	-	-	-	-	-	-	-	49,8	48,1
Total	10,5	27,5	118,5	144,5	14,4	-	-	-	-	-	-	-	315,4	304,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													84 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-03

Numéro de projet STM / RE / MTQ
529995 / R-143-B / 154-18-7221

Programmes d'aide
SOFIL 3 Comptant, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Reconstruction du complexe Crémazie

Construit en 1948, le complexe Crémazie est un atelier destiné principalement aux activités d'entretien mécanique majeur, de fabrication et de réusinage de pièces. Il faut effectuer des investissements importants pour sa mise à niveau afin de maintenir son intégrité, de le rendre conforme à la réglementation en vigueur et d'augmenter sa polyvalence, ainsi que de l'adapter aux besoins d'entretien actuels et futurs en fonction des nouvelles technologies (bus articulés, hybrides, électriques, trolleybus).

Étant donné l'envergure des travaux, il a été décidé de démolir le bâtiment actuel et de construire un nouveau complexe de près de 40 000 m².

Le complexe Crémazie ne peut cesser ses opérations. Ainsi, sa reconstruction se déroulera en trois phases. La première phase du projet est complétée et les travaux préparatoires de la phase 2 ont débuté. Les derniers déménagements seront réalisés au mois de novembre 2021.

Le concept du bâtiment sera axé sur le développement durable et l'accessibilité universelle, dans le respect de normes environnementales élevées en vue d'obtenir l'accréditation LEED Or.

BÉNÉFICES

Ce projet optimisera les activités d'exploitation en générant des économies récurrentes annuellement, en plus d'éviter certains coûts d'exploitation et favorisera la mobilisation des employés.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	164,1	38,6	38,1	19,4	-	-	-	-	-	-	-	-	260,2	96,1
Non capitalisable	0,1	0,2	0,4	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	2,5
Total	164,2	38,8	38,5	21,4	-	-	-	-	-	-	-	-	262,9	98,7
Financement														
Gouvernement provincial	59,7	12,2	12,1	6,3	-	-	-	-	-	-	-	-	90,3	30,6
Gouvernement fédéral	81,4	19,6	19,5	10,2	-	-	-	-	-	-	-	-	130,6	49,3
Agglomération de Montréal	9,9	5,6	5,6	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	24,0	14,1
STM	13,3	1,3	1,3	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	18,0	4,7
Total	164,2	38,8	38,5	21,4	-	-	-	-	-	-	-	-	262,9	98,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													93 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-05

Numéro de projet STM / RE / MTQ

529994 / R-170 / 154-15-7354 / 154-16-7655

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Centre de transport Bellechasse

Ce bâtiment de nouvelle génération, d'une superficie totale d'environ 60 000 m² répartis sur quatre niveaux dont un hors terre et trois souterrains, recouvert d'un espace vert extérieur, servira à l'exploitation des bus.

Il remplacera le centre de transport actuel Saint-Denis, construit en 1958, qui a atteint sa fin de vie utile. Même avec un programme d'entretien pour le maintenir ou le rénover, ce dernier ne serait plus capable de soutenir l'entretien de son parc, en bonne partie, en raison du remplacement éventuel des véhicules diesel.

Ce centre de transport pourra accueillir jusqu'à 250 autobus. L'aménagement du bâtiment sera prévu de façon à accueillir des nouvelles technologies et par conséquent, permettre l'entretien de tous les types de véhicules (standards, hybrides et électriques). Ce concept de bâtiment souterrain avec circulation intérieure réduira également le bruit dans le quartier et inclura une annexe pour les services de Prévention d'incendie et Revenus voyageurs.

La STM vise pour ce nouveau bâtiment la certification LEED OR (Leadership in Energy and Environmental Design), une des plus élevées de l'industrie, en lien avec les objectifs du développement durable. Ce nouveau centre contribuera au plan d'électrification du gouvernement du Québec en permettant d'accueillir des bus électriques.

Le concept novateur du centre de transport améliorera les conditions de travail et contribuera à améliorer la qualité de vie du secteur.

L'ouverture du centre est prévue pour 2022.

BÉNÉFICES

- Un service bonifié en permettant l'intégration et l'entretien de 300 bus supplémentaires;
- Une économie d'énergie de près de 60 %;
- Une réduction d'émission des GES de 60 %;

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	37,9	66,2	104,3	41,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	249,6	211,7
Non capitalisable	0,1	-	2,2	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	4,6	4,4
Total	38,0	66,2	106,5	43,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	254,2*	216,2
Financement														
Gouvernement provincial	20,0	43,9	77,1	30,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	171,6	151,5
Gouvernement fédéral	11,2	7,2	0,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	18,5	7,3
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	6,8	15,1	29,3	13,0	-	-	-	-	-	-	-	-	64,1	57,4
Total	38,0	66,2	106,5	43,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	254,2	216,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													75 %	

* Le projet est en phase de réalisation et fait présentement l'objet d'une analyse détaillée qui pourrait amener des changements à la portée, à l'échéancier ou au budget. Advenant qu'une modification au projet soit nécessaire, elle sera soumise pour approbation aux instances appropriées avant sa mise en vigueur.

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-06

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201809/R-183-B / 154-18-7315

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Agrandissement de 3 centres de transport

Le réseau d'autobus actuel comprend 225 lignes et 1 807 bus (bus hybrides, articulés, et électriques). Pour faire suite à l'autorisation d'acquérir 300 bus supplémentaires, il est nécessaire de prévoir l'intégration de ces bus en termes de stationnement, d'exploitation et d'entretien. À l'exception de Stinson, tous les centres de transport sont utilisés à pleine capacité selon les modalités d'exploitation actuelles.

Le projet d'agrandissement des centres de transport Anjou, Legendre et Saint-Laurent permettra d'accueillir 160 bus supplémentaires et consiste à créer :

- Une extension de l'aire de stationnement des bus, des locaux du personnel et des équipements associés;
- Une extension de l'aire d'entretien des bus, des locaux et des équipements associés.

Ce projet inclura également la mise en place de mesures transitoires permettant de réaliser les travaux de construction tout en assurant le maintien des activités d'exploitation, et ce, dans les meilleures conditions de sécurité.

Une livraison progressive est prévue à partir de 2020.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- D'offrir un service bonifié en permettant l'intégration et l'entretien de 300 bus supplémentaires;
- D'effectuer l'électrification du réseau des bus.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	53,7	113,4	42,0	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	219,2	165,5
Non capitalisable	-	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Total	53,7	113,4	42,2	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	165,7
Financement														
Gouvernement provincial	39,9	84,3	29,9	7,5	-	-	-	-	-	-	-	-	161,6	121,7
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	13,8	29,1	12,3	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	57,8	44,0
Total	53,7	113,4	42,2	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	219,4	165,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													74 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-07

Numéro de projet STM / RE / MTQ
721759 / R-114-A / 154-11-0375

Programme d'aide
SOFIL 2 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Système d'aide à l'exploitation et information voyageur iBUS

Le présent projet consiste à implanter un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) incluant un système de radio communication permettant la régulation du service, l'annonce du prochain arrêt et l'information à la clientèle en temps réel.

D'une part, ce système permettra à la STM de connaître l'état global de son service afin d'optimiser la gestion de son parc de plus de 1 800 bus par une coordination et un ajustement en temps réel du service bus en fonction des perturbations impactant les déplacements de la clientèle (chantiers, détours, etc.).

D'autre part, ce système permettra d'informer la clientèle des changements affectant ses déplacements en temps réel, qu'il s'agisse de l'heure réelle de passage d'un bus, de perturbation de services (congestion, arrêts annulés, etc.), de trajets alternatifs, de même que le nom du prochain arrêt et autres informations pertinentes pour les passagers à bord d'un véhicule.

Plusieurs outils d'information clientèle ont été déployés. Les sondages auprès de la clientèle démontrent que nous sommes sur la bonne voie. Les livrables subséquents permettront de bonifier la qualité de l'information.

BÉNÉFICES

La gestion du parc en temps réel permettra à la STM d'améliorer la livraison du service bus pour assurer une meilleure coordination avec le réseau du métro et les trains de banlieue. Ceci se traduira par une amélioration de l'expérience client.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	144,3	5,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150,0	5,7
Non capitalisable	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,4	0,0
Total	149,6	5,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,3	5,7
Financement														
Gouvernement provincial	4,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,4	0,2
Gouvernement fédéral	117,7	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	122,3	4,6
Agglomération de Montréal	21,5	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,4	0,8
STM	6,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,3	0,1
Total	149,6	5,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	155,3	5,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													96 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-08

Numéro de projet STM / RE / MTQ

350001 / CA-113 / 154-00-1169 / 154-13-0306 /
154-18-7202 / 154-18-7205 / 154-18-7206 / 154-18-7207 /
154-18-7208 / 154-18-7209 / 154-18-7494 / 154-18-7493 /
154-18-7492 / 154-18-7475 / 154-18-7562 / 154-18-7482 /
154-18-7561 / 154-18-7560

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAGTCP – 100 %, FONDS ROUTIER

Catégorie de portefeuille

Amélioration et développement

Programme de mesures préférentielles pour bus

Ce programme consiste à implanter des mesures préférentielles pour bus sur l'île de Montréal. Déployé en deux temps, le programme prévoit d'abord la mise en place de voies réservées et de feux prioritaires sur l'île de Montréal et, par la suite, l'implantation d'un système de détection des bus en temps réel.

BÉNÉFICES

Le programme de mesures préférentielles pour bus (MPB) améliorera la qualité de service et la fiabilité du réseau de bus. Les retombées de ces mesures se traduisent par une recrudescence de la ponctualité et une diminution des temps de parcours des bus pour ainsi offrir un avantage concurrentiel aux véhicules de transport collectif sur l'automobile.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	35,8	7,0	3,3	3,4	2,9	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	9,6	79,0	33,6
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	35,8	7,0	3,3	3,4	2,9	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	9,6	79,0	33,6
Financement														
Gouvernement provincial	27,1	5,6	1,3	1,4	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	7,2	52,8	18,5
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	8,7	1,4	2,0	2,0	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	2,4	26,2	15,1
Total	35,8	7,0	3,3	3,4	2,9	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	9,6	79,0	33,6

POURCENTAGE DE SUBVENTION

67 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-09

Numéro de projet STM / RE / MTQ
850044-2 / R-173 / 154-18-7344

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Vision chaîne d'approvisionnement et RDA

Depuis quelques années, la STM s'est engagée à améliorer sa performance opérationnelle et l'expérience client, notamment en ce qui concerne la réduction du taux d'immobiles bus et le contrôle de ses inventaires et de ses coûts d'exploitation. Le présent programme d'optimisation des processus de la chaîne d'approvisionnement et de la fabrication des pièces fait donc partie intégrante de cet engagement de « Rendre disponibles les véhicules, les équipes et les systèmes d'exploitation ».

Certaines limitations, dont le manque de visibilité sur les inventaires ainsi que la difficulté à planifier la demande, créent des ruptures de stock et des délais d'entretien de bus et de reconditionnement de pièces élevés, ce qui produit un taux d'immobiles de bus élevé et nuit à l'offre de service bus.

Dans ce contexte, la STM a lancé ce programme de transformation organisationnelle de la chaîne d'approvisionnement et de la fabrication. Cette transformation lui permettra d'opérer adéquatement et d'assurer un service approprié à ses clients.

Ce projet vise la révision et l'intégration des processus de la chaîne d'approvisionnement et de la fabrication des pièces de la STM pour les aligner sur les meilleures pratiques de l'industrie tout en rationalisant et en harmonisant le paysage applicatif autour d'une plateforme performante et évolutive.

BÉNÉFICES

Les principaux bénéfices de ce projet sont :

- De réduire le taux d'immobiles, ce qui permettra d'améliorer l'offre de service à la clientèle;
- De demeurer compétitifs dans l'exploitation des autobus, compte tenu de la croissance, de la perte d'expertise due aux départs à la retraite et de la complexification des technologies bus;
- D'assurer une gestion de la désuétude des outils technologiques qui sont déjà en fin de vie utile.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	29,1	10,6	32,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71,9	42,8
Non capitalisable	2,2	1,1	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,7	1,5
Total	31,3	11,7	32,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,6	44,3
Financement														
Gouvernement provincial	8,8	3,5	11,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,4	14,6
Gouvernement fédéral	14,2	5,6	15,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35,2	21,1
Agglomération de Montréal	4,1	1,6	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,1	6,0
STM	4,3	1,1	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,8	2,6
Total	31,3	11,7	32,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,6	44,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

91 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-10

Numéro de projet STM / RE / MTQ

IFR-03177 / R-166 / 154-18-7882 / 154-16-7618

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Programme d'entretien majeur des infrastructures – PEMI – phase 1

Le PEMI (Programme d'Entretien Majeur des Infrastructures) regroupe différents travaux de réfection partielle ou complète de l'infrastructure des centres de transport et du plateau Youville :

Les principaux éléments d'infrastructures touchés sont :

- Toitures
- Enveloppes de bâtiments
- Portes
- Systèmes de chauffage, ventilation et air climatisé
- Éclairages
- Distributions électriques
- Génératrices
- Équipements de production liés à l'infrastructure
- Dalles intérieures
- Locaux techniques
- Structures de toit

Les travaux visés dans ce programme permettront de prendre en charge l'entretien majeur des infrastructures non couvertes actuellement par les autres programmes majeurs existants.

Considérant les années de mise en service de ces infrastructures, l'âge moyen des bâtiments visés est de 53 ans. La plupart des composantes et systèmes de bâtiments ont une durée de vie utile de 20 ans et plusieurs ont atteint ou sont en voie d'atteindre leur fin de vie utile.

BÉNÉFICES

Ce programme permettra d'améliorer l'expérience client, d'améliorer la performance organisationnelle et d'optimiser les investissements dans le temps.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	17,5	14,4	21,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,0	36,4
Non capitalisable	0,1	0,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,4
Total	17,6	14,6	22,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	36,8
Financement														
Gouvernement provincial	4,7	3,9	5,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,4	9,6
Gouvernement fédéral	7,5	6,3	9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22,9	15,4
Agglomération de Montréal	1,9	1,8	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,3	4,4
STM	3,5	2,5	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,0	7,5
Total	17,6	14,6	22,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,5	36,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													80 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-11

Numéro de projet STM / RE / MTQ
500305 / R-172 / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Remplacement des véhicules de service – phase 2

Le projet prévoit, pour la période de 2018 à 2022, l'acquisition de 236 véhicules pour l'ensemble des activités de la STM. De ce nombre, 200 véhicules serviront au remplacement des véhicules ayant atteint la fin de leur vie utile et 36 serviront à combler de nouveaux besoins. La STM, étant également soucieuse du développement durable, prévoit l'achat de véhicules écoénergétiques à propulsion hybride et électrique.

Le projet prévoit également des investissements pour le maquillage et l'aménagement intérieur des véhicules, de la télémétrie, de l'outillage, des équipements d'entretien, des infrastructures électriques, de la vigie technologique et la gestion du projet et de la mise en œuvre.

