

Programme
des
immobilisations
2023 → 2032



APPROUVÉ PAR

Le Conseil d'administration de la Société de transport de Montréal,
Le 28 novembre 2022

PRÉPARÉ PAR

La direction Finances,
Direction exécutive - Planification et finances

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 Programme des immobilisations (PI).

Les projets terminés en 2022 et avant sont exclus du présent document.

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



Marie-Claude Léonard

Directrice générale



Éric Alan Caldwell

Président du conseil d'administration

Mot des dirigeants

À l'aube de 2023, si la crise pandémique des deux dernières années s'estompe peu à peu, la crise climatique, elle, ne montre pas de signes d'essoufflement. La lutte aux changements climatiques doit s'accélérer et à cet effet, le transport collectif représente une solution éprouvée et efficace. Assumant pleinement son rôle de leader de la mobilité durable, la STM lance un signal fort à ses partenaires et bailleurs de fonds avec son Programme des immobilisations 2023-2032 : nous sommes prêts à appuyer sur l'accélérateur.

Pour ce faire, la STM prévoit des investissements totalisant près de 20,4 G \$ soit 4,4 G \$ de plus que les sommes prévues au précédent programme des immobilisations. Une bonification du programme

de financement PAGTCP permet à la STM et à la Ville de Montréal de disposer d'une marge de manœuvre financière accrue et nous saisissons pleinement cette opportunité avec un PI à l'envergure ambitieuse mais nécessaire.

Les projets prioritaires sont nécessaires afin que la STM évolue pour mieux répondre aux défis de la relance postpandémique et de se positionner comme une option de mobilité de choix face à l'auto-solo. À ce titre, la STM mise sur des investissements à valeur ajoutée qui apporteront des bénéfices à court terme pour les clients actuels et l'ensemble des citoyens montréalais ainsi que pour les générations futures.

Les sommes prévues nous permettent d'intensifier nos efforts pour assurer la vitalité de nos réseaux, notamment en investissant massivement dans le maintien des actifs, ainsi que leur développement. Bâtir le réseau de transport de demain, c'est aussi donner une deuxième vie aux infrastructures en place aujourd'hui.

Sur notre plan de travail se trouvent des projets qui transformeront le visage de la mobilité à Montréal, comme le prolongement de la ligne bleue, l'électrification du réseau de surface, la poursuite du Mouvement bus et la poursuite de notre démarche d'accessibilité universelle. D'autre part, de grands chantiers, menés en coulisses ou sous les yeux des clients et du public, contribueront à rendre nos équipements et nos infrastructures plus robustes, fiables et performants. Nous serons ainsi en mesure d'offrir un service de qualité et une expérience de déplacement toujours plus agréable et fiable, malgré le vieillissement de nos stations, tunnels et centres de transport. Cette démarche s'inscrit aussi dans la liste de nos actions menées pour améliorer la résilience de nos infrastructures face aux changements climatiques.

Pour concrétiser la vision qui sous-tend notre PI 2023-2032, nous devons disposer de moyens à la hauteur de nos ambitions et le support financier du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada ainsi que de la Ville de Montréal est essentiel pour permettre la réalisation de ces projets. Avec des employés mobilisés et le soutien de nos partenaires, nous abordons ce nouveau cycle d'investissements avec confiance.

Investir dans le transport collectif, c'est investir dans l'avenir.

Table des matières

Gouvernance	6
Faits saillants	10
Gestion de portefeuille de projets	41
Impact Financier	47
Sommaire – Projets	54
Réseau de bus	60
Réseau du métro	82
Transport adapté	108
Secteur administratif	112
Annexes	119
Index des sigles, acronymes et autres abréviations	132

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 complexe. 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 métropolitain 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 (PLB) et sera maître d'œuvre de sa réalisation.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les membres de notre conseil d'administration sont désignés par le Conseil d'agglomération de Montréal. Ces personnes peuvent être choisies 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. Celui-ci peut aussi désigner des membres indépendants. Par ailleurs, trois membres du conseil sont choisis parmi les personnes qui résident dans l'agglomération, dont une est cliente des services de transport adapté et deux autres sont clientes 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 ainsi que le budget et le Programme des immobilisations (PI).

Notre conseil est formé de 10 personnes regroupant cinq femmes et cinq hommes. Six d'entre elles ont le statut d'élu municipal, trois y agissent à titre de représentant de la clientèle et une autre a le statut de membre indépendant.

COMITÉ DE DIRECTION

La directrice générale dirige les activités de la société en gérant ses affaires courantes concernant notamment les ressources humaines et les ressources financières. Elle veille à l'application des décisions du conseil d'administration et des règlements.

Pour l'assister dans ses fonctions, elle s'est dotée d'un comité de direction qu'elle préside. Ce dernier est composé de son adjoint ainsi que de ses directrices exécutives et directeurs exécutifs.

Ce comité met en œuvre les orientations de la Société en développant des stratégies, des plans ou des cibles dans le but de livrer un service de qualité et attractif pour la clientèle. Il alloue les ressources nécessaires à la réalisation du plan stratégique organisationnelle ainsi qu'à différents projets de développement et de maintien des actifs.

Le Comité de direction exerce un rôle de coordination et de suivi, plus spécifiquement, 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

Éric Alan Caldwell

Président

Conseiller et membre du comité exécutif de la Ville de Montréal
District Hochelaga
Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

Laurence Parent

Vice-Présidente

Conseillère d'arrondissement
District De Lorimier
Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

Gracia Kasoki Katahwa

Mairesse d'arrondissement

Arrondissement de
Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce

Sylvain Ouellet

Conseiller de Ville de Montréal

District François-Perreault
Arrondissement de Villeray-Saint-Michel-
Parc-Extension

Alex Bottausci

Maire

Ville de Dollard-des-Ormeaux

Alan DeSousa

Maire d'arrondissement

Arrondissement de Saint-Laurent

Sylvain Le May

Membre désigné de la clientèle du transport
adapté

Claudia Lacroix Perron

Membre désignée de la clientèle du
transport collectif (membre âgée de
moins de 35 ans)

Suzanne Lareau

Membre désignée de la clientèle du transport
collectif

Catherine Morency

Membre indépendante

Gouvernance

LES MEMBRES DU COMITÉ DE DIRECTION

Marie-Claude Léonard

Directrice générale

Étienne Lyrette

Adjoint à la directrice générale et directeur

Planification stratégique et Affaires gouvernementales

Geneviève Bourbeau

Directrice exécutive
Expérience client et
Activités commerciales

Alain Brière *(intérim)*

Directeur exécutif
Planification et Finances

Alain Brière

Directeur exécutif
Ressources humaines

Nathalie Clément *(intérim)*

Directrice exécutive
Métro et Exploitation bus

Sébastien Fecteau

Directeur exécutif
Entretien Bus

Nancy Fréchette

Directrice exécutive
Planification, Entretien,
Infrastructures et Approvisionnement

Chantal Gauthier

Directrice exécutive
Ingénierie et Grands projets

Luc Lamontagne

Directeur exécutif
Technologies de l'information et
Innovation



Faits saillants du PI 2023-2032

**Investir
dans
des projets
à valeur
ajoutée**



La STM un leader de la mobilité durable

Mission

Entreprise publique de transport collectif, la STM est au cœur du développement durable de la région de Montréal. Avec un effectif de près de 11 000 personnes, la STM constitue la 8^e entreprise en importance au Québec et son achalandage la place au troisième rang des plus importantes sociétés de transport en Amérique du Nord. 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.

01



11 000
personnes



8^e entreprise
en importance au Québec



3^e rang en
Amérique du Nord

PORTRAIT DE NOS SERVICES¹

¹ Au 31 décembre 2021

Réseau du métro

Le métro comporte quatre lignes qui couvrent 71 km et desservent 68 stations. Le parc de matériel roulant compte 999 voitures, dont 360 MR-73 et 639 AZUR (71 trains).



71 km | 68 stations | 999 voitures



Réseau des bus

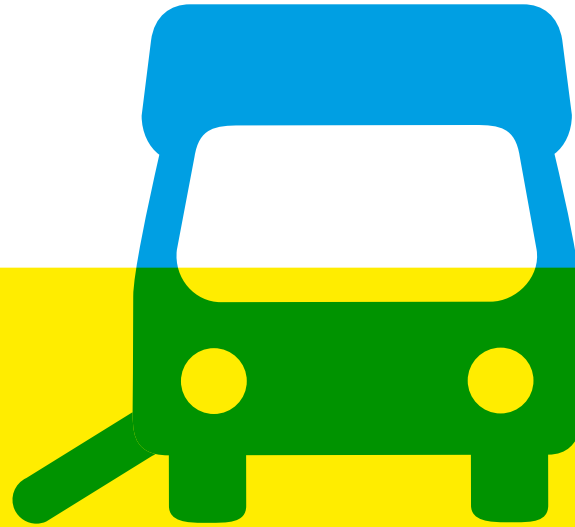
La STM possède un parc de 2 000 bus, dont 1 743 réguliers (12 mètres) et 257 articulés (18 mètres) ainsi que 16 minibus. Son réseau couvre l'île de Montréal, soit un territoire de près de 500 km². Il compte 224 lignes, dont 213 sont accessibles aux personnes à mobilité réduite et 11 par minibus urbains.

De plus, 439,7 km de voies comportant des mesures préférentielles pour bus (MPB), incluant des voies réservées, permettent des déplacements plus rapides.

| 2000 bus

Transport adapté

La STM offre un service de TA porte-à-porte pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles avec son parc de 86 minibus. Ainsi, près de 29 000 clients sont inscrits et peuvent se déplacer sur l'île et en périphérie à l'aide des minibus de la STM et des huit fournisseurs de taxis réguliers et accessibles.



29 000 clients |

DONNÉES FINANCIÈRES

1,7 G\$

Budget
2023
Exploitation

20,4 G\$

Investissements prévus
au Programme des
immobilisations 2023-2032

RIX ET DISTINCTIONS EN 2022





02

Le PI 2023 - 2032 20,4 G \$ d'investissements essentiels

Le Programme des immobilisations 2023-2032 de la STM constitue un exercice vivant et complexe de planification et de priorisation des besoins d'investissement de la STM pour les 10 prochaines années. Les projets ciblés visent à permettre à la STM de mieux répondre aux défis de la relance postpandémique et de se positionner comme une option de mobilité de choix, à titre de leader de la mobilité durable. Le transport collectif représente une solution éprouvée et reconnue dans la lutte aux changements climatiques et à ce titre, la STM intensifie ses efforts pour assurer la vitalité de ses réseaux, notamment en investissant massivement dans le maintien des actifs, ainsi que dans leur développement. Pour continuer de croître, il est essentiel que les racines soient saines et solides. Ces racines, ce sont nos infrastructures existantes, comme nos stations

de métro, nos tunnels, nos centres de transport. Parallèlement, de nouvelles branches s'ajoutent et font leur place au soleil : il s'agit de projets de développement comme le prolongement de la ligne bleue, l'électrification du réseau de surface, les mesures préférentielles bus et les nouveaux SRB à l'étude, notamment.

Ces choix sont mûrement réfléchis et soupesés dans une perspective de gestion financière saine et responsable; ils s'inscrivent en continuité avec la volonté de réinventer la STM pour la rendre plus résiliente, efficace et agile, dans un contexte où les besoins de mobilité et les habitudes de déplacement sont grandement modifiés. Pour se positionner en véritable alternative à l'auto-solo, afin de réduire la congestion routière et les GES et permettre aux Montréa-

lais de mieux respirer, la STM amorce une phase de transformation. Cette volonté d'évoluer, de se questionner et de vouloir faire toujours mieux, se concrétise dans les choix d'investissement inscrits au PI, en misant sur des projets à valeur ajoutée qui apporteront des bénéfices pour les clients actuels et futurs de la Société et plus largement l'ensemble des citoyens. Nous posons ainsi les fondations de la mobilité de demain et nous assurons que chaque dollar investi le soit au bon endroit; il s'agit d'argent public, géré par une entreprise publique favorisant en priorité les bénéfices pour le public.

Le PI 2023-2032 totalise 20,4 G \$, soit une augmentation de 4,4 G \$ par rapport à l'an dernier.*

Une récente mise à jour du programme d'aide financière PAGTCP comportant une bonification des taux de subvention pour certaines catégories de projets, permet une augmentation de la capacité financière de la STM et de la Ville de Montréal. Cette marge de manœuvre supplémentaire permet notamment d'inscrire les pro-

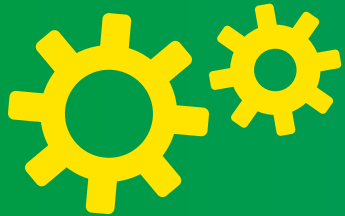
jets relatifs au remplacement des voitures MR-73 et le remplacement du système de contrôle des trains au PI 2023-2032 de la STM. Le transport collectif montréalais demeurera ainsi compétitif et sera bien positionné pour répondre aux besoins de mobilités dans le contexte de relance post-pandémique.

Nous poursuivons donc la croissance des investissements de façon significative. Au cours des cinq prochaines années seulement, 10,0 G \$ seront investis dans le maintien et le développement de nos infrastructures comparativement à 8,1 G\$ lors des 10 dernières années.

Les années 2024 à 2029 devraient être des années records avec des investissements prévus totaux de plus de 2 G\$ par année en moyenne. L'électrification des infrastructures du réseau de bus, la réalisation du prolongement de la ligne bleue, la stratégie d'acquisition des bus combinés à l'augmentation du niveau des investissements dans les programmes Réno-Métro expliquent en grande partie cette progression.

Note : Rappelons que dans un contexte de difficultés financières liées notamment à la pandémie de la COVID-19, la STM avait dû faire des efforts nécessaires pour réduire son endettement et l'envergure du PI 2022-2031 avait été réduite de 2 G \$. Pour y arriver, une révision de la priorisation de ces projets, dont certains ont été retirés, comme celui des portes palières. Le projet des portes palières, notamment, était en phase d'étude et d'analyse et le travail effectué a été archivé et préservé afin de servir si le projet est relancé dans quelques années. Une somme de 5 M \$ est d'ailleurs intégrée au présent PI pour reprendre les études et analyses sur le projet à l'horizon 2032, pour tenir compte de la reprise estimée de l'achalandage et la mise en place de plusieurs projets structurants (prolongement de la ligne bleue, REM de l'Est, etc.)

03



Des rôles complémentaires : Exploitant et gestionnaire de projets majeurs

La STM poursuit l'adaptation de sa structure organisationnelle pour améliorer ses façons de faire et gérer efficacement son imposant carnet de projets. Nos équipes de spécialistes gèrent ainsi d'importants projets qui contribuent à transformer le visage de la mobilité à Montréal tout en minimisant les impacts sur le service offert aux clients.

Au cours des dernières années, la STM a géré une quinzaine de chantiers de construction majeurs. À ceux-ci, il faut ajouter les projets de maintien d'actifs regroupés en programmes à déploiement

constant depuis deux décennies et qui comptent plus de 200 projets actifs. Si certains projets plus complexes ont présenté d'importants défis, nous visons à nous améliorer continuellement et à retirer des apprentissages de nos succès comme de nos projets plus problématiques.

200 projets actifs

04



Des grands chantiers
pour transformer la STM et
changer le visage de
la mobilité à Montréal

Prolongement de la ligne bleue

Transformer le visage
de la mobilité dans l'est
de Montréal

Le projet du prolongement de la ligne bleue a franchi plusieurs jalons importants en 2022. Sa portée et son échéancier ont été confirmés au printemps 2022 et à l'été 2022, la STM a été autorisée par le gouvernement du Québec à aller de l'avant avec l'étape « **Réalisation** ». Le tronçon prolongé devrait être mis en service en 2029.





L'ajout de ces **cinq nouvelles stations** au réseau du métro de Montréal, offrant une connexion aisée avec d'autres modes de transport structurants comme le SRB Pie-IX et le nouveau mode de transport structurant dans l'est, viendra transformer le portrait de la mobilité des Montréalais. Le choix du transport collectif n'en sera que plus attractif face au recours à l'automobile.

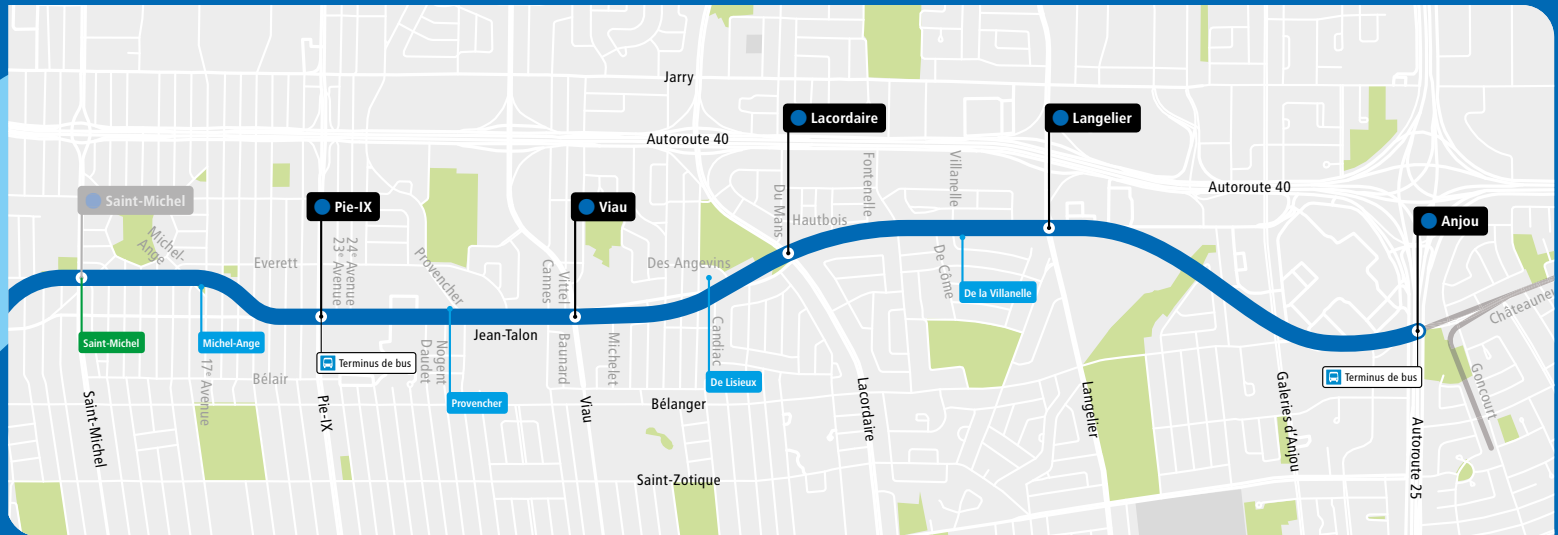
6,4 G\$
pour assurer sa réalisation

Dans quelques années, un citoyen d'Anjou pourra emprunter le métro en direction ouest et mettre une quinzaine de minutes pour rejoindre la station Jean-Talon, d'où il pourra facilement atteindre le centre-ville via la ligne orange par exemple.

Grâce au travail des experts réunis au sein du bureau de projet, riches de leur expérience de gestionnaires de projets majeurs et d'exploitants d'un réseau de métro reconnu mondialement pour sa performance et sa fiabilité, le projet de prolongement de la ligne bleue est mené de façon serrée et rigoureuse. Quand on construit un métro, on le fait pour une durée de vie utile de plusieurs décennies. C'est un travail complexe et nos équipes sont mobilisées pour livrer un projet de qualité à un coût juste qui se compare avantageusement à d'autres projets similaires.

Faire le choix d'un mode lourd de transport collectif, c'est miser sur un puissant levier de développement urbain, social et économique. Partout où il est passé, le métro a transformé les quartiers et la vie des riverains, commerçants, citoyens... Le tronçon prolongé contribuera à améliorer la qualité de vie des résidents des arrondissements de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Saint-Léonard et Anjou, mais aussi à attirer de nouveaux commerces et à favoriser de nouveaux usages des espaces.





SURVOL DU PROJET

- Tunnel d'une longueur d'environ 6 km;
- 5 nouvelles stations de métro universellement accessibles;
- 2 terminus d'autobus;
- 1 tunnel piétonnier souterrain assurant le lien avec le SRB Pie-IX;
- Plusieurs équipements et infrastructures opérationnelles :
- 7 structures auxiliaires renfermant des équipements nécessaires à l'exploitation;
- 1 poste de district;
- 1 centre de service pour l'entretien des infrastructures;
- 1 garage de métro



Maintien d'actifs

donner une deuxième vie à nos infrastructures

Les actifs de la STM datent majoritairement des années 60 à 80. Si leur entretien avait été négligé au fil des années, il est pourtant reconnu que des actifs en bon état constituent la fondation d'un service de transport collectif fiable et sécuritaire.