Nombre de véhicules à acquérir	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Remplacement	29	44	83	28	16	200
Addition	14	7	13	2	0	36
Total	43	51	96	30	16	236

BÉNÉFICES

Ce projet permettra de :

- Maintenir en bon état les actifs du parc des véhicules;
- Réduire les émissions de GES grâce à l'électrification de véhicules.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	9,8	12,2	4,7	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	28,9	19,1
Non capitalisable	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
Total	9,9	12,3	4,7	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	29,2	19,3
Financement														
Gouvernement provincial	2,6	3,6	1,3	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	8,3	5,7
Gouvernement fédéral	4,3	5,9	2,2	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	13,4	9,2
Agglomération de Montréal	1,2	1,7	0,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	2,6
STM	1,8	1,1	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	1,8
Total	9,9	12,3	4,7	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	29,2	19,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

88 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-12

Numéro de projet STM / RE / MTQ

562124-00 / R-002-A / 154-11-0902 /154-12-0295
/154-12-0296

Programmes d'aide

SOFIL 2 Comptant, SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Programme de remplacement des équipements de levage

Un centre de transport possède en moyenne 15 installations de levage, chacune composée de vérins mécaniques, de vérins de carrosserie, de vérins de lavage, ainsi que d'un vérin à pneus. Leur durée de vie utile est de 16 ans. Pour la prolonger, des sécurisations sont à prévoir pour les positions les plus critiques. La sécurisation prolonge la durée de vie des vérins de trois ans au plus. Au-delà de cette échéance, les vérins ne sont plus sécuritaires et deviennent inutilisables. Ce programme prévoit le remplacement des installations de levage de certains centres de transport de 2009 à 2019, pour les positions qui ont atteint leur fin en 2015. Ce remplacement consiste à enlever les vérins existants, démolir la dalle et les fosses, refaire de nouvelles fosses, couler une nouvelle dalle et y installer les nouveaux vérins. De plus, les nouvelles installations de levage seront capables de lever 13 608 kg au lieu de 9 072 kg et de soulever les bus de modèle « T-Drive ». Les travaux relatifs au remplacement des vérins se font en coordination avec les opérations d'entretien des bus des divers centres d'entretien afin de minimiser les perturbations et de s'assurer ainsi que les installations de levage offrent un taux de disponibilité maximum.

Les vérins recommandés sont des vérins sous terre de conception STM, conformes à nos opérations, fabriqués par un fournisseur qualifié et certifié. Plus robustes, ces vérins ont une capacité accrue et sont plus économiques comparativement aux modèles existants sur le marché. Ces vérins ont une durée de vie de 30 ans comparativement à 16 ou 19 ans pour les vérins commerciaux.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer le taux de disponibilité des vérins;
- Diminuer le temps consacré à la formation sur l'utilisation et l'entretien des vérins;
- Rendre plus facile la manipulation pour l'utilisateur;
- Créer un sentiment de sécurité pour le personnel lors de leur utilisation.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	23,4	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,8	0,4
Non capitalisable	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-
Total	23,8	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	0,4
Financement														
Gouvernement provincial	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6	0,0
Gouvernement fédéral	15,2	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,4	0,2
Agglomération de Montréal	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	0,0
STM	5,3	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,5	0,2
Total	23,8	-	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	0,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													78 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-13

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201606 / R-171 / 154-18-7601

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Évolution solution validation bus

Le projet consiste à ajouter des valideurs aux portes arrière des bus articulés et à remplacer les lecteurs de cartes intégrés aux boîtes de perception actuelles par des valideurs externes plus performants pour tous les types de bus.

Déployés il y a une dizaine d'années, les lecteurs de carte actuels présentent une problématique concernant la vitesse de lecture des cartes et leur configuration technologique ne permet pas l'ajout de valideurs aux portes arrière. Le projet de mise à niveau permettra non seulement de régler ces enjeux, mais offrira des opportunités pour l'adoption de nouvelles technologies et assurera le maintien du niveau de sécurité du système de perception.

BÉNÉFICES

Par ce projet, la STM souhaite améliorer l'expérience client en accélérant la fluidité et le débit d'embarquement, permettre l'évolution du système vers de nouvelles technologies et améliorer l'accessibilité universelle grâce, notamment, à des équipements mieux localisés et aux écrans d'affichage plus grands. Ainsi, les bénéfices mesurés du projet sont l'amélioration du temps de parcours dans le réseau des autobus et la réduction des pertes potentielles de revenus découlant de la non-validation lors de l'embarquement par les portes arrière.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	11,7	4,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,6	4,9
Non capitalisable	0,4	0,5	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	1,2
Total	12,1	5,3	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,3	6,2
Financement														
Gouvernement provincial	3,3	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	1,4
Gouvernement fédéral	5,4	2,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,6	2,2
Agglomération de Montréal	1,5	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	0,6
STM	1,9	1,1	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	1,9
Total	12,1	5,3	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,3	6,2

POURCENTAGE DE SUBVENTION

79 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-14

Numéro de projet STM / RE / MTQ
851201 / CA-113 – SR / 154-14-7130

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Service rapide par bus (SRB) – Sauvé /Côte-Vertu

Ce projet consiste à implanter un SRB, utilisé exclusivement par des bus sur l'axe Sauvé / Côte-Vertu. Ce système sera en fonction 24 heures par jour et 7 jours par semaine. Le tronçon de 4,7 km du SRB Sauvé / Côte-Vertu commence à la station de métro Côte-Vertu et se termine à la station de métro Sauvé, en passant sur le boulevard de la Côte-Vertu et la rue Sauvé. Le projet comprend l'implantation en rive d'une voie réservée, la mise en place de feux prioritaires aux carrefours, la bonification des arrêts d'embarquement et de débarquement (info client, etc.) et l'insertion de mesures pour augmenter la sécurité de l'axe.

BÉNÉFICES

Le projet améliorera la qualité du service et la fiabilité du réseau de bus. Les retombées de ces mesures se traduisent par une diminution du temps de déplacement des clients sur l'axe Sauvé / Côte-Vertu, qui constitue un des axes les plus achalandés sur le réseau de la STM, ainsi qu'une augmentation de la régularité dans les horaires des bus.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	6,3	4,0	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	9,6
Non capitalisable	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	6,3	4,1	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	9,6
Financement														
Gouvernement provincial	4,2	2,9	3,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,5	6,3
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,1	1,2	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,4	3,3
Total	6,3	4,1	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	9,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													66 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-17

Numéro de projet STM / RE / MTQ
ING.14.00.01 / R-846-A / 1220-2013

Programme d'aide
DÉCRET

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Cité-Mobilité

À la suite d'une entente de partenariat stratégique avec Nova Bus, la STM, seule société de transport participante en Amérique du Nord, collaborera au programme international Cité-Mobilité. Ce projet vise à tester de nouvelles technologies dans les conditions réelles d'exploitation et d'en évaluer les impacts sur la planification, les opérations, l'entretien, les coûts et, surtout, l'amélioration du service à la clientèle. Trois bus entièrement électriques ont été mis en service sur la ligne 36 Monk dans le cadre de ce projet au cours de 2017.

En date du 7 juillet 2019, les trois bus électriques ont parcouru plus de 213 913 km sur la ligne 36 et effectué plus de 20 632 recharges rapides aux terminus. Cela représente une réduction de 275 tonnes de gaz à effet de serre, soit l'équivalent de 1,2 million de kilomètres parcourus en auto.

BÉNÉFICES

Le « virage électrique » entrepris est un choix de développement durable par la réduction des gaz à effet de serre et de la pollution sonore. La STM vise l'objectif « zéro émission » pour 2040.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	10,7	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,7	1,0
Non capitalisable	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-
Total	11,1	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1	1,0
Financement														
Gouvernement provincial	10,7	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,7	1,0
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-
Total	11,1	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1	1,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													97 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-18

Numéro de projet STM / RE / MTQ
2152 / R-131 / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Programme de réfection des dalles intérieures et des pavages

L'inspection visuelle de 45 sites avec aires de circulation de la STM a permis d'établir l'état de ces actifs en identifiant le type de dégradation et en leur attribuant un degré de sévérité (faible, moyen et majeur). L'analyse de la situation a servi à déterminer les besoins en entretien préventif (scellement de fissures, réparation locale) et en travaux de réfection partielle ou complète requis jusqu'en 2020. Ainsi, ce programme vise à regrouper la réfection des dalles et du pavage des centres de transport, des garages, des centres d'attache et des ateliers, des stations de métro, des boucles et des terminus de bus, des stationnements, ainsi que des bâtiments administratifs de la STM. La stratégie de réalisation de ce projet repose sur l'intervention en mode planifié, avec la mise en place de mesures transitoires pour minimiser l'impact sur l'exploitation des bus et des sites.

Les objectifs du programme sont :

- La réfection ou la reconstruction de la surface pavée, de la fondation granulaire, des bordures, des trottoirs de béton et des systèmes d'égouts existants;
- La réfection ou la reconstruction des dalles de plancher en béton, de la fondation granulaire, des trottoirs de béton et des systèmes de drainage (puisards, caniveaux, cadres et grilles);
- Le scellement des fissures des joints de ces surfaces et de ces dalles à l'aide de matériaux appropriés.

BÉNÉFICES

Ce projet vise :

- La réduction des coûts associés à des prix plus compétitifs d'une mise en œuvre en mode planifié et ainsi minimiser le nombre de petites interventions d'urgence susceptibles de nuire à l'exploitation;
- L'amélioration de la qualité et de la sécurité de la surface de circulation pour les véhicules et les piétons;
- L'amélioration du confort de roulement pour nos clients et pour les chauffeurs de bus.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	7,6	3,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,0	3,4
Non capitalisable	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,1
Total	7,7	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,3	3,5
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	7,7	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,3	3,5
Total	7,7	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,3	3,5

POURCENTAGE DE SUBVENTION

0 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-19

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201801 / R-188 / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Acquisition d'équipements de production – phase 2

La livraison d'un service fiable afin d'améliorer l'expérience client est au coeur du PSO 2025 de la STM. L'entretien majeur des autobus de façon fiable, sécuritaire et efficiente contribue à l'atteinte de cet objectif.

Ce projet vise à mettre sur pied un programme d'acquisition d'équipements afin :

- De remplacer certains équipements de production ayant atteint leur fin de vie utile avant qu'il ne devienne impossible d'obtenir les pièces requises à leur maintien en service;
- D'acquérir et d'installer des nouveaux équipements permettant d'améliorer l'efficacité des processus de fabrication existants en termes de qualité et de délais.

BÉNÉFICES

Ce projet permet :

- La réduction des temps de cycle de réparation (diminution des reprises et réduction des ruptures de stock);
- L'amélioration du MDBF (Mean Distance Between Failures) grâce à une fiabilité accrue des systèmes qui réduira les interventions curatives;
- L'élimination des coûts récurrents associés aux tests effectués à l'externe;
- La mobilisation des employés.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	1,1	4,6	2,6	1,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	10,4	9,3
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	1,1	4,6	2,6	1,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	10,5	9,4
Financement														
Gouvernement provincial	0,3	1,4	0,7	0,3	0,2	-	-	-	-	-	-	-	2,8	2,5
Gouvernement fédéral	0,4	2,2	1,1	0,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	4,4	4,0
Agglomération de Montréal	0,1	0,6	0,3	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	1,3	1,2
STM	0,3	0,4	0,6	0,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,7
Total	1,1	4,6	2,6	1,4	0,8	-	-	-	-	-	-	-	10,5	9,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													81 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-20

Numéro de projet STM / RE / MTQ
IFR-02225 / R-160 / 154-18-7881

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant, SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Programme de réfection des équipements pétroliers et d'huiles usées

Le projet vise à maintenir fonctionnels et conformes les 14 installations pétrolières et les 19 réservoirs d'huiles usées opérés par la STM pour assurer la continuité des opérations de ravitaillement des autobus en diesel, des véhicules de travaux métro et des génératrices ainsi que pour assurer le maintien des activités d'entretien (RDA et EMR) générant des huiles usées.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Assurer la continuité des opérations de ravitaillement et d'exploitation des installations de diesel et des huiles résiduelles dans les centres de transport et les bâtiments dans le but de maintenir la livraison du service;
- Assurer un environnement de travail sécuritaire aux employés qui travaillent dans les installations équipées de systèmes pétroliers et d'huiles usées;
- Prévenir la contamination des sols, gérer adéquatement les sols contaminés et recycler les réservoirs et la tuyauterie à remplacer.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	7,1	1,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,4	1,3
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	7,1	1,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,4	1,3
Financement														
Gouvernement provincial	1,9	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	0,4
Gouvernement fédéral	3,0	0,5	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	0,6
Agglomération de Montréal	0,9	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	0,2
STM	1,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	0,2
Total	7,1	1,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,4	1,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													83 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-21

Numéro de projet STM / RE / MTQ
IFR-02005 / R-164-A / 154-18-7714

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant, SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Programme d'installation de dispositifs anti-refoulement (DAR) et tuyauterie pour compteurs d'eau

Le projet répond au besoin de mettre à niveau les réseaux d'eau dans les bâtiments pour que ceux-ci soient conformes aux réglementations. Des modifications sont ainsi nécessaires aux installations qui ont été construites avant l'entrée en vigueur de ces réglementations.

La solution retenue permettra de :

- Rendre conformes les réseaux d'eau pour prévenir la contamination de l'eau potable;
- Modifier les entrées d'eau pour permettre l'installation de compteurs d'eau fournis par la Ville de Montréal;
- Remplacer les urinoirs à débit constant par des urinoirs à chasse manuelle ou à détecteur de présence pour réduire la consommation d'eau potable.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Offrir un environnement de travail sécuritaire et protéger l'aqueduc de la Ville et les employés et citoyens contre toute contamination potentielle;
- Permettre la quantification de la consommation de l'eau potable de nos installations pour permettre d'identifier des pistes de réduction de consommation d'eau;
- Éviter les coûts reliés aux amendes liées aux non-conformités.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	5,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	1,9
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	5,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	1,9
Financement														
Gouvernement provincial	1,3	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9	0,6
Gouvernement fédéral	2,1	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	0,9
Agglomération de Montréal	0,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	0,3
STM	1,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,4	0,1
Total	5,3	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	1,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													80 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-22

Numéro de projet STM / RE / MTQ
500310 / R-176 / 154-17-7312

Programmes d'aide
SOFIL 3 Comptant, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Acquisition bus 9 mètres

Selon le PSO 2025, le retrait progressif des bus diesel par des bus hybrides permettra, d'ici 2025, de faire passer la proportion de déplacements ayant recours à l'électricité à la STM de 69,5 % à 88,6 %. L'entreprise désire toutefois aller plus loin et prévoit acheter que des bus électriques à partir de 2025 avec les meilleures technologies possibles.

Ce projet consiste à réaliser un pilote avec l'acquisition de 4 bus électriques 9 mètres (Midibus) pour le remplacement de 4 minibus urbains actuellement en utilisation. Ces 4 bus électriques seront en utilisation réelle afin de nous permettre d'acquérir une expérience terrain et ainsi mesurer les impacts sur les différents processus de planification, d'exploitation et d'entretien, à partir d'une infrastructure à recharge garage au centre de transport Saint-Laurent.

La réalisation de ce projet pilote mobilisateur aidera grandement à obtenir les réponses aux nombreuses questions encore non résolues dans le domaine de la planification du service, de son exploitation et de l'entretien d'un bus électrique à recharge garage.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- Les midibus permettront un service mieux adapté à certains secteurs de l'île de Montréal;
- La réduction des émissions de GES;
- La diminution de la consommation de diesel;
- L'accroissement du sentiment de sécurité et du déploiement de l'accessibilité universelle;
- La poursuite de l'électrification du réseau et ainsi agir comme chef de file en mobilité durable;
- Contribuer à la mobilisation des employés en impliquant plusieurs parties prenantes.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	1,8	3,6	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	4,1
Non capitalisable	0,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,4
Total	2,1	4,0	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	6,6	4,6
Financement														
Gouvernement provincial	0,2	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	1,1
Gouvernement fédéral	0,3	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,7	1,4
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	1,6	1,5	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	3,6	2,1
Total	2,1	4,0	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	6,6	4,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													46 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-24

Numéro de projet STM / RE / MTQ
500320 / R-192 / En attente d'attribution

Programmes d'aide
SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Nouveau

Véhicules d'atelier – phase 1

La gestion du parc possède 133 véhicules d'atelier d'une valeur approximative de 7,7 M\$. Ces véhicules sont des chariots élévateurs, des nacelles automotrices et plates-formes élévatrices, balais mécaniques et laveuses à plancher et une mule. Ces véhicules d'atelier sont nécessaires et essentiels pour le bon maintien des opérations. Leur durée de vie varie entre 10 et 17 ans selon le type.