C'est pourquoi la STM a pris la décision courageuse et responsable de faire de la réduction de son déficit de maintien des actifs (DMA) une priorité et de mettre les bouchées doubles, en augmentant la portion d'investissements qui y est dévolue. Si en 2014 le DMA accumulé de la STM était de 4,3 G\$, il a reculé à 3,8 G\$ en 2021 (\$ de 2021) grâce aux investissements massifs effectués. Le défi demeure néanmoins important puisque chaque année qui passe amène des portions de nos réseaux à s'ajouter à la liste d'infrastructures à entretenir.





L'inflation à la hausse fait aussi en sorte que pour une même enveloppe budgétaire, moins d'interventions sont réalisées. **Nous intensifions donc nos efforts au courant des prochaines années, avec des projets autorisés de maintien des actifs représentant 3,3 G \$.** En plus de viser la prolongation de la durée de vie des équipements et infrastructures, leur fiabilité et leur mise aux normes, nos actions en maintien d'actifs s'inscrivent aussi dans notre plan pour améliorer la résilience de nos infrastructures face aux événements météo extrêmes associés aux changements climatiques, comme les précipitations abondantes qui ont assailli Montréal en septembre 2022.

4,4 G \$

- Le programme **Réno-Systèmes** regroupe les projets relatifs aux équipements fixes du métro, comme les escaliers mécaniques, les ascenseurs, les équipements électriques, la ventilation et la voie.
- Le programme **Réno-Infrastructures** regroupe les projets relatifs aux infrastructures du métro: tunnels, stations, structures auxiliaires, garages de trains, ateliers d'entretien.
- Le programme de **Réfection des infrastructures de surface** a été mis en place pour assurer la réfection des centres de transport et des immeubles du plateau Youville.

Pour insuffler une deuxième vie au réseau du métro et contribuer à ce que nos clients bénéficient d'une expérience de déplacement toujours fiable, confortable et sécuritaire, des programmes spécifiques ont été mis en place avec l'objectif de s'assurer de prioriser les bonnes cibles et de maximiser le rendement des investissements de 4,4 G \$ pour les 10 prochaines années.

Rénover, réparer, rendre accessible... tout en exploitant

S'attaquer au déficit de maintien d'actifs et multiplier les chantiers en milieu exploité pose des défis logistiques importants. Grâce à notre expérience d'exploitant, nos équipes possèdent une expertise unique pour orienter les projets vers des solutions optimisées pour nos clients, pour l'exploitation et pour l'entretien de nos actifs. Nous parvenons ainsi à rénover le métro et nos installations de surface sans nuire à l'offre de service. **Pour ce faire, chaque nuit, la STM coordonne la mobilisation et la démobilitation de centaines de chantiers de maintien d'actifs. Le service bus est aussi livré quotidiennement à la clientèle malgré des travaux dans les différents centres de transport.** Nos chantiers sont aussi coordonnés avec nos partenaires de la ville ainsi que des arrondissements et la STM fait de l'implication des parties prenantes une condition de base pour minimiser les nuisances, favoriser l'acceptabilité sociale et contribuer à la réalisation des projets.



Accessibilité universelle

Lever les obstacles à l'utilisation des réseaux

Il y a plus de 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 notre politique d'accessibilité universelle, nous visons à incorporer, dans l'exercice de nos activités quotidiennes, les moyens qui favorisent et encouragent l'accessibilité universelle dans tous les domaines de nos opérations; que ce soit dans nos infrastructures, nos véhicules ou tout autre équipement et installation ainsi que dans l'ensemble des services offerts à la population.

Nous souhaitons ainsi réduire les obstacles à l'utilisation des réseaux de bus et du 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.





873 M \$

2022
24 stations

2025
30 stations

D'ici la fin de 2022, la STM prévoit avoir investi 365 M \$ dans son programme d'accessibilité. Un investissement additionnel de 873 M \$ est planifié pour les 10 prochaines années. Après 2032, des investissements de 448 M \$ sont prévus. C'est une démarche complexe nécessitant une planification sans faille puisque nos infrastructures n'ont pas été conçues pour accueillir de tels équipements, sans compter que nous visons à minimiser les impacts sur le service du métro et à maintenir les stations ouvertes, dans la mesure du possible.

Les sommes requises pour poursuivre la mise en accessibilité de nos stations deviendront également de plus en plus importantes, alors que la complexité des travaux à réaliser augmentera de plus en plus alors que nous progressons dans nos travaux. Rappelons que les stations du prolongement de la ligne bleue seront dotées d'ascenseurs.

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 et de l'accessibilité grandissante du réseau de surface, alors que l'ensemble de nos 2000 bus seront dotés de rampe avant d'ici 2025, 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.

L'ensemble de nos 2000 bus seront dotés de rampe avant d'ici 2025

Cet engagement est dorénavant intégré dans la stratégie mobilité inclusive. 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. En 2023, la **STM coordonnera l'élargissement de ce programme à l'échelle régionale.**

Mouvement bus

Pour un réseau de bus plus performant et attrayant

Avec le Mouvement bus, nous souhaitons que partout sur le territoire, les Montréalais aient accès à un service de transport performant, rapide et fréquent à quelques pas de leur domicile ou de leur lieu de travail. **Cette stratégie, qui vise l'augmentation des voies réservées et des mesures préférentielles pour autobus,** assurera des déplacements plus fluides, plus rapides et plus fiables d'ici 2025.

À l'heure de la transition écologique, c'est une responsabilité de garantir des options de déplacements plus vertes et efficaces. C'est pourquoi nous poursuivons nos investissements, en consacrant 37 M \$ d'investissements autorisés sur 10 ans. Des sommes supplémentaires seront prévues pour la mise en place des mesures.



37 M \$



PLAN D'ACTION EN DEUX VOILETS

Bonification du réseau régulier

Nos équipes poursuivront la **bonification du réseau existant** en ajoutant de nouvelles voies réservées et des mesures ponctuelles, qui incluent des feux prioritaires (feux chandelle et en temps réel), dans les secteurs névralgiques durant les périodes de pointe. De façon plus spécifique, l'accent sera mis sur l'implantation de voies réservées sur des axes stratégiques afin de supporter les secteurs d'emploi, les secteurs en développement, la réduction de l'entassement et les mesures d'atténuation lors des grands travaux.

Mesures spécifiques sur des axes structurants ciblés

Notre plan d'action mettra parallèlement de l'avant de **nouvelles mesures pour les corridors structurants** durant les prochaines années. Ces mesures évolutives pourront non seulement inclure l'implantation de voies réservées avec des plages horaires élargies hors pointe, mais aussi l'aménagement d'infrastructure de type SRB (service rapide par bus). Ce réseau sera complémentaire à celui du métro, en plus des grands projets de transport et de développement urbain à venir.

En plus du SRB Pie-IX, inauguré en novembre 2022, une infrastructure de ce type est en cours de déploiement sur l'axe Sauvé/Côte-Vertu, un des plus achalandés du réseau de la STM. Ce système sera en fonction 24 heures par jour et 7 jours par semaine. Le tronçon de 4,7 km 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 SRB Sauvé/Côte-Vertu c'est :

- l'implantation en rive d'une voie réservée avec un marquage routier distinctif
- la mise en place de feux prioritaires aux carrefours
- l'insertion de mesures pour augmenter la sécurité des clients

D'autres axes forts, dont Henri-Bourassa, sont aussi ciblés et actuellement à l'étude en vue de l'implantation d'une infrastructure bus particulière pour y avantager les déplacements.

À terme, l'objectif audacieux est de faire passer le pourcentage de clients qui profiteront d'une expérience améliorée en circulant sur une voie réservée de 24 % à 70 %!



Électrification

Plus qu'un projet,
une grande transformation
d'entreprise

Grâce à l'électrification du réseau de surface, tous les déplacements effectués par la STM seront entièrement propulsés à l'électricité au plus tard en 2040, ce qui représente une contribution majeure à la lutte aux changements climatiques. L'électrification des bus de la STM permettra d'éviter l'émission de 120 000 tonnes de GES par année à partir de 2040, soit une réduction de 83% par rapport au scénario de référence.





4,4 G \$

900 M \$

Acquisition de bus électriques
Phase 1

630,8 M \$

Électrification des CT Phase 1

120 000 tonnes de GES évitées par année à partir de 2040

Des efforts et des investissements massifs sont requis

Cette démarche d'envergure implique le remplacement des véhicules, mais aussi notamment la transformation des centres de transport et la réinvention des façons de faire. C'est un grand défi, à la hauteur du talent et de l'expertise de nos équipes.

La STM compte déjà 42 bus électriques de différents types et utilisant différentes technologies de recharge et l'objectif est d'acquies seulement des bus électriques à compter de 2025, pour avoir un réseau entièrement électrifié au plus tard en 2040. Les projets d'acquisition planifiés visent aussi à nous permettre de tendre vers les cibles gouvernementales ambitieuses visant à ce que 55 % du parc de véhicules soit électrifié dès 2029.

Dans le cadre du plus important appel d'offres pour des bus électriques de l'histoire du Québec lancé au printemps dernier et pour lequel nous agissons à titre de mandataire, la STM pourrait acquies jusqu'à 450 bus électriques 12 mètres à grande autonomie, avec une réception graduelle de 2024 à 2027. **Cet investissement important, qui pourrait atteindre 900 M \$**, permettra à la STM de rajeunir son parc de véhicules, d'offrir un meilleur service à la clientèle et de réduire ses émissions de GES.

Pour permettre à la STM de réussir sa transition vers le mode tout-électrique et **remplacer près de 2000 véhicules hybrides et diesel** par des modèles dotés d'une propulsion électrique, nous devons tout d'abord rapidement électrifier les centres de transport. **Des travaux majeurs seront nécessaires pour adapter les neuf centres de transport de la STM :**

- Augmentation massive de la puissance de l'entrée électrique et des nouveaux équipements de distribution de l'énergie.
- Acquisition et installation de chargeurs ainsi que de différents équipements de connexion avec le bus.
- Agrandissement de la plupart des garages pour permettre ces ajouts d'équipements.
- Acquisition de systèmes intelligents de gestion de la recharge pour éviter de recharger tous les bus en même temps et ainsi optimiser les appels de puissance.

La STM figure déjà parmi les plus importants clients d'Hydro-Québec. Avec l'électrification des bus, la demande d'électricité de la STM sera équivalente à la production du barrage Manic-1 ! Les opérations de recharge devront donc être planifiées efficacement!





Une enveloppe de **5 G \$** (*montant estimé; marge d'erreur possible*) est prévue pour l'ensemble des initiatives liées à l'électrification des centres de transport. Dans un premier temps, la conversion à court terme des centres de transport Bellechasse et Stinson, notamment, prévue dans la phase 1 du programme d'électrification des centres de transport, répond aux besoins d'agilité relatifs au séquençage requis de l'électrification des garages et la réception des bus électriques prévue à partir de 2025.

5 G \$

pour électrifier les opérations.

BÉNÉFICES MULTIPLES

En plus de réduire les GES, l'électrification permet :

- Plus de confort et une expérience améliorée pour les clients
- Des quartiers et des milieux de vie plus accueillants
- Des économies d'entretien
- L'enrichissement et le rayonnement du Québec et du Canada
- La valorisation d'une énergie québécoise, propre et renouvelable.



Prévoir l'après MR-73

Pour une ligne verte
plus efficace et robuste

Concevoir un PI, c'est prévoir et investir aujourd'hui pour les besoins de demain. Le remplacement des voitures MR-73 et les projets connexes s'inscrivent dans cette optique, alors que ces plus vieilles voitures de métro auront atteint la fin de leur durée de vie utile vers 2036. Les MR-73 auront ainsi permis de déplacer efficacement des milliards de clients depuis leur mise en service il y a près de 50 ans. Ce matériel roulant aura connu une longévité exceptionnelle grâce à l'expertise et aux soins attentionnés des experts en entretien à la STM. Il devient cependant nécessaire de prévoir leur remplacement par de nouveaux trains.

Leur mise en exploitation contribuera à doter la ligne verte d'une capacité accrue et d'accroître sa robustesse et sa fiabilité.





2,9 G\$

Remplacement MR-73

0,7 G\$

Complexe Beaugrand

0,3 G\$

Arrière-gare et garage

Angrignon



À cette fin, la STM doit mettre en chantier plusieurs projets pour permettre l'exploitation de ces nouveaux trains dans selon l'échéancier prévu :

Remplacement des voitures MR-73 (coûts estimés à 2,9 G\$)

Le projet vise le remplacement des voitures MR-73 par 40 trains et l'ajout de 20 trains supplémentaires.

Complexe Beaugrand (coûts estimés à 0,7 G\$)

Afin d'assurer le déploiement des nouvelles rames sur la ligne verte, il est requis de construire un nouvel atelier « petite révision » avec des voies d'entretien sur pilotis et de convertir l'actuel atelier en garage.

Modification de l'arrière-gare et du garage Angrignon (coûts estimés à 0,3 G\$)

Le déploiement de nouveaux trains sur la ligne verte requiert de réaménager les infrastructures en ajoutant une voie d'entretien sur pilotis et une position de garage ainsi que des appareils de voie afin d'augmenter la fréquence de service en période de pointe.



La STM disposera ainsi d'une marge de manœuvre opérationnelle supplémentaire et de tous les outils nécessaires pour offrir un service de qualité et attrayant aux citoyens de l'est, dans la perspective de la mise en service du SRB Pie-IX puis du prolongement de la ligne bleue et d'un nouveau mode de transport structurant.

La STM récemment a pris la décision de lancer ses premières initiatives de prospective afin d'augmenter la visibilité de l'entreprise sur un avenir plus lointain (10-20 ans) et de prendre de meilleures décisions maintenant pour s'y préparer. Pour ce faire, la STM a mis sur pied deux communautés d'intérêts qui regroupent des employés volontaires de tous horizons et des experts. Ces communautés d'intérêts ont été mandatées pour réfléchir à deux grandes questions :



- 1 Quelles sont les principales opportunités d'innovation (expérience client, entretien, exploitation, technologies, data et cycle de vie) pour les infrastructures, équipements et voitures du métro?
- 2 Comment l'automatisation et la robotisation peuvent générer des avantages compétitifs sur le moyen et long terme?

Ces travaux contribuent à alimenter la réflexion stratégique de la STM et s'inscrivent dans notre volonté de faire les choses différemment.

Conclusion

Face aux changements climatiques, l'avenir c'est maintenant et c'est maintenant qu'il faut investir dans les solutions

La STM est un acteur majeur de la lutte contre les changements climatiques. Pour chaque tonne de GES émise par nos activités, nous permettons d'en éviter 20 dans la région de Montréal. Globalement, **nos actions et celles de nos clients contribuent à éviter l'émission de plus de 2,3 millions de tonnes de GES par année.**

En plus de cette contribution régionale, nous visons à être exemplaire en réduisant nos propres émissions de GES et en étant un leader en électromobilité. En bâtissant et opérant des bâtiments et infrastructures durables et résilients et en visant des certifications en développement durable reconnues telles que LEED et Envision pour ses bâtiments et ses grands projets d'infrastructures, nous diminuons notre empreinte carbone.





**Nos actions et celles de nos clients
contribuent à éviter l'émission de
plus de 2,3 millions de tonnes de
GES par année.**

Ces résultats viennent confirmer l'importance du transport collectif pour réduire les émissions de GES sur le territoire montréalais, mais également à l'échelle du Québec.

Le PI 2023-2032 de la STM s'inscrit donc dans la volonté, voire l'urgence, d'accélérer la lutte face aux changements climatiques. **Chaque dollar investi maintenant et pour les 10 prochaines années apportera des dividendes pour les générations futures.** Plus que jamais, nous devons disposer de moyens à la hauteur de nos ambitions et le support financier du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada ainsi que de la Ville de Montréal sont essentiels pour permettre la réalisation de ces projets.

Gestion de portefeuille de projets

Gestion de portefeuille de projets

MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS

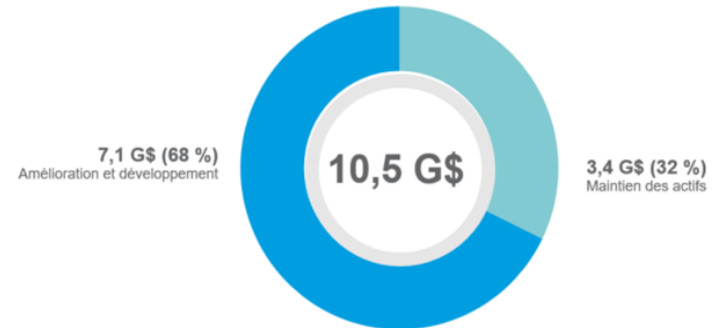
La gestion de portefeuille de projets a été créée en 2006 à la STM dans le but de faciliter la réalisation du PSO en fonction des ressources disponibles. Tous les projets inscrits au PI ont fait l'objet d'une présentation au Comité de gestion de portefeuille de projets (CGPP).

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.

Le portefeuille des projets actuellement autorisés se compose de 32 % d'initiatives visant le maintien des actifs et de 68 % 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). Il est composé de membres de la direction.

Les principales règles établies dans une politique de gestion 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 objectifs du Plan stratégique organisationnel 2025 (PSO) et du Plan de transition et de relance;
- Critères spécifiques à chacune des catégories;
- Disponibilité des ressources;
- Risques liés 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'immobiles;
- 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

LA STM, UN CHOIX JUDICIEUX POUR LA GESTION DE PROJETS

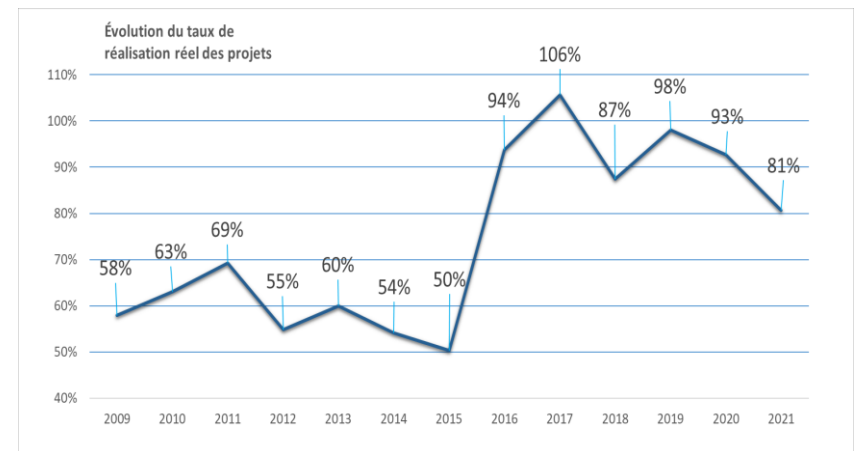
Au cours des dernières années, la STM a géré une quinzaine de chantiers de construction majeurs. À ceux-ci, il faut ajouter les projets de maintien d'actifs regroupés en programmes à déploiement constant depuis deux décennies et qui comptent plus de 200 projets actifs. Le taux de réalisation de projets de la STM progresse depuis 2015. Toutefois, les défis liés au contexte de la pandémie (incluant les enjeux d'approvisionnement) ainsi que les ajustements nécessaires à la structure de gestion de projet pour rencontrer les exigences et défis des paliers multiples de gouvernance publique en transport en commun pour les projets d'envergure, ont entraîné une baisse du taux de réalisation au cours des deux dernières années.

EXPLOITANT ET GESTIONNAIRE DE PROJETS

S'attaquer au déficit de maintien d'actifs et multiplier les chantiers en milieu exploité posent des défis logistiques importants. Forte de son expérience d'exploitant, la STM possède une expertise unique pour orienter les projets vers des solutions optimisées pour ses clients, pour l'exploitation et pour l'entretien de ses actifs. La STM parvient ainsi à rénover le métro et ses installations de surface, des actifs de plus de 32 G\$, dont 81 % dans le réseau du métro, sans nuire à l'offre de service. Pour ce faire, chaque nuit, la STM coordonne la mobilisation et la démobilitation d'une centaine de chantiers de maintien d'actifs. Le service bus est aussi livré quotidiennement à la clientèle malgré des travaux dans les différents centres de transport.

Un bel exemple de succès :

- Le projet du pôle multimodal Vendôme s'est mérité la reconnaissance Envision Or qui vise à récompenser les grands projets d'infrastructure qui se démarquent en matière de développement durable.



Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDE CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE - Maintien des actifs

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
MAINTIEN DES ACTIFS													
ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX													
Acq. bus électriques 12 mètres - phase 1	4,6	20,1	28,0	103,7	265,5	482,5	-	-	-	-	-	904,5	899,9
Acquisition des bus 12 mètres - phase 2	571,6	3,5	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	575,4	3,8
Électr. véhicules de travaux en tunnel	12,9	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,7	1,9
Acquisition minibus TA - phase 2	9,3	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	9,6	0,3
Infrastructure de recharge du CT Stinson	12,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,2	0,2
PROLONGEMENT LIGNE BLEUE ET PROJETS CONNEXES													
Contrôle de trains - ligne bleue	16,4	5,8	77,3	86,2	89,1	89,8	58,4	66,7	63,4	-	-	553,0	536,7
Nouveau centre d'attache nord-ouest	33,2	7,7	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-	57,3	24,1
RÉNO MÉTRO													
Réno-Systèmes - phase 3	476,5	0,1	17,6	-	-	-	-	-	-	-	-	494,2	17,8
Réno-Systèmes - phase 4	435,7	80,2	31,0	35,6	0,0	-	-	-	-	-	-	582,5	146,8
Réno-Systèmes - phase 5	179,0	138,7	161,9	148,0	133,0	44,9	-	-	-	-	-	805,5	626,4
Réno-Infrastructures - phase 2	282,2	3,4	17,7	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	21,1
Réno-Infrastructures - phase 3	156,0	133,0	103,2	69,1	42,7	-	-	-	-	-	-	504,0	348,0
TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE													
Centre de transport Bellechasse	266,2	157,4	56,8	104,1	-	-	-	-	-	-	-	584,4	318,2
Reconstruction du complexe Crémazie	266,5	7,7	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-	284,4	17,8
Programme Réfection Infrastructures (PRI SURF) ph1	50,9	1,4	0,9	0,9	-	-	-	-	-	-	-	54,2	3,3
Programme Réfection Infrastructures (PRI SURF) ph2	5,7	21,9	71,4	22,3	-	-	-	-	-	-	-	121,3	115,6
ACQUISITION DES VOITURES DE MÉTRO AZUR													
Acquisition de 17 trains additionnels	510,3	8,0	62,6	-	-	-	-	-	-	-	-	580,9	70,6
Acquisition des voitures de métro AZUR	1 709,7	23,2	43,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1 776,7	67,0
Modif. ateliers et équip. voitures AZUR	230,7	4,5	30,7	-	-	-	-	-	-	-	-	266,0	35,2
AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO													
Progr Rehaussement/Entretien Périodique Tech Métro	35,8	12,4	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	21,9
Prolongation de la durée de vie des MR73 ph1	57,6	7,0	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	11,4
Agrandissement centre d'attache Viava	57,8	-	9,4	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	9,4
AUTRES PROJETS													
Migration 2022 du progiciel Hastus	4,0	5,8	9,9	10,5	-	-	-	-	-	-	-	30,2	26,2
Prog. entretn. pér. acquis. et amélioration OPUS	15,3	4,3	3,2	2,6	-	-	-	-	-	-	-	25,4	10,1
Phase 3 du Programme GRTS	2,1	5,6	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1	10,0
Remplacement véhicules service - phase 2	20,0	6,6	2,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	29,2	9,2
Évolution technologique - secteurs d'entretiens	2,4	2,0	2,0	1,8	-	-	-	-	-	-	-	8,2	5,8
Acquisition équipements prod - phase 2	4,7	5,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,3	5,6
PEPTI 2018	29,9	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	3,7
SAP PS - phase 2	14,7	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,7	3,0
Véhicules d'atelier - phase 1	3,9	2,0	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	2,0
Grande révision escaliers méca. type O&K	12,4	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3	1,9
Prog. remplacement équipements levage	24,1	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	0,9
Recon. Compl. Crém.-ph. maintien 2013-19	10,5	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	0,7
Acquisition de bus 9 mètres	4,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	0,5
Rempl. soupapes points d'eau en tunnel	1,3	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	1,5	0,2
Sous-total autorisés - Maintien des actifs	5 530,5	680,8	775,4	584,9	530,3	617,2	58,4	66,7	63,4	-	-	8 907,7	3 377,1

Gestion de portefeuille de projets

PROJETS AUTORISÉS PAR GRANDE CATÉGORIE DE PORTEFEUILLE - AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total	Total PI	
(en millions de dollars)	et avant												et après	Projet	2023-2032
AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT															
PROLONGEMENT LIGNE BLEUE ET PROJETS CONNEXES															
Prolongement de la ligne bleue	442,0	172,7	297,8	951,4	1 201,3	621,7	610,3	646,2	614,7	606,6	-	-	6 164,7	5 722,6	
ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX															
Programme d'électrification des CT - phase 1	42,9	30,2	46,4	84,4	131,9	138,3	73,1	126,4	-	-	-	-	673,7	630,8	
Démonstration minibus électriques au TA	2,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	0,3	
RÉNO MÉTRO / ACCESSIBILITÉ MÉTRO															
Prog. accessibilité métro -phase 1	283,6	52,2	18,3	7,8	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	78,2	
Prog. accessibilité métro - phase 2	81,3	16,9	65,5	57,2	59,4	43,0	-	-	-	-	-	-	323,3	242,0	
AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO															
Garage Côte-Vertu	450,1	4,2	45,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	50,1	
MOUVEMENT BUS															
Prog. mesures préférentielles pour bus	48,6	4,9	5,3	5,3	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	79,0	30,4	
SRB - Sauvé / Côte-Vertu	9,7	0,9	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,2	6,4	
AUTRES PROJETS															
Centre de transport - Est de Montréal	20,5	-	-	-	20,1	101,4	158,7	14,7	-	-	-	0,0	315,4	294,9	
Agrandissement de 3 CT	204,4	6,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	211,2	6,8	
Vision CA et RDA	58,5	7,6	9,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,9	17,4	
Acquisition équipements de billettique	1,4	3,2	3,1	1,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	9,5	8,1	
Programme d'amélioration (PAO) OPUS	0,9	1,0	1,5	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-	6,7	5,8	
Nouv. édicule lien piétonnier - Vendôme	40,8	0,0	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	4,4	
Employé numérique - phases 2 et 3	7,7	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,7	2,0	
Garage temporaire 380 Stinson	2,8	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2	1,4	
Sous-total autorisés - Amélioration et développement	1 697,6	304,3	503,5	1 110,9	1 416,6	908,2	845,8	791,1	614,7	606,6	-	0,0	8 799,4	7 101,8	
TOTAL - AUTORISÉS	7 228,2	985,1	1 279,0	1 695,8	1 946,9	1 525,4	904,2	857,8	678,2	606,6	-	0,0	17 707,1	10 478,9	
Total des projets en définition	2,1	8,0	80,5	119,8	150,9	173,2	41,0	1,7	1,7	1,8	1,8	10,5	592,9	580,4	
Total des projets en identification	0,1	25,3	130,9	276,4	539,3	1 124,6	1 772,7	1 975,2	1 628,3	1 156,3	706,0	4 845,7	14 180,8	9 335,0	
Total des investissements	7 230,3	1 018,4	1 490,3	2 091,9	2 637,0	2 823,2	2 717,9	2 834,6	2 308,2	1 764,7	707,8	4 856,2	32 480,8	20 394,3	

Impact financier

Impact financier

HYPOTHÈSES

Afin de réaliser l'ensemble des investissements inscrits au PI 2023-2032, la STM compte sur l'appui financier des gouvernements du Québec, du Canada et de l'agglomération de Montréal 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)
- Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif (PAGITC)

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

Considérant la multitude des programmes disponibles incluant des modalités propres à chacun quant à l'admissibilité des dépenses, au taux de subvention, un choix judicieux est essentiel afin de maximiser les subventions.

Impact financier

IMPACT DES INVESTISSEMENTS SUR L'ENDETTEMENT

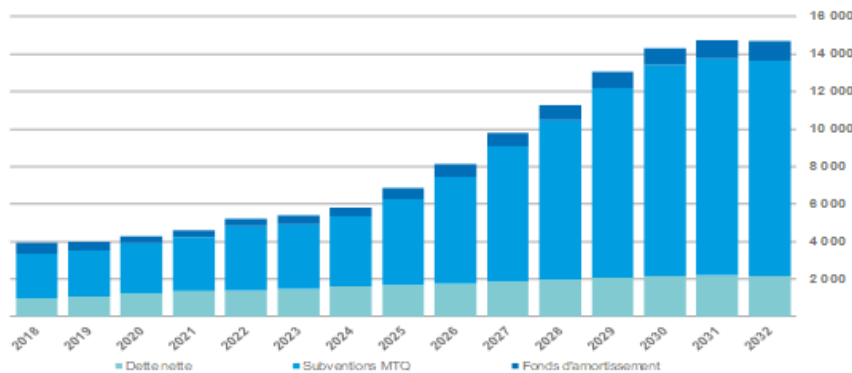
Le financement de la majorité des dépenses capitalisables se fait par émission de dette.

Du 31 décembre 2018 au 31 décembre 2022, la dette brute devrait s'accroître de 1,3 G\$, ce qui représente un taux de croissance annuel moyen de 7,9 %. Pour les 10 prochaines années, elle augmentera de 9,5 G\$, soit un taux de croissance annuel moyen de 18,2 %.

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 plus de 1,3 G\$ (après subventions et fonds d'amortissement) au 31 décembre 2022 pour atteindre près de 2,2 G\$ au 31 décembre 2032, soit un taux de croissance annuel moyen de 5,7 %. La réduction du rythme de croissance de la dette nette est attribuable principalement à la bonification des taux de subvention offerts pour certaines catégories de projets, dont le maintien d'actif, l'électrification des garages et l'accessibilité universelle.

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 2023, ce ratio devrait se situer à 88,3 %, en diminution de 0,4 % comparativement à celui prévu en 2022, sous la limite supérieure de 100 %.

(En millions de dollars)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Fonds d'amortissement ¹	609	443	356	344	387	477	474	598	680	726	800	869	900	984	1 033
Subventions MTQ	2 373	2 476	2 718	2 876	3 442	3 451	3 736	4 580	5 698	7 189	8 487	10 101	11 257	11 559	11 476
Dette nette	973	1 056	1 201	1 374	1 380	1 466	1 607	1 684	1 758	1 877	1 990	2 087	2 163	2 202	2 169
Total	3 955	3 975	4 276	4 594	5 208	5 395	5 817	6 863	8 136	9 792	11 277	13 056	14 320	14 745	14 678

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 151,6 M\$ en 2022 pour atteindre 282,9 M\$ en 2032. Ceci représente un taux de croissance annuel moyen de 8,7 % par rapport à 8,5 % pour la période de 2018 à 2022.

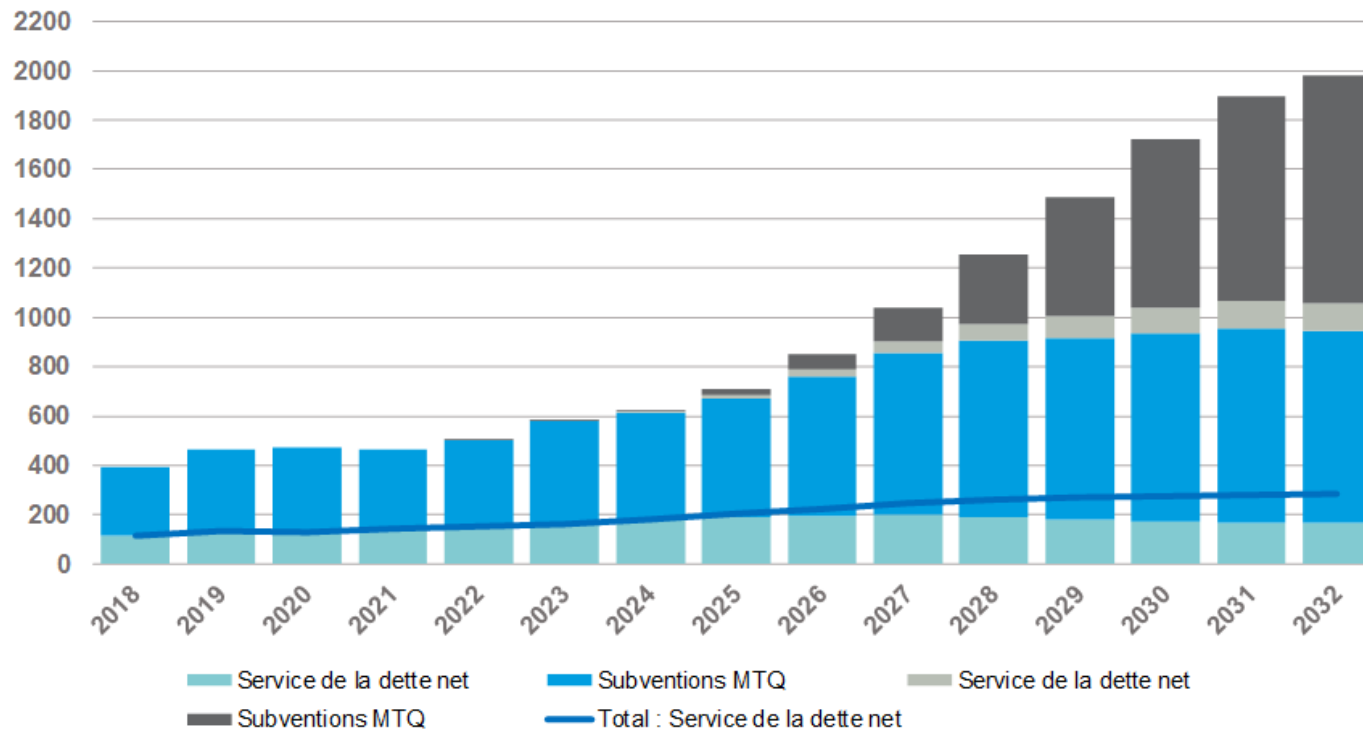
La Société vise à maintenir son service de dette net entre 6 % et 10 % des dépenses d'exploitation nettes, alors que le seuil critique est établi à 16 %.

La portion du service de la dette admissible à une subvention passera de 70,9 % (pour la période de 2018 à 2022) à 80,4 % pour les 10 prochaines

années, principalement attribuable à la bonification à l'été 2022 du programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.

Le service de la dette net devrait représenter que 9,7 % des dépenses d'exploitation nettes en 2022. Pour 2032, ce ratio devrait se maintenir stable comparativement à celui prévu pour 2022, 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)	2018	2019	2020	2021	Prévisions										
					2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Projets autorisés															
Service de la dette brut	393,9	463,8	472,5	462,4	501,3	583,3	616,5	670,4	759,8	852,8	904,9	917,1	936,4	953,8	942,0
Subventions MTQ	280,6	332,4	342,5	320,5	349,7	422,0	437,1	480,8	565,3	654,4	716,3	734,9	763,4	786,1	774,9
Service de la dette net	113,3	131,3	130,0	141,9	151,6	161,2	179,5	189,7	194,4	198,3	188,6	182,2	173,0	167,7	167,1
Projets en définition et identification															
Service de la dette brut	-	-	-	-	0,0	0,8	8,9	37,7	91,0	185,5	350,0	568,9	784,1	943,6	1 037,1
Subventions MTQ	-	-	-	-	0,0	0,5	5,5	23,5	61,7	137,7	280,2	479,6	681,7	832,8	921,3
Service de la dette net	-	-	-	-	0,0	0,3	3,4	14,2	29,3	47,8	69,9	89,3	102,4	110,7	115,8
Total															
Service de la dette brut	393,9	463,8	472,5	462,4	501,3	584,0	625,4	708,1	850,8	1 038,3	1 254,9	1 486,0	1 720,5	1 897,3	1 979,1
Subventions MTQ	280,6	332,4	342,5	320,5	349,7	422,5	442,6	504,2	627,1	792,1	996,4	1 214,5	1 445,1	1 618,9	1 696,2
Total : Service de la dette net	113,3	131,3	130,0	141,9	151,6	161,5	182,8	203,9	223,7	246,1	258,5	271,5	275,4	278,4	282,9

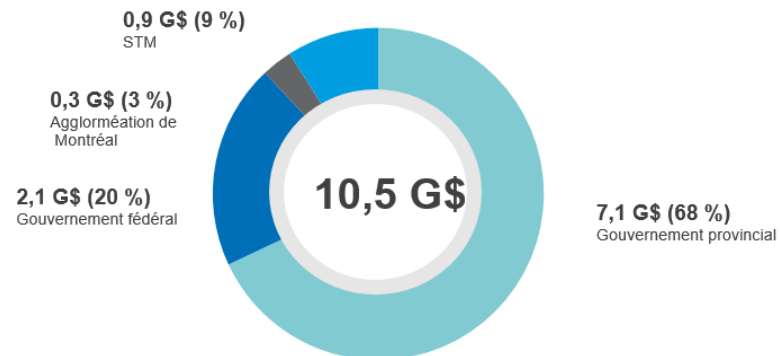
Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE

Projets autorisés seulement

(en millions de dollars)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total PI 2023-2032	%
Subventions de nos partenaires													
Gouvernement provincial	690,8	644,1	811,3	1 058,6	1 173,9	916,1	770,3	764,9	644,4	290,3	-	7 073,9	68 %
Gouvernement fédéral	110,1	99,7	223,1	472,4	655,9	497,7	83,4	54,3	22,1	-	-	2 108,5	20 %
Agglomération de Montréal	19,2	4,6	6,5	2,9	2,1	2,1	0,8	-	-	310,0	-	329,1	3 %
Sous-total	820,0	748,4	1 040,9	1 533,9	1 832,0	1 415,9	854,5	819,2	666,5	600,3	-	9 511,6	91 %
Financement de la STM													
Dépenses d'exploitation	15,9	18,0	27,8	19,6	9,3	12,6	9,0	6,6	0,4	-	-	103,4	1 %
Fonds de roulement	2,2	3,5	2,0	1,8	-	-	-	-	-	-	-	7,3	0 %
Fonds d'immobilisation	130,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0 %
Sur emprunt	72,1	215,1	208,3	140,6	105,5	97,0	40,6	31,9	11,3	6,2	-	856,6	8 %
Sous-total	220,2	236,7	238,1	162,0	114,8	109,6	49,7	38,6	11,7	6,2	-	967,3	9 %
Total	1 040,3	985,1	1 279,0	1 695,8	1 946,9	1 525,4	904,2	857,8	678,2	606,6	-	10 478,9	100 %

RÉPARTITION DU FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR SOURCE



STM : INCLUT LES INVESTISSEMENTS FINANCÉS PAR LE FONDS D'IMMOBILISATIONS

Impact financier

FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PAR TYPE DE DÉPENSES

Projets autorisés seulement

<i>(en millions de dollars)</i>	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total PI 2023-2032
Financement au comptant												
Non capitalisable												
Budget d'exploitation	15,9	18,0	27,8	19,6	9,3	12,6	9,0	6,6	0,4	-	-	103,4
Capitalisable												
Fonds de roulement	2,2	3,5	2,0	1,8	-	-	-	-	-	-	-	7,3
Fonds d'immobilisation	130,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Budget d'exploitation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement provincial - subvention au comptant	198,6	250,4	185,2	52,4	33,4	22,2	421,6	-	-	-	-	965,3
Gouvernement fédéral - subvention au comptant	110,1	99,7	223,1	472,4	655,9	497,7	83,4	54,3	22,1	-	-	2 108,5
Agglomération de Montréal - subvention au comptant	19,2	4,6	6,5	2,9	2,1	2,1	0,8	-	-	310,0	-	329,1
Sous-total	476,0	376,3	444,6	549,1	700,8	534,5	514,8	60,9	22,5	310,0	-	3 513,6
Financement sur emprunt												
Non subventionné	72,1	215,1	208,3	140,6	105,5	97,0	40,6	31,9	11,3	6,2	-	856,6
Subventionné	492,1	393,7	626,1	1 006,1	1 140,5	893,9	348,7	764,9	644,4	290,3	-	6 108,6
Sous-total	564,3	608,8	834,4	1 146,7	1 246,0	990,9	389,4	796,8	655,7	296,6	-	6 965,3
Financement total	1 040,3	985,1	1 279,0	1 695,8	1 946,9	1 525,4	904,2	857,8	678,2	606,6	-	10 478,9

Sommaire – Projets

Sommaire – projets

Voici le tableau sommaire des investissements au cours des 10 prochaines années totalisant 20,4 G\$. Parmi ceux-ci, 21 projets de grande envergure représentant 94 % des investissements déjà autorisés de 10,5 G\$.

SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS

(en millions de dollars)															
	Nb Projets	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
1. PROLONGEMENT LIGNE BLEUE ET PROJETS CONNEXES	3	491,6	186,3	391,4	1 037,6	1 290,3	711,5	668,7	712,9	678,2	606,6	-	-	6 775,0	6 283,4
Prolongement de la ligne bleue		442,0	172,7	297,8	951,4	1 201,3	621,7	610,3	646,2	614,7	606,6	-	-	6 164,7	5 722,6
Contrôle de trains - ligne bleue		16,4	5,8	77,3	86,2	89,1	89,8	58,4	66,7	63,4	-	-	-	553,0	536,7
Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest		33,2	7,7	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,3	24,1
2. RÉNO MÉTRO / ACCESSIBILITÉ MÉTRO	7	1 894,3	424,4	415,2	317,7	235,1	88,0	-	-	-	-	-	-	3 374,7	1 480,3
Réno-Systèmes - phase 3		476,5	0,1	17,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	494,2	17,8
Réno-Systèmes - phase 4		435,7	80,2	31,0	35,6	0,0	-	-	-	-	-	-	-	805,5	146,8
Réno-Systèmes - phase 5		179,0	138,7	161,9	148,0	133,0	44,9	-	-	-	-	-	-	805,5	626,4
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1		283,6	52,2	18,3	7,8	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	78,2
Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2		81,3	16,9	65,5	57,2	59,4	43,0	-	-	-	-	-	-	323,3	242,0
Réno-Infrastructures - phase 2		282,2	3,4	17,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	21,1
Réno-Infrastructures - phase 3		156,0	133,0	103,2	69,1	42,7	-	-	-	-	-	-	-	504,0	348,0
3. AUTRES INFRASTRUCTURES MÉTRO	3	543,4	23,6	59,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	626,8	83,4
Garage Côte-Vertu		450,1	4,2	45,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	50,1
Prolongation de la durée de vie des voitures de métro MR-73		57,6	7,0	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	11,4
Programme Rehaussement et Entretien Périodique Technologies - Métro (PREP-TM)		35,8	12,4	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	21,9
4. TECHNOLOGIE ET INFRASTRUCTURES DE SURFACE	4	589,3	188,4	139,2	127,4	-	-	-	-	-	-	-	-	1 044,3	454,9
Centre de transport Bellechasse		266,2	157,4	58,8	104,1	-	-	-	-	-	-	-	-	584,4	318,2
Reconstruction du complexe Crémazie		266,5	7,7	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	284,4	17,8
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 1		50,9	1,4	0,9	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	54,2	3,3
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 2		5,7	21,9	71,4	22,3	-	-	-	-	-	-	-	-	121,3	115,6
5. ÉLECTRIFICATION DES RÉSEAUX	2	47,5	50,3	74,5	188,1	397,4	620,8	73,1	126,4	-	-	-	-	1 578,2	1 530,7
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1		4,6	20,1	28,0	103,7	265,5	482,5	-	-	-	-	-	-	904,5	899,9
Programme d'électrification des CT phase 1		42,9	30,2	46,4	84,4	131,9	138,3	73,1	126,4	-	-	-	-	673,7	630,8
6. MOUVEMENT BUS	2	58,4	5,8	10,8	5,3	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	95,2	36,8
Programme de mesures préférentielles pour bus		48,6	4,9	5,3	5,3	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	79,0	30,4
Service Rapide par Bus (SRB) - Sauvé / Côte-Vertu		9,7	0,9	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,2	6,4
Sous-total des principaux projets autorisés	21	3 624,6	878,8	1 090,8	1 676,1	1 926,5	1 424,0	745,5	843,0	678,2	606,6	-	-	13 494,1	9 869,6
Sous-total des autres projets autorisés	31	3 603,6	106,3	188,2	19,7	20,3	101,4	158,7	14,7	-	-	-	0,0	4 212,9	609,3
Total des projets autorisés	52	7 228,2	985,1	1 279,0	1 695,8	1 946,9	1 525,4	904,2	857,8	678,2	606,6	-	0,0	17 707,1	10 478,9
Total des projets en définition	7	2,1	8,0	80,5	119,8	150,9	173,2	41,0	1,7	1,7	1,8	1,8	10,5	592,9	580,4
Total des projets en identification	26	0,1	25,3	130,9	276,4	539,3	1 124,6	1 772,7	1 975,2	1 628,3	1 156,3	706,0	4 845,7	14 180,8	9 335,0
Total des investissements	85	7 230,3	1 018,4	1 490,3	2 091,9	2 637,0	2 823,2	2 717,9	2 834,6	2 308,2	1 764,7	707,8	4 856,2	32 480,8	20 394,3

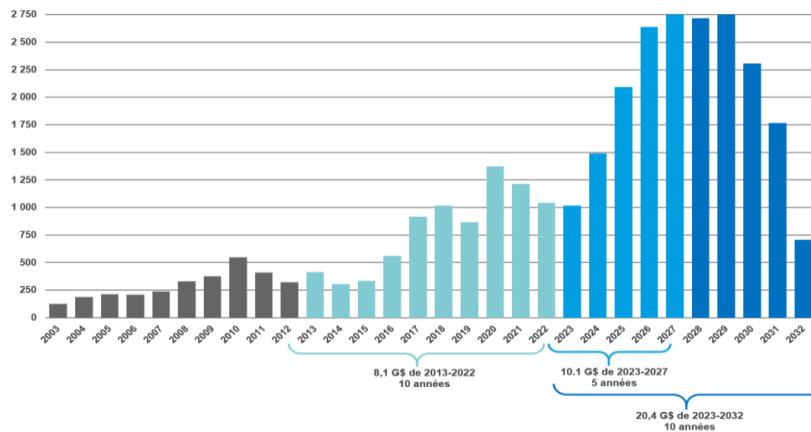
Sommaire – projets

Les investissements prévus au cours des 10 prochaines années totalisent près de 20,4 G\$ comparativement à 16,0 G\$ au précédent PI.

Plusieurs actions ont été entreprises depuis les deux derniers PI afin de répondre aux défis liés à la baisse de l'achalandage suite à la pandémie et au contexte financier qui en découle, tout en assurant un service exemplaire aux usagers et en maintenant le niveau de la dette STM à l'intérieur des balises autorisées. Ceci se traduit notamment par la priorisation des projets de maintien des actifs, de sécurité informatique et de l'électrification des infrastructures du réseau bus

Parmi ceux-ci, certains projets majeurs, qui verront le jour à l'aube de la prochaine décennie, sont présentés au PI actuel; le projet Complexe Beaugrand, le projet de Modifications arrière-gare et garage Angrignon, la phase 2 du projet Contrôle de trains et le remplacement des 360 voitures MR-73.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS GLOBAUX POUR LES ANNÉES 2003 – 2032 (EN MILLIONS DE DOLLARS)



La courbe de croissance des investissements de la STM augmente significativement, avec des années records (2024 à 2029) où les investissements prévus totaux s'élèvent à plus de 2 G\$ par année en moyenne (graphique ci-contre).

Concrètement, la STM investira 10,1 G\$ dans le maintien et le développement de ses infrastructures au cours des cinq prochaines années comparativement à 8,1 G\$ lors des 10 dernières.

L'électrification des infrastructures du réseau de bus, la réalisation du prolongement de la ligne bleue, la stratégie d'acquisition des bus combinée à l'augmentation du niveau des investissements dans les programmes Réno-Métro expliquent en grande partie cette progression.

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
- Réseau du métro
- Transport adapté
- Secteur administratif

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.

Près de 2,4 G\$ d'investissements sont déjà autorisés pour des investissements dans le secteur du réseau des bus au cours des 10 prochaines années. Dans le but d'améliorer l'expérience client, la STM prévoit investir, entre 2024 et 2027, dans l'achat de 450 bus électriques 12 mètres qui permettront la réduction de l'âge du parc et l'augmentation du taux d'électrification.

Ces initiatives sont en alignement avec les orientations prises dans le PSO 2025. De plus, d'autres projets d'acquisition de bus, en phase d'identification,

sont prévus au PI 2023-2032. Ces investissements s'inscrivent dans la stratégie d'électrification du réseau de surface.

La vision et stratégie globale d'électrification confirment la volonté de la STM à être exemplaire dans la réduction de ses émissions de GES et d'assumer un leadership en électromobilité. Pour ce faire, des modifications et de nouvelles infrastructures sont nécessaires pour accueillir les nouveaux bus électriques ce qui nécessite des investissements majeurs en infrastructure :

➤ Accélérer la construction du centre de transport Bellechasse (fiche BUS-04)

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 pourra accueillir 250 bus et sera mis en service en 2024.

➤ Construction d'un centre de transport – Est de Montréal (fiche BUS-05)

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.

➤ Électrification des centres de transport (fiche BUS-03)

Le programme d'électrification a pour objectifs de planifier et de réaliser la mise en œuvre de l'électrification dans les futurs centres de transport ainsi que dans les centres existants. La phase 1 du programme d'électrification, qui est prévu se terminer en 2029, englobe l'ingénierie, l'approvisionnement en équipements, les travaux d'installation des équipements électriques nécessaires à l'électrification ainsi que le plan de raccordement au réseau d'Hydro-Québec.

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 près de 8 G\$ au cours des 10 prochaines années. La majorité des projets visent essentiellement à préserver la fiabilité du métro et à améliorer l'expérience client.

Les principaux projets sont le Prolongement de la ligne bleue, Réno-Systèmes (phases 3, 4 et 5), Réno-Infrastructures (phases 2 et 3) et celui du Garage Côte-Vertu.

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.

Avec la venue du Prolongement de la ligne bleue, la STM doit actualiser son système de contrôle de trains sur cette ligne par le biais du projet Contrôle de trains. Des études exhaustives ont démontré que celui-ci ne pouvait être reconduit sur le tronçon prolongé. De plus, la fin de vie du système de contrôle des trains actuel est prévue pour 2026.

La Société compte actuellement trois centres d'attache (CA) : CA Youville (nord-est), CA Viau (sud-est) et CA Duvernay (sud-ouest) afin de garer, charger et entretenir ses véhicules de travaux qui sont requis pour effectuer divers travaux d'entretien sur son réseau. Avec l'ajout de 5,8 km de voie sur la ligne bleue, l'ajout d'un nouveau centre d'attache (secteur nord-ouest), les efforts qui seront requis pour le remplacement du système de contrôle de trains sur l'ensemble du réseau (lignes orange, verte et jaune) l'ajout de capacité est requise. Ce projet permettra également l'acquisition de véhicules de travaux supplémentaires afin de garer ceux-ci dans le nouveau CA.

Sommaire – projets

SOMMAIRE PAR SECTEUR

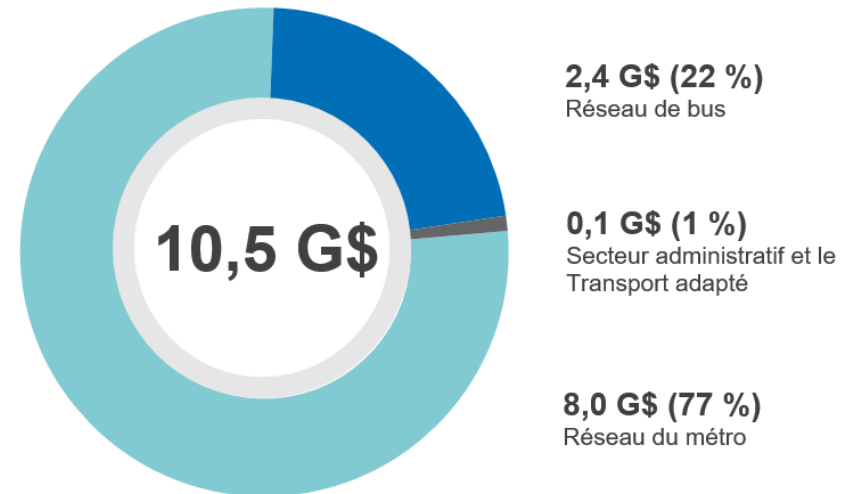
Transport adapté

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 principalement l'achat de minibus pour un montant de 1 M\$ sur les 10 prochaines années.

Secteur administratif

Cette section inclut des projets qui ne peuvent être rattachés spécifiquement aux trois autres secteurs. Une somme de près de 75 M\$ est autorisée afin d'investir au cours des 10 prochaines années dans différents projets de maintien technologique, tels le plan de maintien et d'acquisition d'équipements OPUS et le programme de gestion des risques technologiques et de sécurité.

POURCENTAGE DES DÉPENSES PAR SECTEUR PROJETS AUTORISÉS SEULEMENT



Réseau de bus

Réseau de bus

ACTIFS BUS AU 31 DÉCEMBRE 2021

2 000	Bus : 969 standards (12 mètres) 739 hybrides (12 mètres) 35 électriques (12 mètres) 257 articulés (18 mètres)
16	Minibus
227	Lignes de bus : 213 accessibles aux personnes à mobilité réduite : ➤ 190 lignes de jour ➤ 23 lignes de nuit 11 services par minibus urbains
8	Centres de transport

La Société possède neuf centres de transport (huit pour les autobus et un pour le transport adapté). 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 / 2019	1970
Legendre	1973	2011 / 2021
Anjou	1982	2021
Saint-Laurent	1984	2021
LaSalle	1995	
Stinson	2014	

4	<i>Terminus (hors station de métro)</i>
8 861	<i>Arrêts de bus</i>
3 267	<i>Abribus (885 appartenant à la STM)</i>
477	<i>Véhicules routiers</i>
235	<i>Véhicules non routiers et équipements d'entretien de terrain</i>
15	<i>Remorques</i>
17	<i>Laveurs de bus</i>
191	<i>Positions de vérins</i>

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

2 227	<i>Boîtes de perception bus</i>
705	<i>Terminaux de vente de titres (détaillants)</i>

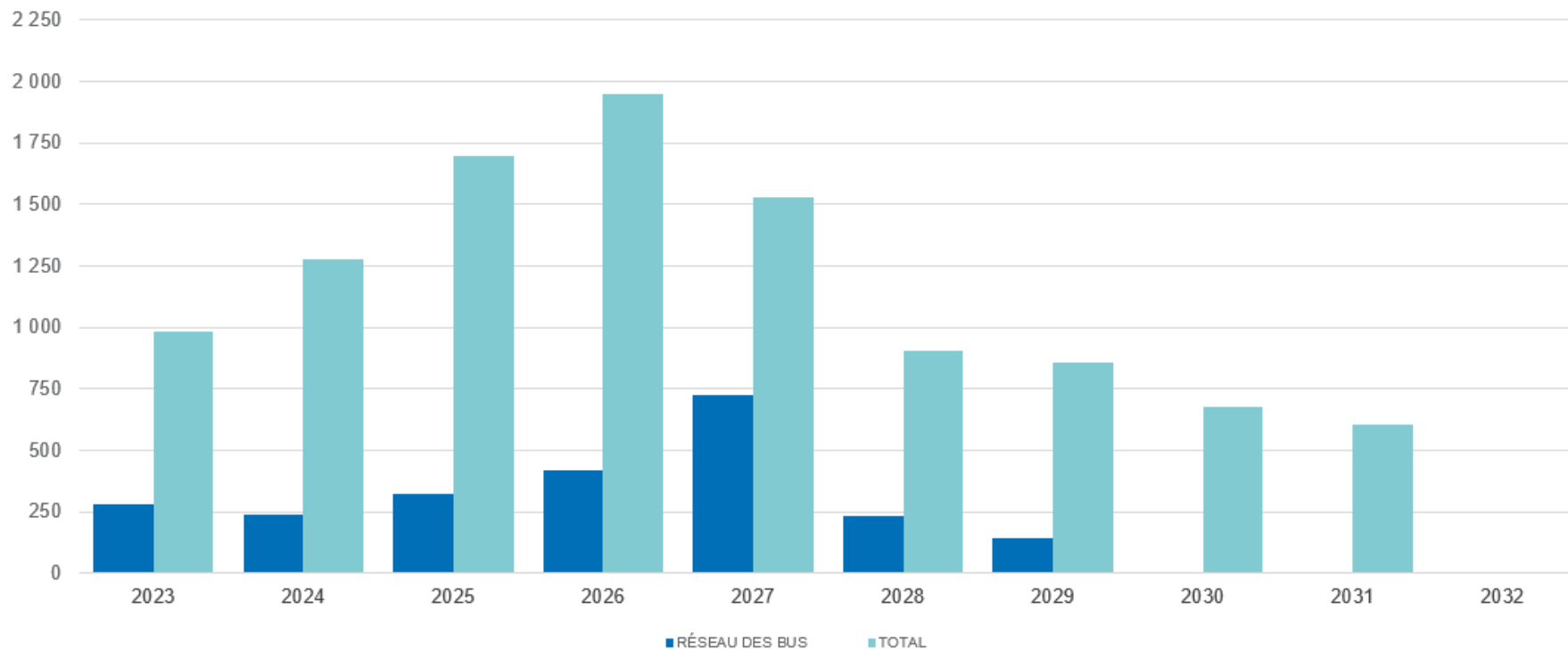
Réseau de bus

SOMMAIRE

Les investissements actuellement autorisés au cours des 10 prochaines années s'élèvent à près de 2,4 G\$. De ce montant, plus de 900 M\$ serviront à l'ajout des 450 derniers bus électriques 12 mètres en remplacement du parc en fin de vie utile pour l'amélioration de l'expérience client. Plus de 1,5 G\$ seront consacrés à des projets d'infrastructures, notamment pour l'électrification des

premiers centres de transport, la construction de deux nouveaux centres de transport (Bellechasse et Est de Montréal), l'adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques, le Programme de réfection des infrastructures (PRI phase 1 et 2) ainsi que la reconstruction du complexe Crémazie.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS AUTORISÉS DU RÉSEAU DES BUS PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX AUTORISÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)



Réseau de bus

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DE BUS*

AUTORISÉS <i>(en millions de dollars)</i>		2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
BUS-01	Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 1 Nouveau	4,6	20,1	28,0	103,7	265,5	482,5	-	-	-	-	-	-	904,5	899,9
BUS-02	Acquisition de bus 12 mètres - phase 2	571,6	3,5	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	575,4	3,8
BUS-03	Programme d'électrification des CT - phase 1	42,9	30,2	46,4	84,4	131,9	138,3	73,1	126,4	-	-	-	-	673,7	630,8
BUS-04	Centre de transport Bellechasse	266,2	157,4	56,8	104,1	-	-	-	-	-	-	-	-	584,4	318,2
BUS-05	Centre de transport - Est de Montréal	20,5	-	-	-	20,1	101,4	158,7	14,7	-	-	-	0,0	315,4	294,9
BUS-06	Agrandissement de 3 centres de transport	204,4	6,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	211,2	6,8
BUS-07	Reconstruction du complexe Crémazie	266,5	7,7	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	284,4	17,8
BUS-08	Reconstruction du complexe Crémazie - phase de maintien 2013-2019	10,5	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	0,7
BUS-09	Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 1	50,9	1,4	0,9	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	54,2	3,3
BUS-10	Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 2	5,7	21,9	71,4	22,3	-	-	-	-	-	-	-	-	121,3	115,6
BUS-11	Programme de mesures préférentielles pour bus	48,6	4,9	5,3	5,3	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	79,0	30,4
BUS-12	Vision chaîne d'approvisionnement et RDA	58,5	7,6	9,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75,9	17,4
BUS-13	Remplacement des véhicules de service - phase 2	20,0	6,6	2,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	29,2	9,2
BUS-14	Programme de remplacement des équipements de levage	24,1	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	0,9
BUS-15	Service Rapide par Bus (SRB) - SauvÉ / Côte-Vertu	9,7	0,9	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,2	6,4
BUS-16	Adaptation des infrastructures du centre de transport Stinson pour bus électriques	12,1	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,2	0,2
BUS-17	Acquisition équipements de production - phase 2	4,7	5,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,3	5,6
	Véhicules d'atelier - phase 1	3,9	2,0	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	2,0
	Acquisition de bus 9 mètres	4,5	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	0,5
	Garage temporaire 380 Stinson	2,8	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2	1,4
TOTAL - AUTORISÉS		1 632,7	280,0	237,3	320,9	421,2	726,0	235,5	144,9	-	-	-	0,0	3 998,5	2 365,8

* Une fiche est présentée pour les projets autorisés ayant un coût total de 10 M\$ et plus.