Le projet de remplacer 46 véhicules et d'en ajouter 17 dont 10 en réserve comprend :

- La planification et le choix des véhicules d'atelier;
- La production de devis, la gestion des acquisitions, le contrôle de qualité, la réception et la coordination de la mise en service;
- L'intégration et les infrastructures électriques;
- La mise au rancart et la revente du véhicule remplacé.

Dans la mesure du possible, ces véhicules d'atelier seront remplacés par des véhicules électriques afin de baisser l'empreinte écologique.

Nombre de véhicules à acquérir

	2019	2020	2021	2022	Total
Remplacement	-	36	2	8	46
Addition	4	3	-	-	7
Réserve	2	4	2	2	10
Total	6	43	4	10	63

BÉNÉFICES

Ce projet permettra de :

- Le maintien du budget d'entretien des divers départements responsables en maintenant l'âge du parc à un niveau acceptable;
- La disponibilité des véhicules pour les utilisateurs;
- La mobilisation des employés grâce à leur implication dans le choix du véhicule

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	0,4	4,2	0,4	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	5,5
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0
Total	0,4	4,2	0,4	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	5,5
Financement														
Gouvernement provincial	0,1	1,3	0,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	1,8	1,7
Gouvernement fédéral	0,1	2,0	0,2	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	2,9	2,7
Agglomération de Montréal	0,1	0,6	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,8
STM	0,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,3
Total	0,4	4,2	0,4	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	5,5

POURCENTAGE DE SUBVENTION

93%

Réseau du métro

Réseau du métro

ACTIFS MÉTRO AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2019

4	Lignes de métro – 71 km de tunnels
68	Stations – 132 édicules
909	Voitures de métro : 423 Voitures MR-73 (mises en service en 1976) 486 (54 trains) Voitures AZUR (mises en service à compter de 2016)
11	7 garages de service et 4 ateliers de réparation
1	Laveur de voitures de métro
298	296 escaliers mécaniques et 2 trottoirs roulants
42	Ascenseurs répartis dans 15 stations, dont 12 complètement accessibles
103	Œuvres d'art
88	Postes de ventilation mécanique (158 ventilateurs)
4	Ventilateurs jet
144	Puits de ventilation naturelle
483	Pompes
7	Postes de district
67	Postes de redressement
187	Postes secondaires de distribution

336	Km de rails, pistes de roulement et barres de guidage
208	Appareils de voie
456	Câblage : 324 km de câblage 12 / 25 kVca 132 km de câblage 750 Vcc
30	Locotracteurs et draines
28	Véhicules de travaux spécialisés
71	Plates-formes ferroviaires
15	Équipements embarqués pour travaux
60	Attelages pour véhicules et plates-formes de travaux

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

803	Portillons à vantaux et tourniquets d'entrée ou de sortie
192	Distributrices automatiques de titres
114	Systèmes intégrés de vente de titres en loge (agents de station)
16	Espaces client

Réseau du métro

SOMMAIRE

De 2020 à 2029, le montant à investir dans les installations du réseau du métro représente 68 % des investissements totaux autorisés, soit 4,4 G\$.

Parmi ces différents projets, la STM a autorisé l'acquisition de 17 nouveaux trains qui portera ainsi son parc AZUR à 71 trains d'ici 2021. Ces nouvelles voitures sont plus performantes grâce à une capacité de transport accrue, à une meilleure fiabilité et à une réduction des coûts d'entretien et d'exploitation.

La STM poursuit ses investissements afin de prolonger la durée de vie des voitures MR-73 qui seront exploitées jusqu'en 2036 afin de maintenir un service de qualité à la clientèle du métro.

Le projet Garage Côte-Vertu, quant à lui, permettra d'héberger 10 trains supplémentaires et constitue un des éléments pour réduire à deux minutes l'intervalle entre deux trains sur la ligne orange en heure de pointe.

Consacrant une somme d'un demi-milliard de dollars pour les phases 1 et 2 du programme Accessibilité, la STM améliorera l'accessibilité physique de ses infrastructures, facilitera les déplacements verticaux, fidélisera davantage la clientèle et améliorera le service à la clientèle. De plus, cette amélioration devrait contribuer à faciliter le transfert d'une partie de la clientèle du TA vers le réseau régulier. Conformément aux orientations du PSO 2025, il est prévu qu'un total de 41 stations soient rendues universellement accessibles à la fin 2025.

Dans un souci constant d'amélioration de l'expérience client et de concert avec le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et les ministères concernés, la construction d'un deuxième lien entre la station de métro Vendôme et le CUSM desservira davantage les différentes clientèles.

Le projet de prolongement de la ligne bleue de Saint-Michel à Anjou permettra l'ajout de 5 stations universellement accessibles (5,8 km), d'un terminus d'autobus et de stationnements incitatifs dans le secteur est de Montréal. Une

somme de plus de 800 M\$ est déjà autorisée afin de mener à bien la première phase du projet qui vise, entre autres, la complétion du dossier d'affaires et l'acquisition de terrains et immeubles pour la réalisation de ce projet d'envergure.

Consciente du vieillissement des équipements fixes du métro, de la vulnérabilité de son réseau et des conséquences négatives sur la fiabilité et la sécurité du service, la STM poursuivra ses investissements dans ses différentes infrastructures afin de répondre aux besoins de sa clientèle, notamment via ses programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures qui injecteront plus de 1,6 G\$ au cours des 5 prochaines années.

Pour faire face à l'augmentation des projets réalisés dans le cadre de ses programmes de rénovation du métro et dans un souci constant d'optimisation, la STM compte agrandir le centre d'attache Viau afin d'augmenter sa capacité et acquérir six locotracteurs. Une somme de près de 50 M\$ est prévue au cours des trois prochaines années.

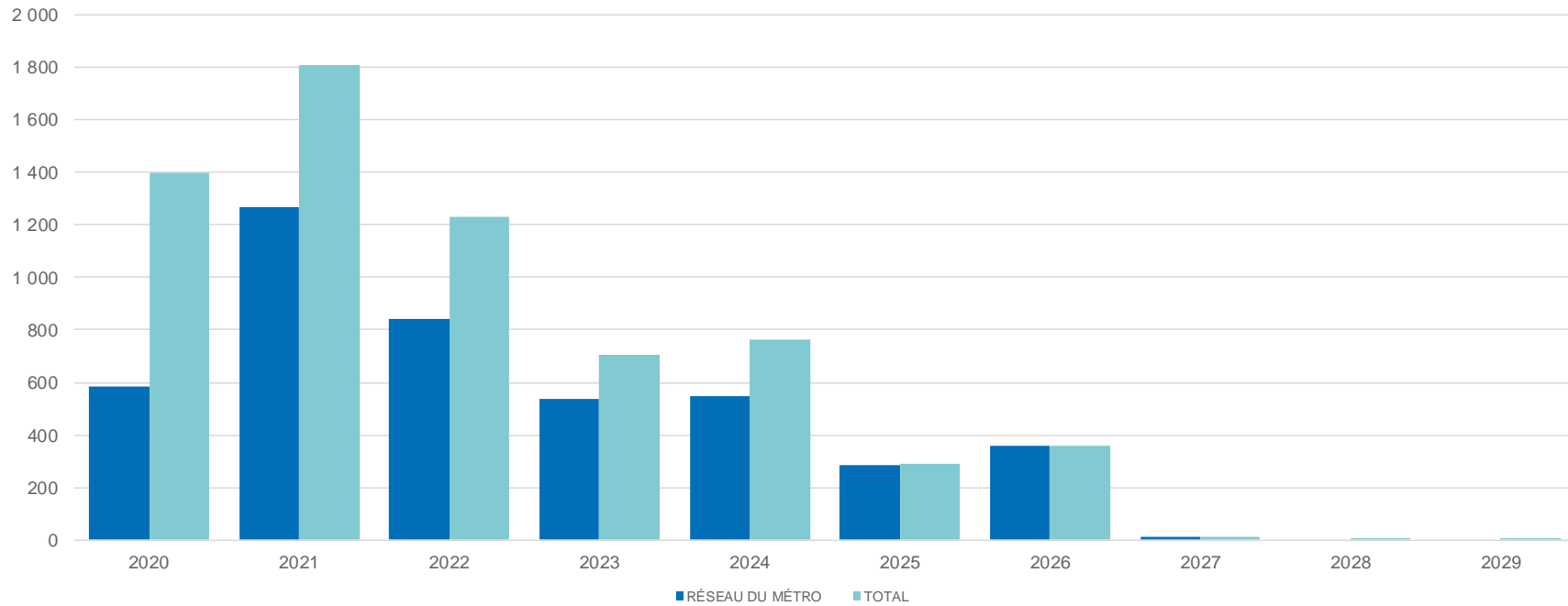
Un investissement de plus de 80 M\$ est requis par le projet postes abaisseurs – 25 kV/12kV - phase 1, qui vise à convertir deux des trois postes de distribution de l'électricité de 12,5 kV à 25 kV. Ce changement est requis suite à l'amorce de conversion d'Hydro-Québec de tous ses postes de distribution.

Finalement, en lien avec ses orientations en matière de développement durable, la STM désire remplacer les 11 véhicules de travaux en fin de vie par des locotracteurs alimentés par l'électricité, une énergie propre, tout en respectant les règles de santé et sécurité, normes, procédures de travail et autres contraintes imposées par le travail en milieu souterrain.

Réseau du métro

Le tableau ci-dessous présente la répartition des investissements autorisés du réseau du métro au cours des prochaines années.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS DU RÉSEAU DU MÉTRO PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX (en millions de dollars)



Réseau du métro

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DU MÉTRO

AUTORISÉS		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2020-2029
MET-01	Acquisition des voitures de métro AZUR	1 686,8	3,9	48,0	133,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1 872,5	185,7
MET-02	Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	92,0	151,3	266,2	12,1	24,0	36,0	-	-	-	-	-	-	581,7	489,7
MET-03	Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	209,6	0,7	1,2	50,4	-	-	-	-	-	-	-	-	261,8	52,3
MET-04	Prolongement de la ligne Bleue	20,5	53,3	373,6	50,9	2,6	140,8	-	187,7	-	-	-	-	829,3	808,8
MET-05	Réno-Systèmes - phase 3	452,8	23,6	23,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	47,2
MET-06	Réno-Systèmes - phase 4	188,5	93,2	120,2	86,2	94,5	-	-	-	-	-	-	-	582,5	394,0
MET-07	Réno-Systèmes - phase 5 Nouveau	1,4	16,1	80,5	161,1	177,2	177,2	120,8	71,1	-	-	-	-	805,5	804,1
MET-08	Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	39,7	44,9	67,6	48,2	12,3	-	-	-	-	-	-	-	212,7	173,0
MET-09	Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2 Nouveau	-	8,2	19,4	42,9	71,2	71,2	60,7	49,9	-	-	-	-	323,3	323,3
MET-10	Réno-Infrastructures - phase 1	229,5	2,9	7,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	239,6	10,1
MET-11	Réno-Infrastructures - phase 2	136,6	50,5	55,6	40,2	20,5	-	-	-	-	-	-	-	303,3	166,7
MET-12	Réno-Infrastructures - phase 3 Nouveau	0,6	12,1	51,1	93,1	103,5	102,7	81,3	48,4	11,1	-	-	-	504,0	503,4
MET-13	Garage Côte-Vertu	219,5	38,9	73,3	86,4	-	-	-	-	-	-	-	-	418,1	198,6
MET-14	Postes abaisseurs – 25 kV/12kV - phase 1 Nouveau	0,1	1,8	9,2	9,4	16,1	20,5	23,4	-	-	-	-	-	80,5	80,4
MET-15	Prolongation de la durée de vie des MR-73	37,1	11,5	10,5	9,9	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	31,9
MET-16	Station Berri-UQAM: réfection majeure - phase 1	91,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91,9	0,3
MET-17	Agrandissement du centre d'attache Viau	17,9	26,3	15,7	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	49,4
MET-18	Programme Rehaussement et Entretien Périodique Technologies - Métro (PREP-TM) Nouveau	5,4	12,9	12,2	11,1	15,8	-	-	-	-	-	-	-	57,3	51,9
MET-19	Capacité électrique du poste de district Legendre	25,8	9,9	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,2	19,4
MET-20	Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	21,8	6,2	17,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	23,3
MET-21	Rénovation de l'édifice du 2000 Berri	37,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37,2	0,2
MET-22	Électrification des véhicules de travaux en tunnel	3,5	7,6	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,4	11,9
MET-23	Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K	10,0	2,5	2,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	4,8
MET-24	Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements	0,3	1,0	1,5	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1
MET-25	Laveur de bogies et pièces métro	0,1	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,9
MET-26	Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	1,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	1,5	0,5
TOTAL - AUTORISÉS		3 529,1	581,7	1 269,8	843,6	537,8	548,5	286,3	357,1	11,1	-	-	-	7 965,0	4 435,8

Réseau du métro

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DU MÉTRO (SUITE)

DÉFINITION <i>(en millions de dollars)</i>	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Prolongement de la ligne Bleue - réalisation	-	-	517,6	525,3	534,7	534,7	534,8	544,0	-	-	-	-	3 191,1	3 191,1
Portes palières sur la ligne Orange	0,8	2,1	49,7	71,9	97,1	97,1	97,1	44,8	-	-	-	-	460,5	459,7
Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest	-	3,9	44,5	34,7	34,7	34,7	53,9	55,6	-	-	-	-	262,1	262,1
Contrôle de trains - ligne Bleue	-	2,0	22,8	25,5	47,5	47,5	36,5	57,0	-	-	-	-	239,0	239,0
Programme d'Entretien Majeur des Infrastructures (PEM) métro - phase 1	0,5	13,0	9,7	4,6	1,3	0,9	-	-	-	-	-	-	30,0	29,5
Distributrices de monnaie dans les loges	0,1	2,3	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	3,0
TOTAL - DÉFINITION	1,4	23,2	645,1	662,1	715,3	714,9	722,3	701,5	-	-	-	-	4 185,8	4 184,4
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Réno-Systèmes - phase 6	-	-	-	-	10,0	50,0	110,0	175,0	250,0	250,0	155,0	-	1 000,0	1 000,0
Réno-Systèmes - phase 7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,0	100,0	889,0	1 000,0	111,0
Contrôle de trains - phase 2	-	-	-	-	1,5	5,0	26,0	26,0	29,8	29,8	37,3	841,3	996,7	155,4
Réno-Infrastructures - phase 4	-	-	-	-	10,0	75,0	150,0	175,0	175,0	150,0	60,0	5,0	800,0	795,0
Réno-Infrastructures - phase 5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	75,0	715,0	800,0	85,0
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	24,0	572,0	600,0	28,0
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 3	-	-	-	-	2,4	24,0	44,0	64,0	92,0	88,0	60,0	25,6	400,0	374,4
Postes abaisseurs - 25 kV/12kV - phase 2	-	-	-	-	-	-	-	-	17,0	4,0	7,0	72,0	100,0	28,0
Programme d'Entretien Majeur des Infrastructures (PEM) métro - phase 2	-	-	-	-	-	-	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	-	30,0	30,0
Postes de ventilation mécanique (PVM) - maintien fonctionnel	0,2	0,2	0,2	1,2	5,9	5,9	5,3	5,1	4,9	-	-	-	28,6	28,5
2111 Berri	0,5	1,0	5,5	5,5	2,7	-	-	-	-	-	-	-	15,2	14,7
Prolongement de la durée de vie des MR-73 - phase 2	-	-	4,7	2,4	2,2	1,5	1,7	-	-	-	-	-	12,5	12,5
Prolongement de la durée de vie des MR-73 - phase 3	-	-	-	-	-	-	-	2,6	2,5	1,7	8,2	52,5	67,6	15,1
TOTAL - IDENTIFICATION	0,7	1,2	10,4	9,1	34,6	161,4	343,0	453,7	577,2	554,5	532,5	3 172,4	5 850,6	2 677,5
TOTAL - RÉSEAU DU MÉTRO	3 531,1	606,1	1 925,3	1 514,8	1 287,7	1 424,7	1 351,6	1 512,3	588,3	554,5	532,5	3 172,4	18 001,3	11 297,8

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-01

Numéro de projet STM / RE / MTQ
230005 / R-042-A / 154-02-1864-A

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Acquisition des voitures de métro AZUR

Le projet vise l'acquisition de 54 trains de type « boa » composés de neuf voitures (sept motrices et deux remorques avec loge de conduite) en remplacement de voitures MR-63 qui ont atteint leur fin de vie utile et ce, en vue notamment de contribuer à l'atteinte des objectifs d'achalandage et de satisfaire les besoins reliés au futur prolongement.