Réseau de bus

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DE BUS (SUITE)

DÉFINITION <i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Véhicules de service - phase 3	-	0,1	20,6	7,1	7,3	7,5	-	-	-	-	-	-	42,6	42,6
Gestion optimisée des centres de transport	1,3	7,0	15,0	8,0	4,9	-	-	-	-	-	-	-	36,2	34,9
Réfection et installation d'abribus - Nouveaux modèles STM	0,1	0,2	0,0	0,7	0,9	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8	10,5	22,7	12,1
TOTAL - DÉFINITION	1,4	7,3	35,6	15,8	13,1	9,1	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8	10,5	101,5	89,7
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Acquisition de bus électriques 12 mètres - phase 2	-	-	-	-	1,9	8,7	310,6	314,8	322,1	8,1	-	-	966,3	966,3
Acquisition de bus électriques 18 mètres	-	-	-	-	5,9	174,9	218,1	292,2	8,5	-	-	-	699,6	699,6
Programme d'électrification des CT phase 2	-	-	1,3	5,8	65,0	137,5	197,5	143,0	50,0	-	-	-	600,0	600,0
Programme d'électrification des CT phase 3	-	-	-	-	-	12,5	62,5	125,0	137,5	112,5	50,0	-	500,0	500,0
Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) - phase 3	-	-	1,0	15,5	23,3	61,9	61,9	35,2	-	-	-	-	198,8	198,8
Relocalisation du service de la prévention incendie	-	-	0,2	0,3	4,6	3,3	1,1	15,5	0,1	-	-	-	25,0	25,0
TOTAL - IDENTIFICATION	-	-	2,4	21,6	100,6	398,8	851,7	925,7	518,2	120,6	50,0	-	2 989,7	2 989,7
TOTAL - RÉSEAU DE BUS	1 634,1	287,3	275,3	358,3	535,0	1 133,9	1 088,8	1 072,3	520,0	122,4	51,8	10,5	7 089,7	5 445,2

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-01

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ
500605_N / R-211 / 154-19-7177

Programme d'aide
PAGITC – 95 %

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Nouveau

Acquisition de bus électriques 12 mètres – phase 1

La flotte du parc des bus 12 mètres se retrouve avec un certain nombre de bus qui sont âgés de 16 ans ou plus. Pour réduire l'âge du parc, la STM fera l'acquisition des autobus électriques 12 mètres dès l'an 2025. Cette acquisition permet non seulement de réduire l'âge du parc, mais aussi de réduire les émissions de GES ainsi que d'augmenter le taux d'électrification du parc de bus.

Ces bus électriques seront munis d'un système de perception des titres et d'un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs. De plus, ils seront équipés d'une rampe avant, de caméras, d'un système de climatisation, de ports USB et de deux places dédiées pour les personnes en fauteuil roulant.

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

Nombre de bus	2024	2025	2026	2027	Total
Remplacement	1	46	140*	263*	450
Total	1	46	140	263	450

*303 bus en option

BÉNÉFICES

Les bénéfices attendus de ce projet sont :

- Maintenir le parc en bon état;
- Permettre l'atteinte d'un taux d'électrification du réseau des bus de 13 % en 2026;
- Réduire les émissions de GES);
- Améliorer le service (taux de livraison, régularité et prévisibilité);
- Approfondir nos connaissances et acquérir une expérience en électrification du transport.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	3,9	16,9	23,2	98,9	262,4	479,4	-	-	-	-	-	-	884,7	880,7
Non Capitalisable	0,7	3,2	4,9	4,8	3,1	3,1	-	-	-	-	-	-	19,8	19,1
Total	4,6	20,1	28,0	103,7	265,5	482,5	-	-	-	-	-	-	904,5	899,9
Financement														
Gouvernement provincial	0,3	1,3	3,1	49,4	146,9	274,8	-	-	-	-	-	-	475,9	475,5
Gouvernement fédéral	0,2	0,8	2,1	32,9	97,9	183,2	-	-	-	-	-	-	317,2	317,0
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	4,1	18,0	22,8	21,3	20,7	24,5	-	-	-	-	-	-	111,3	107,3
Total	4,6	20,1	28,0	103,7	265,5	482,5	-	-	-	-	-	-	904,5	899,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													88 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-02

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

5002099_N / R-174 / 154-17-7931 / 154-17-7932 / 154-17-7933 / 154-18-7887 / 154-18-7887-2 / 154-19-8248 / 154-19-8251 / 154-19-8252 / 154-20-7301 / 154-20-7302 / 154-21-7536 / 154-21-7750 / 154-22-7056

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant et Dette; SOFIL 4 Comptant et Dette – 90 %; PAFFITC; PAGTCP – 50 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Acquisition de bus 12 mètres – phase 2

Le projet prévoit, pour la période de 2019 à 2022, l'acquisition de 562 bus 12 mètres :

- 262 bus hybrides ou électriques pour du remplacement de bus en fin de vie utile;
- 266 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 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 bus 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, de ports USB et de deux places dédiées pour les personnes en fauteuil roulant.

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

Nombre de bus	2019	2020	2021	2022	Total
Remplacement	99	109	54	0	262
Ajout	36	113	90	61	300
Total	135	222	144	61	562

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Maintenir le parc en bon état (âge moyen d'environ huit ans);
- Améliorer le service (taux de livraison, régularité et prévisibilité);
- Réduire les émissions de GES;
- Approfondir nos connaissances et acquérir une expérience en électrification du transport.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	565,8	3,4	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	569,5	3,8
Non Capitalisable	5,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,9	0,1
Total	571,6	3,5	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	575,4	3,8
Financement														
Gouvernement provincial	248,9	0,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	249,7	0,8
Gouvernement fédéral	236,9	0,6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	237,7	0,8
Agglomération de Montréal	40,2	0,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40,3	0,1
STM	45,6	2,0	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47,7	2,1
Total	571,6	3,5	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	575,4	3,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													92 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-03

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

201927_N / R-205 / 154-20-7014 / 154-20-7583 /
154-21-7849

Programme d'aide

SOFIL 4 Comptant et dette - 95 %; PAGITC – 95 %

Catégorie de portefeuille

Développement

Programme d'électrification des centres de transport – phase 1

À partir de 2025, la STM vise poursuivre le remplacement de son parc de bus actuel en faisant l'acquisition de bus 100 % électriques. Du point de vue opérationnel, la prise en charge de ces nouveaux bus pose plusieurs défis pouvant impacter la manière dont la STM livre le service actuellement sur son réseau. À l'encontre des bus hybrides ou diesel, les bus électriques constituent des entités bipartites englobant les bus ainsi que les équipements de recharge. Des modifications majeures seront requises dans l'aménagement des centres de transport touchés par les projets d'électrification afin de rendre possible la recharge de ces nouveaux bus électriques, tout en minimisant l'impact sur les opérations du réseau bus. Plusieurs projets pilotes d'électrification sont en cours afin d'acquérir des connaissances, dans le but de développer et exploiter un éventuel réseau de surface entièrement électrique.

Le programme d'électrification est un prérequis au projet d'acquisition de bus électriques. Il a pour objectif de planifier et réaliser la mise en œuvre de l'électrification dans les futurs centres de transport ainsi que dans les centres existants. Le rythme proposé pour le déploiement de l'électrification dans les centres de transport s'appuie sur l'évolution du parc de bus, la capacité d'Hydro-Québec à fournir la puissance requise sur chacun des sites, les contraintes liées à l'infrastructure des centres et la technologie de recharge.

La phase 1 du programme d'électrification englobe l'ingénierie, l'approvisionnement en équipements, les travaux d'installation des équipements électriques nécessaires à l'électrification, ainsi que le plan de raccordement au réseau d'Hydro-Québec. L'ordonnancement de la phase 1 du programme a été élaboré par les membres du comité d'électrification en collaboration avec les principales parties prenantes du programme.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Permettre l'exploitation des bus électriques;
- Réduire les émissions de GES;
- Réduire les coûts de la facture électrique grâce à l'installation d'un système de contrôle des équipements de recharge.

<i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	42,9	30,2	46,1	84,1	131,3	137,7	72,7	126,2	-	-	-	-	671,3	628,4
Non Capitalisable	-	-	0,4	0,4	0,6	0,6	0,4	0,2	-	-	-	-	2,4	2,4
Total	42,9	30,2	46,4	84,4	131,9	138,3	73,1	126,4	-	-	-	-	673,7	630,8
Financement														
Gouvernement provincial	14,9	13,0	27,1	55,0	77,9	95,6	46,0	85,7	-	-	-	-	415,2	400,3
Gouvernement fédéral	25,6	14,8	16,4	24,6	45,0	31,2	19,8	28,7	-	-	-	-	206,1	180,5
Agglomération de Montréal	2,1	1,3	1,9	2,2	2,1	2,1	0,8	-	-	-	-	-	12,6	10,6
STM	0,4	1,1	1,1	2,6	6,9	9,3	6,5	11,9	-	-	-	-	39,8	39,5
Total	42,9	30,2	46,4	84,4	131,9	138,3	73,1	126,4	-	-	-	-	673,7	630,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													94 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-04

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

529994_N / 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 recouvert d'un espace vert extérieur et trois souterrains, 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 en mesure 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 bus. L'aménagement du bâtiment sera prévu de façon à accueillir de 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 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 enrichir la qualité de vie du secteur. L'ouverture du centre est prévue pour 2024.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Bonifier le service en permettant l'intégration et l'entretien d'une partie des 300 nouveaux bus;
- Réduire les coûts d'énergie de près de 60 %;
- Réduire les émissions de GES de 60 %.

<i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	266,1	157,4	52,3	104,1	-	-	-	-	-	-	-	-	579,9	313,8
Non Capitalisable	0,0	-	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,5	4,4
Total	266,2	157,4	56,8	104,1	-	-	-	-	-	-	-	-	584,4	318,2
Financement														
Gouvernement provincial	188,8	120,3	44,3	88,4	-	-	-	-	-	-	-	-	441,8	253,0
Gouvernement fédéral	14,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,9	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	62,5	37,1	12,4	15,7	-	-	-	-	-	-	-	-	127,6	65,2
#Total	266,2	157,4	56,8	104,1	-	-	-	-	-	-	-	-	584,4	318,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION														78 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-05

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ
201808_N / R-183-A / 154-15-7353

Programmes d'aide
PAGTCP – 87 %

Catégorie de portefeuille
Développement

Centre de transport – Est de Montréal

Le projet consiste à construire un nouveau centre de transport pouvant accueillir 250 bus équivalents à propulsion électrique ainsi qu'à aménager un stationnement de 300 cases. Le projet prévoit les aires intérieures et extérieures de remisage des bus, de circulation ainsi que les accès au site. Les baies multifonctions requises pour l'entretien des bus, 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 V4 de niveau Or.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Offrir un service bonifié en permettant l'intégration et l'entretien d'une partie des 300 nouveaux bus;
- Permettre l'électrification du réseau Bus.

<i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	20,5	-	-	-	19,8	101,0	155,6	14,0	-	-	-	0,0	310,9	290,4
Non Capitalisable	0,0	-	-	-	0,3	0,5	3,1	0,7	-	-	-	0,0	4,5	4,5
Total	20,5	-	-	-	20,1	101,4	158,7	14,7	-	-	-	0,0	315,4	294,9
Financement														
Gouvernement provincial	17,6	-	-	-	17,0	87,0	134,1	12,1	-	-	-	0,0	267,9	250,3
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,8	-	-	-	3,0	14,4	24,6	2,6	-	-	-	0,0	47,5	44,6
Total	20,5	-	-	-	20,1	101,4	158,7	14,7	-	-	-	0,0	315,4	294,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													85 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-06

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

201809_N / R-183-B / 154-18-7315 / 154-18- 7316 / 154-18-7317

Programme d'aide

PAGTCP – 75 %

Catégorie de portefeuille

Développement

Agrandissement de trois centres de transport

Le réseau de bus actuel comprend 227 lignes et 2 000 bus. Pour faire suite à l'autorisation d'acquérir 300 bus supplémentaires, il est nécessaire de prévoir l'intégration de ces bus en matière de stationnement, d'exploitation et d'entretien. À l'exception de Stinson, tous les centres de transport sont utilisés au maximum de leur capacité selon les modalités d'exploitation actuelles.

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

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

Ce projet inclut 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.

La livraison des agrandissements est progressive. Elle a commencé à la fin de l'année 2020 et se poursuivra jusqu'en 2023.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

<i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	203,7	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	209,2	5,5
Non Capitalisable	0,7	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	1,3
Total	204,4	6,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	211,2	6,8
Financement														
Gouvernement provincial	152,2	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	156,2	4,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	52,2	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54,9	2,7
Total	204,4	6,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	211,2	6,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													74 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-07

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

529995_N / R-143-B / 154-13-1202 / 154-18-7221 / 154-20-7689

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant – 90 %; PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Reconstruction du complexe Crémazie

L'usine Crémazie, construite en 1948, a servi pendant 70 ans à l'entretien majeur des bus. Le bâtiment, étant devenu vétuste du point de vue physique et fonctionnel, la décision de le reconstruire a été prise. La construction du Complexe Crémazie a débuté à l'été 2017.

L'entretien bus ne pouvant cesser ses opérations, la reconstruction a été planifiée en trois phases et certaines activités ont dû être déménagées temporairement dans une autre usine spécialement aménagée pour ce besoin. La première phase du projet est complétée et les opérations d'entretien y ont cours. La phase 2 a été complétée à l'été 2021. Les travaux de la phase 3 sont débutés et se termineront, quant à eux, en automne 2022. Les départements de l'usine temporaire pourront alors rejoindre les nouveaux ateliers.

Le nouvel édifice permet de répondre à tous les besoins d'entretien majeur des bus. On y retrouve divers ateliers de fabrication et de réparation de pièces. Le bâtiment a été conçu pour répondre aux besoins liés aux nouvelles technologies des bus hybrides et électriques. En plus, il inclut le centre de formation de la STM ainsi que le simulateur des nouvelles voitures de métro. Au final, il abritera également le centre de distribution de la STM.

Le concept du bâtiment est 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 vise à :

- Optimiser les activités d'exploitation en générant des économies récurrentes annuellement;
- Éviter certains coûts d'exploitation;
- Favoriser la mobilisation des employés.

<i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	263,3	7,7	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	281,0	17,8
Non Capitalisable	3,3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	0,1
Total	266,5	7,7	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	284,4	17,8
Financement														
Gouvernement provincial	89,7	2,3	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95,1	5,3
Gouvernement fédéral	139,8	4,6	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150,5	10,7
Agglomération de Montréal	21,2	0,8	1,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23,0	1,8
STM	15,8	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,9	0,1
Total	266,5	7,7	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	284,4	17,8
POURCENTAGE DE SUBVENTION													94 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET

BUS-08

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

1935_N / R-143-A / Non applicable

Programme d'aide

Non admissible

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Reconstruction du complexe Crémazie – phase de maintien

Le projet consiste à maintenir l'offre de service, à supporter les opérations et à garder les lieux sécuritaires, et ce, pendant la reconstruction du complexe Crémazie.

Les livrables de ce projet sont les suivants :

- L'aménagement des trois magasins du Plateau Youville;
- La location d'espace d'entreposage;
- Le réaménagement d'espaces à bureaux;
- La relocalisation des locaux situés sur la mezzanine Grande révision (GR), imprimerie et vêtements.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Assurer le maintien de la fiabilité des opérations de façon sécuritaire et au meilleur coût possible.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	1,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,3	-
Non Capitalisable	9,2	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,9	0,7
Total	10,5	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	0,7
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	10,5	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	0,7
Total	10,5	0,6	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11,2	0,7

POURCENTAGE DE SUBVENTION

0 %

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-10

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

603087_N / R-200 / 154-17-7653

Programmes d'aide

PAGTCP – 85 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Programme de Réfection des Infrastructures (PRI Surface) – phase 2

Ce projet constitue la deuxième phase du programme de réfection des infrastructures afin de prendre en charge l'entretien des infrastructures qui n'étaient pas visées par les autres programmes existants. La deuxième phase, d'une durée de cinq ans, se déroulera de 2021 à 2025.

Les principaux éléments d'infrastructures touchés sont :

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)

	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	5,7	21,9	71,3	22,0	-	-	-	-	-	-	-	-	120,9	115,2
Non Capitalisable	0,0	0,0	0,0	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	0,4
Total	5,7	21,9	71,4	22,3	-	-	-	-	-	-	-	-	121,3	115,6
Financement														
Gouvernement provincial	3,0	18,6	58,5	18,7	-	-	-	-	-	-	-	-	98,8	95,8
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	2,8	3,3	12,8	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	22,5	19,8
Total	5,7	21,9	71,4	22,3	-	-	-	-	-	-	-	-	121,3	115,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													81 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-11

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

350001_N / CA-113 / 154-00-1169 / 154-13-0306 /
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 %

Catégorie de portefeuille

Développement

Programme de mesures préférentielles pour bus

Avec le mouvement bus, la STM souhaite que partout sur le territoire, les Montréalais aient accès à un service de transport performant, rapide et fréquent à quelques pas de leur domicile ou de leur lieu de travail. Le programme consiste à implanter des mesures préférentielles bus (MPB) sur l'île de Montréal. Les mesures comprennent notamment la mise en place de voies réservées, de voies d'évitement ainsi que des feux prioritaires sur l'île de Montréal afin d'assurer des déplacements plus rapides, plus fluides et plus fiables. Ces feux prioritaires peuvent être en temps fixes ou s'adapter à la présence des bus grâce au déploiement du système de priorité bus en temps réel.

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

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer la qualité de service et la fiabilité du réseau de bus;
- Diminuer les temps de parcours des bus pour ainsi offrir un avantage concurrentiel aux véhicules de transport collectif sur l'automobile.

<i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	48,2	4,9	5,3	5,3	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	78,6	30,4
Non Capitalisable	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	-
Total	48,6	4,9	5,3	5,3	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	79,0	30,4
Financement														
Gouvernement provincial	35,5	2,9	3,2	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	60,2	24,7
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	13,1	2,0	2,1	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-	18,8	5,7
Total	48,6	4,9	5,3	5,3	3,7	3,7	3,7	3,7	-	-	-	-	79,0	30,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													76 %	

Réseau de bus

FICHE DE PROJET BUS-15

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

Programme d'aide
PAGTCP – 100 %

Catégorie de portefeuille
Développement

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

Ce projet consiste à implanter une voie réservée, utilisée 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 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 et l'insertion de mesures pour augmenter la sécurité de l'axe.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer la qualité du service et la fiabilité du réseau de bus;
- Diminuer le temps de déplacement des clients sur l'axe Sauvé / Côte-Vertu, un des axes les plus achalandés sur le réseau de la STM;
- Augmenter la régularité dans les horaires des bus.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	9,7	0,8	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,0	6,3
Non Capitalisable	-	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Total	9,7	0,9	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,2	6,4
Financement														
Gouvernement provincial	8,9	0,8	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13,8	4,9
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,8	0,1	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,3	1,5
Total	9,7	0,9	5,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,2	6,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													86 %	

Réseau du métro

Réseau du métro

ACTIFS MÉTRO AU 31 DÉCEMBRE 2021

4	Lignes de métro – 71 km de tunnels
68	Stations – 132 édicules
999	Voitures de métro : 360 Voitures MR-73 (mises en service en 1976) 639 (71 trains) Voitures AZUR (mises en service à compter de 2016)
11	7 garages de service et 4 ateliers de réparation
2	Laveur de voitures de métro
298	296 escaliers mécaniques et 2 trottoirs roulants
53	Ascenseurs répartis dans 18 stations complètement accessibles
106	Oeuvres d'art
88	Postes de ventilation mécanique (158 ventilateurs)
4	Ventilateurs jet
152	Puits de ventilation naturelle
522	Pompes
7	Postes de district
67	Postes de redressement
21	Groupes électrogènes

205	Postes secondaires de distribution
331	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 draisines
58	Véhicules de travaux spécialisés
74	Plates-formes ferroviaires
26	Équipements embarqués pour travaux
92	Attelages pour véhicules et plates-formes de travaux

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

853	Portillons à vantaux et tourniquets d'entrée ou de sortie
220	Distributrices automatiques de titres
118	Systèmes intégrés de vente de titres en loge (agents de stations)
18	Espaces client

Réseau du métro

SOMMAIRE

De 2023 à 2032, le montant à investir dans les installations du réseau du métro représente 77 % des investissements totaux autorisés, soit 8 G\$.

Parmi ces différents projets, le projet de prolongement de la ligne bleue, de Saint-Michel à Anjou, permettra l'ajout de cinq stations universellement accessibles (5,8 km), d'un terminus de bus et d'un tunnel piétonnier reliant le SRB Pie-IX à la future station de métro à l'intersection de la rue Jean-Talon et du boulevard Pie-IX.

Le prolongement de la ligne bleue nécessite un nouveau système de contrôle de trains afin de permettre son exploitation. Ce dernier permettra d'assurer la viabilité du système de contrôle de trains du métro à long terme afin de ne plus dépendre d'un système vieillissant tout en suivant une tendance mondiale chez les exploitants en optant pour une technologie plus récente.

La STM poursuit ses investissements afin de prolonger la durée de vie des voitures de métro 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 totale de plus de 0,3 G\$ pour les phases 1 et 2 du programme Accessibilité sur les 10 prochaines années, 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.

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 près de 2,0 G\$ au cours des cinq 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 a finalisé l'agrandissement du centre d'attache Vial afin d'augmenter sa capacité et complète l'acquisition de six locotracteurs. De plus, le projet Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest prévoit également acquérir 13 véhicules de travaux afin d'optimiser les différents besoins grandissants.

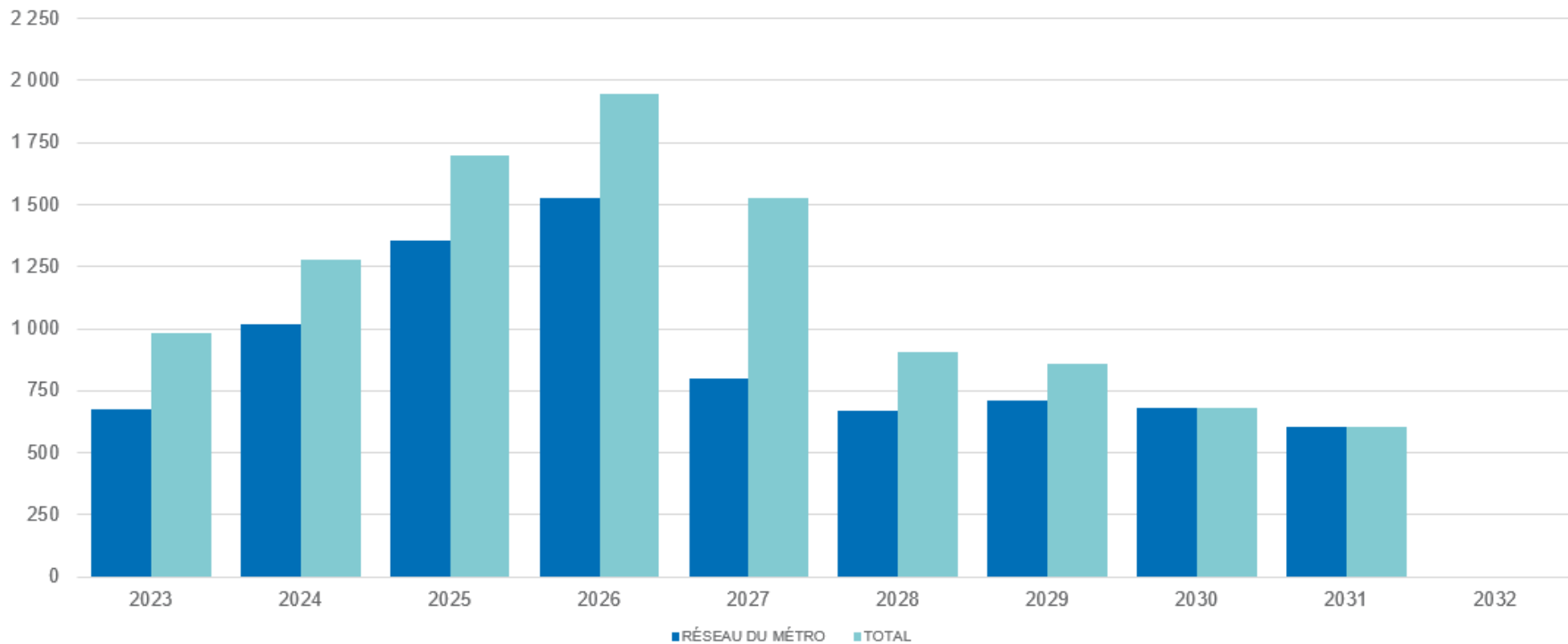
Dans la même lignée, le centre d'attache secteur nord-ouest permettra de soutenir la croissance des programmes de maintien des actifs et garantir la répartition plus rapide d'une quinzaine de véhicules de travaux sur le réseau la nuit. Un investissement autorisé de 57 M\$ est prévu d'ici 2024 plus une phase définition de projet comprenant l'acquisition de 13 véhicules de travaux supplémentaires.

Finalement, en raison de la présence grandissante des composantes informatiques dans les systèmes opérationnels du métro, la STM poursuit son programme de rehaussement et entretien périodique technologique (PREP – TM) avec un investissement de 21.9 M\$ d'ici 2024 afin de soutenir efficacement les opérations du métro tant au niveau de la disponibilité, de la performance des technologies et de la qualité des processus de surveillance et de support.

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 AUTORISÉS (EN MILLIONS DE DOLLARS)



Réseau du métro

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DU MÉTRO*

AUTORISÉS		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		et avant											et après	Projet	2023-2032
MET-01	Prolongement de la ligne bleue	442,0	172,7	297,8	951,4	1 201,3	621,7	610,3	646,2	614,7	606,6	-	-	6 164,7	5 722,6
MET-02	Contrôle de trains - ligne bleue	16,4	5,8	77,3	86,2	89,1	89,8	58,4	66,7	63,4	-	-	-	553,0	536,7
MET-03	Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest	33,2	7,7	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,3	24,1
MET-04	Acquisition des voitures de métro AZUR	1 709,7	23,2	43,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 776,7	67,0
MET-05	Acquisition des voitures de métro AZUR - 17 trains additionnels	510,3	8,0	62,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	580,9	70,6
MET-06	Modification des ateliers et des équipements métro - voitures de métro AZUR	230,7	4,5	30,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	266,0	35,2
MET-07	Réno-Systèmes - phase 3	476,5	0,1	17,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	494,2	17,8
MET-08	Réno-Systèmes - phase 4	435,7	80,2	31,0	35,6	0,0	-	-	-	-	-	-	-	582,5	146,8
MET-09	Réno-Systèmes - phase 5	179,0	138,7	161,9	148,0	133,0	44,9	-	-	-	-	-	-	805,5	626,4
MET-10	Réno-Infrastructures - phase 2	282,2	3,4	17,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	21,1
MET-11	Réno-Infrastructures - phase 3	156,0	133,0	103,2	69,1	42,7	-	-	-	-	-	-	-	504,0	348,0
MET-12	Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 1	283,6	52,2	18,3	7,8	-	-	-	-	-	-	-	-	361,8	78,2
MET-13	Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2	81,3	16,9	65,5	57,2	59,4	43,0	-	-	-	-	-	-	323,3	242,0
MET-14	Garage Côte-Vertu	450,1	4,2	45,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	50,1
MET-15	Prolongation de la durée de vie des voitures de métro MR-73	57,6	7,0	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	11,4
MET-16	Agrandissement du centre d'attachement Viau	57,8	-	9,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	9,4
MET-17	Programme rehaussement et entretien périodique technologies - Métro (PREP-TM)	35,8	12,4	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	21,9
MET-18	Nouvel édicule et nouveau lien piétonnier - Vendôme	40,8	0,0	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	4,4
MET-19	Électrification des véhicules de travaux en tunnel	12,9	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,7	1,9
MET-20	Grande révision des escaliers mécaniques de type O&K	12,4	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3	1,9
	Remplacement des soupapes des points d'eau en tunnel	1,3	0,1	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	0,2
TOTAL - AUTORISÉS		5 505,2	673,9	1 017,3	1 355,3	1 525,4	799,5	668,7	712,9	678,2	606,6	-	-	13 542,9	8 037,8

* Une fiche est présentée pour les projets autorisés ayant un coût total de 10 M\$ et plus.

Réseau du métro

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – RÉSEAU DU MÉTRO (SUITE)

DÉFINITION <i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Nouveau centre d'attache - secteur nord-ouest – réalisation	-	-	40,0	99,1	135,3	163,6	24,2	-	-	-	-	-	462,3	462,3
Remplacement train dépollueur	0,2	0,6	1,9	0,3	0,3	0,2	15,2	-	-	-	-	-	18,7	18,5
Révision Entretien des véhicules de travaux	-	-	0,3	1,1	1,1	0,3	-	-	-	-	-	-	2,8	2,8
TOTAL - DÉFINITION	0,2	0,6	42,2	100,5	136,7	164,1	39,4	-	-	-	-	-	483,7	483,5
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Réno-Systèmes - phase 6	-	10,0	55,0	90,0	125,0	125,0	75,0	20,0	-	-	-	-	500,0	500,0
Réno-Systèmes - phase 7	-	-	-	5,0	25,0	90,0	140,0	200,0	240,0	260,0	40,0	-	1 000,0	1 000,0
Réno-Infrastructures - phase 4	-	-	10,0	35,0	75,0	95,0	90,0	75,0	20,0	-	-	-	400,0	400,0
Réno-Infrastructures - phase 5	-	-	-	5,0	25,0	90,0	140,0	200,0	240,0	260,0	40,0	-	1 000,0	1 000,0
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	400,0
Programme d'accessibilité des stations de métro - phase 4	-	-	-	-	-	-	-	4,0	24,0	54,0	70,4	447,6	600,0	152,4
Postes abaisseurs – 25 kV/12kV - phase 1	-	6,5	14,3	22,5	21,9	13,0	17,5	4,3	7,2	23,0	24,0	-	154,2	154,2
Prolongement de la durée de vie des MR-73 - phase 2	-	-	-	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	-	-	-	-	25,6	25,6
Prolongement de la durée de vie des MR-73 - phase 3	-	-	-	-	-	-	-	-	5,1	5,1	5,1	10,2	25,6	15,3
Remplacement des voitures MR-73	-	1,5	5,8	5,8	29,0	29,0	29,0	58,0	58,0	58,0	58,0	2 568,0	2 900,0	332,1
Complexe Beaugrand	-	0,5	3,0	5,0	5,0	10,0	30,0	30,0	90,0	90,0	100,0	336,5	700,0	363,5
Modifications arrière-gare et garage Angrignon	-	0,5	3,0	3,0	10,0	15,0	15,0	80,0	80,0	80,0	13,5	-	300,0	300,0
Contrôle de trains - phase 2	-	2,0	6,2	15,0	30,0	150,0	270,0	270,0	270,0	150,0	150,0	186,7	1 500,0	1 313,2
Contrôle de trains - phase 3	-	-	-	-	-	-	2,0	6,2	15,0	30,0	150,0	1 296,7	1 500,0	203,2
Études Portes palières	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	5,0	5,0
TOTAL - IDENTIFICATION	-	20,9	99,7	215,4	395,0	686,1	905,6	1 040,7	1 109,3	1 035,7	656,0	4 845,7	11 010,2	6 164,5
TOTAL - RÉSEAU DU MÉTRO	5 505,4	695,5	1 159,3	1 671,2	2 057,1	1 649,7	1 613,7	1 753,5	1 787,5	1 642,3	656,0	4 845,7	25 036,9	14 685,8

Réseau du métro

FICHE DE PROJET

MET-01

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

201605_N / R-177 / 154-17-7994 / 154-17-7939 /
154-19-8044 / 154-19-8214 / 339-2022

Programmes d'aide

PAGTCP – 100 % dette et comptant, PAFFITC – 100 %,
PAGITC – 100 %

Catégorie de portefeuille

Développement

Prolongement de la ligne bleue

Le projet de Prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est s'inscrit pleinement dans les orientations du PSO 2025 et vise à ajouter cinq stations sur environ six kilomètres de tunnel à l'est de la station Saint-Michel jusqu'à Anjou ainsi que deux terminus d'autobus (aux futures stations des secteurs Pie-IX et Anjou) et plusieurs infrastructures opérationnelles pour l'exploitation du nouveau tronçon (un garage souterrain, six nouvelles structures auxiliaires, trois infrastructures dédiées à des postes de redressement, un centre de services regroupant les équipes d'entretien des infrastructures en station, un poste de district).

De plus, à la future station à l'axe du boulevard Pie-IX, un tunnel piétonnier permettra le raccordement au projet du service rapide par bus et, à la future station du secteur Anjou, un lien de transport actif permettra d'accéder de part et d'autre de l'autoroute 25.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Accroître la part modale en majorant son offre de service et en augmentant l'achalandage;
- Réduire les GES par kilomètre-passager.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	440,8	171,5	296,5	950,1	1 198,6	614,9	605,7	641,3	614,7	606,6	-	-	6 140,7	5 699,9
Non Capitalisable	1,2	1,2	1,2	1,3	2,6	6,8	4,6	4,9	-	-	-	-	23,9	22,7
Total	442,0	172,7	297,8	951,4	1 201,3	621,7	610,3	646,2	614,7	606,6	-	-	6 164,7	5 722,6
Financement														
Gouvernement provincial	356,0	117,7	190,0	580,6	727,9	374,9	557,3	630,1	611,9	290,3	-	-	4 436,7	4 080,8
Gouvernement fédéral	76,0	50,2	101,3	361,0	460,4	232,4	41,5	-	-	-	-	-	1 322,8	1 246,8
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	310,0	-	-	310,0	310,0
STM	10,0	4,9	6,5	9,8	12,9	14,5	11,5	16,0	2,8	6,2	-	-	95,1	85,1
Total	442,0	172,7	297,8	951,4	1 201,3	621,7	610,3	646,2	614,7	606,6	-	-	6 164,7*	5 722,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													98 %	

* Ce montant de 6 164,7 M\$ (avant intérêts sur dette long terme de 227,7 M\$, pour un total de 6 392,3 M\$) exclut l'investissement de 31,6 M\$ effectué par l'AMT pour élaborer le dossier d'opportunités (DO) déposé en 2016 lors de la phase de démarrage du projet (pour un coût total de 6 423,9 M\$). De plus, en juin 2022, le dossier d'affaires (DA) préliminaire du projet réalisé sur la base des paramètres de référence revus le 16 mars 2022 a été approuvé confirmant un coût de projet de 6 103,8 M\$ (incluant les intérêts sur dette long terme). Une confirmation du coût total de projet pouvant aller jusqu'à 6 400,0 M\$ (incluant les intérêts sur dette long terme) suivra lors de l'approbation du DA final par le Conseil des ministres.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-02

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

201901_N / R-203 / 154-19-8053 / 154-19-8054

Programme d'aide

PAGTCP – 75 % - PAGITC – 90 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Contrôle de trains – ligne bleue

Le prolongement de la ligne bleue nécessite un système de contrôle de trains afin de permettre son exploitation. Les études exhaustives réalisées par la STM démontrent que le système en exploitation actuellement sur la ligne bleue ne peut être reconduit sur le tronçon prolongé. Le projet Contrôle de trains - ligne bleue vise à remplacer le système actuel de contrôle de trains à cantons fixes par un système de type CBTC (« Communication Based Train Control » ou « contrôle des trains par communication radio »).

Ce projet de remplacement du système de contrôle de trains vise à :

- Répondre aux besoins d'exploitation du futur prolongement de la ligne bleue;
- Implanter un nouveau système de type CBTC sur la ligne bleue, à titre de projet pilote, et à profiter du retour d'expérience pour un éventuel déploiement du CBTC sur les autres lignes du réseau de métro;
- Assurer la viabilité du système de contrôle de trains du métro à long terme afin de ne plus dépendre d'un système vieillissant;
- Suivre la tendance mondiale chez les exploitants en optant pour une technologie plus récente.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Contribuer de façon significative à l'amélioration de l'expérience client;
- Offrir un service fiable en livrant l'offre de service promise;
- Maintenir un taux de livraison du service métro de 99,9 % en diminuant le risque du manque de pièces et, par le fait même, le nombre de pannes;
- Éviter un problème d'obsolescence sur le contrôle de trains de la ligne bleue.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	15,4	5,7	76,2	85,0	87,7	88,5	57,5	65,9	63,0	-	-	-	544,8	529,4
Non Capitalisable	1,0	0,2	1,1	1,2	1,4	1,3	0,9	0,8	0,4	-	-	-	8,2	7,2
Total	16,4	5,8	77,3	86,2	89,1	89,8	58,4	66,7	63,4	-	-	-	553,0	536,7
Financement														
Gouvernement provincial	10,6	2,9	38,2	42,9	44,3	44,6	29,2	33,2	32,5	-	-	-	278,3	267,7
Gouvernement fédéral	-	2,2	29,9	33,2	34,2	34,5	22,1	25,6	22,1	-	-	-	203,7	203,7
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	5,8	0,8	9,1	10,2	10,6	10,7	7,1	8,0	8,9	-	-	-	71,0	65,3
Total	16,4	5,8	77,3	86,2	89,1	89,8	58,4	66,7	63,4	-	-	-	553,0	536,7

POURCENTAGE DE SUBVENTION

87 %

* Ce montant exclut les intérêts sur le financement long terme jusqu'à la mise en service du projet, estimé à 22,5 M\$.
Le projet est en révision, le dossier d'affaires devrait être approuvé en 2022.

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-03

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

EEF.14.00.04_N / R-212 / 154-15-7352 / 154-19-8052

Programme d'aide

PAGTCP – 85 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Nouveau centre d'attache – secteur nord-ouest

Le réseau du métro actuel comporte 68 stations, 71 kilomètres de voies doubles et trois centres d'attache (CA). Ces CA permettent de garer, charger et entretenir des véhicules de travaux. Ces véhicules de travaux sont requis afin d'effectuer les divers travaux d'entretien et servent également aux différents projets de réfection et de développement du réseau du métro. Les CA existants ont atteint leur pleine capacité et ne peuvent pas supporter l'ajout de véhicules de travaux supplémentaires. C'est dans ce contexte que la STM envisage la construction d'un nouveau CA dans le secteur nord-ouest du réseau du métro.

Le CANO permettra de soutenir la croissance des programmes de maintien des actifs, à bonifier l'offre de service en matière d'entretien, mais aussi à garantir une répartition plus rapide des véhicules de travaux sur le réseau durant la nuit. Dans le but d'optimiser les déplacements, une nouvelle répartition des zones de couverture des véhicules de travaux est proposée avec l'implantation du CA dans la zone nord-ouest du réseau du métro. Aussi, ce projet permettra de diminuer la dépendance des autres CA envers celui de Youville en offrant la possibilité d'y livrer des matériaux volumineux et encombrants. Il possèdera un atelier pour l'entretien des véhicules de travaux, ainsi qu'un nouveau point d'accès direct au niveau souterrain pour les entrepreneurs externes.

Le projet prévoit également l'achat de 13 véhicules de travaux supplémentaires. La configuration du CANO permettra de stationner, charger et décharger 15 véhicules de travaux pour l'entretien des équipements fixes. De plus, trois positions seront disponibles pour l'entretien du matériel roulant (EMR).

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Augmenter le nombre de convois de véhicules de travaux afin de permettre la réduction du déficit de maintien des actifs;
- Augmenter le temps de travail dont disposent les travailleurs effectuant les travaux en tunnel, et ce, pour l'ensemble des convois sur le réseau lors d'une nuit de travail;
- Diminuer les coûts d'énergie et d'entretien des locotracteurs (électriques vs diesel);
- Réduire le bruit, les émissions de polluants et les GES en tunnel grâce à l'utilisation de locotracteurs électriques.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	33,0	7,6	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,0	24,0
Non Capitalisable	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,1
Total	33,2	7,7	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,3	24,1
Financement														
Gouvernement provincial	26,6	6,3	13,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46,5	20,0
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	6,6	1,4	2,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,7	4,1
Total	33,2	7,7	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,3	24,1
POURCENTAGE DE SUBVENTION													81 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-04

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ
230005_N / 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 de métro 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.

Nombre de trains	2016	2017	2018	2019	Total
Maintenance	12	19	7	-	38
Développement	-	3	11	2	16
Total	12	22	18	2	54

En plus d'inclure l'acquisition de 54 trains, ce projet inclut l'acquisition d'un parc de pièces de rechange et d'outillage spécialisé, d'équipements embarqués ainsi que tous les services professionnels et de gestion de projet. Également, ce projet inclut les coûts de valorisation des vieilles voitures de métro MR-63 selon les dernières normes environnementales.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Accroître la capacité de transport;
- Améliorer la fiabilité du métro;
- Améliorer 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)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	1 695,2	23,2	43,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 762,3	67,0
Non Capitalisable	14,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,4	-
Total	1 709,7	23,2	43,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 776,7	67,0
Financement														
Gouvernement provincial	1 252,8	17,2	32,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 302,9	50,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	456,9	6,0	11,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	473,8	16,9
Total	1 709,7	23,2	43,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 776,7	67,0

POURCENTAGE DE SUBVENTION

73 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-05

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

Programme d'aide
PAGITC (EBI) – 90 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Acquisition des voitures de métro AZUR – 17 trains additionnels

Le projet vise l'acquisition de 17 trains additionnels en remplacement des voitures de métro 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, d'équipements embarqués ainsi que tous les services professionnels et de gestion de projet. Également, ce projet inclut les coûts de valorisation de vieilles voitures de métro MR-73 selon les dernières normes environnementales.