	2016	2017	2018	2019	Total
Maintien	12	19	7	-	38
Développement	-	3	11	2	16
Total	12	22	18	2	54

BÉNÉFICES

Les nouvelles voitures de métro peuvent accueillir plus de passagers que les voitures MR-63, tout en permettant l'intercirculation d'une voiture à l'autre grâce à la configuration de type « boa ». Les voitures sont également pleinement accessibles aux personnes à mobilité réduite. De plus, elles contribuent à améliorer l'expérience client grâce à leur suspension pneumatique.

Ainsi, avec ce matériel roulant du 21^e siècle, la STM pourra accroître la capacité de transport et améliorer la fiabilité du métro. Ce matériel favorisera l'expérience client grâce, entre autres, à un confort accru et à des systèmes d'information à la fine pointe de la technologie.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	1 672,5	3,9	48,0	133,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1 858,2	185,7
Non capitalisable	14,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3	-
Total	1 686,8	3,9	48,0	133,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1 872,5	185,7
Financement														
Gouvernement provincial	1 248,6	2,6	36,3	101,2	-	-	-	-	-	-	-	-	1 388,7	140,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	438,2	1,3	11,7	32,6	-	-	-	-	-	-	-	-	483,8	45,6
Total	1 686,8	3,9	48,0	133,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1 872,5	185,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													74 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-02

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201819 / R-190 / 154-18-7281

Programme d'aide

EBI – 90 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Acquisition des voitures de métro AZUR – 17 trains additionnels

Le projet vise l'acquisition de 17 trains additionnels en remplacement de trains MR-73. La STM déploiera ces 17 nouveaux trains sur la ligne verte. Avec la livraison de ceux-ci, 80 % du service sur cette ligne sera assuré par les trains AZUR.

En plus d'inclure l'acquisition de 17 trains, ce projet inclut l'acquisition d'un parc de pièces de rechange et d'outillage spécialisé, l'acquisition d'équipements embarqués ainsi que tous les services professionnels et de gestion de projet.

	2020	2021	Total
Maintien	7	10	17
Total	7	10	17

BÉNÉFICES

Les nouvelles voitures de métro peuvent accueillir plus de passagers que les voitures MR-73, tout en permettant l'intercirculation d'une voiture à l'autre.

Les voitures sont également pleinement accessibles aux personnes à mobilité réduite. La STM pourra accroître la capacité de transport et améliorer la fiabilité du métro. Ce matériel favorisera l'expérience client grâce, entre autres, à un confort accru et à des systèmes d'information à la fine pointe de la technologie.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	91,9	151,1	265,5	12,1	24,0	36,0	-	-	-	-	-	-	580,7	488,7
Non capitalisable	0,1	0,2	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	0,9
Total	92,0	151,3	266,2	12,1	24,0	36,0	-	-	-	-	-	-	581,7	489,7
Financement														
Gouvernement provincial	36,8	60,5	106,2	4,9	9,6	14,2	-	-	-	-	-	-	232,1	195,4
Gouvernement fédéral	46,0	75,6	132,7	6,0	12,0	17,8	-	-	-	-	-	-	290,1	244,1
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	9,2	15,3	27,3	1,2	2,4	4,0	-	-	-	-	-	-	59,5	50,2
Total	92,0	151,3	266,2	12,1	24,0	36,0	-	-	-	-	-	-	581,7	489,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													90 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-03

Numéro de projet STM / RE / MTQ
230006 / R-042-B / 154-02-1864-B

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Modification des ateliers et des équipements métro – voitures de métro AZUR

En raison de leur conception différente, l'intégration des nouvelles voitures AZUR au réseau du métro exige l'adaptation des infrastructures et des équipements fixes existants, ainsi que l'implantation de nouveaux équipements, tant pour l'exploitation que pour l'entretien.

Le projet consiste à :

- Adapter les infrastructures de l'atelier de Petite révision Youville;
- Acquérir et installer un système de radio à large bande;
- Acquérir et installer un système de simulation de conduite;
- Concevoir du matériel didactique;
- Adapter certains quais pour l'accessibilité universelle;
- Adapter certains équipements fixes et infrastructures;
- Adapter les infrastructures de l'atelier Grande révision Youville;
- Réaliser des études sur la modification des autres ateliers et garages;
- Développer et implanter un système de gestion de la maintenance assistée par ordinateur (GMAO);
- Améliorer le système d'alimentation électrique traction du métro.

BÉNÉFICES

Cette mise à niveau des infrastructures et des équipements fixes assurera la mise en exploitation sécuritaire et efficace des nouveaux trains, améliorera la fiabilité du métro et accroîtra la mobilisation des employés.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	205,3	0,7	1,2	50,4	-	-	-	-	-	-	-	-	257,6	52,3
Non capitalisable	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,3	-
Total	209,6	0,7	1,2	50,4	-	-	-	-	-	-	-	-	261,8	52,3
Financement														
Gouvernement provincial	152,3	0,5	0,9	38,1	-	-	-	-	-	-	-	-	191,8	39,6
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	57,2	0,2	0,3	12,3	-	-	-	-	-	-	-	-	70,0	12,7
Total	209,6	0,7	1,2	50,4	-	-	-	-	-	-	-	-	261,8	52,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

73 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-04

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201605 / R-177 / 154-17-7994 / 154-17-7939

Programmes d'aide
PAGTCP – 100 %, PAFFITC

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. En effet, le projet contribuera de façon significative à l'amélioration de l'expérience client en offrant notamment à la clientèle une option additionnelle en matière de mobilité intégrée. Plus spécifiquement, ce projet vise à :

- Améliorer la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal;
- Favoriser la mobilité durable;
- Appuyer le développement urbain et économique;
- Consolider le réseau de transport collectif.

Ce projet consiste à livrer :

- Le prolongement proposé de la ligne bleue de Saint-Michel à Anjou suivra l'axe de la rue Jean-Talon puis celui de la rue Bélanger jusqu'au centre commercial Galeries d'Anjou.
- Cinq stations, accessibles universellement, sur le territoire de Montréal, pour une longueur commerciale totale de 5,8 km.
- Des infrastructures de surface favorisant le rabattement par autobus ou en automobile aux stations Pie-IX (un terminus d'autobus) et Anjou (un terminus d'autobus et un stationnement incitatif).
- Plusieurs infrastructures opérationnelles facilitant l'exploitation du métro.
- Un centre de service regroupant les équipes d'entretien des infrastructures en station et un poste de district permettant de distribuer l'alimentation électrique, localisés à la station Saint-Michel.
- Un centre d'attache où seront regroupés les équipes d'entretien de la voie, les véhicules de travaux et les pièces de rechange d'équipements.
- Un garage de 10 places avec 2 fosses d'entretien au nord de la station Anjou.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- D'accroître la part modale en majorant son offre de service et en augmentant l'achalandage;
- De réduire les GES par kilomètre-passager.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	20,4	53,2	373,6	50,9	2,6	140,8	-	187,7	-	-	-	-	829,2	808,7
Non capitalisable	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	20,5	53,3	373,6	50,9	2,6	140,8	-	187,7	-	-	-	-	829,3*	808,8
Financement														
Gouvernement provincial	5,5	46,7	373,6	50,9	2,6	140,8	-	187,7	-	-	-	-	807,7	802,2
Gouvernement fédéral	11,3	5,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,4	5,1
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	3,7	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	1,5
Total	20,5	53,3	373,6	50,9	2,6	140,8	-	187,7	-	-	-	-	829,3	808,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													99 %	

* Ce montant de 829,3 M\$ (avant intérêts sur dette long terme de 112,9 M\$, pour un total de 942,2 M\$) sur un coût total présentement estimé à près de 4,1 G\$ (avant intérêts sur dette long terme de 0,4 G\$, pour un total de 4,5 G\$), permettra de poursuivre la réalisation des études afin de compléter le dossier d'affaires et réaliser l'acquisition des terrains.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-05

Numéro de projet STM / RE / MTQ
290013 / R-122-A / 154-09-0057

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, FCC – 33,3 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Réno-Systèmes – phase 3

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis 50 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements, dont le premier est en service depuis 40 ans, le second depuis plus de 20 ans et le troisième (vers Laval) depuis 2007. 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.

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 3 se veut être en continuité avec la phase 2.

Cette phase du programme vise le remplacement des équipements fixes directement liés à l'exploitation. Les catégories d'équipements ciblées sont les installations motorisées (escaliers mécaniques, ventilation, ascenseurs), 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 permettra :

- Une amélioration du service à la clientèle grâce à une plus grande fiabilité du métro (% de clients à l'heure);
- Une amélioration de la flexibilité, de la maintenabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service);
- Une amélioration de l'accessibilité universelle;
- Une amélioration de la communication à la clientèle.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	452,8	23,6	23,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	47,2
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	452,8	23,6	23,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	47,2
Financement														
Gouvernement provincial	218,3	11,1	17,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	247,0	28,7
Gouvernement fédéral	142,5	7,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	149,7	7,2
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	92,0	5,3	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	103,3	11,3
Total	452,8	23,6	23,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,0	47,2

POURCENTAGE DE SUBVENTION

79 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-06

Numéro de projet STM / RE / MTQ
850025/ R-149-A / 154-14-7107 / 154-16-7652

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Réno-Systèmes – phase 4

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis 50 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements, dont le premier est en service depuis 40 ans, le second depuis plus de 20 ans et le troisième (vers Laval) depuis 2007. 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.

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 être 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 (escaliers mécaniques, ventilation, ascenseurs), 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 permettra :

- Une amélioration du service à la clientèle grâce à une plus grande fiabilité du métro (% de clients à l'heure);
- Une amélioration, de la maintenabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service);
- Une amélioration de l'accessibilité universelle.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	188,4	93,1	115,2	82,6	90,8	-	-	-	-	-	-	-	570,0	381,6
Non capitalisable	0,1	0,1	5,0	3,6	3,7	-	-	-	-	-	-	-	12,5	12,4
Total	188,5	93,2	120,2	86,2	94,5	-	-	-	-	-	-	-	582,5	394,0
Financement														
Gouvernement provincial	125,2	68,4	80,8	57,9	61,3	-	-	-	-	-	-	-	393,6	268,4
Gouvernement fédéral	23,0	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,8	1,8
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	40,3	23,0	39,4	28,3	33,2	-	-	-	-	-	-	-	164,1	123,8
Total	188,5	93,2	120,2	86,2	94,5	-	-	-	-	-	-	-	582,5	394,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													72 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-07

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

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Réno-Systèmes – phase 5

Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis 50 ans. L'autre partie du réseau est constituée de trois prolongements, dont le premier est en service depuis 40 ans, le second depuis plus de 20 ans et le troisième (vers Laval) depuis 2007. 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.

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 être 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 (escaliers mécaniques, ventilation, ascenseurs), 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 permettra :

- Une amélioration du service à la clientèle grâce à une plus grande fiabilité du métro (% de clients à l'heure);
- Une amélioration de la flexibilité, de la maintenabilité, de la disponibilité et de la sécurité des équipements fixes du métro (diminution des interruptions de service).

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	1,4	16,0	80,0	160,0	176,0	176,0	120,0	70,6	-	-	-	-	800,0	798,6
Non capitalisable	-	0,1	0,5	1,1	1,2	1,2	0,8	0,5	-	-	-	-	5,5	5,5
Total	1,4	16,1	80,5	161,1	177,2	177,2	120,8	71,1	-	-	-	-	805,5	804,1
Financement														
Gouvernement provincial	1,0	11,9	59,6	119,1	131,0	131,0	89,3	52,8	-	-	-	-	595,8	594,8
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,4	4,2	20,9	42,0	46,2	46,2	31,5	18,3	-	-	-	-	209,7	209,3
Total	1,4	16,1	80,5	161,1	177,2	177,2	120,8	71,1	-	-	-	-	805,5	804,1

POURCENTAGE DE SUBVENTION

74 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-08

Numéro de projet STM / RE / MTQ
210100/ R-168-A / 154-16-7096 / 154-16-7656

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1

Dans sa politique d'accessibilité universelle, la STM s'engage à incorporer « dans l'exercice de ses activités quotidiennes les moyens qui favorisent et qui 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. Il est planifié en quatre phases devant se terminer vers 2038.

Parmi ses objectifs du PSO 2025, la STM vise cumuler 41 stations de métro accessibles universellement d'ici 2025.

À ce titre, la première phase du programme prévoit rendre accessible 14 stations d'ici 2023 :

- Angrignon
- Atwater
- Édouard-Monpetit
- D'Iberville
- Jean-Drapeau
- Jean-Talon
- Jolicoeur
- Longueuil
- McGill
- Outremont
- Place-des-Arts
- Place-Saint-Henri
- Préfontaine
- Villa-Maria

Cette liste pourrait être appelée à changer en fonction de contraintes spécifiques à certains sites.

BÉNÉFICES

Le programme Accessibilité, en rendant universellement accessibles les stations du réseau du métro de Montréal, vise à améliorer l'accessibilité physique des infrastructures de la STM, faciliter les déplacements verticaux, fidéliser davantage la clientèle et améliorer le service à la clientèle.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	39,4	44,0	66,8	47,7	12,0	-	-	-	-	-	-	-	210,0	170,6
Non capitalisable	0,3	0,9	0,8	0,5	0,3	-	-	-	-	-	-	-	2,7	2,4
Total	39,7	44,9	67,6	48,2	12,3	-	-	-	-	-	-	-	212,7*	173,0
Financement														
Gouvernement provincial	27,3	33,1	50,3	35,9	6,2	-	-	-	-	-	-	-	152,7	125,4
Gouvernement fédéral	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	9,1	11,8	17,4	12,3	6,1	-	-	-	-	-	-	-	56,7	47,6
Total	39,7	44,9	67,6	48,2	12,3	-	-	-	-	-	-	-	212,7	173,0

POURCENTAGE DE SUBVENTION

73 %

* Le projet est en phase de réalisation et fait présentement l'objet d'une analyse détaillée qui pourrait amener des changements à la portée, à l'échéancier ou au budget. Advenant qu'une modification au projet soit nécessaire, elle sera soumise pour approbation aux instances appropriées avant sa mise en vigueur.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET 09

Numéro de projet STM / RE / MTQ
210200 / R-195 / 154-17-7658

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Nouveau

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 qui 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. Il est planifié en quatre phases devant se terminer vers 2038.

Parmi ses objectifs du PSO 2025, la STM vise cumuler 41 stations de métro accessibles universellement d'ici 2025.

À ce titre et en continuité avec la phase 1, la deuxième phase du programme prévoit rendre universellement accessibles 12 nouvelles stations d'ici 2027 :

- Berri-UQAM L4
- Cadillac
- Côte-des-Neiges
- De l'Église
- Jarry
- Namur
- Papineau
- Parc
- Pie-IX
- Saint-Michel
- Sherbrooke
- Université-de-Montréal

À noter que cette liste pourrait être appelée à changer en fonction de contraintes spécifiques à certains sites.

BÉNÉFICES

Le programme Accessibilité, en rendant universellement accessibles les stations du réseau du métro de Montréal, vise à améliorer l'accessibilité physique des infrastructures de la STM, faciliter les déplacements verticaux, fidéliser davantage la clientèle et améliorer le service à la clientèle.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	-	8,1	19,2	42,2	70,4	70,4	60,0	49,7	-	-	-	-	320,0	320,0
Non capitalisable	-	0,1	0,2	0,7	0,8	0,8	0,7	0,2	-	-	-	-	3,3	3,3
Total	-	8,2	19,4	42,9	71,2	71,2	60,7	49,9	-	-	-	-	323,3	323,3
Financement														
Gouvernement provincial	-	6,1	14,4	31,7	52,8	52,8	45,0	37,3	-	-	-	-	240,0	240,0
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	-	2,1	5,0	11,2	18,4	18,4	15,7	12,6	-	-	-	-	83,3	83,3
Total	-	8,2	19,4	42,9	71,2	71,2	60,7	49,9	-	-	-	-	323,3	323,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

74 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-10

Numéro de projet STM / RE / MTQ
634371 / R-121 / 154-09-0058

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Réno-Infrastructures – phase 1

La valeur des infrastructures du réseau du métro est estimée à 12,6 G\$. Cette catégorie d'actifs englobe les stations, le tunnel, les structures auxiliaires, les garages, les ateliers et les bâtiments administratifs du réseau du métro. La réfection de ces actifs qui ont atteint leur fin de vie d'utilisation est essentielle au maintien d'un service sécuritaire.

Considérant les années de mise en service du réseau initial et des prolongements et le fait que la plupart des composantes de ces infrastructures ont 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 première 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. Ces interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle.

L'envergure de cette phase englobe essentiellement les investissements qui ont été jugés prioritaires, soit :

- La finalisation de l'installation des tuiles tactiles;
- La réfection des composantes de plusieurs stations (éclairage, distribution électrique 600 V et moins, finis architecturaux, composantes structurales, composantes mécaniques, édicules, membranes et remplacement de la toiture);
- La réfection des structures auxiliaires (composantes électriques, mécaniques et structurales);
- La réfection de sections du tunnel (voûtes, murs, radiers, drains sous le radier);
- La restauration de plusieurs œuvres d'art.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Maintenir la fiabilité du métro (pourcentage de clients à l'heure, nombre de clients retardés);
- Améliorer le taux de satisfaction de la clientèle (information clientèle et accessibilité universelle);
- Assurer le sentiment de sécurité des clients;
- Diminuer les plaintes;
- Éviter les coûts d'entretien élevés ou des travaux en mode non planifié;
- Assurer la mise aux normes en vigueur.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	229,5	2,9	7,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	239,6	10,1
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	229,5	2,9	7,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	239,6	10,1
Financement														
Gouvernement provincial	164,3	1,9	0,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	166,9	2,6
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	65,2	1,0	6,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72,7	7,5
Total	229,5	2,9	7,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	239,6	10,1

POURCENTAGE DE SUBVENTION

70 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-11

Numéro de projet STM / RE / MTQ
634372 / R-154 / 154-14-7108 / 154-16-7653

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Réno-Infrastructures – phase 2

La valeur des infrastructures du réseau du métro est estimée à 12,6 G\$. Cette catégorie d'actifs englobe les stations, le tunnel, les structures auxiliaires, les garages, les ateliers et les bâtiments administratifs du réseau du métro. La réfection de ces actifs qui ont atteint leur fin de vie d'utilisation est essentielle au maintien d'un service sécuritaire.

Considérant les années de mise en service du réseau initial et des prolongements et le fait que la plupart des composantes de ces infrastructures ont 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 deuxième 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. Ces interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle. Cette phase se veut d'être réalisée en continuité avec la phase précédente.

Les réfections porteront sur :

- Les composantes de plusieurs stations (éclairage, distribution électrique 600 V ou moins, finis architecturaux, composantes structurales, composantes mécaniques, édifices, membranes, etc.);
- Les structures auxiliaires (composantes électriques, mécaniques et structurales);
- Les sections du tunnel (voûtes, murs, radiers, drains sous le radier);
- Les garages ou ateliers;
- La restauration de plusieurs œuvres d'art.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Maintenir la fiabilité du métro (pourcentage de clients à l'heure, nombre de clients retardés);
- Améliorer le taux de satisfaction de la clientèle (information clientèle et accessibilité universelle);
- Assurer le sentiment de sécurité des clients;
- Diminuer les plaintes;
- Éviter les coûts d'entretien élevés ou des travaux en mode non planifié;
- Assurer la mise aux normes en vigueur.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	136,3	50,4	55,5	40,1	19,0	-	-	-	-	-	-	-	301,3	165,0
Non capitalisable	0,3	0,1	0,1	0,1	1,5	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,7
Total	136,6	50,5	55,6	40,2	20,5	-	-	-	-	-	-	-	303,3	166,7
Financement														
Gouvernement provincial	86,5	33,6	41,1	29,9	10,2	-	-	-	-	-	-	-	201,2	114,7
Gouvernement fédéral	16,0	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,9	2,9
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	34,1	14,0	14,5	10,3	10,3	-	-	-	-	-	-	-	83,2	49,1
Total	136,6	50,5	55,6	40,2	20,5	-	-	-	-	-	-	-	303,3	166,7

POURCENTAGE DE SUBVENTION

73 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET 12

Numéro de projet STM / RE / MTQ
634373 / R-194 / 154-14-7174

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Réno-Infrastructures – phase 3

La valeur des infrastructures du réseau du métro est estimée à 12,6 G\$. Cette catégorie d'actifs englobe 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 d'utilisation est essentielle au maintien d'un service sécuritaire.

Considérant les années de mise en service du réseau initial et des prolongements et le fait que la plupart des composantes de ces infrastructures ont 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. Ces interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle. Cette phase se veut d'être réalisée 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 métro (pourcentage de clients à l'heure, nombre de clients retardés);
- Améliorer le taux de satisfaction de la clientèle (information clientèle et accessibilité universelle);
- Assurer le sentiment de sécurité des clients;
- Diminuer les plaintes;
- Éviter les coûts d'entretien élevés ou des travaux en mode non planifié;
- Assurer la mise aux normes en vigueur.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	0,6	12,0	50,8	92,5	102,9	102,1	80,7	47,8	10,5	-	-	-	500,0	499,4
Non capitalisable	-	0,1	0,3	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	-	-	-	4,0	4,0
Total	0,6	12,1	51,1	93,1	103,5	102,7	81,3	48,4	11,1	-	-	-	504,0	503,4
Financement														
Gouvernement provincial	0,4	8,5	36,0	65,5	72,9	72,3	57,2	33,9	7,4	-	-	-	354,2	353,8
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,2	3,6	15,1	27,6	30,6	30,4	24,1	14,5	3,7	-	-	-	149,8	149,6
Total	0,6	12,1	51,1	93,1	103,5	102,7	81,3	48,4	11,1	-	-	-	504,0	503,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													70 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-13

Numéro de projet STM / RE / MTQ

GPM.08.01.01 / R-156 / 154-14-7117 / 154-17-7302

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Amélioration et développement

Garage Côte-Vertu

Le garage Côte-Vertu vise l'ajout d'espaces de stationnement pour garer des voitures de métro supplémentaires, ce qui permettra, à terme, d'améliorer la fréquence du service en ajoutant des trains sur la ligne orange durant les heures de pointe. Ce projet vise également à soutenir la croissance de l'achalandage prévue pour les prochaines années et à assurer l'augmentation de l'offre de service en vue d'un prolongement éventuel de la ligne bleue.

Plus spécifiquement, ce projet consiste à construire un garage et un tunnel de raccordement à l'arrière-gare de la station Côte-Vertu, ce qui permettra d'ajouter 10 espaces de stationnement et d'installer un appareil de voie en avant-gare afin d'améliorer la flexibilité opérationnelle du réseau du métro. De plus, la fosse d'entretien, actuellement située en arrière-gare de la station Côte-Vertu, sera déplacée dans le garage. Finalement, dans le cas d'un éventuel prolongement de la ligne orange à cette extrémité, la conception du garage protège l'avenir en permettant l'ajout éventuel d'espaces pour des voitures de métro additionnelles, et ce, sans nuire à l'exploitation de cette ligne.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra de garer le nombre de trains requis pour soutenir l'augmentation de l'offre de service en vue de répondre à l'accroissement prévu de l'achalandage. Il permettra également une amélioration de la qualité du service sur la ligne orange en période de pointe grâce à une augmentation de la fréquence de service.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	218,7	38,8	69,9	82,7	-	-	-	-	-	-	-	-	410,1*	191,3
Non capitalisable	0,8	0,1	3,4	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	8,0	7,3
Total	219,5	38,9	73,3	86,4	-	-	-	-	-	-	-	-	418,1**	198,6
Financement														
Gouvernement provincial	121,2	27,9	52,6	62,4	-	-	-	-	-	-	-	-	264,1	142,9
Gouvernement fédéral	59,4	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61,0	1,6
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	38,9	9,4	20,7	24,0	-	-	-	-	-	-	-	-	93,0	54,1
Total	219,5	38,9	73,3	86,4	-	-	-	-	-	-	-	-	418,1	198,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													78 %	

* Ce montant exclut les intérêts sur le financement à long terme jusqu'à la mise en service du projet, estimés à 29,3 M\$, portant ainsi le budget total du projet à 439,3 M\$ selon le dossier d'affaires approuvé.

** Le projet est en phase de réalisation et fait présentement l'objet d'une analyse détaillée qui pourrait amener des changements à la portée, à l'échéancier ou au budget. Advenant qu'une modification au projet soit nécessaire, elle sera soumise pour approbation aux instances appropriées avant sa mise en vigueur.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET 14

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201805 / R-189 / 154-18-7620

Programmes d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Nouveau

Postes abaisseurs – 25 kV/12 kV – phase 1

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 STM exploités à 12,5 kV. 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, d'uniformiser le réseau de distribution sur l'ensemble du Québec et de réduire ses coûts d'exploitation.

Étant donné les différents enjeux associés à ce projet, celui-ci sera scindé en deux phases. Conséquemment, deux postes abaisseurs de tension seront construits et mis en service dans le cadre de la première phase. L'ajout de ces deux postes abaisseurs dans le réseau du métro présente les avantages suivants :

- Permet la poursuite des investissements et, par extension, contribue à la réduction du déficit d'investissement;
- Évite la reprise des travaux réalisés depuis 2001 dans le réseau du métro;
- Minimise les impacts opérationnels de certaines activités lors des travaux.

BÉNÉFICES

Assurer l'alimentation électrique du métro.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	0,1	1,8	9,2	9,3	16,0	20,4	23,2	-	-	-	-	-	80,0	79,9
Non capitalisable	-	-	-	0,1	0,1	0,1	0,2	-	-	-	-	-	0,5	0,5
Total	0,1	1,8	9,2	9,4	16,1	20,5	23,4	-	-	-	-	-	80,5	80,4
Financement														
Gouvernement provincial	0,1	1,3	6,7	6,8	11,6	14,8	16,9	-	-	-	-	-	58,3	58,2
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	-	0,5	2,5	2,6	4,5	5,7	6,5	-	-	-	-	-	22,2	22,2
Total	0,1	1,8	9,2	9,4	16,1	20,5	23,4	-	-	-	-	-	80,5	80,4

POURCENTAGE DE SUBVENTION

72 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-16

Numéro de projet STM / RE / MTQ
1181/ R-092 / 154-07-2058

Programme d'aide
PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Station Berri-UQAM : réfection majeure – phase 1

La station Berri-UQAM touche cinq intersections, ce qui en fait la plus grande station à Montréal. Elle se retrouve aussi au premier rang sur le plan de l'achalandage. Ces conditions de grand achalandage ainsi que le temps écoulé depuis la construction de la station en 1966 ont entraîné une détérioration significative des installations, tant sur le plan technique qu'esthétique.

La station était dans un état de vieillissement avancé, tant au chapitre des finis architecturaux que de certains éléments structuraux, mécaniques et électriques. Il s'avérait nécessaire d'entreprendre des travaux substantiels de réhabilitation et de remise aux normes techniques de l'infrastructure.

Le projet a permis, dans un premier temps, d'effectuer des travaux visant à maintenir l'environnement sécuritaire de la station Berri-UQAM. Les travaux permanents de réfection et de mise à niveau des composantes architecturales, structurales et électromécaniques ont été ensuite réalisés et sont sur le point d'être terminés.

Il a été décidé par la STM d'intégrer les phases subséquentes de réfection de la station Berri-UQAM aux programmes Réno-Infrastructures.

BÉNÉFICES

La réfection de cette station en prolongera la durée de vie et stabilisera les coûts de son entretien tout en réduisant le déficit de maintien d'actifs.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	91,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91,9	0,3
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-
Total	91,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91,9	0,3
Financement														
Gouvernement provincial	67,0	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	0,2
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	24,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,7	0,1
Total	91,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91,9	0,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													73 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-17

Numéro de projet STM / RE / MTQ
EEF.14.00.02 / R-162 / 154-16-7612

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant, PAGTCP

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Agrandissement du centre d'attache Viau

Pour faire face à l'augmentation des projets réalisés dans le cadre des programmes Réno-Infrastructures (RI) et Réno-Systèmes (RS), la Direction Entretien des équipements fixes (EÉF) doit améliorer la capacité des centres d'attache en faisant une meilleure répartition des travaux dans le réseau. Le parc de convois de véhicules de travaux doit donc être augmenté et des places de stationnement supplémentaires doivent être ajoutées. Ainsi, les centres d'attache auront plus de latitude opérationnelle et le temps de déplacement des convois sera optimisé. Le projet consiste à agrandir le centre d'attache Viau afin d'augmenter sa capacité et acquérir six locotracteurs. Ce projet sera réalisé conjointement avec deux autres projets prévus aux programmes RI 2 et RS 4 afin d'optimiser les ressources.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Effectuer plus de travaux permettant l'amélioration de la fiabilité du réseau pour le bénéfice des clients;
- Diminuer les déplacements dans le réseau au fil des besoins des travaux, autant pour les projets que pour l'entretien;
- Augmenter la fluidité : des gains de temps de travail et la diminution de l'achalandage vers le centre d'attache Youville.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	17,9	26,3	15,7	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	49,3
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	0,0
Total	17,9	26,3	15,7	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	49,4
Financement														
Gouvernement provincial	5,6	8,6	5,1	2,4	-	-	-	-	-	-	-	-	21,7	16,1
Gouvernement fédéral	8,9	13,8	8,2	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	34,6	25,9
Agglomération de Montréal	2,5	3,9	2,4	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	9,9	7,4
STM	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	0,0
Total	17,9	26,3	15,7	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	49,4

POURCENTAGE DE SUBVENTION

99 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-19

Numéro de projet STM / RE / MTQ

GPM.15.00.02 / R-165 / En attente d'attribution

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Capacité électrique du poste de district Legendre

En 1965, le poste de district Legendre a été construit pour distribuer l'énergie aux installations du complexe Youville. Depuis plus de 50 ans, plusieurs charges électriques ont été raccordées au réseau de distribution du poste de district en raison des projets de développement et de modernisation du complexe Youville et du centre de transport Legendre. Présentement, le poste de district Legendre débite près du maximum de sa capacité et de nouvelles charges doivent encore y être ajoutées. En effet, dans les prochaines années, plusieurs projets sont prévus dans le secteur du poste de district Legendre et leurs charges viendront se raccorder électriquement à celui-ci, notamment le nouveau complexe Crémazie, l'arrivée des nouveaux trains AZUR et l'électrification des autobus. De plus, Hydro-Québec a informé la STM que la tension d'alimentation du poste de district Legendre en provenance du poste Fleury fera prochainement l'objet d'une conversion de 12 à 25 kilovolts (kV).