Nombre de trains	2020	2021	Total
Total	7	10	17

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Accroître la capacité de transport;
- Améliorer la fiabilité du métro;
- Améliorer 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)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	510,1	8,0	62,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	580,7	70,6
Non Capitalisable	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	-
Total	510,3	8,0	62,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	580,9	70,6
Financement														
Gouvernement provincial	254,4	4,2	32,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	291,1	36,7
Gouvernement fédéral	203,2	3,0	23,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	230,0	26,8
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	52,7	0,8	6,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59,8	7,1
Total	510,3	8,0	62,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	580,9	70,6
POURCENTAGE DE SUBVENTION													90 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-06

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ
230006_N / 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

Ce projet vise à :

- Assurer la mise en exploitation sécuritaire et efficace des nouveaux trains;
- Améliorer la fiabilité du métro;
- Accroître la mobilisation des employés.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	226,2	4,2	30,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	261,2	34,9
Non Capitalisable	4,5	0,2	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	0,3
Total	230,7	4,5	30,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	266,0	35,2
Financement														
Gouvernement provincial	168,3	3,2	23,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	194,5	26,2
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	62,4	1,3	7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71,5	9,1
Total	230,7	4,5	30,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	266,0	35,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													73 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-08

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

850025_N / R-149 / 154-14-7107 / 154-16-7652 / 339-2022

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 % dette et comptant, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Réno-Systèmes – phase 4

À l'instar des actifs immobiliers, la plupart des équipements fixes dévolus à l'exploitation du métro ont atteint la fin de leur vie utile. Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 55 ans. L'autre part du réseau, constituée de trois prolongements, affiche entre 15 ans (stations de Laval) et plus de 45 ans de service.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, tous les projets relatifs aux équipements fixes ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme, soit le programme Réno-Systèmes. Les remplacements visent à être effectués en minimisant le plus possible les perturbations sur les opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation. Les investissements sont utilisés comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM.

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 4 se veut 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 vise à :

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

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	434,0	79,5	30,3	26,3	0,0	-	-	-	-	-	-	-	570,0	136,0
Non Capitalisable	1,8	0,7	0,7	9,3	-	-	-	-	-	-	-	-	12,5	10,7
Total	435,7	80,2	31,0	35,6	0,0	-	-	-	-	-	-	-	582,5	146,8
Financement														
Gouvernement provincial	295,8	52,0	19,8	9,7	0,0	-	-	-	-	-	-	-	377,3	81,5
Gouvernement fédéral	31,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,2	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	108,8	28,2	11,2	25,9	0,0	-	-	-	-	-	-	-	174,0	65,2
Total	435,7	80,2	31,0	35,6	0,0	-	-	-	-	-	-	-	582,5	146,8

POURCENTAGE DE SUBVENTION

70 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-09

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

Programmes d'aide
PAGTCP – 85 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Réno-Systèmes – phase 5

À l'instar des actifs immobiliers, la plupart des équipements fixes dévolus à l'exploitation du métro ont atteint la fin de leur vie utile. Près de la moitié du réseau du métro est en service depuis plus de 55 ans. L'autre part du réseau, constituée de trois prolongements, affiche entre 15 ans (stations de Laval) et plus de 45 ans de service.

Devant l'envergure des travaux à réaliser, tous les projets relatifs aux équipements fixes ont été regroupés à l'intérieur d'un même programme, soit le programme Réno-Systèmes. Les remplacements visent à être effectués en minimisant le plus possible les perturbations sur les opérations du métro et en maintenant la sécurité de l'exploitation. Les investissements sont utilisés comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM.

Ce programme est à caractère continu et se déploie dans le temps en différentes phases, de manière à intervenir de façon préventive et planifiée sur l'ensemble des équipements fixes du métro. La phase 5 se veut 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), les équipements de voie, les équipements d'énergie d'exploitation et de contrôle des trains ainsi que les systèmes de télécommunication et de contrôle des procédés d'exploitation qui n'ont pas été remplacés ou remis à neuf dans les phases précédentes du même programme.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

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

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	177,9	137,7	160,8	147,0	132,1	44,6	-	-	-	-	-	-	800,0	622,1
Non Capitalisable	1,2	1,0	1,1	1,0	0,9	0,3	-	-	-	-	-	-	5,5	4,3
Total	179,0	138,7	161,9	148,0	133,0	44,9	-	-	-	-	-	-	805,5	626,4
Financement														
Gouvernement provincial	138,8	109,8	128,1	115,4	103,7	35,0	-	-	-	-	-	-	630,9	492,1
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	40,2	28,9	33,7	32,6	29,3	9,9	-	-	-	-	-	-	174,5	134,3
Total	179,0	138,7	161,9	148,0	133,0	44,9	-	-	-	-	-	-	805,5	626,4

POURCENTAGE DE SUBVENTION

70 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-10

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

634372_N / R-154 / 154-14-7108 / 154-16-7653 / 339-2022

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 % dette et comptant, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Réno-Infrastructures – phase 2

La valeur des infrastructures du réseau du métro est estimée à 25 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 aient une durée de vie utile de 25 ou 40 ans, de nombreux travaux de réfection doivent être réalisés afin d'en assurer l'intégrité et la pérennité. Les projets relatifs aux infrastructures ont été regroupés au sein du programme Réno-Infrastructures.

La 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, édicules, 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)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	282,7	3,3	16,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	302,4	19,7
Non Capitalisable	- 0,6	0,1	1,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,9	1,5
Total	282,2	3,4	17,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	21,1
Financement														
Gouvernement provincial	192,3	2,4	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	205,2	12,9
Gouvernement fédéral	18,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,8	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	71,1	1,0	7,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	79,3	8,2
Total	282,2	3,4	17,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	303,3	21,1

POURCENTAGE DE SUBVENTION

74 %

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET 11

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ
634373_N / R-194 / 154-14-7174 / 339-2022

Programmes d'aide

PAGTCP – 85 % dette et comptant

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Réno-Infrastructures – phase 3

La valeur des infrastructures du réseau du métro est estimée à 25 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 aient une durée de vie utile de 25 ou 40 ans, de nombreux travaux de réfection doivent être réalisés afin d'en assurer l'intégrité et la pérennité. Les projets relatifs aux infrastructures ont été regroupés au sein du programme Réno-Infrastructures.

La troisième phase du programme vise le remplacement ou la réfection des infrastructures du métro en fin de vie utile, tout en optimisant les investissements, en les utilisant comme levier pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la performance financière et opérationnelle de la STM. Ces interventions sur les infrastructures seront effectuées en minimisant les inconvénients à la clientèle. Cette phase se veut être en continuité avec la phase précédente.

Les travaux de la phase 3 sont de nature similaire à ceux des phases précédentes et visent autant les stations, les structures auxiliaires, le tunnel que les garages et les ateliers.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Maintenir la fiabilité du 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)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	154,1	132,4	102,6	68,5	42,4	-	-	-	-	-	-	-	500,0	345,9
Non Capitalisable	1,9	0,6	0,6	0,6	0,3	-	-	-	-	-	-	-	4,0	2,2
Total	156,0	133,0	103,2	69,1	42,7	-	-	-	-	-	-	-	504,0	348,0
Financement														
Gouvernement provincial	120,0	96,6	74,6	55,2	29,5	-	-	-	-	-	-	-	375,9	255,9
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	35,9	36,4	28,6	13,9	13,2	-	-	-	-	-	-	-	128,1	92,2
Total	156,0	133,0	103,2	69,1	42,7	-	-	-	-	-	-	-	504,0	348,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													75 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-13

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

210200_N / R-195 / 154-17-7658 / 154-22-7057

Programmes d'aide

PAGTCP – 85 %; PAGITC – 95 %; SOFIL 4 Comptant - 95 %

Catégorie de portefeuille

Développement

Programme d'accessibilité des stations de métro – phase 2

Dans sa politique d'accessibilité universelle, la STM s'engage à incorporer « dans l'exercice de ses activités quotidiennes les moyens qui favorisent et 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. La phase 2 se veut être en continuité avec la phase 1.

À ce titre, la deuxième phase du programme prévoit rendre universellement accessibles six nouvelles stations:

- Pie-IX *
- Atwater
- Berri-UQAM – L4
- Papineau
- Côte-des-Neiges
- De l'Église

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

* La Station Pie-IX est maintenant accessible universellement (2022).

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Améliorer l'accessibilité physique des infrastructures de la STM;
- Faciliter les déplacements verticaux;
- Fidéliser davantage la clientèle;
- Améliorer le service à la clientèle.

<i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	78,3	16,9	65,5	57,1	59,3	43,0	-	-	-	-	-	-	320,0	241,7
Non Capitalisable	3,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	-	-	-	-	-	-	3,3	0,2
Total	81,3	16,9	65,5	57,2	59,4	43,0	-	-	-	-	-	-	323,3	242,0
Financement														
Gouvernement provincial	35,4	11,0	31,6	35,3	35,2	23,2	-	-	-	-	-	-	171,7	136,3
Gouvernement fédéral	33,4	3,6	27,4	15,5	18,4	16,3	-	-	-	-	-	-	114,7	81,3
Agglomération de Montréal	2,6	0,2	1,6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	4,7	2,1
STM	9,9	2,1	4,9	6,2	5,8	3,4	-	-	-	-	-	-	32,2	22,3
Total	81,3	16,9	65,5	57,2	59,4	43,0	-	-	-	-	-	-	323,3	242,0
POURCENTAGE DE SUBVENTION													90 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-14

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

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

Programmes d'aide

PAGTCP – 75 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille

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 l'augmentation de l'offre de service lors du prolongement 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, qui était située en arrière-gare de la station Côte-Vertu, a été 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. La mise en service et le transfert à l'exploitation ont eu lieu en 2022.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Garer le nombre de trains requis pour soutenir l'augmentation de l'offre de service;
- Améliorer 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)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	447,6	4,0	40,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	492,3	44,7
Non Capitalisable	2,5	0,2	5,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,9	5,4
Total	450,1	4,2	45,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	50,1
Financement														
Gouvernement provincial	269,6	2,6	30,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	302,6	33,0
Gouvernement fédéral	88,3	-	- 0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88,2	- 0,1
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	92,2	1,6	15,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	109,3	17,1
Total	450,1	4,2	45,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500,2	50,1
POURCENTAGE DE SUBVENTION													78 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-15

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ
685060_N / R-145 / 154-14-7105 / 154-16-7650

Programmes d'aide
PAGTCP – 85 %, PAFFITC

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Prolongation de la durée de vie des voitures de métro MR-73

Le MR-73 a atteint 40 ans de vie utile en 2016. La bonne fiabilité du MR-73, son faible coût d'entretien ainsi que l'historique du MR-63 indiquent qu'il serait possible de réaliser d'importantes économies sans compromettre la livraison du service, en prolongeant la durée de vie du MR-73 pour atteindre 60 ans de vie utile.

Le programme complet des travaux à réaliser sera regroupé en phases d'une durée de 5 à 6 ans, comprenant des interventions ponctuelles sur des systèmes, sous-systèmes et composants ainsi que des études complémentaires d'ingénierie.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

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

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023- 2032
Investissement														
Capitalisable	57,6	7,0	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	11,4
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	57,6	7,0	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	11,4
Financement														
Gouvernement provincial	47,0	6,0	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56,7	9,7
Gouvernement fédéral	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,2	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	8,4	1,1	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,1	1,7
Total	57,6	7,0	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69,0	11,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													85 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET

MET-16

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

EEF.14.00.02_N / R-162 / 154-17-7818 / 154-17-7878 / 154-20-7687

Programme d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant – 90 %;
PAGTCP – 85 %

Catégorie de portefeuille

Maintien 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 (CA) 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 CA auront plus de latitude opérationnelle et le temps de déplacement des convois sera optimisé.

Le projet consiste à agrandir le CA Viau afin d'augmenter sa capacité et acquérir six locotracteurs. Ce projet sera réalisé conjointement avec deux autres projets prévus aux programmes RI phases 2 et 4 afin d'optimiser les ressources.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Effectuer plus de travaux permettant l'amélioration de la fiabilité du réseau au 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)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	57,8	-	9,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	9,4
Non Capitalisable	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0	-
Total	57,8	-	9,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	9,4
Financement														
Gouvernement provincial	17,8	-	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,6	2,8
Gouvernement fédéral	33,5	-	5,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39,2	5,7
Agglomération de Montréal	5,9	-	0,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,9	0,9
STM	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-
Total	57,8	-	9,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67,2	9,4
POURCENTAGE DE SUBVENTION													99 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-17

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ
171814_N / R-193-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintien des actifs

Programme de rehaussement et entretien périodique technologique – Métro (PREP-TM)

En raison de la présence grandissante des composantes informatiques dans les systèmes opérationnels du métro, nous assistons depuis quelques années à une désynchronisation entre la fin de vie utile des grands systèmes du métro et plusieurs équipements et logiciels sur lesquels reposent ces systèmes. En effet, les systèmes du métro ont des durées de vie de 15 ans ou plus, mais reposent sur des équipements technologiques, des composantes informatiques et des logiciels dont les durées de vie variant entre 5 à 7 ans, exceptionnellement jusqu'à 10 ans. C'est pourquoi, dans les dernières années, nous constatons que plusieurs actifs informatiques, tant matériels que logiciels, sont devenus désuets et en voie de le devenir. Certains actifs ne sont plus supportés par les fournisseurs, mettant à risque les opérations métro.

L'objectif du programme PREP-TM est de soutenir efficacement les opérations du métro, celles-ci étant étroitement liées à la disponibilité, à la performance des technologies et à la qualité des processus de surveillance et de support.

Plus spécifiquement, les objectifs du programme sont les suivants :

- Assurer le respect des ententes de niveau de service pour les systèmes critiques 24/7;
- Réduire le nombre et la durée des interruptions de service des systèmes métro en mitigeant les risques.

Au total 50 initiatives ont été identifiées et regroupées sous cinq catégories :

- Amélioration des processus d'opération;
- Télécommunications;
- Infrastructure (réseautique, serveurs, parc);
- Contrôles de procédés;
- Applications sectorielles critiques aux opérations.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Livrer l'offre de service promise;
- Soutenir l'image de la STM.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	34,6	12,4	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56,4	21,9
Non Capitalisable	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	-
Total	35,8	12,4	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	21,9
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	35,8	12,4	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	21,9
Total	35,8	12,4	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,6	21,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET

MET-18

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

Programme d'aide

Décret

Catégorie de portefeuille

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;
- Améliorer l'efficacité opérationnelle de la STM.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	40,8	-	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	4,3
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	40,8	0,0	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	4,3
Financement														
Gouvernement provincial	40,3	-	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44,6	4,3
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	-
Total	40,8	0,0	4,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45,1	4,3
POURCENTAGE DE SUBVENTION													99 %	

* 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-19

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ

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

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant – 95 %; 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. Leur durée de vie utile est évaluée à 40 ans. 21 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.

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.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Réduire le déficit de maintien des actifs;
- Réduire les émissions de GES.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	12,7	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,5	1,9
Non Capitalisable	0,2	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,0
Total	12,9	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,7	1,9
Financement														
Gouvernement provincial	4,5	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,8	0,3
Gouvernement fédéral	6,1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,4	0,3
Agglomération de Montréal	0,2	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,0
STM	2,1	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3,3	1,2
Total	12,9	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,7	1,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													78 %	

Réseau du métro

FICHE DE PROJET MET-20

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ
EEF.15.00.01_N / 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 multiplateforme de communication avec la clientèle sera déployé tout au long des travaux.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Diminuer le nombre de plaintes concernant les arrêts de service sur les escaliers de type O&K;
- Améliorer la fiabilité.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non Capitalisable	12,4	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3	1,9
Total	12,4	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3	1,9
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	12,4	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3	1,9
Total	12,4	1,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14,3	1,9
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

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

ACTIFS AU 31 DÉCEMBRE 2021

86	<i>Minibus</i>
1	<i>Centre de transport</i>

Transport adapté

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – TRANSPORT ADAPTÉ*

AUTORISÉS		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>											<i>et après</i>		
													Total Projet	Total PI 2023-2032	
TA-01	Acquisition de minibus TA - phase 2	9,3	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,6	0,3
	Démonstration minibus électrique au TA	2,4	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	0,3
TOTAL - AUTORISÉS		11,7	0,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,4	0,6

DÉFINITION		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>													
													Total Projet	Total PI 2023-2032	
TOTAL - DÉFINITION															

IDENTIFICATION		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total	Total PI
<i>(en millions de dollars)</i>		<i>et avant</i>													
													Total Projet	Total PI 2023-2032	
	Acquisition intégration des minibus TA	-	-	0,2	4,9	14,1	15,5	15,5	8,8	0,8	-	-	-	59,7	59,7
	Mise à niveau Accès - phase 2	-	-	2,0	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	6,0
TOTAL - IDENTIFICATION		-	-	2,2	8,9	14,1	15,5	15,5	8,8	0,8	-	-	-	65,7	65,7
TOTAL - TRANSPORT ADAPTÉ		11,7	0,5	2,4	8,9	14,1	15,5	15,5	8,8	0,8	-	-	-	78,1	66,4

* Une fiche est présentée pour les projets autorisés ayant un coût total de 10 M\$ et plus.

Transport adapté

FICHE DE PROJET TA-01

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ
500400_N / R-186 / 154-19-7954 / 154-19-8253

Programmes d'aide

SOFIL 3 Comptant; SOFIL 4 Comptant 90 %; PAGTCP - 50 %

Catégorie de portefeuille

Maintien des actifs

Acquisition de minibus TA – phase 2

Le projet consiste à acquérir au total 82 minibus sur la période 2019 à 2023, soit 70 minibus en remplacement de vieux minibus du TA et 12 des 16 minibus pour le transport urbain. Suite à la fin des subventions des véhicules à essence, les quantités prévues en 2022 et 2023 ont été annulées, soit une quantité de 24 véhicules. La STM se tournera éventuellement vers des véhicules électriques afin de combler le besoin.

Nombre de minibus	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Minibus - TA	14	18	14	0	0	46
Minibus – transport urbain	12	-	-	-	-	12
Total	26	18	14	10	14	58

L'objectif du projet est de 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 trois ans grâce au respect du plan de remplacement.

BÉNÉFICES

Ce projet vise à :

- Conserver un taux d'acceptation des demandes de déplacement de 100 %;
- Augmenter le taux de ponctualité des minibus;
- Atteindre les cibles d'âge moyen du parc;
- Atteindre les cibles de coût complet par déplacement;
- Contribuer au sentiment de sécurité.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	9,2	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,6	0,3
Non Capitalisable	0,1	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	0,0
Total	9,3	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,6	0,3
Financement														
Gouvernement provincial	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,6	-
Gouvernement fédéral	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2	-
Agglomération de Montréal	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	-
STM	1,3	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,6	0,3
Total	9,3	0,2	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,6	0,3

POURCENTAGE DE SUBVENTION

83 %

Secteur administratif

Secteur administratif

TABLEAU DES INVESTISSEMENTS – ADMINISTRATIF*

AUTORISÉS <i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
ADM-01 Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI) 2018	29,9	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	3,7
ADM-02 Migration 2022 du progiciel Hastus	4,0	5,8	9,9	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	30,2	26,2
ADM-03 Programme entretien périodique & acquisition - phase 2 OPUS (PEPA2 OPUS)	15,3	4,3	3,2	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	25,4	10,1
ADM-04 Implantation d'un système de gestion de projets et d'investissements - phase 2	14,7	3,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,7	3,0
ADM-05 Phase 3 du Programme de gestion des risques technologiques et de sécurité (Programme GRTS)	2,1	5,6	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,1	10,0
Employé numérique - phases 2 et 3	7,7	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,7	2,0
Acquisition d'équipements de billettique (AEB)	1,4	3,2	3,1	1,5	0,2	-	-	-	-	-	-	-	9,5	8,1
Évolution technologique - secteurs d'entretiens	2,4	2,0	2,0	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	8,2	5,8
Programme Amélioration OPUS (PAO)	0,9	1,0	1,5	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-	6,7	5,8
TOTAL - AUTORISÉS	78,5	30,7	24,2	19,6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	153,2	74,7
DÉFINITION <i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Programme de valorisation des données	0,5	-	2,7	3,5	1,0	-	-	-	-	-	-	-	7,7	7,2
TOTAL - DÉFINITION	0,5	-	2,7	3,5	1,0	-	-	-	-	-	-	-	7,7	7,2
IDENTIFICATION <i>(en millions de dollars)</i>	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Programme d'entretien périodique des technologies de l'information (PEPTI) phase 5	-	4,2	14,0	14,0	14,0	14,0	-	-	-	-	-	-	60,2	60,2
Programme rehaussement et entretien périodique technologies - BUS (PREP-BUS)	0,1	0,2	11,5	11,5	11,5	10,3	-	-	-	-	-	-	45,0	45,0
Mise à niveau SAP	-	-	1,0	5,0	4,0	-	-	-	-	-	-	-	10,0	10,0
TOTAL - IDENTIFICATION	0,1	4,4	26,5	30,5	29,5	24,3	-	-	-	-	-	-	115,2	115,1
TOTAL - ADMINISTRATIF	79,1	35,1	53,4	53,6	30,7	24,3	-	-	-	-	-	-	276,1	197,0

* Une fiche est présentée pour les projets autorisés ayant un coût total de 10 M\$ et plus.

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-01

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ
300114_N / 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 vise à :

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

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	29,9	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	3,7
Non Capitalisable	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	29,9	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	3,7
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	29,9	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	3,7
Total	29,9	3,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33,7	3,7
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-02

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ
350011_N / R-207/ En attente d'attribution

Programme d'aide
SOFIL 4 Comptant – 95 %

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Migration 2022 du progiciel HASTUS

Le progiciel HASTUS (Horaire et Assignment pour Système de Transport Urbain et Semi-Urbain) offre une solution modulaire et intégrée pour la planification et la gestion du transport public. Mondialement reconnu, HASTUS fournit les outils requis pour confectionner les horaires et les affectations des chauffeurs à l'aide des meilleurs algorithmes d'optimisation disponibles sur le marché.

La version actuellement utilisée à la STM date de 2012. L'architecture technologique et logicielle actuelle du système limite fortement les possibilités d'amélioration des fonctionnalités existantes ainsi que toute évolution du système ce qui, par le fait même, limite toutes améliorations des processus d'affaires. Les mises à jour du système et de son environnement sont requises périodiquement afin d'éviter sa désuétude et garantir son évolution en fonction des nouveaux besoins de la STM.

L'objectif du projet est de migrer vers la version 2022, la version la plus récente, et de mettre à jour tout le système informatique supportant ce progiciel. Ce projet offre l'opportunité aux utilisateurs d'HASTUS d'en personnaliser les fonctionnalités et d'en ajouter de nouvelles afin de mieux répondre aux besoins du contexte d'affaires et aux objectifs stratégiques de la STM. La migration d'HASTUS vers une version plus récente est aussi un prérequis à l'électrification des bus.

BÉNÉFICES

Ce projet vise :

- Réduire le déficit de maintien d'actifs;
- Améliorer le taux de livraison Bus et Métro;
- Réduire le coût complet par km Bus et Métro;
- Augmenter la satisfaction de la clientèle grâce à la précision de l'information et du traitement des commentaires des clients;
- Augmenter la satisfaction des utilisateurs.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	3,3	5,7	9,9	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	29,5	26,1
Non Capitalisable	0,7	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,1
Total	4,0	5,8	9,9	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	30,2	26,2
Financement														
Gouvernement provincial	0,5	0,9	1,6	2,2	-	-	-	-	-	-	-	-	5,2	4,7
Gouvernement fédéral	1,0	1,8	3,2	4,4	-	-	-	-	-	-	-	-	10,4	9,4
Agglomération de Montréal	0,1	0,1	0,2	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	0,7
STM	2,5	3,0	5,0	3,5	-	-	-	-	-	-	-	-	13,9	11,4
Total	4,0	5,8	9,9	10,5	-	-	-	-	-	-	-	-	30,2	26,2
POURCENTAGE DE SUBVENTION													54 %	

Secteur administratif

FICHE DE PROJET ADM-03

Numéro de projet STM / RE / MTMDQ
850005_N / R-208-A / Non applicable

Programme d'aide
Non admissible

Catégorie de portefeuille
Maintenance des actifs

Programme d'Entretien Périodique et Acquisition – phase 2 OPUS (PEPA2 OPUS)

Ce programme s'inscrit dans la continuité des efforts effectués dans le précédent programme PEPA OPUS. Malgré les efforts déployés dans le programme précédent, la désuétude logicielle et matérielle demeure un enjeu constant. En effet, la solution OPUS a été déployée en 2008 et en conséquence, plusieurs composantes de la solution sont aujourd'hui âgées de plus de 13 ans.

Suivant la réforme de la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine, l'ARTM est maintenant propriétaire du système central OPUS et a confié à la STM la responsabilité de le maintenir et de le faire évoluer.

Cette deuxième phase du programme d'entretien périodique et d'acquisition OPUS (PEPA2 OPUS), composé de 23 projets, vise à assurer la pérennité de la solution OPUS pour les cinq prochaines années, en agissant sous deux angles d'intervention; soit l'obsolescence et la mise à niveau des équipements et la prévention des menaces de sécurité.

De façon plus spécifique, les objectifs sont :

- Assurer aux exploitants des équipements fiables, disponibles et sécuritaires;
- Comblent le déficit technologique pour assurer la performance des systèmes et faciliter l'intégration aux technologies plus récentes;
- Assurer la compatibilité des équipements de validation avec le paiement ouvert par carte bancaire.

BÉNÉFICES

Ce programme vise à :

- Maintenir le niveau actuel de disponibilité des équipements métro à 99,85 %;
- Éviter la perte de revenus qui serait la conséquence d'équipements défectueux;
- Minimiser les pannes majeures dues aux intrusions dans les systèmes informatiques;
- Maintenir les actifs OPUS en bon état et, en conséquence, éviter un déficit d'investissement;
- Améliorer l'efficacité opérationnelle et la productivité qui est possible grâce à l'implantation de nouvelles technologies.

(en millions de dollars)	2022 et avant	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 et après	Total Projet	Total PI 2023-2032
Investissement														
Capitalisable	14,0	4,1	2,2	2,1	-	-	-	-	-	-	-	-	22,4	8,4
Non Capitalisable	1,3	0,2	1,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	3,0	1,7
Total	15,3	4,3	3,2	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	25,4	10,1
Financement														
Gouvernement provincial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gouvernement fédéral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agglomération de Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STM	15,3	4,3	3,2	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	25,4	10,1
Total	15,3	4,3	3,2	2,6	-	-	-	-	-	-	-	-	25,4	10,1
POURCENTAGE DE SUBVENTION													0 %	

Annexes

Annexe A

PRINCIPALES PRATIQUES DE GESTION – INVESTISSEMENTS DES PROJETS

L'implantation de pratiques de saine gestion financière est primordiale pour la Société. En effet, ces dernières servent de guide à la prise de décision et 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 DES RESSOURCES ET ACTIFS INFORMATIONNELS (PC 5.01)
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 consultation publique – Réseau du Métro (PC 1.14).

De plus, une panoplie de politiques et de directives encadre le remboursement de dépenses, la gestion des ressources humaines, l'utilisation des biens de l'entreprise, la sécurité informatique et la gestion salariale.

Annexe B

PROCESSUS DE FINANCEMENT D'UN PROJET

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 *Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun* (PAFFITC) ainsi que sur le récent *Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif* (PAGITC).

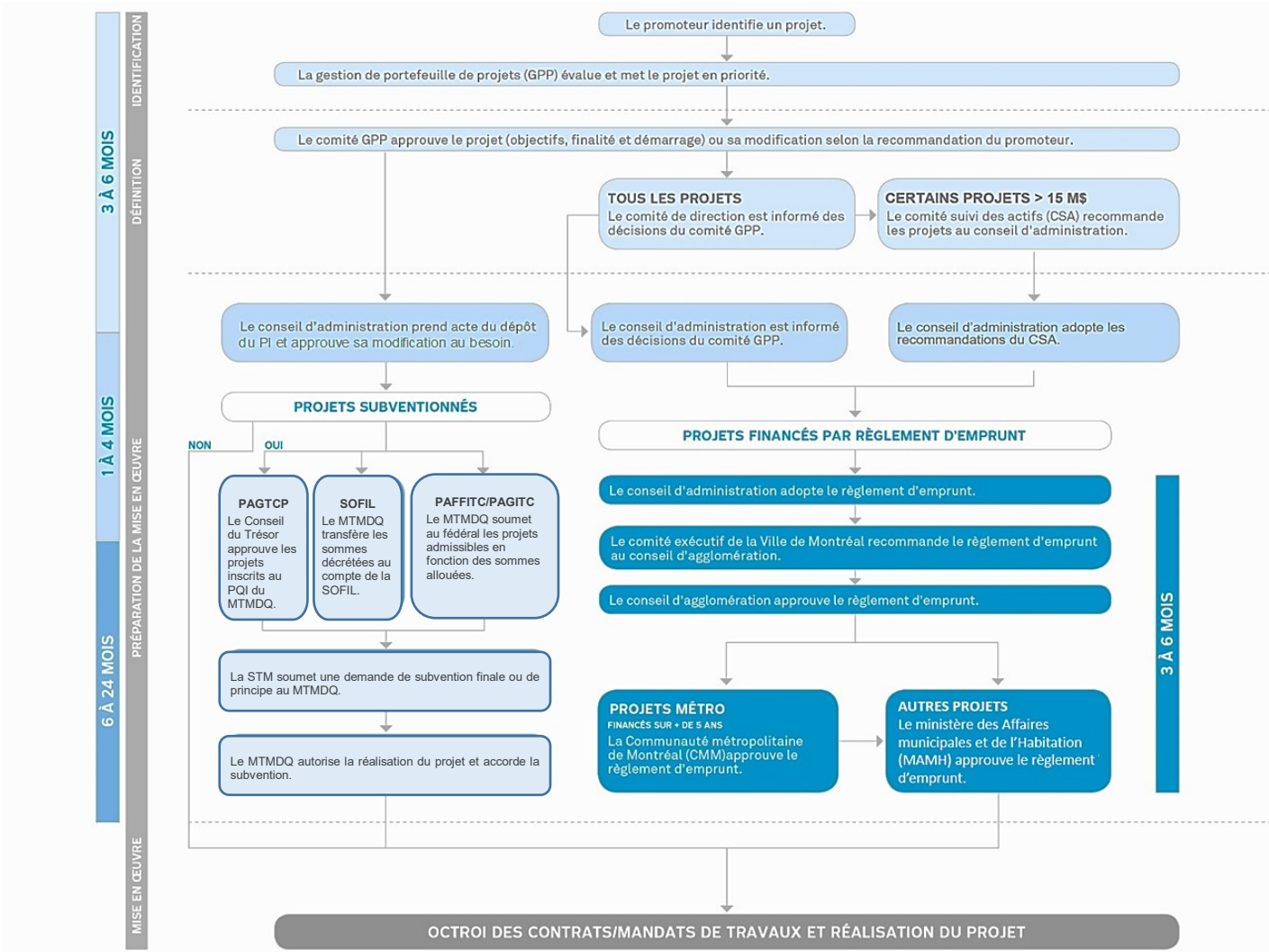
Pour réaliser ses projets subventionnés, la STM soumet lesdits projets au MTMDQ qui les fait approuver par le Conseil du trésor, par l'entremise de son *Plan québécois des infrastructures* (PQI), ou encore transfère les sommes décrétées au compte de la SOFIL. Une fois les crédits autorisés ou décrétés, la STM soumet au MTMDQ une demande de subvention selon les exigences des programmes d'aide. Le délai d'obtention de cette autorisation peut varier de 12 à 30 mois selon la nature du projet et du programme de subvention sélectionnés.

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

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Le PAGTCP date des années 70; toutefois, c'est le décret 1420-93 du 6 octobre 1993 qui confirme son adoption. Il a ensuite été modifié par les décrets 1099-94 du 13 juillet 1994, 1568-96 du 11 décembre 1996, 1299-98 du 7 octobre 1998, 988-98 du 21 juillet 1998, 426-99 du 14 avril 1999, 1152-2002 du 25 septembre 2002, 148-2007 du 14 février 2007, 982-2008 et 983-2008 du 8 octobre 2008, 1005-2013 du 25 septembre 2013, 789-2015 du 2 septembre 2015 et 751-2017 du 4 juillet 2017. Le 4 juillet 2022, une nouvelle version du PAGTCP a été adoptée.

Partenaire financier	Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec	
Définition du programme	Ce programme vise une contribution gouvernementale axée sur les priorités d'investissement suivantes : - maintien des actifs; - 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 hybrides	60 %
	Achat de bus, minibus et midi bus urbains neufs électriques	95 %
	Véhicule de service neuf ou usagé essence, diesel ou hybride	50 %
	Véhicule de service neuf ou usagé électrique	85 %
	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 %
	Maintien ou amélioration : stationnement d'incitation, terminus, aire d'attente, garage et centre d'entretien	85 %
	Projet d'électrification : terminus, aire d'attente, garage et centre d'entretien	85 %

	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 bus (à compter du 1 ^{er} octobre 2013 jusqu'au 31 mars 2020 et entre le 1 ^{er} avril 2020 et le 31 décembre 2022, le taux de 100 % sous certaines conditions)	75 %
	Système rapide par bus	100 %
	Réfection de toiture d'un garage, terminus ou centre administratif après 20 ans	75 %
	Abribus	75 %
	Support à vélos, d'abris pour vélos et infrastructure de transport actif	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% ou 85 %
	Maintien et amélioration des services : réseau de trains	75 % ou 85 %
	Voitures de service pour l'exploitation du réseau du métro (pour les autorisations obtenues avant le 4 juillet 2022)	75 %
	Amélioration de l'accès pour la clientèle à mobilité réduite	75 % ou 85 %
	Prolongation de la durée de vie utile : véhicules de service ayant une durée de vie égale ou supérieure à 10 ans, minibus, bus et voitures de métro	50% ou Variable

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, les travaux devant être terminés le 31 mars 2021	
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 10 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 et 1043-2019 du 16 octobre 2019.

* 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, les travaux devant être terminés le 31 mars 2021	
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 bus, 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 10 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, 236-2017 du 22 mars 2017 et 1043-2019 du 16 décembre 2019.

* 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 2019-2024 (SOFIL 4)

Ce programme, qui fait suite au volet 3, 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, 543,5 M\$ provenant du gouvernement fédéral et 436,6 M\$ provenant du gouvernement provincial seront affectés au financement du transport en commun. Ces subventions seront versées de 2019 à 2024, selon l'achalandage moyen des années 2013 à 2017. La part de la STM est établie à 674,3 M\$, dont 559 M\$ comptant et 115,3 M\$ sous forme de remboursement du service de la dette.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaires financiers	Gouvernement fédéral	50,0 %
	Gouvernement provincial	40,0 %
	Agglomération de Montréal	<u>10,0 %</u>
		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. Le taux de 90 % peut être bonifié à 95 % pour les véhicules entièrement électriques et leurs installations, les projets d'accessibilité, les projets de nouvelles technologies, les supports à vélo et les vélostations.	
Type de remboursement	Paiement au comptant et au service de la dette	
Période visée par le programme	De 2019-2024, les travaux devant être terminés le 31 mars 2025	
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 bus, logiciel d'exploitation,	100 %

émission des titres de transport et perception des recettes)	
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 10 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, 236-2017 du 22 mars 2017 et 1043-2019 du 16 décembre 2019.

* 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. 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\$. Le 18 février 2020, le fédéral a accepté de prolonger jusqu'au 30 septembre 2022 quatre projets : le prolongement de la ligne bleue, Réno-Systèmes phase 4, Garage Côte-Vertu et Électrification des véhicules de travaux en tunnel.

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 : bus, véhicules de service, terminus, centres administratifs, garages, mesures préférentielles aux bus, 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 :

- 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;
- Les dépenses visant à appuyer la capacité de gestion des immobilisations d'un réseau de transport en commun;
- 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;
- 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.
- 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.
- 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.
- 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 MTMDQ et le bénéficiaire, et sous réserve du respect des conditions.
- 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 GOUVERNEMENTALE AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF (PAGITC)

Le 17 avril 2018, le gouvernement du Québec a dévoilé la Politique de mobilité durable – 2030 (PMD), dont le but est d'améliorer la qualité de vie de tous les Québécoises et Québécois en visant, notamment, l'amélioration du transport des personnes au Québec. Le PAGITC est conçu pour contribuer à l'atteinte des objectifs de la PMD. Il permettra également au gouvernement du Québec d'assurer la mise en œuvre du volet transport en commun de l'Entente bilatérale intégrée (EBI) Canada-Québec relative au programme d'infrastructure Investir dans le Canada ainsi que de verser sa contribution et celle du gouvernement du Canada aux projets qui seront retenus dans le cadre de ce volet. L'EBI, approuvée par le décret numéro 680-2018 du 1^{er} juin 2018, a été signée par le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada le 6 juin 2018. Selon l'entente signée entre les deux gouvernements, une somme est réservée pour la STM en crédits fédéraux selon une répartition basée sur l'achalandage. Le programme est en vigueur depuis le 18 août 2020, et ce, jusqu'à la date de fin de l'EBI, fixée au 31 mars 2028. Toutefois, les projets doivent être achevés de manière substantielle au plus tard le 31 octobre 2027.

Les modalités du programme d'aide ont été rendues disponibles en septembre 2020.

SPÉCIFICATIONS DU PROGRAMME

Partenaire financier	Gouvernement fédéral Gouvernement provincial	40 % (développement) ou 50 % (maintien) 60 %, 55 %, 50 % ou 40 % selon le projet
Définition du programme	Le Programme d'aide financière de l'Entente bilatérale intégrée, relative au Programme d'infrastructure Investir dans le Canada volet transport en commun, vise la réalisation de projets d'immobilisations pour la remise en état et le développement de nouveaux réseaux de transport en commun qui transformeront la façon dont les Canadiens vivent, se déplacent et travaillent.	
Type de remboursement	Paiement au comptant pour le fédéral Paiement sur service de dette pour le provincial	
Période visée par le programme	Du 18 août 2020 au 31 octobre 2027	

Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	100 % des dépenses admissibles pour l'aménagement ou le développement de systèmes de transport terrestre guidé (métro, trains de banlieue, etc.), comprenant l'ajout de nouvelles lignes ou le prolongement des systèmes existants. Les coûts de ces projets concernent les infrastructures, les équipements et le matériel roulant;	
	100 % des dépenses admissibles pour l'aménagement ou le prolongement de systèmes rapides par bus (SRB). Les coûts de ces projets concernent les infrastructures et les équipements, mais excluent les dépenses associées au matériel roulant, lesquelles sont remboursées à un taux maximum de 90 %, ou à un taux maximum de 95 % s'il s'agit de bus entièrement électriques;	
Admissibilité et % de subvention	ACTIFS ADMISSIBLES	TAUX
	100 % des dépenses admissibles pour l'aménagement de mesures préférentielles pour bus. Les dépenses admissibles du projet ne doivent pas excéder 12 000 000 \$ et la réalisation du projet doit être terminée avant le 31 décembre 2022. Les coûts de ces projets concernent les infrastructures et les équipements;	
	95 % des dépenses admissibles pour l'acquisition de véhicules de service entièrement électriques nécessaires à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté;	
	95 % des dépenses admissibles pour l'acquisition de toutes catégories de bus entièrement électriques nécessaires à l'exploitation d'un réseau de transport en commun ou de transport adapté;	
	95 % des dépenses d'immobilisation additionnelles requises dans les garages, les centres d'entretien, les terminus et les aires d'attente découlant de l'acquisition de véhicules de service ou de bus entièrement électriques;	
	95 % des dépenses admissibles pour les projets visant des modifications aux terminus, aux stationnements d'incitation, aux stations, aux gares et aux voitures de métro ou de train en vue d'améliorer l'accès des clientèles à mobilité réduite au réseau courant de transport en commun;	
	90 % des dépenses admissibles pour tous les autres projets admissibles au programme.	

Index des sigles, acronymes et autres abréviations

Index des sigles, acronymes et autres abréviations

ACTU	Association canadienne du transport urbain
AMT	Agence métropolitaine de transport
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CA	Centre d'attachement
CBTC	« Communication Based Train Control » ou « contrôle des trains par communication radio »
CGPP	Comité de gestion de portefeuille de projets
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CUSM	Centre universitaire de santé McGill
DS FIN	Directive sectorielle Finances
EBI	Entente bilatérale intégrée
EXO	Regroupement des services de trains, bus et de TA desservant la région métropolitaine de Montréal
FCC	Fonds Chantiers Canada
GES	Gaz à effet de serre
GMAO	Gestion de la maintenance assistée par ordinateur
GR	Grande révision
HASTUS	Horaire et Assignation pour Système de Transport Urbain et Semi-Urbain
ICP	Indice de condition du parc
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
MTMDQ	Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec

PAFFITC	Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun
PAGITC	Programme d'aide gouvernementale aux infrastructures de transport collectif
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes
PAO	Programme Amélioration OPUS
PC	Politique corporative
PEPA	Programme d'entretien périodique et acquisition
PEPTI	Programme d'entretien périodique des technologies de l'information
PG	Politique générale
PMD	Politique de mobilité durable
PQI	Plan québécois des infrastructures
PI	Programme des immobilisations
PREP-TM	Programme de rehaussement et entretien périodique technologique métro
PRI	Programme de réfection des infrastructures
PSO	Plan stratégique organisationnel
PTR	Plan de transition et de relance
RDA	Réseau des autobus
RE	Règlement d'emprunt
SAP	Systems, Applications, and Products for data processing / Progiciel de gestion intégrée
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
SRB	Service rapide par bus
STM	Société de transport de Montréal
TA	Transport adapté
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