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- Une augmentation de la capacité électrique de 6 500 kW à 30 000 kW;
- Une économie comparativement au tarif;
- Une réduction du déficit de maintien d'actifs;
- Un remplacement de transformateurs à l'huile par des transformateurs à sec permettant de diminuer les risques de contamination des sols.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	25,8	9,9	9,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	19,3
Non capitalisable	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	25,8	9,9	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,2	19,4
Financement														
Gouvernement provincial	7,9	2,9	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,3	5,5
Gouvernement fédéral	12,7	4,8	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21,6	8,8
Agglomération de Montréal	3,6	1,3	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,1	2,5
STM	1,6	0,9	1,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2	2,6
Total	25,8	9,9	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,2	19,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													91 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-20

Numéro de projet STM / RE / MTQ
100731/ R-163 / 154-14-7110

Programme d'aide
Décret

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier – Vendôme

De concert avec le CUSM et les ministères concernés, il a été décidé de construire un deuxième lien entre la station de métro Vendôme et le CUSM afin de mieux desservir les différentes clientèles concernées. Le CUSM a été mis en opération au printemps 2015.

La finalité du projet, réalisé dans le cadre d'un partenariat STM-CUSM-EXO, est de :

- ▶ Permettre l'accessibilité en transport en commun au site du CUSM, tout en intégrant les besoins opérationnels de la STM et de EXO.

Solution proposée :

- ▶ Ajouter un deuxième édicule et un deuxième lien piétonnier universellement accessibles permettant de raccorder le CUSM au pôle intermodal Vendôme.

Le concept proposé n'inclut aucune mise à niveau des infrastructures de l'édicule existant, sauf les travaux aux interfaces entre l'infrastructure existante et la nouvelle, ainsi que ceux qui ont été faits pour les mesures transitoires.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- ▶ Améliorer l'expérience client dans la station;
- ▶ Améliorer l'exploitation de la station et la capacité d'accueil pour répondre à l'augmentation d'achalandage;
- ▶ Rendre la station accessible;
- ▶ Améliorer le temps réponse pour l'évacuation de la station;
- ▶ Permettre le raccordement au réseau du métro d'un nouveau lien piétonnier avec le CUSM;
- ▶ Améliorer l'efficacité opérationnelle de la STM.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	21,8	6,2	17,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	23,3
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	21,8	6,2	17,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	23,3
Financement														
Gouvernement provincial	21,8	6,2	17,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	23,3
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	21,8	6,2	17,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1*	23,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													100 %	

* Ce montant représente la quote-part de la STM (40,9 %) du total du projet estimé à 110,3 M\$.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-22

Numéro de projet STM / RE / MTQ

851404 / R-148 / 154-14-7106 / 154-17-7304

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Électrification des véhicules de travaux en tunnel

Le service de la voie du métro utilise des véhicules de travaux sur rails et des équipements embarqués pour :

- ▶ Effectuer l'entretien des infrastructures du tunnel et des installations fixes présentes dans le tunnel, notamment les équipements reliés à la mise en service (voies, alimentation électrique, télécommunication, puissance et signalisation);
- ▶ Soutenir la réalisation des travaux découlant des projets majeurs du métro.

Ces véhicules sont utilisés en tunnel pour déplacer les équipes de travail, en plus de remorquer les lorries et les plates-formes qui transportent les équipements et les outils de travail.

Le parc comporte 32 véhicules de travaux et leur durée de vie utile est évaluée à 40 ans. Vingt et un de ces véhicules ont été remplacés au début des années 2000 puisqu'ils avaient atteint leur fin de vie utile. Le présent projet vise le remplacement des 11 véhicules restants, soit sept draines et quatre tracteurs qui sont en fin de vie utile, par des locotracteurs électriques.

BÉNÉFICES

Actuellement, la STM utilise des véhicules de travaux fonctionnant au carburant diesel. En lien avec ses orientations en matière de développement durable, la STM désire remplacer ces derniers véhicules par des locotracteurs alimentés par l'électricité, une énergie propre, tout en respectant les règles de santé et sécurité, normes, procédures de travail et autres contraintes imposées par le travail en milieu souterrain.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	3,4	7,5	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,2	11,7
Non capitalisable	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,1
Total	3,5	7,6	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,4	11,9
Financement														
Gouvernement provincial	1,1	2,4	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	3,8
Gouvernement fédéral	1,3	3,8	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,3	5,9
Agglomération de Montréal	0,2	1,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9	1,8
STM	0,9	0,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	0,4
Total	3,5	7,6	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,4	11,9

POURCENTAGE DE SUBVENTION

91 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-23

Numéro de projet STM / RE / MTQ
EEF.15.00.01 / R-852-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K

Les grandes révisions des escaliers mécaniques assureront le maintien dans le temps de la fiabilité, la sécurité d'exploitation et la conformité au Code B44 de 39 escaliers de marque O&K d'ici à ce que leur remplacement soit priorisé au programme Réno-Systèmes.

Le remplacement et/ou la réparation en mode planifié des pièces majeures, telles que les chaînes d'entraînements, les barbotins, les motoréducteurs, les marches, le système de freinage et de main courante et certaines composantes électroniques minimiseront les impacts négatifs sur la clientèle, les coûts d'entretien et l'organisation du travail.

Un plan multiplateformes de communication avec la clientèle sera déployé tout au long des travaux.

BÉNÉFICES

Diminuer le nombre de plaintes concernant les arrêts de service sur les escaliers de type O&K en améliorant leur fiabilité.

<i>(en millions de dollars)</i>	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	10,0	2,5	2,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	4,8
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	10,0	2,5	2,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	4,8
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	10,0	2,5	2,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	4,8
Total	10,0	2,5	2,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	4,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-24

Numéro de projet STM / RE / MTQ
721709 / R-053 / 154-09-0069

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Mise aux normes des postes de ventilation des prolongements

Les postes de ventilation Casgrain, Decelles, Champlain, Bennett, Workman et Mazarin ne peuvent être utilisés à pleine capacité en raison de leur niveau sonore élevé. Des plaintes des riverains ont amené les municipalités à émettre des restrictions d'utilisation.

Ces postes de ventilation servent à évacuer les fumées lors d'incidents. Ils servent également à abaisser la température dans le tunnel pour améliorer le confort des clients et des employés travaillant de jour et de nuit. De plus, ils servent à contrôler les fumées dégagées lors de travaux de nuit, ce qui améliore les conditions de travail des employés.

Les travaux permettront d'ajouter des silencieux, d'isoler les postes sur le plan acoustique, de modifier les équipements pour que les moteurs produisent moins de bruit et de construire des cheminées au-dessus des postes.

BÉNÉFICES

Le projet réduira la nuisance sonore, ce qui nous permettra d'utiliser les postes de ventilation à pleine capacité.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	0,3	1,0	1,5	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,3	1,0	1,5	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1
Financement														
Gouvernement provincial	-	0,4	0,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	1,2
Gouvernement fédéral	-	0,6	0,9	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	1,9	1,9
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-
Total	0,3	1,0	1,5	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	3,4	3,1

POURCENTAGE DE SUBVENTION

90 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-25

Numéro de projet STM / RE / MTQ
201604 / R-185 / En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Laveur de bogies et pièces métro

Le groupe d'Entretien du Matériel roulant effectue dans le cadre de son programme d'entretien le nettoyage des systèmes de locomotion des trains (bogies) et de diverses pièces métro dans un laveur automatique situé à l'atelier Grande Révision du Plateau Youville.

Le laveur de bogies est un équipement spécialisé qui élimine les graisses, les huiles et les poussières des pièces dans le but de conserver un bon état de fonctionnement ou encore d'être nettoyées avant une inspection ou une réparation. Il peut accueillir des bogies entiers ou encore des paniers contenant des centaines de pièces.

Cet équipement est en fin de vie utile et est critique pour la continuité du service. Il s'agit de l'unique laveur de bogies à la STM.

Ce projet consiste à démanteler l'équipement actuellement en place, à préparer le site et les infrastructures requises, à faire l'acquisition, l'installation et le raccordement d'un nouveau laveur de bogies.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- De réduire le déficit de maintien d'actifs;
- De diminuer les coûts d'entretien, particulièrement les coûts de vidange;
- De diminuer le volume d'eaux détergentes usées rejetées;
- D'améliorer l'efficacité du lavage;
- D'assurer un environnement de travail sécuritaire aux employés qui utiliseront un équipement doté de technologies actualisées

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	0,1	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,9
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	0,1	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,9
Financement														
Gouvernement provincial	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,5
Gouvernement fédéral	-	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	0,9
Agglomération de Montréal	-	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2
STM	0,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,3
Total	0,1	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,9

POURCENTAGE DE SUBVENTION

84 %

Transport adapté

Transport adapté

SOMMAIRE

Le TA contribue à l'inclusion sociale, professionnelle et économique des personnes vivant avec des limitations, ayant un impact significatif et persistant sur leur mobilité.

La STM compte améliorer davantage l'expérience client en déployant le projet EXTRA Connecte qui permettra de générer des données en temps réel et ainsi fournir de l'information fiable à la clientèle sur les temps de passage.

De plus, la STM prévoit renouveler son parc de minibus de façon régulière au cours des prochaines années afin d'assurer un service fiable.

ACTIFS AU TRANSPORT ADAPTÉ AU 1^{ER} SEPTEMBRE 2019

86	Minibus
1	Centre de transport

Transport adapté

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – TRANSPORT ADAPTÉ

AUTORISÉS		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>												<i>et après</i>	
														Projet	2020-2029
TA-01	EXTRA Connecte	18,1	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	6,1
TA-02	Acquisition de minibus TA - phase 2	6,1	2,9	2,7	2,2	3,1	0,4	-	-	-	-	-	-	17,4	11,3
TOTAL - AUTORISÉS		24,2	9,0	2,7	2,2	3,1	0,4	-	-	-	-	-	-	41,6	17,4
DÉFINITION		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>												<i>et après</i>	
														Projet	2020-2029
	Démonstration minibus électrique au TA	0,6	2,1	0,9	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	3,3
TOTAL - DÉFINITION		0,6	2,1	0,9	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	3,8	3,3
IDENTIFICATION		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>												<i>et après</i>	
														Projet	2020-2029
	Acquisition de minibus - phase 3	-	-	-	-	0,2	4,4	7,7	4,1	4,0	4,3	-	-	24,7	24,7
TOTAL - IDENTIFICATION		-	-	-	-	0,2	4,4	7,7	4,1	4,0	4,3	-	-	24,7	24,7
TOTAL - TRANSPORT ADAPTÉ		24,8	11,0	3,7	2,5	3,2	4,8	7,7	4,1	4,0	4,3	-	-	70,1	45,3

Transport adapté

FICHE DE PROJET

TA-01

Numéro de projet STM / RE / MTQ

850045-2 / R-155 / 154-11-0974

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille

Amélioration et développement

EXTRA Connecte

Le TA de la STM offre un service de transport en commun de porte-à-porte pour des personnes à mobilité réduite. La réalisation de ce projet permettra de faire la planification, la répartition et l'optimisation des routes au TA en temps réel. Ce projet prévoit, entre autres, le développement d'outils d'information destinés à la clientèle, plus spécifiquement : le rappel du déplacement la veille, l'avis d'arrivée imminente du véhicule, les avis d'annulations et de retard par la STM, et l'affichage de l'heure d'arrivée estimée du véhicule sur le site web du TA.

BÉNÉFICES

Ces nouveaux outils d'information aux voyageurs bonifieront l'offre de service au TA et la qualité de vie des clients, tout en produisant des économies supplémentaires par la réduction des annulations tardives et du temps d'embarquement. Le temps réel permettra de réduire les coûts de déplacement et d'absorber, en partie, les coûts de croissance.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	15,9	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,9	5,0
Non capitalisable	2,2	1,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	1,1
Total	18,1	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	6,1
Financement														
Gouvernement provincial	4,8	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,7	0,9
Gouvernement fédéral	7,7	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,9	1,2
Agglomération de Montréal	2,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	0,3
STM	3,4	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	3,7
Total	18,1	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24,2	6,1

POURCENTAGE DE SUBVENTION

71 %

Transport adapté

FICHE DE PROJET

TA-02

Numéro de projet STM / RE / MTQ

500400 / R-186 / En attente d'attribution

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant, SOFIL 4 Comptant

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Acquisition de minibus TA – phase 2

Le TA compte offrir plus de 500 000 déplacements par minibus d'ici 2025, ce qui représente une croissance de 12,5 % comparativement à 2018. Le défi pour la planification et la gestion du parc de minibus TA est d'assurer cette croissance de service par minibus tout en maintenant le parc constant à 86 minibus pour un requis de 72 minibus ou plus, soit le maintien d'un taux de réserve inférieur ou égal à 16,3 %.

Le projet consiste à acquérir au total 84 minibus sur la période 2019 à 2023, soit 72 minibus en remplacement de vieux minibus du TA et 12 des 16 minibus pour le transport urbain.

Nombre de minibus	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Minibus - TA	18	14	14	11	15	72
Minibus – transport urbain	12	-	-	-	-	12
Total	30	14	14	11	15	84

Le projet vise à remplacer systématiquement les minibus à la fin de leur vie utile afin :

- D'assurer une planification financière contrôlée grâce au lissage des acquisitions, soit 14 minibus en moyenne par année;
- D'atteindre et maintenir un taux de réserve inférieur à 15 % en misant sur la mise en place de plans d'optimisation pour une plus grande efficacité de l'entretien et de la maintenance;
- D'atteindre et maintenir un âge moyen des véhicules inférieur à 3 ans grâce au respect du plan de remplacement.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- De conserver un taux d'acceptation des demandes de déplacement de 100 %;
- D'augmenter le taux de ponctualité des minibus;
- D'atteindre les cibles d'âge moyen du parc;
- D'atteindre les cibles de coût complet par déplacement;
- De contribuer au sentiment de sécurité.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	5,9	2,8	2,7	2,1	3,1	0,4	-	-	-	-	-	-	17,0	11,1
Non capitalisable	0,2	0,1	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,2
Total	6,1	2,9	2,7	2,2	3,0	0,4	-	-	-	-	-	-	17,4	11,3
Financement														
Gouvernement provincial	1,7	0,8	0,8	0,7	1,0	0,3	-	-	-	-	-	-	5,3	3,7
Gouvernement fédéral	2,7	1,3	1,3	1,1	1,6	-	-	-	-	-	-	-	7,9	5,2
Agglomération de Montréal	0,8	0,4	0,4	0,3	0,4	-	-	-	-	-	-	-	2,3	1,5
STM	1,0	0,4	0,2	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	1,9	0,9
Total	6,1	2,9	2,7	2,2	3,1	0,4	-	-	-	-	-	-	17,4	11,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

89 %

Secteur administratif

Secteur administratif

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – ADMINISTRATIF

AUTORISÉS		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>												<i>et après</i>	
														Projet	2020-2029
ADM-01	Programme d'Entretien Périodique des Technologies de l'Information (PEPTI) 2018	14,0	7,3	4,9	4,7	2,7	-	-	-	-	-	-	-	33,5	19,5
ADM-02	Plan de maintien de la solution OPUS	17,2	4,6	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,9	6,7
ADM-03	Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase 2	5,2	3,8	3,6	2,9	2,8	-	-	-	-	-	-	-	18,3	13,1
ADM-04	Solution intégrée de systèmes horodateurs SAP	1,6	3,3	3,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,7	7,1
ADM-05	Employé numérique - phases 2 et 3 Nouveau	1,6	3,6	2,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8,1	6,5
ADM-06	Solution Gestion des Apprentissages (SGA)	2,1	2,0	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	2,9
ADM-07	Acquisition matérielle - Vente et perception	4,4	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	0,6
ADM-08	Programme Gestion des Risques Technologiques et de Sécurité (GRTS)	1,6	1,1	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,9	2,2
TOTAL - AUTORISÉS		47,6	26,2	19,5	7,6	5,5	-	-	-	-	-	-	-	106,3	58,7
DÉFINITION		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>												<i>et après</i>	
														Projet	2020-2029
	Programme Entretien Périodique Acquisition & Amélioration OPUS (PEPAA2 OPUS) - phase 2	0,5	4,0	8,0	11,2	6,0	2,9	1,5	-	-	-	-	-	34,0	33,6
	Mobilité intégrée - Céleste	1,7	5,6	7,9	15,9	-	-	-	-	-	-	-	-	31,0	29,4
	Évolution solution billettique	0,2	1,5	4,5	3,6	7,1	-	-	-	-	-	-	-	16,9	16,7
	Migration du progiciel Hastus - phase 2	0,7	7,2	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,8	13,2
	Valorisation de l'information	0,9	2,0	2,8	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	7,7	6,8
	Optimisation du processus de facturation Projet PM	0,1	0,7	1,0	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2,8	2,7
TOTAL - DÉFINITION		4,0	20,9	30,1	33,7	13,1	2,9	1,5	-	-	-	-	-	106,2	102,2
IDENTIFICATION		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>												<i>et après</i>	
														Projet	2020-2029
	Évolution technologique - secteurs d'entretiens	-	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2	-	-	-	-	-	-	26,0	26,0
	Évolution de la solution technologique iBUS	-	-	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	-	-	-	-	-	25,0	25,0
	Programme Rehaussement et Entretien Périodique Technologies - BUS (PREP-BUS)	-	2,0	5,0	5,0	5,0	3,0	-	-	-	-	-	-	20,0	20,0
	Mise à niveau SAP	-	-	-	3,0	7,0	-	-	-	-	-	-	-	10,0	10,0
TOTAL - IDENTIFICATION		-	7,2	15,2	18,2	22,2	13,2	5,0	-	-	-	-	-	81,0	81,0
TOTAL - ADMINISTRATIF		51,6	54,3	64,8	59,4	40,7	16,1	6,5	-	-	-	-	-	293,6	241,9
TOTAL DES INVESTISSEMENTS		4 382,2	1 495,3	2 560,8	2 158,1	1 615,4	1 783,0	1 927,0	2 498,8	1 589,6	1 423,0	744,2	3 415,4	25 592,8	17 795,2

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-01

Numéro de projet STM / RE / MTQ
300114 / R-180-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Programme d'entretien périodique des technologies de l'information - PEPTI 2018

Le programme d'entretien périodique des technologies de l'information - PEPTI 2018 vise à prévenir la désuétude des équipements, des applications et des logiciels commerciaux qui sont en fin de vie utile afin d'assurer une saine gestion des actifs du parc informatique de l'entreprise et à maintenir les équipements et les logiciels à jour.

Le programme répond aux besoins évolutifs de l'entreprise en matière de technologies et assure aux secteurs d'affaires un environnement efficace. Le programme assure également la performance des systèmes et permet l'intégration des nouvelles technologies de l'information aux activités de l'entreprise.

Les équipements et logiciels couverts par le programme comprennent le parc informatique (postes de travail, équipements mobiles, appareils d'impression, logiciels de bureautique, etc.), l'infrastructure technologique (commutateurs réseau, pare-feu, serveurs, unités de stockage, logiciels de contrôle, d'alerte et de sécurité, bases de données, etc.), ainsi que les logiciels commerciaux et les applications d'affaires.

Plus spécifiquement, les objectifs du programme sont les suivants :

- Assurer le respect des ententes de niveau de services pour les systèmes critiques 24/7;
- Maintenir à 5 % le taux actuel des équipements en fin de vie utile;
- Maintenir à 10 % le taux actuel des logiciels en fin de vie utile;
- Faire passer de 30 % à 10 % le ratio des applications et logiciels commerciaux en fin de vie utile.

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- De réduire le déficit de maintien d'actifs;
- De maintenir le niveau de disponibilité des systèmes critiques supérieur à 99,85 %;
- De réduire le risque de panne majeure du service considérant que plusieurs systèmes touchent la clientèle de la STM;
- D'éviter toute incompatibilité qui nuirait à l'implantation de nouvelles technologies en réponse aux besoins émergents;
- De contribuer à améliorer l'efficacité opérationnelle et la productivité.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	14,0	7,3	4,9	4,7	2,2	-	-	-	-	-	-	-	33,0	19,0
Non capitalisable	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-	0,5	0,5
Total	14,0	7,3	4,9	4,7	2,7	-	-	-	-	-	-	-	33,5	19,5
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	14,0	7,3	4,9	4,7	2,7	-	-	-	-	-	-	-	33,5	19,5
Total	14,0	7,3	4,9	4,7	2,7	-	-	-	-	-	-	-	33,5	19,5
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-02

Numéro de projet STM / RE / MTQ
STI.14.00.01 / R-151-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Plan de maintien de la solution OPUS

Le Plan de maintien de la solution OPUS est un programme qui regroupe 25 projets visant à assurer la pérennité de la solution. La solution OPUS, en usage chez la vaste majorité des organismes publics de transport en commun (OPTC) du Québec, est principalement basée sur l'utilisation d'une carte sans contact dans le respect du Standard billettique Calypso, lequel permet, de façon rapide et sécuritaire, l'établissement d'une transaction entre un terminal et un objet portable.

Depuis la mise en service initiale de cette solution en 2008, il y a eu très peu de mises à niveau majeures, tant pour les équipements centralisés d'infrastructure (serveurs, équipements réseau, stockage, etc.) que les équipements sur le terrain (distributrices, boîtes de perception, valideurs, etc.). Plusieurs équipements et logiciels atteignent maintenant leur fin de vie utile, sans compter le contexte qui a beaucoup évolué, tant au niveau des exigences de sécurité que de conformité réglementaire. C'est pourquoi la STM a décidé, en 2015, de mettre sur pied le Plan de maintien de la solution OPUS afin de remplacer les équipements et logiciels en fin de vie utile, de pallier les différentes lacunes et vulnérabilités de sécurité et de répondre aux exigences de conformité réglementaires.

Le programme vise notamment la réduction du nombre et de la durée des interruptions de service et le respect des ententes de niveau de service requis pour les systèmes critiques. Il assure également la performance des systèmes et comble le déficit technologique pour faciliter l'intégration aux nouvelles technologies.

BÉNÉFICES

Ce programme permettra de :

- Maintenir le niveau actuel de disponibilité de la solution;
- Éviter une augmentation des coûts actuels d'entretien et de réparation des équipements;
- Réduire les risques associés aux logiciels périmés;
- Solutionner les vulnérabilités identifiées lors de l'audit de sécurité en 2015;
- Diminuer les pertes de revenus lors de pannes d'équipements.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	17,0	4,6	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,7	6,8
Non capitalisable	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-
Total	17,2	4,6	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,9	6,8
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	17,2	4,6	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,9	6,8
Total	17,2	4,6	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,9	6,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-07

Numéro de projet STM / RE / MTQ
FIN.14.00.03 / R-151-B / 154-16-7075

Programme d'aide
SOFIL 3 Comptant

Catégorie de portefeuille
Amélioration et développement

Acquisition de matériel – Vente et perception

Ce projet s'inscrit dans la foulée de la mise en place du nouveau système Vente et perception en 2008. Les quantités d'équipements déployés et leur aménagement dans plusieurs stations de métro ne permettent pas de livrer de la manière la plus efficiente les services billettiques requis dans certaines stations, principalement en périodes de pointe (début et fin de mois) et lors d'événements spéciaux. À cet effet, des actions sont en cours, notamment pour améliorer l'aménagement afin d'avoir une meilleure fluidité en station, ce qui nécessite l'ajout d'équipements.

Le but de ce projet est d'acquérir des équipements supplémentaires, essentiellement pour le réseau du métro. Ce projet est complémentaire aux différentes actions en cours dont, entre autres, le programme « Réno-Infrastructures Métro », le programme « Accessibilité » et le projet «Agrandissement de la station Vendôme ».

BÉNÉFICES

Ce projet permettra :

- La poursuite du déploiement du nouveau rôle agent de station;
- La diminution des cas de «non-validation» et ainsi augmenter les revenus;
- D'augmenter la satisfaction de la clientèle.

(en millions de dollars)	2019 et avant	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et après	Total Projet	Total PI 2020-2029
Investissement														
Capitalisable	4,4	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	0,6
Non capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	4,4	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	0,6
Financement														
Gouvernement provincial	1,4	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	0,2
Gouvernement fédéral	2,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	0,3
Agglomération de Montréal	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	0,1
STM	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-
Total	4,4	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	0,6

POURCENTAGE DE SUBVENTION

98 %

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 amènent l'ensemble des gestionnaires à un niveau supérieur de maîtrise de gestion des fonds publics.

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)

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

3.2 Saine gestion des dépenses

- a) Directive en matière de capitalisation – Immobilisations (DS FIN 001)
- b) Réduction des dépenses
- c) Optimisation des processus administratifs et décisionnels de l'organisation
- d) 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)
- e) Guide d'acquisition
- f) Plan de contrôle des projets d'investissement
- g) Guide de facturation interne des projets
- h) R-175 Règlement – Gestion contractuelle
- i) Contrôles internes financiers (PC 3.09 et DS FIN 007)
- j) Code d'éthique
- k) Amélioration du suivi de la performance dans tous les secteurs d'activité
- l) Suivi budgétaire et certification des crédits des activités d'exploitation et d'investissements (DS FIN 012)

Annexe A

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION – INVESTISSEMENTS DES PROJETS

4. **GESTION INTÉGRÉE DES RISQUES
(PC 1.17)**
5. **GESTION DE L'INFORMATION (PC 5.02)**
6. **PROMOTION DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE (PC 1.13)**
7. **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 protection de l'environnement.

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

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. 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 procéder à la réalisation de ses projets 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 deux principaux sont le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes* (PAGTCP) et le *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun* de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). Aussi, la STM peut compter, pour certains projets, sur le volet infrastructures du *Fonds Chantiers Canada* (FCC), le récent *Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun* (PAFFITC) ainsi que sur l'*Entente bilatérale intégrée* (EBI).

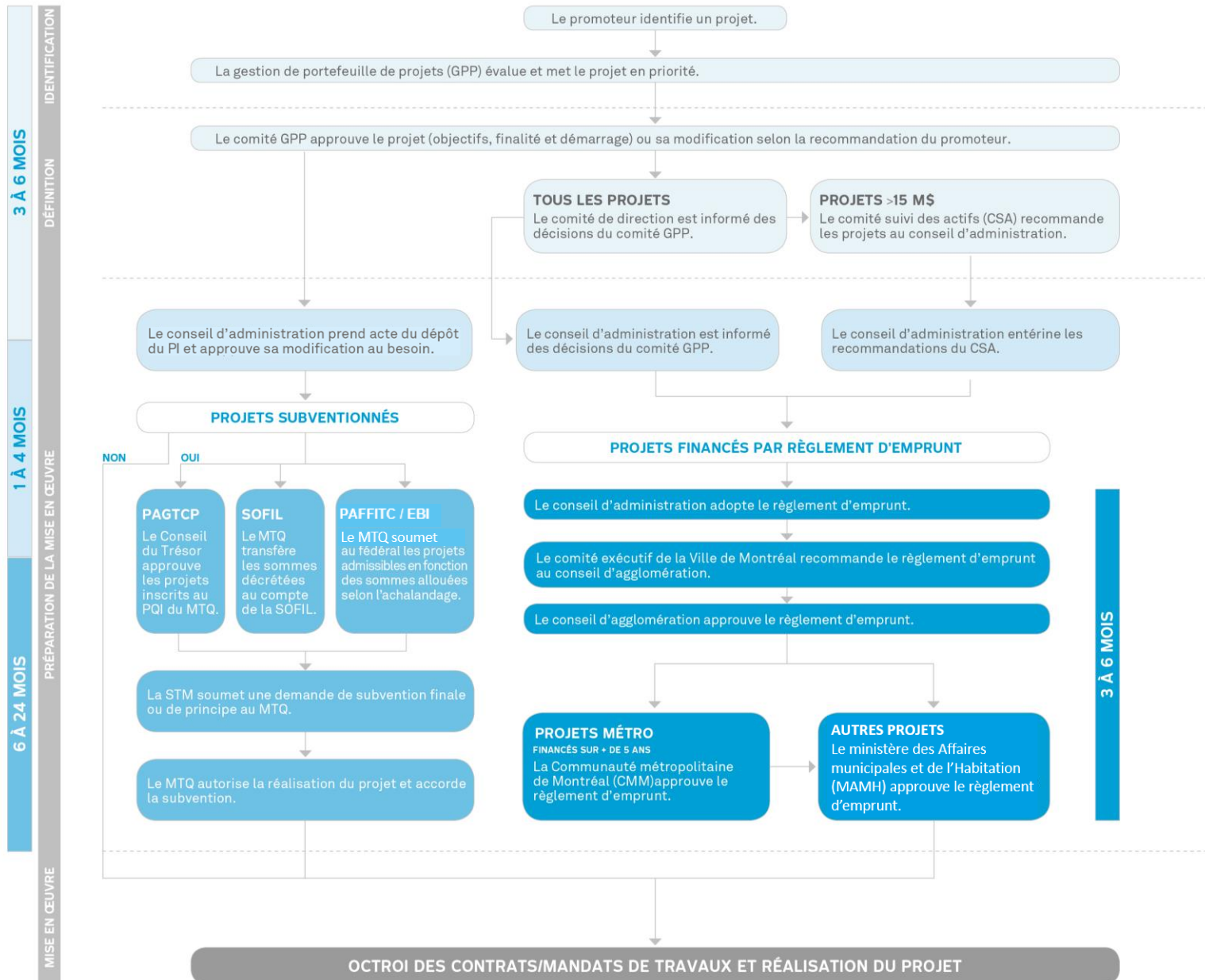
Pour réaliser ses projets subventionnés, la STM soumet lesdits projets au MTQ qui les fait approuver par le Conseil du trésor, par l'entremise de son *Plan québécois des infrastructures* (PQI), ou encore transfère les sommes décrétées au compte de la SOFIL. Une fois les crédits autorisés ou décrétés, la STM soumet au MTQ une demande de subvention selon les exigences des programmes d'aide. Le délai d'obtention de cette autorisation est en moyenne actuellement supérieur à 24 mois.

Volet financement

Finalement, une fois le pouvoir d'emprunt accordé par le MAMH et l'autorisation de subvention obtenue, la STM finance ses projets d'investissement, soit par des émissions de dette auprès de Financement-Québec ou de la Ville de Montréal, soit par des subventions au comptant.

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, telle la location de véhicules. Les subventions accordées dans le cadre de ce programme sont majoritairement versées au remboursement du service de la dette.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Ministère des Transports du Québec	
Définition du programme	Ce programme vise une contribution gouvernementale axée sur les priorités d'investissement suivantes : - maintien des actifs; - amélioration des équipements et des infrastructures existants; - expansion du réseau.	
Type de remboursement	Paiement au service de la dette	
Période visée par le programme	Non définie	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Achat de bus, minibus et midi bus urbains neufs	50 %
	Achat de bus, minibus et midi bus urbains neufs utilisant une nouvelle technologie (autre que le gaz, le diesel et biodiesel)	60 %
	Véhicule de service neuf ou usagé pour l'exploitation du réseau de bus ou du TA.	50 %
	Nouvelle technologie du réseau des bus ou du TA (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, logiciels d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes)	75 %
	Terrain	75 %
	Garage, terminus et centre administratif	75 %
	Stationnement incitatif	75 %
	Voie réservée	75 %

Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	75 %
Adaptation ou modifications nécessaires aux installations fixes des garages, des terminus et des aires d'attente ou de recharge des véhicules, à la suite de l'acquisition de véhicules utilisant une technologie autre que le gaz, le diesel et le biodiesel (notamment les véhicules hybrides ou électriques). Les dépenses nécessaires à l'achat et à la fabrication d'outillage et d'équipements spécialisés, à la suite de l'acquisition de ces véhicules	75 %
Implantation de mesures préférentielles pour les autobus (à compter du 1 ^{er} octobre 2013 jusqu'au 31 mars 2019, le taux de 100 % sous certaines conditions)	75 %
Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	75 %
Abribus	75 %
Support à vélos et d'abris pour vélos	75 %
Développement du réseau du métro : voitures, équipements et infrastructures	100 %
Développement du réseau de trains : voitures, équipements et infrastructures	100 %
Maintien et amélioration des services : réseau du métro	75 %
Maintien et amélioration des services : réseau de trains	75 %
Voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro	75 %
Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	75 %
Prolongation de la durée de vie utile : véhicules de service ayant une durée de vie égale ou supérieure à dix ans, minibus, bus et voitures de métro	Variable*

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.

* Les parts combinées des gouvernements fédéral et provincial ne pourront excéder 75 % de ce qui aurait été versé en capital pour l'acquisition de matériel roulant neuf.

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC 2011-2014 (SOFIL 2)

Ce programme qui fait suite au volet 1 a aussi été mis en place par les deux paliers gouvernementaux et provient du transfert d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur l'essence. Selon l'entente signée par les deux gouvernements, 400,3 M\$ provenant du gouvernement fédéral et 299,7 M\$ provenant du gouvernement provincial seront affectés au financement du transport en commun. Ces subventions seront versées de 2011 à 2014, selon l'achalandage moyen des années 2006, 2007 et 2008. La part de la STM est établie à 498,8 M\$, dont 287,3 M\$ comptant et 211,5 M\$ sous forme de remboursement du service de la dette.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	48,5 %
	Gouvernement provincial	36,5 %
	Agglomération de Montréal	15,0 %
		100,0 %
Définition du programme	Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun.	
Type de remboursement	Paiement au comptant et au service de la dette	
Période visée par le programme	De 2011 à 2014	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Bus et minibus neufs	100 %
	Véhicules de service	100 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciel d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes)	100 %
	Terrain	0 %
	Garage, terminus et centre administratif	100 %

Stationnement incitatif	100 %
Voie réservée	100 %
Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	100 %
Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	100 %
Abribus	100 %
Support à vélos	100 %
Maintien et amélioration des services – réseau du métro	100 %
Véhicules de service pour l'exploitation du réseau du métro	100 %
Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	100 %
Prolongation de la durée de vie utile : véhicules de service ayant une durée de vie égale ou supérieure à dix ans, minibus, bus et voitures de métro	Variable*
Système d'aide à l'exploitation	100 %
Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

Programme adopté par le décret 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets 88-2006 du 22 février 2006, 333-2006 du 26 avril 2006, 115-2007 du 14 février 2007, 325-2010 du 14 avril 2010, 543-2010 du 23 juin 2010, 69-2011 du 9 février 2011 et 297-2012 du 28 mars 2012.

* Les parts combinées des gouvernements fédéral et provincial ne pourront excéder 75 % de ce qui aurait été versé en capital pour l'acquisition de matériel roulant neuf.

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES LOCALES DU QUÉBEC 2014-2019 (SOFIL 3)

Ce programme qui fait suite au volet 2 a aussi été mis en place par les deux paliers gouvernementaux et provient du transfert d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur l'essence. Selon l'entente signée par les deux gouvernements, 485,5 M\$ provenant du gouvernement fédéral et 497,6 M\$ provenant du gouvernement provincial seront affectés au financement du transport en commun. Ces subventions seront versées de 2014 à 2019, selon l'achalandage moyen des années 2009 à 2013. La part de la STM est établie à 698,1 M\$, dont 559 M\$ comptant et 139,1 M\$ sous forme de remboursement du service de la dette.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	42,0 %
	Gouvernement provincial	43,0 %
	Agglomération de Montréal	15,0 %
		100,0 %
Définition du programme	Ce programme a pour objectif de verser une aide financière aux organismes municipaux pour contribuer à la réalisation de projets d'infrastructures en matière de transport en commun.	
Type de remboursement	Paiement au comptant et au service de la dette	
Période visée par le programme	De 2014 à 2019	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Bus, minibus neufs et minibus adaptés	100 %
	Véhicules de service neufs et usagés	100 %
	Nouvelle technologie (repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, modifications nécessaires aux installations fixes de garage, de terminus et d'aires d'attente ou de recharge pour les autobus, logiciel d'exploitation, émission des titres de transport et perception des recettes)	100 %
	Terrain	0 %

Garage, terminus et centre administratif	100 %
Stationnement incitatif	100 %
Voie réservée	100 %
Équipement et dispositif pour l'exploitation d'un garage ou d'un terminus (équipement immobilier pour l'exploitation de l'infrastructure et l'information à la clientèle lorsque le garage ou le terminus a au moins 20 ans, ou à des fins de mise aux normes pour des raisons de sécurité ou environnementales)	100 %
Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	100 %
Abribus	100 %
Support à vélos	100 %
Maintien et amélioration des services – réseau du métro	100 %
Véhicules de service pour l'exploitation du réseau du métro	100 %
Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	100 %
Prolongation de la durée de vie utile : véhicules de service ayant une durée de vie égale ou supérieure à dix ans, minibus, bus et voitures de métro	Variable*
Système d'aide à l'exploitation	100 %
Frais d'émission et frais financiers court terme – sur service de la dette	100 %

Programme adopté par le décret 1145-2005 du 26 novembre 2005 et modifié par les décrets 88-2006 du 22 février 2006, 333-2006 du 26 avril 2006, 115-2007 du 14 février 2007, 325-2010 du 14 avril 2010, 543-2010 du 23 juin 2010, 69-2011 du 9 février 2011, 297-2012 du 28 mars 2012, 609-2014 du 23 juin 2014 et 236-2017 du 22 mars 2017.

* Les parts combinées des gouvernements fédéral et provincial ne pourront excéder 75 % de ce qui aurait été versé en capital pour l'acquisition de matériel roulant neuf.

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

FONDS CHANTIERS CANADA – VOLET GRANDES INFRASTRUCTURES

Le FCC de 8,8 G\$ a été créé dans le cadre du plan Chantiers Canada de 2007. Ses deux composantes sont le volet Grandes infrastructures et le volet Collectivités. Le fonds sert à concrétiser des priorités nationales, régionales et locales et à appuyer des projets qui contribuent aux trois objectifs nationaux suivants : une économie plus forte, un environnement plus sain et des collectivités prospères.

Le financement est alloué à chaque province et territoire en fonction de sa population. Tous les projets financés dans le cadre du FCC reposent sur le principe du partage des coûts. La contribution fédérale maximale pour un projet est de 50 %. De façon générale, les projets sont financés par la municipalité, le gouvernement fédéral et la province ou le territoire, chacun dans une proportion égale d'un tiers.

Le Volet grandes infrastructures (VGI) vise des projets stratégiques de plus grande envergure ayant une importance nationale et régionale. Dans le cadre du VGI, au moins les deux tiers du financement vont à des priorités nationales qui visent à améliorer la qualité de vie des Canadiens.

Ces projets sont liés :

- à l'eau potable;
- à la gestion des eaux usées;
- aux transports en commun;
- au réseau routier national;
- à l'énergie verte.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Gouvernement fédéral	
Définition du programme	Ce programme sert à concrétiser des priorités nationales, régionales et locales et à appuyer des projets qui contribuent à une économie plus forte, un environnement plus sain et des collectivités prospères.	
Type de remboursement	Paiement au comptant	
Période visée par le programme	2007 à 2014	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	Acquisition, construction ou remise en bon état d'un bien corporel immobilisé	33 1/3 %
	Activités de communication	33 1/3 %
	Frais de planification (plans, arpentage, ingénierie, supervision des travaux d'architecture, essai et service de consultation en gestion)	Maximum 15 %
	Trottoirs, pistes cyclables et voies à usages multiples pour les piétons et les bicyclettes	33 1/3 %
	Examens techniques et environnementaux, coûts des activités correctives, et mesures d'atténuation et de suivi	33 1/3 %
	Coûts de l'affichage lié au projet, de l'éclairage, du marquage et du réajustement des services publics	33 1/3 %
	Coûts liés à la consultation auprès des autochtones	33 1/3 %
	Coûts d'élaboration et de mise en œuvre de techniques innovatrices pour la réalisation du projet	33 1/3 %
	Coûts de vérification et d'évaluation	33 1/3 %
	Projets de recherche et de diffusion du savoir, ainsi qu'études de planification et de faisabilité	Variable
	Autres coûts directs et nécessaires à la mise en œuvre du projet qui sont approuvés avant d'être engagés	33 1/3 %

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE DU FONDS POUR L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT EN COMMUN (PAFFITC)

Ce fonds permettra aux organismes de transport en commun du Québec de bénéficier de fonds fédéraux pour réaliser leurs projets. Le financement accordé en vertu du PAFFITC est géré au moyen d'ententes entre le gouvernement du Canada et les gouvernements provinciaux et territoriaux. L'entente-cadre Canada Québec a été ratifiée le 29 juin 2016.

Une première phase d'investissements totalisant 923,7 M\$ a donc été divulguée et elle couvre la période allant du 1^{er} avril 2016 jusqu'au 31 mars 2020. La répartition des sommes entre les provinces s'est effectuée en fonction des données de l'achalandage de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) pour l'année 2014. Le montant attribué à la STM est de 740,5 M\$.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Gouvernement fédéral Gouvernement provincial	50 % 40 %
Définition du programme	Le PAFFITC fournira un financement à court terme pour contribuer à accélérer les investissements municipaux en vue d'appuyer la remise en état des réseaux de transport en commun, les nouveaux projets d'immobilisations, ainsi que la planification et les études portant sur les agrandissements à venir des réseaux de transport en commun, afin de favoriser l'élaboration de plans à long terme en matière de transport en commun.	
Type de remboursement	Paiement au comptant pour le fédéral Paiement sur service de dette pour le provincial	
Période visée par le programme	Du 1 ^{er} avril 2016 au 31 mars 2020	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES ET TAUX	
	Le financement fédéral total aux termes du PAFFITC, provenant de toutes les sources, peut atteindre dans les provinces 50 % des coûts admissibles totaux pour chaque projet. Les bénéficiaires du financement continueront d'être assujettis aux règles sur le cumul dans le cadre des autres programmes fédéraux.	
	Les investissements admissibles visent le maintien, l'amélioration ou le développement des réseaux de transport en commun et de TA et concernent les catégories d'actifs suivantes : autobus, véhicules de	

service, terminus, centres administratifs, garages, mesures préférentielles aux autobus, stationnements d'incitation, biens présentant un caractère innovateur (systèmes de transport intelligent, systèmes d'aide à l'exploitation, systèmes de fidélisation de la clientèle, système de vente et perception des titres, etc.) matériel roulant, équipements et infrastructures du métro et des trains de banlieue, abribus et supports à vélo.

Les investissements admissibles comprennent :

- a. Les projets d'immobilisations visant à acquérir, remettre en état, optimiser ou moderniser les réseaux de transport en commun, ou en améliorer l'efficacité, l'accessibilité et/ou la sécurité;
- b. Les dépenses visant à appuyer la capacité de gestion des immobilisations d'un réseau de transport en commun;
- c. Les dépenses à l'appui de la conception et de la planification de l'agrandissement des réseaux de transport en commun et des améliorations à apporter à ces derniers, notamment les mesures et les études relatives à la demande en transport et les projets pilotes portant sur des technologies novatrices et transformatives;
- d. Les projets d'agrandissement du réseau, y compris possiblement le transport actif, peuvent être financés s'ils peuvent être menés à terme dans les délais du programme.
- e. Dans le cadre du PAFFITC, les infrastructures sont définies comme étant des immobilisations corporelles publiques ou privées situées au Canada et destinées principalement à l'usage ou au profit du public, ainsi que les études de planification ou de faisabilité visant la résolution des problèmes liés aux infrastructures ou la diligence raisonnable.
- f. Les coûts admissibles sont ceux qui sont considérés comme des coûts directs et nécessaires à la mise en œuvre réussie d'un projet admissible, à l'exception des coûts qui sont clairement définis comme étant des coûts non admissibles.
- g. Les coûts admissibles peuvent être engagés à compter du 1^{er} avril 2016, mais pourront uniquement être remboursés par le Bureau de l'infrastructure du Canada (INFC) après la signature d'une entente de financement entre le MTQ et le bénéficiaire, et sous réserve du respect des conditions.
- h. Une fois que les ententes de financement fédéral-provincial/territorial auront été signées, les provinces et les territoires pourront utiliser jusqu'à 1 % des fonds reçus aux termes de chaque programme pour couvrir les coûts d'administration.

Annexe D

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS EN TRANSPORT EN COMMUN

PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE ENTENTE BILATÉRALE INTÉGRÉE RELATIVE AU PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE INVESTIR DANS LE CANADA

Le 6 juin 2018 l'Entente bilatérale intégrée relative au programme d'infrastructure Investir dans le Canada, laquelle a été approuvée par le décret numéro 680-2018 du 1^{er} juin 2018, a été signée par le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada. 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. Pour chacun des projets admissibles la part du Canada sera de 40 % pour un projet de développement et de 50 % pour un projet de maintien d'actifs. Le Québec s'engage à fournir un financement total d'au moins 33,33 % du total des dépenses admissibles.

Au moment de la préparation du PI 2020-2029, les modalités du programme d'aide ne sont toujours pas connues. Seuls les projets Acquisition des voitures de métro AZUR – 17 trains additionnels selon le décret 1350-2018 du 7 novembre 2018 et Prolongement de la ligne bleue sont identifiés pour bénéficier de ce programme d'aide.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Gouvernement fédéral 40 % (développement) ou 50 % (maintien) Gouvernement provincial minimum de 33,33 %
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
Période visée par le programme	Du 1 ^{er} avril 2018 au 31 octobre 2027

Index des sigles, acronymes et autres abréviations

Index des sigles, acronymes et autres abréviations

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CGPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DS FIN	Directive sectorielle Finances
EBI	Entente bilatérale intégrée
EXO	Regroupement des services de trains, d'autobus et de TA desservant la région métropolitaine de Montréal
FCC	Fonds Chantiers Canada
FIN	Numéro de financement
GMAO	Gestion de la maintenance assistée par ordinateur
GR	Grande Révision
INFC	Bureau de l'infrastructure du Canada
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MPB	Mesures préférentielles pour bus
MR-63	Matériel roulant 1963
MR-73	Matériel roulant 1973
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OPTC	Organisme public de transport en commun
PAFFITC	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun

PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PC	Politique corporative
PDD 2025	Plan de développement durable 2025
PEMI	Programme d'entretien majeur des infrastructures
PEPTI	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information
PG	Politique générale
PQI	Plan québécois des infrastructures
PI	Programme des immobilisations
PREP-TM	Programme de rehaussement et entretien périodique technologique métro
PSO	Plan stratégique organisationnel
RE	Règlement d'emprunt
SAEIV	Système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur
SAP	Systems, Applications, and Products for data processing / Progiciel de gestion intégrée
SCAD	Système de collecte automatique de données
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
SRB	Service rapide par bus
STM	Société de transport de Montréal
TA	Transport adapté
VGI	Volet grandes infrastructures (du programme de subvention Fonds Chantiers Canada)

Publié par la Société de transport de Montréal

Direction exécutive
Planification et Finances

Direction Finances

800, rue De La Gauchetière Ouest
Bureau 9260
Montréal (Québec)
H5A 1J6

stm.info

